

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kormányhivatal
Miskolci Járási Hivatal
Környezet- és Természetvédelmi Főosztály
3530 Miskolc, Mindszent tér 4.

Tárgy: Javaslatok a Sajó-völgyre
vonatkozó levegőminőségi
terv felülvizsgálatára

Hivatkozási szám: BO-08/KT/01521-5/2019.

Tisztelt Főosztály!

A Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Egyesület (székhely: 1085 Budapest, Üllői út 18., bírósági nyilvántartási szám: 01-02-0006775) nevében az alábbi

javaslatokat

tesszük a tisztelt Járási Hivatalhoz a Sajó-völgyre (8. zóna) vonatkozó levegőminőségi terv felülvizsgálati eljárásában.

A terv első változata 2004-ben készült, amelyet a tisztelt Hivatal jogelődje legutóbb 2016. szeptemberében vizsgált felül és módosított Miskolc megyei jogú város önkormányzatának kezdeményezésére. A jelenleg hatályos levegőminőségi terv címe: A „Sajó völgye” levegőminőségi zóna levegőminőségének javítására készült Intézkedési Program (a továbbiakban: levegőminőségi terv). Szervezetünk egy miskolci székhelyű egyesülettel és egy arnóti magánszeméllyel együtt korábban levélben kérte a levegőminőségi terv felülvizsgálatát. Kérésünket azzal indokoltuk, hogy a hatályos levegőminőségi terv nem alkalmas arra, hogy érdemben javítson az érintett terület levegőminőségén és a lehető legrövidebb időn belül biztosítsa a határértékek betartását. A jelenlegi terv nincs összhangban továbbá a vonatkozó uniós és hazai jogszabályokkal, valamint az Európai Bíróság ítélezési gyakorlatával sem. A tisztelt Járási Hivatal 2019. április 23-án arról tájékoztatta szervezetünket, hogy a terv felülvizsgálatát megkezdte. A korábbi kérelmünkben részletesen kifejtett indokokat a jelen beadványunkban nem ismétljük meg, azonban kérjük, hogy a levegőminőségi terv felülvizsgálata során az abban foglaltakat is szíveskedjenek figyelembe venni.

1. Kiinduló állapot: a légszennyezettség jellemzői a Sajó-völgyében

Általánosságban megállapíthatjuk, hogy a levegőminőség az érintett területen az elmúlt 10 évben jelentősen nem javult, továbbra is jellemző, hogy a PM10 és a PM2,5 koncentrációja átlépi az éves határértéket egyes mérőállomásokon, a megengedett napi és órás határérték-túllépések száma pedig továbbra is a zóna csaknem összes mérőállomásán meghaladja a 35-öt a PM10 esetében. A legutolsó lezárt évben, 2016-ban a viszonylag kedvező időjárás ellenére is csak egy olyan mérőállomás volt a zónában, ahol a PM10 határérték-túllépések száma nem sértette meg az előírásokat, az összes többi állomáson jóval 35 felett volt a szennyezett napok száma (Sajószentpéteren például országos rekordnak számító 76 napon volt határérték felett a koncentráció). A zóna légszennyezettségi adatai országos összehasonlításban is a legrosszabbak, a maximális mért értékek és a tájékoztatói, valamint a riasztási küszöbértékek túllépésének száma is kiugróan magas. A jelenlegi levegőminőségi terv eredményeként tehát a határértékek lehető legrövidebb idő alatt történő teljesülése nem következett be, és ez rövid távon nem is valószínűsíthető. Azokon a mérőállomásokon, ahol elsősorban nem a közlekedési eredetű kibocsátások, hanem a lakossági tüzelésből eredő források jelennek meg, lassú romlás tapasztalható a korábbi évek szennyezettségi szintjéhez képest. A zónában az ipari és a közlekedési eredetű kibocsátás arányos jelentősége folyamatosan csökken, míg a lakossági tüzelés szerepe egyértelműen nő, és mára magasan az első számú felelőssé tehető. Már a jelenleg hatályos levegőminőségi terv is a légszennyezettség legfontosabb okaként tekint a háztartási tüzelésre, mégis

mindössze egyetlen oldalnyi terjedelemben foglalkozik ennek elemzésével, és ugyanilyen felületesen kezeli az ebből a forrásból származó kibocsátások csökkentését célzó intézkedéseket is. A lakossági szennyezés legfőbb okozója, hogy a zónában nagyon elterjedt a szilárd anyagokkal történő tüzelés, kiemelten pedig a rendkívül alacsony hatásfokú és nagyon szennyező lignit égetése, amely a közeli kitermelőhelyek miatt is népszerű. A levegőminőségi terv 18. oldalán található grafikon (igaz, hogy csak a 2013. évig) utal is erre a kedvezőtlen folyamatra, az előirányzott intézkedések között azonban speciálisan a lignit tüzelés visszaszorítására vonatkozóan sem kötelezően előírt, sem javasolt intézkedést nem találunk. Még a lignit égetésénél is sokkal egészségkárosítóbb következményekkel járhat a háztartásoknál széles körben elterjedt – és jogsértő – hulladékégetés.

2. Javaslatok a levegőminőségi terv felülvizsgálatára

2.1 A jelenlegi állapot alaposabb elemzésének szükségessége

A lakossági tüzelés kiemelt jelentősége ellenére a hatályos terv 18-19. oldalán található grafikonok elavult, már 5-6 éves adatokat tartalmaznak, emellett a források között csak a fűtéshez kapcsolódó emissziót említi, az egyéb lakossági tüzelési formákkal (avarégetés, tarlóégetés, hulladékok nyílt téri égetése stb.) történő szennyezést nem. A hatályos terv a közlekedési kibocsátások leírásánál sem naprakész, 10-15 évvel ezelőtről származó tendenciákra hivatkozik. A hatékony intézkedések megfogalmazása érdekében alapvetően szükséges lenne annak pontos ismerete, hogy a zónában, illetve annak egyes speciális részterületein (pl. városok, kistelepülések, völgyek) pontosan milyen forrás milyen légszennyezettséget okoz, hiszen nyilvánvalóan nem ugyanolyan intézkedéseket kell hozni például egy kistelepülésen, mint Miskolc belvárosában. **Javasoljuk tehát, hogy a terv felülvizsgálata során kerüljön sor a szennyezés forrásainak részletes elemzésére, naprakész adatok beszerzésére, saját mérések, számítások elvégzésére (és ezek módszertani, technikai leírására), különös tekintettel a lakossági tüzelés és a mezőgazdaság kibocsátására.** Javasoljuk, hogy az elvárt adatminőség tekintetében vegyék figyelembe az Európai Parlament és Tanács a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK számú irányelv (a továbbiakban: Irányelv) 3. cikkében, illetőleg I. mellékletében található részletes előírásokat is. A terv felülvizsgálata iránt benyújtott kérelmünkben korábban már leírtuk, de az alábbiakban ismét javasoljuk azt az adattartalmat, ami minimálisan szükséges lenne a források megfelelő elemzéséhez. Szükség lenne továbbá a kibocsátási forrásokat bemutató, közérthető formában bemutatott térképmellékletre is.

A PM10 kibocsátásának ágazati megoszlása a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kormányhivatal Miskolci Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály illetékességi területén év				
	NO _x		PM10	
	tonna	%	tonna	%
Lakossági fűtés				
Közúti közlekedés				
Vasúti közlekedés				
Légi közlekedés				
Szolgáltatók				
Ipar				
Összesen:				

A közúti közlekedés PM10 kibocsátásának módokénti megoszlása a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kormányhivatal Miskolci Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály illetékességi területén év				
	NOx		PM10	
	tonna	%	Tonna	%
Személygépkocsik				
Ezen belül:				
1.				
2.				
3.				
4.				
Tehergépkocsik és buszok				
Ezen belül:				
1.				
2.				
3.				
4.				
Motorkerékpárok				

Forrás: Levegő Munkacsoport

Az „Ezen belül” sorokban a károsanyag-kibocsátásuk szerint kellene csoportosítani a járműveket. A táblázatok kitöltése, vagy ehhez hasonló adatsorok megadása azért lenne fontos, mert ebből kiderülhet, hogy mely környezetvédelmi besorolásba (6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet stb.) tartozó járművek összességében milyen arányban járulnak hozzá a közlekedési eredetű légszennyezéshez.

A fentiek mellett elengedhetetlen lenne a szennyezőanyag-kibocsátás időbeli alakulásának a meghatározása is. Például a közlekedés tekintetében más intézkedésekre van szükség hétköznapi reggel 8 órakor és éjfélkor. A lakossági tüzelés tekintetében pedig nagyrészt más szennyezőforrások jellemzőek a fűtési időszakban, mint azon kívül¹. A zóna légszennyezettségének alakulásában kétségtelenül szerepet játszanak a földrajzi, meteorológiai viszonyok. Fontos lenne ezek részletes elemzése is, ahogy lényeges tartalmi elemként kellene megjelennie a védendő objektumok, érzékeny területek (pl. egészségügyi létesítmények, szanatóriumok, gyermekotthonok környéke, turisztikai célpontok) felsorolásának és ezekre tekintettel különleges intézkedések megfogalmazásának is (a jelenlegi tervben csak a természetvédelmi védettség merül fel ilyen összefüggésben). Az is nagyon lényeges, hogy a lakosság naprakész és a tartózkodási helyéhez közeli ismeretekkel rendelkezzen az aktuális levegőminőségről. **Javasoljuk, hogy a kormányhivatal hozzon létre és működtessen olyan közérthető és látványos honlapot, ahol a lakosság ingyenesen és folyamatosan hozzáférhet a légszennyezettséggel kapcsolatos környezeti információkhoz, beleértve a megelőzési és védekezési lehetőségekről szóló tájékoztatást is.** Ez a honlap legyen interaktív, biztosítson lehetőséget az érintett lakosságnak, hogy az észrevételeiket, adataikat a hatóságokkal és egymással megosszák. Arra is számos külföldi példa van, hogy a mindig forráshiányos környezeti hatóságok a lakossági adatgyűjtésekkel egészítik ki a saját adatbázisaikat.² Természetesen a lakossági internetes hálózatok már Magyarországon és a miskolci régióban is gazdagon dokumentáltak és aktívak, sokkal jobb lenne azonban, ha ezt a lakossági energiát legalább részben a környezeti hatóságokkal együttműködve

1 http://levegomunkacsoport.blog.hu/2018/03/23/a_futesi_ideny_utan_a_nyilt_teri_tuzek_szennyeznek

2 Carton, Linda; Ache, Peter: Citizen-sensor-networks to confront government decision-makers; two lessons from the Netherlands, Journal of Environmental Management (196), 2017, p. 234-251.

a levegőtisztaság-védelem szolgálatába is lehetne állítani. Még hatékonyabb és olajozottabb lehet az együttműködés, ha a hatóság figyelmet és erőforrásokat fordít arra, hogy a levegőtisztaság problémáival amúgy is foglalkozó helyi közösségek a megfelelő szakmai információkhoz, képzéshez, egyszerűbb műszerekhez stb. is rendszeresen, tervszerűen hozzájussanak.³

A szóba kerülő szennyezéscsökkentési intézkedések költséghatékonysága rendkívül eltérő, emiatt a szerényebb anyagi és intézményi háttérrel is megvalósítható célok megvalósítását akár azonnal is meg lehet kezdeni, ezekre rendkívül rövid határidőt javasolt meghatározni. Ezzel párhuzamosan a hosszabb és nagyobb ráfordítást igénylő intézkedések végrehajtásának előkészítését is azonnal meg kell kezdeni, és a lehető legrövidebb idő alatt a végrehajtást is el kell indítani. Javasoljuk továbbá igénybe venni a már kész szakmai anyagokat és a témával régóta foglalkozó civil szervezetek segítségét, bevonva őket a tervezés folyamatába annak lelegejétől fogva. Ugyancsak ki kellene használni a társadalom tájékoztatásában, felvilágosításában és mozgósításában rejlő lehetőségeket.

Az állampolgáraikat és közösségeiket tájékoztatni kell nem csak a környezetállapoti adatokról, hanem azok egészségügyi hatásairól is. Nem kerülhet meg, hogy a miskolci régió egészségügyi adatait összefüggésbe hozzák elsősorban a légúti megbetegedések és az asztma előfordulásának a gyakoriságával, bemutassák a korrelációt a levegőszennyezettséggel. A Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztálya 2017-ben kiadott egy „Tájékoztató Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Közgyűlése számára Borsod-Abaúj-Zemplén Megye lakosságának egészségi állapotáról” című gazdag adattárral rendelkező dokumentumot,⁴ azonban sem ez a tájékoztató, sem a környezetvédelmi elemzések nem mutattak rá a két terület közötti szoros összefüggésekre. A lakosság megfelelő tájékoztatása a környezet-egészségügyi kérdésekben, illetőleg a terv kiegészítése ezekkel a szempontokkal véleményünk elengedhetetlen.

2.2 A szennyezéscsökkentő intézkedések javasolt általános jellemzői

A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban Korm. rendelet)14. § (1) bekezdése szerint *„Azokra a zónákra és agglomerációkra, amelyekben a levegő kén-dioxid, nitrogén-dioxid, PM10, PM2,5, ólom, benzol vagy szén-monoxid szintje az éves levegőminőségi értékelés alapján meghaladja a határértéket, olyan megfelelő intézkedéseket tartalmazó levegőminőségi terv készítése szükséges, amelynek végrehajtásával a légszennyezettségi határértékek betartása a lehető legrövidebb időn belül biztosítható.”*

Az Irányelv 23. cikk (1) bekezdése előírja:

„Azon határértékek túllépésekor, amelyek esetében már lejárt a teljesítésre vonatkozó határidő, a levegőminőségi tervek megfelelő intézkedéseket állapítanak meg annak érdekében, hogy a túllépés időtartama a lehető legrövidebb ideig tartson. A levegőminőségi tervek ezenfelül magukban foglalhatnak érzékeny népességcsoportok – köztük a gyermekek – védelmére irányuló egyedi intézkedéseket is.”

A fenti szabályokat, azaz az intézkedések rövid határidejének és hatékonyságának követelményét megerősíti az Európai Bíróság ítélezési gyakorlata (Case C-237/07 Janecek v Freistaat Bayern, Case C-404/13 ClientEarth v The Secretary of State for the Environment, Food and Rural Affairs) is. Ezzel összhangban az európai országok nemzeti bíróságainak gyakorlata (pl. Egyesült Királyság, Németország, Csehország) is egységes abban a tekintetben, hogy a határértékeknek való megfelelés lehető legrövidebb idő alatt történő elérése azt jelenti, hogy a levegőminőségi tervben foglalt intézkedések határideje nem lehet bizonytalan vagy túl hosszú távú, azok végrehajtását azonnal meg kell kezdeni az emberi egészség védelme érdekében.

A jelenlegi terv kötelező jellegű intézkedéseket nem tartalmaz. Konkrét, javaslatszerű lépéseket is csak néhány ipari kibocsátó esetében, néhány közlekedési infrastruktúra-fejlesztési projekt eseté-

3 Erre a hatóságoknak általános jogi kötelezettségük is van, egyebek között az Aarhusi Egyezmény 3. cikke alapján (részvételre képesítés).

4 http://www.baz.hu/content/2017aprilis27/1704_09d_taj_kh_egeszsegi_allapot.pdf

ben, valamint kizárólag Miskolc város esetében határoz meg, de ezek is jórészt elavultak, határidejük lejárt, vagy részben teljesültek, de hatékonyságuk értékelésére nem került sor. **Javasoljuk tehát, hogy a levegőminőségi tervben megfogalmazott intézkedések a teljesítéshez szükséges lehető legrövidebb határidővel, az érintettekre nézve kötelező erővel kerüljenek előírásra, a hosszabb időtávot átfogó intézkedéseknél javasolunk pontos ütemtervet készíteni. Javasoljuk továbbá valamennyi intézkedés esetén vázlatos költségvetés kidolgozását a rendelkezésre álló és a bevonandó további anyagi források megjelölésével.**

A levegőminőségi tervek szabályozása arra is utal, hogy a meghatározott intézkedéseket ellenőrizhető, ebből következően szankcionálható és végrehajtható módon kellene előírni. Az Irányelv 2. cikk 8. pontja szerint: „*„levegőminőségi tervek”*: olyan tervek, amelyek a határértékek vagy célértékek elérése érdekében intézkedéseket határoznak meg”. A Korm. rendelet 15. § (3) bekezdése szerint továbbá „*a területi környezetvédelmi hatóság a levegőminőségi terv végrehajtását ellenőrzi”*. **Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv tartalmazza annak leírását, hogy a hatóság hogyan, milyen ütemezéssel és mely szabályok szerint tervezi az intézkedések végrehajtásának ellenőrzését.**

A felsorolt intézkedések túlnyomó többsége csak az általánosságok szintjén került leírásra, sok esetben csupán egyetlen mondatban. A hatályos levegőminőségi terv semmilyen adatot nem tartalmaz továbbá az egyes intézkedések költséghatékonyságára vonatkozóan. **Javasoljuk, hogy az intézkedések konkrétak, megfelelően kidolgozottak és egyértelműek legyenek, továbbá minden esetben tartalmazzanak költséghatékonysági számítást vagy becslést. Javasoljuk, hogy egyértelműen kerüljenek elkülönítésre azok az intézkedések, amelyek végrehajtása még nem kezdődött el, azoktól, amelyek végrehajtása már befejeződött, továbbá azoktól, ahol a végrehajtás már megkezdődött, de még nem fejeződött be. Ez utóbbiak (pl. a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése vagy a távhő-rekonstrukciós program) esetében a terv írja elő a végrehajtás befejezésének határidejét és pontos lépéseit.**

A Korm. rendelet 1. melléklete és az Irányelv XV. melléklete előírja, hogy a levegőminőségi terveknek milyen tartalmi követelményeknek kell megfelelniük. A hatályos levegőminőségi terv a kötelező tartalmi elemek közül többet egyáltalán nem tartalmaz, többet pedig csak elnagyoltan, a terv céljának megfelelő lényegi információk kihagyásával ír le. **Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv érdemben térjen ki valamennyi kötelező tartalmi elemre (beleértve a kötelező elemek között felsorolt jogszabályok végrehajtásával kapcsolatos információkat is), a zóna szempontjából releváns elemeket a terv részletesen fejtse ki, az esetlegesen nem releváns elemek esetén pedig indokolja, hogy miért nem tartja jelentősnek a zóna szempontjából.**

2.3 Javasolt légszennyezéscsökkentő intézkedések

2.3.1 A lakossági tüzelés okozta levegőterhelés csökkentése

a) Az avar- és kerti hulladék égetés teljes tilalma

Az avar és kerti hulladék lakossági égetésével kapcsolatban a levegőminőségi terv is felismeri, hogy ez a lakossági tevékenység a légszennyezettséghez nagy mértékben járul hozzá, és hogy közben egyszerű, gyors és költséghatékony intézkedésekkel jelentősen lehetne csökkenteni a kibocsátást. Az érintett területen még – néhol csak időszakosan – megengedett ez a tevékenység, amelyet házi komposztálással és/vagy a zöldhulladék elszállításával tökéletesen lehet helyettesíteni. Nem tartjuk azonban elegendőnek a hatályos levegőminőségi tervnek azt a megfogalmazását, hogy „meg kell szüntetni az avar- és kerti hulladék égetéseket”. Álláspontunk szerint a levegőminőségi tervnek kötelező intézkedésként, rövid határidővel (2019. október 1-i bevezetéssel) elő kellene írnia az avar-égetés általános tilalmának bevezetését a zónában lévő összes önkormányzat számára.

Ugyancsak tartalmaznia kell a tervnek a tilalom érvényesítésének eszközeit, azt, hogy mely hatóságok (közterület felügyelet, egészségügyi, rendészeti, agrárigazgatási hatóságok) kötelesek eljárni a tilalom megszegőivel szemben. E hatóságok számára a tervben részletes iránymutatást kell adni, a követendő bizonyítási eljárásról, a lakossági közreműködés igénybevételéről, a megelőző, tájékoz-

tató munkáról, illetőleg a szankciók alkalmazásának jogszabályi háttéréről a következő pontban elemzett illegális tüzeléssel kapcsolatos intézkedési csomaghoz hasonlóan.

b) Az illegális égetések elleni hatósági fellépés hatékonyságának növelése

Az illegális tüzelőanyagokkal (háztartási hulladék, gumiabroncs, olajos rongy, ablakkeret, bútorlap stb.) való tüzelés a részecskeszennyezettség egyik fő okozója, továbbá így a levegőbe kerülő egyéb káros anyagok (pl. dioxin, formaldehid, benz-A-pirén, foszgén) súlyos közvetlen fenyegetést jelentenek. Az ezzel kapcsolatos levegőtisztaság-védelmi bírságolási, kötelezési eljárásokra jelenleg a területileg illetékes járási hivataloknak van hatáskörük. Sajnos azonban ennek a feladatnak a hatóságok csak részben és nem kellően hatékonyan tudnak eleget tenni. A jogellenes háztartási égetések visszaszorítása érdekében egy több intézkedésből álló csomagot kellene előírni és végrehajtani a lehető legrövidebb határidővel (2019. október 1-i bevezetéssel). Az intézkedések végrehajtása viszonylag egyszerű lenne, hiszen annak címzettje elsősorban maga a kormányhivatal, illetve a felügyelete alá tartozó járási hivatalok. Az egyes javasolt intézkedések:

- Az illetékes hatóságok személyi állományának és költségvetésének növelése.
- A levegőtisztaság-védelemmel foglalkozó ügyintézők szakmai és jogi képzése.
- Útmutató készítése az illegális égetések bizonyítási eljárásához, a bizonyítást segítő eszközök (pl. hamutesztek) beszerzése.
- A hatóság aktív ellenőrzési tevékenységének beindítása és a lakossági panaszok kezelési rendjének hatékonyabbá tétele.
- Ügyeleti rendszer kiépítése, hogy hivatali időn kívül is elérhető legyen a hatóság a jogellenes tevékenységek esetén.
- Költségvetési keret létrehozása az égetéseket bizonyító szakértői vélemények beszerzéséhez.
- Együttműködés és jelzési rendszer kiépítése a rendőrséggel megyei és helyi szinten az érintett ingatlanokba való bejutás biztosítása, illetve a rendőrségi feljegyzések, jegyzőkönyvek közigazgatási eljárásban bizonyítékként történő felhasználása érdekében.
- Együttműködés és jelzési rendszer kiépítése a Katasztrófavédelemmel, különös tekintettel a kéményseprési közszolgáltatások végzése során szerzett információk tekintetében.
- Széles körű, hatásos lakossági felvilágosító, tájékoztató kampány.

c) A szociális tűzifaprogram reformja, illetve annak előírása az öniölsHak sM,o H□

Amennyiben azonban a tisztelt Járási Hivatal erre nem lát lehetőséget, úgy az intézkedést annyiban lehet módosítani, hogy az új bányák környezetvédelmi, illetve környezetvédelmi működési engedélyezésének gyakorlatát szigorítsa meg, például oly módon, hogy a mérlegelési jogkörben hozott döntéseknél szigorúbb szempontokat tart szem előtt, vagy a legjobb elérhető technika alkalmazásának követelményét teljes körűen (pl. a szállítójárművekre is) alkalmazza. A hatásvizsgálati jogszabályban biztosított lehetőséggel élve⁵, mérlegelni kell az engedélyek kiadásának társadalmi-gazdasági hatásait is, azt, hogy mennyiben terheli a bányavállalkozó a saját vállalkozásának környezeti terheit a környező lakosságra, illetőleg más mennyiben nehezíti meg más gazdasági tevékenységek végzését.

e) A hulladékkezelési szabályok fokozott ellenőrzése, különös tekintettel a hulladékszállításra

Az illegális égetések háttérben sokszor nem csak a levegővédelmi szabályok megszegése, hanem a jogellenes hulladékkezelési tevékenységek állnak. A zónában (és az egész országban) gyakorivá vált, hogy kisebb-nagyobb építőipari, asztalosipari vállalkozások a tevékenységük során keletkező hulladékokat (pl. lecserélt ablakkereteket, selejtezett bútorlapokat) nem arra engedéllyel rendelkező hulladékkezelőnek adják át, hanem egyszerűen odaadják (vagy olcsón eladják) a lakosságnak tüzelési célból. Szintén elterjedt, hogy használt ruhát és egyéb anyagokat adnak el nagy mennyiségben rendkívül olcsón egyes vállalkozások, amelyeket a lakosok eltüzelnek. Későbbi elégetés céljából sokan halmoznak fel különféle nem háztartásban keletkező hulladékokat az ingatlanjaikon. Az ilyen vállalkozások és ingatlantulajdonosok hulladékkal kapcsolatos kötelezettségeinek ellenőrzését javasoljuk fokozni, amely nagyrészt a tisztelt Járási Hivatal, kisebb részben a jegyzők feladata. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írjon elő a hatóságok számára céllenőrzési programkészítési és -végrehajtási kötelezettséget rövid határidővel. Az illegális tüzeléssel kapcsolatos jogsértéseket feltáró társhatóságok, hatósági osztályok szignalizáljanak a hulladékgazdálkodásért felelős hatóságok, hatósági egységek számára minden olyan esetben, amikor megállapítható, hogy másoktól nagyobb mennyiségben átvett hulladékkal tüzeltek és tárják fel ezeknek a hulladékoknak a forrásait, hogy azokkal szemben a megfelelő hulladékgazdálkodási, szabálysértési vagy akár büntetőjogi eljárásokat meg lehessen indítani.

f) A rendőrség nyomozási aktivitásának növelése a hulladékgazdálkodás rendjének megsértése esetén.

A Büntető törvénykönyv 248. § (1) bekezdése szerint: „*Aki*

a) arra a célra hatóság által nem engedélyezett helyen hulladékot elhelyez,

b) engedély nélkül vagy az engedély kereteit túllépve hulladékgazdálkodási tevékenységet, illetve hulladékkal más jogellenes tevékenységet végez, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

Az illegális hulladékégetés, illetve az ahhoz vezető egyes jogellenes hulladékkezelési tevékenységek súlyosabb esetekben a fentiek alapján bűncselekménynek is minősülhetnek, a rendőri szervek azonban jelenleg saját észlelés alapján szinte egyáltalán nem indítanak nyomozást ilyen ügyekben, a be-, illetve feljelentések nyomán pedig a legtöbb esetben érdemi cselekmények nélkül megszüntetik a nyomozást. Nyilvánvaló, hogy az ilyen égetések társadalomra veszélyessége különösen nagy, indokolt lenne ezért a rendőrség aktívabb és szigorúbb fellépése. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő, hogy a megyei rendőrkapitányság szervezzen továbbképzést az ügytípussal kapcsolatos rendőri munkáról, és biztosítsa a személyi, anyagi, továbbá szakmai feltételeket a hatékonyabb nyomozati munkához.

i) Épületszigetelési program indítása

Alapvető tény, hogy minél kevesebb a fűtés, annál kisebb a levegő terhelése. Fontos lenne ezért, hogy a zónában az arra alkalmas lakó- és intézményi ingatlanok minél nagyobb részében kerüljön sor energiahatékonysági felújításra, elsősorban épületszigetelésre. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írjon elő a zónára vonatkozó épületszigetelési támogatási programot, amelyhez a pénzügyi

fedezetet országos, megyei és helyi önkormányzati forrásokból gyűjtse össze, illetve írja elő ilyen jellegű alapok létrehozásának kötelezettségét.

h) Háztartási tüzelőberendezés-korszerűsítési program indítása

A zóna épületeinek jelentős részében korszerűtlen tüzelőberendezés működik. Ezek cseréje, korszerűsítése mind a lakosságnál, mind az intézmények esetében indokolt lenne a légszennyezés visszaszorítása érdekében. Javasoljuk a zónában széleskörű kazáncsereprogram indítását és a pénzügyi források hozzárendelését. Értelmezésünk szerint a levegőminőségi terv olyan jogi eszköz, amely alkalmas akár arra is, hogy állami vagy önkormányzati szervek számára anyagi hozzájárulási kötelezettséget írjon elő a levegőterhelést csökkentő támogatási programokhoz. Etekintetben a visegrádi országok körében már rendelkezésre állnak a megfelelő tapasztalatok, amelyeket megfelelően fel lehet használni.⁶

i) Szociális bérlakás-építési program indítása

A zóna lakásállománya sok helyen (különösen néhány szegényebb kistelepülésen) olyan rossz állapotban van, hogy sem a szigetelés, sem a fűtéskorszerűsítés nem lenne költséghatékony megoldás. Az ilyen esetekben a leghatékonyabb az lenne, ha állami és/vagy önkormányzati forrásokból korszerű, jól szigetelt szociális bérlakások épülnének, és a rászorulóak a rossz minőségű és korszerűtlen fűtésű lakásaikból ide költöznének. Javasoljuk ezért a zónában szociális bérlakás-építési program indítását.⁷

2.3.2 A közlekedési eredetű levegőterhelés csökkentése

Jóllehet a zónában tapasztalható rossz levegőminőség elsődleges oka a lakossági tüzelés, a városokban, illetve a nagy forgalmú utak mentén a közlekedés is jelentős levegőterhelést okoz. A nagyvárosok belső területein és a bevezető utakon elsősorban az egyéni személygépjármű-használat terjedése és az így kialakuló dugók, az országutak csomópontjainál, illetve a nagy forgalmú utak településeken áthaladó részein pedig a nehéz tehergépjármű-forgalom okoz problémákat. Mindkét jelenség káros hatásainak csökkentésére számos intézkedési lehetőség szerepel a szakirodalomban, amely a zónában is hatékony lehet. Az intézkedések címzettjei elsősorban az önkormányzatok, közlekedési vállalatok, közútkezelők vagy társhatóságok lehetnek, nyilvánvalóan attól függően, hogy a konkrét intézkedés megvalósításáért ki felelős. A javasolt intézkedések legnagyobb része rövid határidővel bevezethető, illetve országos és helyi pénzügyi források átcsoportosításával finanszírozható, egyes esetekben (pl. parkolási díjak emelése, városi útdíj) akár bevételnövekedéssel is járhat, amelyek bevonhatók a költségigényes lépések fedezetének megteremtésébe.

Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő a nagyobb városok önkormányzatai számára, hogy készítsenek és valósítsanak meg fenntartható városi mobilitási tervet⁸ konkrét intézkedésekkel és határidőkkel amelynek elsődleges célja a közlekedési eredetű kibocsátások jelentős csökkentése. Egy ilyen terv egyebek mellett az alábbi intézkedéseket tartalmazhatja:

a) Alacsony kibocsátású zóna létrehozása nagyvárosokban

Javasoljuk, hogy a terv írja elő az érintett önkormányzatok számára, hogy a nagyvárosokban, elsősorban Miskolcon alakítsanak ki egy (vagy több) olyan zónát, ahová csak a legkevésbé szennyező (pl. Euro 4 és annál jobb) járművek hajthatnak be, ezáltal az érzékenyebb városrészeket megvédhetik a szennyezéstől, és összességében is csökkenthetik a gépjárműforgalmat. Berlinben például már az alacsony kibocsátású zóna (amelynek területén egymillió lakos él) bevezetése után három évvel kimutatható volt, hogy a felére csökkent a közlekedésből származó korom koncentrációja a forgal-

⁶ Ld. pl. Krakkó város levegőtisztaságvédelmi programját, amelynek központi eleme a lakossági tüzelés környezetbarát átalakítása.

⁷ További javaslatok a lakossági égetés okozta légszennyezés csökkentésére: https://www.levego.hu/sites/default/files/egetes_eredetu_legszennyezes_program_v1.5.pdf

⁸ Ld. https://www.eltis.org/sites/default/files/bump_guidelines_hu.pdf

mas utak mentén. A helyi lakosok már meglévő személygépkocsijai átmenetileg mentességet kaphatnak.

b) A közösségi közlekedés fejlesztése és előnyben részesítése

Javasoljuk, hogy a terv tartalmazzon előírást a közösségi közlekedés hálózatának fejlesztésére, a járművek korszerűsítésére (Euro VI vagy elektromos járművek kizárólagos használatára). Javasoljuk emellett, hogy az önkormányzatok dolgozzanak ki és valósítsanak meg egy programot a közösségi közlekedési járatok forgalmi előnyben részesítésére. Ahol lehet, buszsávokat kell létesíteni, a közlekedési lámpákat a tömegközlekedési járművekre kell hangolni és egyéb intézkedéseket kell hozni, hogy ezek a járművek folyamatosan, akadálytalanul és megfelelő sebességgel tudjanak haladni.

c) Intelligens közlekedés-szabályozó rendszerek bevezetése

Javasoljuk, hogy a terv írja elő intelligens közlekedésszabályozó eszközök (ITS rendszer) használatát az önkormányzatok, illetve a közútkezelők számára. A rendszer használata jobb szervezést tesz lehetővé, ezáltal enyhíti a torlódásokat, így a levegő terhelését is.

d) Településrendezési eszközök szigorítása

A magas légszennyezettség sok esetben annak is köszönhető, hogy a településfejlesztés nélkülözi a tervszerűséget, átgondoltságot, néha eseti beruházások érdekeit szolgálja. Emiatt gyakran olyan új forgalmat vonzó létesítmények (lakóparkok, irodaházak, logisztikai központok stb.) épülnek meg, amelyek átgondoltabb, szigorúbb településrendezési politika mellett nem, vagy megfelelőbb helyen létesülnének. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő, hogy a települési önkormányzatok településrendezési politikájukat úgy alakítsák ki, hogy az ne járuljon hozzá az egyéni gépjárműhasználat, illetve a teherforgalom növekedéséhez, és ennek keretében például a légszennyezettségi helyzet javulásáig tartózkodjanak az építési követelmények lazításától. Tekintettel arra, hogy a településrendezési tervek észrevételezésében a környezet védelméért felelős hatóságok általában rendkívül csekély aktivitást fejtenek ki, megfelelő intézményi feltételeket kell arra teremteni, hogy a térség önkormányzatainak folyamatosan változó rendezési tervei a levegőminőségi tervvel összhangba kerüljenek. Ne fordulhasson elő, hogy a terveket bármiféle környezetvédelmi értékelés nélkül fogadják el, illetőleg azt is kezdeményezni kell az adott képviselőtestületknél, hogy a levegőminőségi tervvel össze nem egyeztethető településrendezési terveket felülvizsgálják.

e) A gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztése

Nyilvánvaló, hogy az egyéni gépjárműhasználat csökkentése érdekében javítani kell az alternatív közlekedési módok igénybevételének feltételeit. Ez sokrétű intézkedést igényel, de mindenképpen a közterületek újraosztásával kell, hogy járjon. Elsősorban több kerékpársávra, kerékpárútra, őrzött kerékpártárolókra és gyalogos létesítményre lenne szükség. Szükséges továbbá a kerékpármegosztást elősegítő intézkedések bevezetése, és ezen rendszerek használatának ösztönzése.

f) Forgalmcsillapított övezetek kialakítása

Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő a nagyobb városok önkormányzatai számára, hogy a belvárosokban hozzanak létre forgalmcsillapított övezeteket, utcákat, ahonnan teljesen kitiltják a személygépjárműveket, vagy azok forgalmát jelentősen korlátozzák.

g) A villanymobilitás előtérbe helyezése

Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő, hogy az önkormányzatok, illetve a közútkezelők javítsák az villanymobilitás elterjedésének feltételeit. Ennek keretében az önkormányzatok gépkocsibeszerzéseik során elektromos autókat vásároljanak, ösztönözzék elektromos taxik forgalomba állítását, továbbá létesítsenek dedikált ingyenes parkolóhelyeket töltőállomással az elektromos közautók (autómegosztás) részére. Szintén lényeges lenne az elektromos kétkerekűek használatának előnyben részesítése is; ezt egyebek mellett az elektromos kerékpármegosztó rendszerekkel lehetne

elősegíteni (ilyen rendszer Európa számos országában sikeresen működik, így hazánkban Kaposváron is⁹).

h) Az autómegosztás és a telekocsi-használat támogatása

Segítsék elő a közautó-rendszerek elterjesztését egyebek mellett azzal, hogy mindenütt ingyenes parkolást biztosítsanak részükre. Felvilágosítással és egyéb módokon segítsék elő a telekocsizást.

i) Környezetbarát technológiák bevezetése az áruszállításban

Javasoljuk, hogy a terv írja elő a nagyobb városok (elsősorban Miskolc) önkormányzatai számára, hogy a teherforgalmat korlátozó (pl. behajtási korlátozások, díjak kivetése) és ezzel egyidejűleg az alternatív teherszállítási módokat (pl. tehervillamosok, teherkerékpárok, teherargoncák) előnyben részesítő lépéseket tegyen. Javasoljuk továbbá, hogy írja elő átfogó és korszerű city-logisztikai rendszer bevezetését a teherforgalom ésszerűsítése, környezetbarátabbá tétele érdekében.

j) A helyi, a helyközi és a távolsági közlekedés menetrendjeinek összehangolása

Javasoljuk, hogy a terv írja elő az érintett közlekedési szolgáltatók részére, hogy a közösségi közlekedés vonzóbbá, versenyképesebbé tétele érdekében dolgozzanak ki összehangolt menetrendeket az eljutási idő csökkentésével, különös tekintettel a munkába járási csúcsidőkre. Segítsék elő az egységes viteldíjrendszer megvalósítását.

k) A parkolási díjak emelése, kiterjesztése

A közterületi parkolóhelyek számának csökkentése és a parkolódíjak emelése és a díjfizető övezetek kiterjesztése is szükséges a tömegközlekedés és a nem motorizált közlekedés ösztönzése érdekében. A parkolási díjak mértékét úgy javasolt megállapítani, hogy a kereslet odáig csökkenjen, hogy a városban a parkolóhelyek legalább 15%-a mindig üres legyen. Javasoljuk, hogy a terv írja elő ezt az intézkedést is a nagyvárosok önkormányzatai számára.

l) Fenntartható városi mobilitási tervek készítése

Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő a nagyobb városok önkormányzatai számára, hogy készítsenek és valósítsanak meg fenntartható városi mobilitási tervet, amelynek elsődleges célja a közlekedési eredetű kibocsátások jelentős csökkentése.

m) A közúti távérzékeléses emissziómérés bevezetése

A közutakon közlekedő gépjárművek egy számottevő része nem teljesíti a károsanyag-kibocsátásra vonatkozó követelményeket, és sajnos ennek ellenőrzése jelenleg egyáltalán nem hatékony, sem a teher-, sem a személygépjárművek esetében. Szükséges lenne az ellenőrzési tevékenység fokozása, a közlekedésben résztvevő jogsértő járművek kiszűrése. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő a közlekedési hatóság (jelenleg maga a kormányhivatal) számára, hogy rövid határidővel vezesse be és ellenőrzései során rendszeresen alkalmazza a távérzékeléses emissziómérés módszerét.

n) A vasúti pályahasználati díjak csökkentése

A zóna útjain sok helyen hatalmas a teherforgalom, ami a zajterhelés mellett komoly levegőterheléssel is jár. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő a vasúti pályák üzemeltetői számára, hogy a vasúti pályahasználati díjakat csökkentsék annak érdekében, hogy a vasúti szállítás versenyképes legyen a közúttal szemben. Meg kell szüntetni továbbá az iparvágányok létesítését akadályozó tényezőket, valamint az új ipari létesítmények esetén meg kell követelni a vasúti szállítás túlsúlyát és – ha lehetséges – iparvágányok létesítését.

o) A nehéz tehergépjármű-forgalom csillapítása az utak településen átmenő szakaszain

Javasoljuk, hogy a terv írja elő a közútkezelők számára, hogy a nagy teherforgalommal terhelt közutak településeken átmenő szakaszain valamennyi rendelkezésükre álló eszközzel (pl. sebességkor-

látozás, fizikai forgalomcsillapító eszközök, célellenőrzések kezdeményezése) csillapítsák az átmenő nehéz tehergépjármű-forgalmat.

p) Városi útdíj bevezetése

A középtávú intézkedések között javasoljuk a nagyvárosokban, elsősorban Miskolcon városi útdíj bevezetését. Az útdíjat a városokban megtett úttal és a jármű környezetvédelmi teljesítményével arányos mértékben javasolt kivetni, a járműbe épített GPS alapú mérőeszköz adatai alapján. A dugódíjas rendszereknek ez a fejlettebb, korszerűbb és igazságosabb változata alkalmas arra, hogy csökkentse a városi forgalmat, másrészt forrásokat teremthet további terheléscsökkentő intézkedésekre.¹⁰

q) Munkahelyi közlekedési tervek bevezetésének ösztönzése

Célszerű népszerűsíteni a munkahelyi közlekedési tervek¹¹ elkészítését és megvalósítását, továbbá kötelezően előírni bizonyos munkahelyek számára.

2.3.3. Közterület-zöldítési programok indítása

A fák jelentős mennyiségű szálló port és egyéb légszennyező anyagot, például a rákkeltő hatású PAH-vegyületeket is képesek megkötni. A fák természetes légtisztítók és légkondicionálók: egy dús lombkoronájú fákkal szegélyezett utcában a szálló por mennyisége mindössze 10–15 százaléka egy csupasz utcában találhatóénak, és a levegője akár 6–10 fokkal is hűvösebb lehet. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő az önkormányzatok számára a meglévő zöldterületek megőrzését és javítását, továbbá zöldítési programok készítésének és végrehajtásának kötelezettségét, valamint a közterületi fakivágások engedélyezési gyakorlatának megszigorítását.

2.3.4 A mezőgazdasági eredetű levegőterhelés csökkentése

A hatályos levegőminőségi terv is több helyen említi a mezőgazdasági kibocsátások egyre növekvő szerepét, ezt a forrást – különösen az ún. másodlagos részecskeszennyezés okait és mértékét – azonban elmulasztja részleteiben elemezni, és a csökkentési lehetőségeket sem fejt ki kellő részletességgel. Javasoljuk, hogy a felülvizsgált terv írja elő az alábbi intézkedéseket.

a) Tarló-, nádas- és vágástéri hulladékégetések teljes tiltása

Jelenleg számos olyan jogszabályi kiskapu van, amely lehetővé teszi a rendkívül tűzveszélyes és nagy légszennyezést okozó nádégetés, tarlóégetés és vágástéri hulladék égetését. Ezeket a lehetőségeket meg kell szüntetni és ilyen tevékenységekre a gyakorlatban nem szabad engedélyt adni. Az intézkedés megvalósításában a legnagyobb szerepe a tisztelt Járási Hivatalnak mint természetvédelmi hatóságnak van, de javasolt a katasztrófavédelem felé is megfogalmazni ezeket az elvárásokat.

b) A trágyázás ammóniakibocsátásának csökkentése

Az ammóniaterhelés közvetlenül és az ún. másodlagos részecskeszennyezés révén is hozzájárul a levegőminőség romlásához. A kibocsátás csökkentésének legfontosabb módja az állati trágya és a műtrágya felhasználás mennyiségének csökkentése és a trágyafelhasználás módjának megváltoztatása. Javasoljuk, hogy a levegőminőségi terv írja elő az érintett gazdálkodók számára a tevékenységükből származó ammónia-kibocsátás csökkentését, részben a túlnyomórészt növényi alapú étrend előmozdításával, részben a szántóföldekre kijuttatott trágya azonnali bedolgozásával, a trágyatárolás zárttá tételével, stb.

2.3.5. A környezetvédelmi hatósági tevékenység hatékonyságának javítása

10 Ld. <https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>

11 Ld. <https://www.levego.hu/tevenysegeink/kozlekedes/munkahelyi-kozlekedes/>

A Korm. rendelet 14. § (3) bekezdés szerint: „A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló jogszabály hatálya alá tartozó tevékenységek esetében a költséghatékony és arányos intézkedésnek a rendelet által meghatározott elérhető legjobb technika alkalmazása minősül.”

Erről az előírásról, illetve a betartásának fontosságáról a hatályos levegőminőségi tervben nem találunk utalást. A környezetvédelmi hatóság engedélyezési gyakorlatában a legjobb technika alkalmazása csak elvétve kerül előírásra (az IPPC engedélyek kivételével). Civil szervezetek által régóta hangoztatott probléma továbbá, hogy az előzetes vizsgálati eljárások során a gyakorlatban rendkívül ritkán jut arra a következtetésre a környezetvédelmi hatóság, hogy egy-egy beruházásnak jelentős környezeti hatása van, és ezért hatásvizsgálatra lenne szükség, vagy egy létesítményre engedély nem adható, még akkor sem, ha a beruházásnak komoly forgalomvonzó hatása lesz (pl. mélygarázsok, nagy épület-beruházások, vonalas létesítmények, bányák engedélyezése esetén). Más esetekben a hatásvizsgálat vagy felülvizsgálat során a hatóság nem alkalmazza az elővigyázatosság elvét¹², és olyan tevékenységek, illetve létesítmények működését teszi lehetővé, amelyek komoly kibocsátással járnak (pl. hejőcsabai cementgyár esete a zónából). Arra volna szükség tehát az európai és hazai tervezési szabályoknak megfelelően, illetőleg a tervek konkrét és hatékony kialakításának európai bírósági követelményéhez igazodva, hogy a tervezés során a tervező hatóság szisztematikusan mutassa be, hogy mely tevékenységek járulnak hozzá a körzet levegőtisztasági helyzetének jogszabálysértő romlásához, illetőleg azok környezetvédelmi, működési és egységes környezethasználati engedélye mikor jár le legközelebb, és a meghosszabbítás során milyen minimális feltételeket kell majd az engedélyező hatóságnak a térség egészének alapvető környezeti és egészségi érdekeiből és az ezeket védő jogszabályokból kiindulva meghatározni. Azokban az esetekben, ahol a fenti két engedélyezési eljárás nem kerülhet szóba vagy nem látszik elég hatékonynak, a hatékonyság és időszerűség követelményeinek megfelelő levegőtisztasági tervnek szisztematikus hatósági ellenőrzési tervet kell megfogalmazni, egyúttal megfelelő szankciók alkalmazását kell kilátásba helyezni a körzet levegőminőségének legalább a határértékeknek megfelelő helyreállítására érdekében. Abban az esetben, ha a tervező hatóság elégtelennek látja az ellenőrzésre, engedélyezésre, kötelezésre, bírságolásra és egyéb szankciók kiszabására, illetőleg kezdeményezésére a rendelkezésre álló jogi eszközöket, úgy az országos vagy éppen a helyi jogalkotóknál kezdeményeznie kell a jogszabályok megfelelő módosítását, kiegészítését. A környezetvédelmi terveknek csakúgy, mint az egyéb állami terveknek a magyar alkotmányos és közigazgatási rendszerben ennek megfelelően a híd szerepét kell betöltenie a valóságra érzékenyen reagáló jogalkotás, valamint a hatékony, következetes jogalkalmazás között.

A környezet védelméért felelős hatóságoknak számos más eljárásfajtában is folyamatosan figyelemmel kell lenniük az általuk kidolgozott levegőminőségi tervekre, így a hulladékgazdálkodási ügyekben, illetőleg minden olyan (útépítési, bányászati stb.) ügyben, ami a környezeti levegőminőséget érinti, beleértve a hatóság által kiadott véleményeket is.

2.3.6 A levegőminőségi tervek szabályai által kötelezően előírt intézkedések

Az Irányelv és az ennek szabályait átvevő Korm. rendelet is előír bizonyos légszennyezés-csökkentési intézkedéseket, amelyeket olyan fontosnak tart, hogy a mellékletében a levegőminőségi tervek kötelező tartalmi elemeként sorol fel. (Korm. rend. 1. melléklet 13-14. pont, Irányelv XV. melléklet B 1-2. pont). Javasoljuk, hogy a felülvizsgált terv ezeket az intézkedéseket is írja elő az érintettek számára, amelyek közül néhányat a fentiekben leírt javaslatok is tartalmaznak:

- a helyhez kötött forrásokból származó kibocsátás csökkentése azáltal, hogy a szennyező anyagot kibocsátó, kis és közepes méretű helyhez kötött tüzelőberendezéseket (ideértve a biomassza eltüzelésére szolgálókat is) kibocsátáscsökkentő berendezéssel látják el, vagy pedig kicserélik azokat;

¹² Jóllehet az az Európai Bíróság gyakorlatában bevett, ld. pl. Artegaodan ügy (a T-74, 76, 83-85, 132, 137 és 141/00 ügyek egyesítve) vagy a BSE ügy (C-180/96)

- a környezetbarát közbeszerzésről szóló kézikönyvvel összhangban a tüzelőanyagoknak, valamint égető berendezéseknek a hatóságok által történő, a kibocsátás csökkentését célzó közbeszerzése, ideértve az alábbiak beszerzését:
- alacsony kibocsátást eredményező tüzelőanyagok helyhez kötött források számára;
- alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatának biztosítása a kis-, közepes- és nagyléptékű helyhez kötött forrásoknál, valamint a mozgó forrásoknál;
- a levegőszennyezésnek a 2008/1/EK irányelvben meghatározott engedélyezési rendszeren, a 2001/80/EK irányelvben meghatározott nemzeti terveken, valamint gazdasági eszközök – például adók, díjak vagy kibocsátáskereskedelem – alkalmazásán keresztül történő csökkentésére irányuló intézkedések;
- adott esetben a gyermekek és más érzékeny népességcsoportok egészségének védelmére irányuló intézkedések.
- a járművekből származó kibocsátások csökkentése érdekében települési szintű fenntartható mobilitási tervek (SUMP) készítése, amely többek között az alábbi intézkedéseket foglalhatja magába:
- a járművek kibocsátáscsökkentő berendezéssel való felszerelése,
- a közlekedésből eredő kibocsátásoknak a forgalom megtervezésén és irányításán keresztül történő korlátozására irányuló intézkedések,
- a környezetbarát közbeszerzésről szóló kézikönyvvel összhangban a közúti járműveknek és üzemanyagoknak a hatóságok által történő, a kibocsátás csökkentését célzó közbeszerzése, ideértve az alábbiak beszerzését:
- alacsony kibocsátású tüzelőanyagok mozgó források számára.

Budapest, 2019. május 30. napján.

Köszönettel és tisztelettel:

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport