



dr. Szili Katalin  
független  
országgyűlési képviselő

Országgyűlés Hivatala

szám: 2/13513

Érkezett: 2014 JAN 14.

### **Írásbeli választ igénylő kérdés**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 46/1994. (IX. 30.) OGY határozat 91. §-a alapján bejelentem, hogy írásbeli választ igénylő kérdést kívánok feltenni

**Fazekas Sándor** miniszter úrhoz

*„Milyen valóban hatékony lépéseket kíván tenni a Kormány a súlyos egészségügyi kockázatot jelentő kisméretű szálló por, így a PM10 koncentrációjának csökkentése érdekében?”* címmel,  
amelyre **a választ írásban kérem.**

**Tisztelt Miniszter Úr!**

A fejlett országokban ma a légszennyezés egyik legsúlyosabb gondja a kisméretű szálló por növekvő mennyisége, meghatározóan a motorizáció növekedésének következtében. Ezek a részecskék mélyebb légutakba jutva növelik a légúti és az érrendszerhez kötődő megbetegedések előfordulását. A PM10 kisebb méretű összetevői (PM2.5) még nagyobb veszélyt jelentenek, melyeket kimutathatóan növelik a halálzási arányt.

A probléma jelentősége miatt az Országgyűlés Fenntartható Fejlődés Bizottsága 2013. szeptember 17-én ülésén megvitatta a kisméretű szálló por (PM10) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról szóló 1330/2011. (X. 12.) Korm. határozatban előírt intézkedések végrehajtásának helyzetét.

Az ülés során több olyan kérdés merült fel, amelyre a Bizottságnak az ülésen nem volt lehetősége érdemi választ kapnia. Emiatt tisztelettel kérem Miniszter urat, hogy a

**„Milyen valóban hatékony lépéseket kíván tenni a Kormány a súlyos egészségügyi kockázatot jelentő kisméretű szálló por, így a PM10 koncentrációjának csökkentése érdekében?”**

kérdésekre írásban adjon választ.

Tekintettel a bizottsági ülésen elhangzottakra, valamint arra, hogy megkönnyítsem a kérdés megválaszolását, az említett határozat pontjaihoz kötődően térek ki a kérdés tartalmi elemeire. *(A kérdés elején a kormányprogram vonatkozó pontjának címét idézem be dőlt betűkkel.)*

1. II.A.1.1. „Alacsony emissziós zónák” – Örvedetes, hogy elkészült az alacsony emissziós övezetekről szóló tanulmány és önkormányzati útmutató. Mikor fogják ezeket az anyagokat nyilvánosságra hozni és eljuttatni az érintett önkormányzatokhoz? Milyen egyéb módon kívánják segíteni az önkormányzatokat az alacsony emissziós övezetek kialakításában?
2. II.A.1.2. „Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása” – Miként kívánják megvalósítani forgalomcsillapítást? Tervezik-e a megengedett sebességhatárok csökkentését? Készítenek-e tájékoztató anyagokat az önkormányzatok részére? Előírják-e számukra fenntartható közlekedési terv készítését a közlekedési támogatások feltételeként?
3. II.A.1.2. „Az elektronikus útdíjszedés bevezetése a nehézgépjárművek részére” – Üdvözlendő az elektronikus útdíj bevezetése. Mikorra várhatók adatok arról, hogy ez az intézkedés miként hatott a PM<sub>10</sub>-kibocsátásra? Milyenek a tapasztalatok az útelkerülésre? Hogyan kívánják kezelni a tehergépkocsik leterelődését az alacsonyabb díjú, illetve díjmentes utakra?
4. II.A.2.3. „A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika” – A VM beszámolója szerint „a city logisztikában 16 milliárdos pályázat futott ki az elmúlt időszakban”. Konkrétan melyek voltak ezek a projektek, és eredményükként mennyivel csökkent a PM<sub>10</sub>-kibocsátás? A nemzetközi tapasztalatok szerint hatalmas lehetőségek rejlenek a city logisztikában a PM<sub>10</sub>-szennyezés csökkentésére. Miként kívánnak előrelépni ezen a területen? Létezik-e erre koncepció, és ha nem, tervezik-e kidolgozását és milyen határidővel? Tervezik-e mintaprojektek támogatását, és ennek megfelelő pályázatok kiírását?
5. II.A.4.1. „Környezetterheléssel arányos besorolási rendszer” – Szintén örvedetes, hogy elkészült a környezetterheléssel arányos besorolási rendszerrel kapcsolatos tanulmány. Ezt milyen jogszabály-alkotási folyamat követi, és milyen ütemezésben?
6. II.A.4.2. „A környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerének áttekintése” – Tervezik-e a gépjárművek környezetvédelmi felülvizsgálati rendszerének átalakítását? A Gépjármű Vizsgálóállomások Országos Egyesülete szerint ugyanis ezen a téren katasztrofális helyzet alakult ki. Tervezik-e, hogy nemcsak a mérőállomásokon, hanem a forgalomban, a közutakon is ellenőrzik a járműveket, ami jelentősen csökkentheti ez e téren kialakult visszasságokat?
7. II.A.5. „A környezetkímélő vezetési szemlélet elterjesztése és a környezettudatos járművezetés (ökovezetés) képzés lehetővé tétele hivatásos és nem hivatásos vezetők részére” – Az ökovezetést illetően miként kívánják elősegíteni a tudatformálást, illetve a környezetkímélő vezetést szolgáló technikai eszközök alkalmazását?
8. II.A.6.1. „Autóbuszcseré program” – Milyen konkrét intézkedéseket terveznek és milyen ütemezésben az elavult autóbuszok lecserélésére a korszerű környezetvédelmi követelményeknek megfelelő járművekre? Biztosíthatóak-e annak a feltételei, hogy az Európai Uniótól jelentős támogatást kapjunk a nulla emissziós, illetve hibrid autóbuszok beszerzésére?
9. II.A.6.2. „Nehézgépjárművek és egyéb gépek utólagos felszerelése részecszeszűrővel” – A VM beszámolója szerint a részecszeszűrők felszerelésére „a jogszabályok már egy kedvezőbb jogszabályi környezetet biztosítanak napjainkban”. Tudomásunk szerint ez azt jelenti, hogy a műszaki feltételeket

pontosabban szabályozták, azonban pénzügyi vagy egyéb ösztönzést nem vezettek be. Tervezik-e ilyen ösztönzők megteremtését?

10. II.A.11. „A vasúti és a kombinált áruszállítás fejlesztése és támogatása” – Tervezik-e a vasúti pályahasználati díj olyan átalakítását, ami a jelenlegi rendszernél sokkal inkább ösztönözné a vasúti, illetve kombinált áruszállítást? Ha igen, akkor milyen változtatást terveznek és milyen ütemezéssel?
11. II.A.12. *Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása*” – Üdvözlendő, hogy elkészült és felkerült a pm10.kormany.hu honlapra a munkahelyi közlekedési tervekről szóló tanulmány. Tervezik-e mintaprojektek elindítását, illetve támogatását?
12. II.A.13. „Hivatali személygépkocsi használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása” – Milyen intézkedéseket terveznek a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatban annak érdekében, hogy visszaszoruljon az e téren elkövetett adóelkerülés, illetve adócsalás? (Az Európai Bizottság megbízásából készített tanulmány szerint e téren az egyik legrosszabb helyet foglaljuk el az EU országai között.)
13. II.A.15.1. – „Elektromos üzemű járművek bevezetése” Örvendetes, hogy bár lassan, de elindult az elektromos üzemű járművek használata. Milyen intézkedéseket tervez a kormány annak érdekében, hogy elősegítse az ilyen járművek üzembe állítását a közösségi közlekedésben? Mit kíván tenni annak érdekében, hogy a rendkívül szennyező robbanómotoros kétkerekű járművek (motorkerékpárok, robogók) használata visszaszoruljon, és helyettük elektromos kétkerekűek terjedjenek el?
14. II.C. „olyan technológiák, amelyek hatékonyan járulnak hozzá kifejezetten a mezőgazdasági területekről származó PM<sub>10</sub> kibocsátás csökkentéséhez” – Tervezik-e a mezőgazdasági hulladékok szabad téri égetésének általános megtiltását az ország területén? Ha igen, mikorra várható ez az intézkedés. Ha nem, akkor ennek mi az indoka?
15. II.D.1. „A kerti hulladék égetésének megtiltása a házi komposztálás rendszerének országos szintű kiépítésével párhuzamosan” – A VM beszámolója megállapítja: „A kerti hulladék égetése, amely lokálisan jelentősen befolyásolhatja a levegőminőséget. Erre szintén egy jogszabály-módosítási kezdeményezés, illetve egy ehhez kapcsolódó kutatás indult.” Miért szükséges ehhez külön kutatás, hiszen például a Fővárosi Önkormányzat már teljes mértékben megtiltotta a kerti hulladék égetését, és – értesüléseink szerint – ezt semmilyen lakossági tiltakozás nem kísérte, s a kerti hulladék égetése Budapest területén gyakorlatilag megszűnt? Miért nem tiltják meg haladéktalanul országosan a kerti hulladék égetését? Ha pedig helyes Schmidt Csaba képviselő úr jogértelmezése az említett bizottsági ülésen, mely szerint „hulladékot égetni tilos, és a kerti hulladék is hulladék ebben a vonatkozásban”, akkor az illetékes minisztérium közzé tenne egy ennek megfelelő nyilatkozatot?
16. II.D.2. „A távfűtés versenyképességének javítása, a lakossági tüzelőberendezések által okozott szennyezés csökkentése” és II.E. „A 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátásának csökkentése” – A VM beszámolója megállapítja: „Az úgynevezett kis tüzelőberendezések kibocsátása, ami eddig szintén egy fehér folt volt a szabályozásban, szintén a környezetvédelmi szabályozás alá kerül az elkövetkezendő időszakban.” Mikorra várható a szabályozás bevezetése? Tervezik-e szabályozni a szilárd tüzelőanyagok minőségét, amivel – a tüzelőberendezések szabályozásával ellentétben – szinte azonnali jelentős PM<sub>10</sub>-kibocsátáscsökkenést lehet elérni?

17. Tervezik-e a társasházak műszaki állapotának felmérését, beleértve a fűtési megoldásokat annak érdekében, hogy hatékonyabbá, takarékosabbá tegyék ezeknek az épületeknek az energiafelhasználását?
18. Milyen ütemezésben tervezik energetikai, környezetvédelmi szempontból korszerűsíteni a középületeket?
19. Mit kívánnak tenni (például felvilágosító tevékenység) a háztartásokban háztartási hulladék, egyes veszélyes anyagok (mint műanyagok) például kályhákban történő illegális elégetésének megszüntetéséért?

Várom megtisztelő válaszát!

Budapest, 2014-01-14.

Tisztelettel:

  
Dr. Szili Katalin