



Ikt. sz.: FFB-41/23-4/2019.

FFB-13/2019. sz. ülés
(FFB-25/2018-2022. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Fenntartható fejlődés bizottságának**
2019. november 12-én, kedden 10 óra 06 perckor kezdődően
az Országgyűlés Irodaháza V. emelet 532. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirendi javaslat elfogadása</i>	5
<i>Az öntözéses gazdálkodásról szóló T/7845. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)</i>	5
<i>Dr. Feldman Zsolt kiegészítése</i>	5
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	8
<i>Dr. Feldman Zsolt válasza</i>	13
<i>Határozathozatalok</i>	15
<i>Tájékoztató a hazai légszennyezési helyzetről</i>	
<i>1. blokk: Lakossági fűtés, égetés</i>	15
<i>Az elnök felvezetője</i>	15
<i>László Tibor Zoltán hozzászólása</i>	16
<i>Dr. Botos Barbara hozzászólása</i>	20
<i>Dr. Papp Emese hozzászólása</i>	21
<i>Lukács András hozzászólása</i>	24
<i>Simon Gergely hozzászólása</i>	26
<i>Orbán Tibor hozzászólása</i>	27
<i>Dr. Orbán Péter hozzászólása</i>	28
<i>Kérdések, válaszok</i>	28
<i>2. blokk: Közlekedési eredetű kibocsátások</i>	29
<i>Dr. Botos Barbara hozzászólása</i>	29
<i>Nemesdy Ervin hozzászólása</i>	32
<i>Simon Gergely hozzászólása</i>	36
<i>Lukács András kiegészítése</i>	39
<i>Tájékoztató a magyar Kormány 2020 és 2025 közötti időszakra vonatkozó nemzetközi fejlesztési együttműködési stratégiájának tervezetéről</i>	41
<i>Joó István tájékoztatója</i>	42
<i>Egyebek</i>	45
<i>Az ülés berekesztése</i>	45

Napirendi javaslat

1. Az öntözéses gazdálkodásról szóló T/7845. számú törvényjavaslat
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)
(Vitához kapcsolódó bizottság)
2. Tájékoztató a hazai légszennyezési helyzetről

1. blokk: Lakossági fűtés, égetés

Tájékoztatót ad:

Dr. Botos Barbara, az Innovációs és Technológiai Minisztérium helyettes államtitkára

László Tibor Zoltán, az Agrárminisztérium helyettes államtitkára

Dr. Papp Emese, a Belügyminisztérium főosztályvezetője

Simon Gergely, a Greenpeace Magyarország „Tiszta levegőt!” kampányvezetője

Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke

2. blokk: Közlekedési eredetű kibocsátások

Tájékoztatót ad:

Dr. Botos Barbara, az Innovációs és Technológiai Minisztérium helyettes államtitkára

László Tibor Zoltán, az Agrárminisztérium helyettes államtitkára

Nemesdy Ervin, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója

Simon Gergely, a Greenpeace Magyarország „Tiszta levegőt!” kampányvezetője

Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke

3. Tájékoztató a magyar Kormány 2020 és 2025 közötti időszakra vonatkozó nemzetközi fejlesztési együttműködési stratégiájának tervezetéről

Tájékoztatót ad:

Joó István, a Külgazdasági és Külügyminisztérium helyettes államtitkára

4. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Schmuck Erzsébet** (LMP), a bizottság elnöke

Dr. Turi-Kovács Béla (Fidesz), a bizottság alelnöke

Nunkovics Tibor (Jobbik), a bizottság alelnöke

Böröcz László (Fidesz)

Koncz Ferenc (Fidesz)

Varga Gábor (Fidesz)

Hajdu László (DK)

Helyettesítési megbízást adott

Bencsik János (Fidesz) dr. Turi-Kovács Bélának (Fidesz)

Simonka György (Fidesz) Varga Gábornak (Fidesz)

Szászfalvi László (KDNP) Böröcz Lászlónak (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Hatvani Szabolcs bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Dr. Feldman Zsolt államtitkár (Agrárminisztérium)

Dr. Botos Barbara helyettes államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium)

László Tibor Zoltán helyettes államtitkár (Agrárminisztérium)

Dr. Papp Emese főosztályvezető (Belügyminisztérium)

Simon Gergely „Tiszta levegőt!” kampányvezető (Greenpeace Magyarország)

Lukács András elnök (Levegő Munkacsoport)

Nemesdy Ervin vezérigazgató (Budapesti Közlekedési Központ)

Orbán Tibor elnök (Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetsége)

Dr. Orbán Péter elnöki tanácsadó (Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetsége)

Joó István helyettes államtitkár (Külgazdasági és Külügyminisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 06 perc.)

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirendi javaslat elfogadása

SCHMUCK ERZSÉBET (LMP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Köszöntök mindenkit. Kérek mindenkit, hogy foglaljon helyet, elkezdjük a Fenntartható fejlődés bizottságának mai ülését, amelyet ezennel megnyitok. Köszöntöm a bizottság megjelent tagjait, vendégeinket, az ülésre érkezett hallgatóságot. Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes. Bencsik János képviselő urat dr. Turi-Kovács Béla képviselő úr helyettesíti; Simonka Györgyöt Varga Gábor és Szászfalvi László képviselő urat pedig Böröcz László képviselő úr fogja helyettesíteni.

A mai ülésünk napirendi pontjait előzetes megküldtük a bizottság tagjainak. Kérem a bizottság tagjait, hogy aki egyetért a javaslattal a napirendi pontokra vonatkozóan, kézfeltartással jelezze! *(Szavazás.)* Megállapítom, hogy a bizottság a mai napirendi pontjainkat egyhangúlag elfogadta.

Az öntözéses gazdálkodásról szóló T/7845. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)

És akkor rátérünk az első napirendi pontra, az öntözéses gazdálkodásról szóló T/7845. számú törvényjavaslat részletes vitájának kapcsolódó bizottságként történő lefolytatására.

Tájékoztatom a bizottságot, hogy a törvényjavaslattal kapcsolatban dr. Bándi Gyula, a jövő nemzedékek szószólója készített egy figyelemfelhívást. Ezt az ülés előtt szétküldtük a bizottság tagjainak, illetve kinyomtatva is megtalálják az asztalukon.

E rövid felvezetés után megnyitom a részletes vita első szakaszát, a törvényjavaslatnak a határozati házsabály 44. § (1) bekezdés a-d) pontjaiban meghatározott szempontok szerinti vizsgálatát, azaz hogy megfelel-e az Alaptörvényből eredő követelményeknek, a jogalkotás szakmai követelményeinek, valamint a nemzetközi és európai uniós jogból eredő kötelezettségeknek, és illeszkedik-e a jogrendszer egységébe.

Köszöntöm az előterjesztő Agrárminisztérium képviselőjében Feldman Zsolt államtitkár urat és munkatársait, és kérem, hogy a határozati házsabály 44. § (1) bekezdésében foglalt követelmények vizsgálatát segítendően pár szóban foglalja össze az előterjesztés benyújtásának indokait és szabályozási megoldásait. A jövő nemzedékek szószólója által jegyzett anyagot önnek is odakészítettük. Parancsoljon, államtitkár úr, megadom a szót.

Dr. Feldman Zsolt kiegészítése

DR. FELDMAN ZSOLT államtitkár (Agrárminisztérium): Köszönöm szépen, elnök asszony. Tisztelettel köszöntöm a bizottság valamennyi tagját. Az öntözéses gazdálkodásról szóló törvényjavaslat alapvető célja az öntözéses gazdálkodás minél szélesebb körben történő elterjesztése. Egyik oldalon azért, hogy a magyar mezőgazdaság szereplői rugalmasan tudjanak alkalmazkodni a klímaváltozás okozta kihívásokhoz, a másik oldalon pedig hogy növeljük a mezőgazdasági termelés hatékonyságát.

Alkalmazkodnunk kell, hiszen a mezőgazdaság az egyik legnagyobb elszennvedője valamennyi olyan változásnak, amely az éghajlatban bekövetkezik, és a csapadékos időszakok változása, az aszályos időszakok növekedése lényegében mind-mind komoly kihatással van a mezőgazdasági termelésre. Ez részben tehát gazdasági

érdek, ugyanakkor viszont az élelmiszer-ellátásunk biztonsága érdekében nagyon fontos közérdek is.

Ugyanakkor pedig azt is látjuk, hogy a vízzel való ellátottság, a víz kérdése természetesen nemcsak a mezőgazdaságnak, hanem valamennyi ökoszisztéma-rendszernek alapvető fontosságú, tehát ilyen értelemben mindehhez hozzá kell hogy járuljunk valamiféleképpen.

Az öntözés kapcsán az elmúlt, mondhatom azt, két évben egy olyan intézkedéscsomag állt össze, amely lényegében több, hat pilléren nyugszik. Ebben részben szabályozási kérdések, részben új állami eszközök teremtése, részben deregulációs lépések kerülnek meghatározásra. Támogatási, képzési vagy éppen együttműködési ösztönző elemeket raktunk egy csomagba, és a törvény természetesen a szabályozási, a deregulációs, valamint az együttműködési lábához kapcsolódik intenzíven ennek az öntözést fejlesztő csomagnak.

Alapvető célunk, hogy a felszíni vízből történő öntözés felé irányítsuk az öntözésfejlesztés kérdéskörét. Azt gondoljuk, hogy ez a leghatékonyabb és leginkább a vízkészletekkel való felelős gazdálkodás irányába tartó öntözési mód. Fontos az, hogy magát az öntözés kérdéskörét, az öntözéses gazdálkodást egyfajta közérdekként közelítjük meg. És ebből következik például az ebben a törvényi szabályozásban helyet kapott legfontosabb nívó, amely egyfajta öntözési szolgalmi jogot biztosít a mezőgazdasági termelőknek annak érdekében, hogy a szomszéd területeken, amelyek a vízátervezéshez szükségesek, az eddig talán leginkább az egyik legfontosabb problémát, az elaprózott birtokszerkezetből fakadó birtokpolitikai sajátosságainkat lényegében a beruházások megvalósítása érdekében a szomszéd területeken történő vízátervezéshez való joggal tudják megvalósítani, de természetesen úgy, hogy - az alkotmányos alapelvekre figyelemmel - megfelelő kártalanítási mechanizmusokat beépítve abba. Tehát ilyen értelemben egy alkotmányosan kiegyensúlyozott megoldást sikerült találni az öntözési beruházások ösztönzése érdekében.

Fontos az, hogy új intézmények, jogi kategóriák jönnek létre ezzel a törvénnyel, hiszen alapvetően az eddigi vízkínálati szabályozás mellett most a vízkeresletnek, a termelői oldalon történő vízhasználatnak nagyon sok olyan kérdését rendezzük, amely eddig lényegében nem került definiálásra.

Új feladatokat vállalunk, és ezt találhatja meg a tisztelt bizottság ebben a törvényjavaslatban, mely arról szól, hogy - egyrészt egyfajta középszintű állami tervezési módszerként - öntözési területeket jelölünk ki, ezekre öntözésfejlesztési terveket készítünk, amivel lényegében lehatároljuk azokat a területeket, domborzati, környezeti, természetvédelmi, talajtani vagy vízrajzi adottságok alapján, ahol egyáltalán öntözéses gazdálkodást meg lehet valósítani, és lényegében ezáltal egyfajta adekvát információt fogunk a termelőknek nyújtani, hogy hol lehet egyáltalán öntözéses gazdálkodást folytatni.

Fontos, hogy van egy egyszerűsítési szándéka a kormánzatnak. Ennek érdekében a mostani engedélyezési eljárást jelentősen egyszerűsítjük, részben ez az előbb említett öntözésfejlesztési terv, részben pedig az öntözési közösségek esetében megvalósítandó környezeti körzeti tervek egyfajta engedélyezési eljárási egyszerűsítést jelentenek, hiszen ezeknek a megalkotásával, amit a Nemzeti Földügyi Központ fog megalkotni, és utána egyébként a környezetvédelmi hatóság által egyfajta hatósági engedélyezésben kerülnek megalkotásra, ezek jelentős részben egyszerűsíteni fogják a hatósági munkát, és gyorsabbá teszik a beruházói, termelői oldalon ezeknek a megvalósítását. A lényeg, hogy 2020-ban kezdjük, és 2021-ig szeretnénk az ország teljes területére ilyen öntözésfejlesztési terveket megvalósítani.

Ezen túlmenően pedig szintén olyan, az előbb említett öntözési közösségekre szabott környezeti körzeti terveket fog a Nemzeti Földügyi Központ mint öntözési

igazgatási szerv megvalósítani, amik szintén ezeket a környezetvédelmi, természetvédelmi és talajvédelmi szempontokat fogják lényegében előre meghatározni.

Belenéztem a jövő nemzedékek szószólójának röviden megfogalmazott anyagába, és rögtön hadd reflektáljak is, hiszen ezek az előbb említett új dokumentumok lényegében ugyanúgy - egy környezetvédelmi hatósági rendszerben meghozott, a Nemzeti Földügyi Központ által előkészített, de környezetvédelmi hatósági rendszerben meghozott - hatósági határozatok, amelyek lényegében egyfajta környezeti hatásvizsgálati engedélyként fognak funkcionálni a jövőben, és ebben a szabályozási keretrendszerben fognak majd érvényesülni.

Tehát ezzel szerettem volna azt jelezni, hogy ilyen értelemben minden egyes új jogintézmény bevezetése egy darab törvénytervezetből óhatatlanul nem feltétlenül tud a külső szemlélő számára egyértelmű és pontos képet kirajzolni, ezért kívánom felhívni arra a tisztelt bizottság figyelmét, hogy semmilyen módon nem csökkent a védelmi szint, sem a felszín alatti vizek, sem a vizek, sem pedig a talaj vagy bármilyen más környezeti elem szempontjából, viszont az állam olyan tervezési funkciókat vesz át és allokál ezekre erőforrást, amely lényegében gyorsabbá teszi ezeket az eljárásokat, és új eljárási mechanizmusok keretében fogjuk tudni ezt a védettségi szintet és ezeket a szakmai szempontokat érvényesíteni a következő időszak tervezési és engedélyezési eljárásaiban, lényegében egy jelentős adminisztrációs csökkentést megvalósítva.

Fontos, hogy két másik olyan tartalmi elemre hadd hívjam fel a figyelmet, amely szintén ebben a törvényben kerül megalapozásra. Egyik oldalon, tekintettel a magyarországi üzemstruktúrára, fontosnak tartjuk, hogy az öntözés, amely alapvetően beruházási szempontból és üzemeltetési szempontból méretgazdaságossági szempontokon erősen nyugszik, hiszen akkor lehet racionálisan ilyen fejlesztéseket elvégezni, hogy ha azokhoz megfelelő méretű öntözhető terület is rendelkezésre áll. Ezért megalapozzuk azoknak a termelői öntözési közösségeknek a létrejöttét, amelyek számára segítséget nyújtunk, és amelyek számára eszközöket teremtünk ahhoz, hogy közös infrastruktúrát működtessenek, közös fejlesztéseket valósítsanak meg, és lényegében egyfajta közösségi, kollektív módon tudják az öntözési tevékenységüket lefolytatni.

Fontos még egy utolsó kérdéskör, ez pedig az, hogy vannak olyan infrastruktúraelemek ebben az országban, több tízezer folyókilométernyi, amelyek se nem állami főművek, se nem termelői öntözési infrastruktúrák. Ez a két nagy rendszer közötti, senki földjén lévő, általunk harmadlagos műveknek nevezett olyan infrastruktúraelemek, amelyek jellemzően önkormányzati tulajdonban vagy vagyonkezelésben vannak, kisebb részben akár magántulajdonban, viszont nagyon sok esetben ezek azok a mikrohálózatok és mikroerek, amelyek lényegében, ha értelmetlenül, vízgazdálkodási szempontból tudjuk őket használni, hasznosítani, mivelhogy a termelői közösségeink, abban az esetben újabb területeket tudunk lényegében a felszíni víz által elérhetővé tenni, és újabb öntözhető területeket nyerünk. Tehát ilyen értelemben elindítjuk azt a folyamatot, ahol ezt a több tízezer folyókilométernyi, jelen pillanatban a legtöbb esetben nem hasznosított infrastruktúrát, főleg csatornát és ehhez kapcsolódó infrastruktúraelemeket, elkezdenénk átvinni az önkormányzati szereplőktől, akik ezt nem tudják hasznosítani, és szeretnénk, ha lényegében azokon a területeken, ahol érdemi öntözési igény van, és ezeknek az infrastruktúraelemeknek a tényleges használata hiányzik, és feltétele az öntözési tevékenység bővítésének, abban az esetben ezeket elkezdenénk átvinni, rendbe tenni és hasznosítani. Tehát egy műveltebb és egy

jelenlegi meglévő infrastruktúrát jobban hasznosító rendszer megalapozását jelenti ez a törvényjavaslat.

Tehát összességében azt tudom önöknek mondani, hogy alapvetően az öntözéses gazdálkodásról szóló törvényjavaslat egyrészt része az agrárium klímaváltozással összefüggő kihívásokat kezelő stratégiájának, ha úgy tetszik, amely szeretné az ebből fakadó kockázatokat csökkenteni, tehát része egyfajta klímapolitikai intézkedés is. Része annak, hogy egy versenyképes mezőgazdasági termelést szeretnénk erősíteni, és mindezt úgy, hogy közben azok a fenntarthatósági elvek, az a védettségi szint, amely a mezőgazdasági termelés számára alapvető fontossággal bír, hiszen 20, 30, 50 és 100 év múlva is ezen a földön, ezzel a talajjal és az itt meglévő vízkészletekkel szeretnénk gazdálkodni, hogy ezt fenntartható módon tegyünk, de mégis úgy, hogy az eddigi gyakorlattól eltérően, amely rendkívül alacsony mértékű kihasználtságot jelentette a felszíni vízkészleteinknek, mégis ezekhez megnyitjuk szabályozási eszközökkel is - az eddigi támogatáspolitikai és állami beruházási programokon túl - az utat.

Úgyhogy bízom benne, hogy az a rövid ismertetés, amely azt ismertette, hogy összességében mindaz, ami itt akár a jövő nemzedékek szószólójának figyelemfelhívásában rögzítésre került, az lényegében - mind a törvényjavaslat, mind pedig a következő időszakban elkészülő kormányrendeleti, miniszteri rendeleti szintű szabályozás - egyértelműen el fogja hárítani azokat az aggályokat, amelyek jelen pillanatban adott esetben az első, talán az ismeretlennel való találkozóból fakadó ismerethiányból fakadóan felmerülhetnek. Köszönöm szépen tájékoztatásom meghallgatását.

ELNÖK: Köszönöm szépen államtitkár úrnak a tájékoztatását. És akkor azt kérdezem a bizottság tagjaitól, hogy ki kíván hozzászólni a részletes vita e szakaszában. *(Jelzésre:)* Megadom a szót Turi-Kovács Béla alelnök úrnak.

Kérdések, hozzászólások

DR. TURI-KOVÁCS BÉLA (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm a szót, elnök asszony. Egyet kell értenem azzal, amit államtitkár úr mondott, nevezetesen hogy mindaz, amit most tárgyalunk, egy hosszabb folyamatnak csak az első lépése lehet, és itt egy összehangolt lépéssorozatra van szükség. Meggyőződésem szerint több évtizedes elmaradás van az öntözéses gazdálkodás fejlesztése területén. Csak adatként hivatkozom arra, hogy az 1970-es években messze több öntözött terület volt, mint ami ma hazánkban öntözött területként nyilván van tartva.

Mi, polgári kisgazdák, 20 éve, vagy 25 éve inkább, a rendszerváltozás óta szorgalmazzuk, hogy az öntözés terén olyan lépések történjenek, amelyek összefogó megoldást tartalmaznak. Ezért most is fel kell vetnem, hogy ezek az egyébként jó és hasznos lépések akkor válnak igazán eredményessé, hogyha majd párosulnak azzal is, hogy a vízviszatartásnak azt a módszerét és módját, amely megfelel a környezetvédelmi szabályoknak és előírásoknak, kívánalmaknak is, ugyanakkor egyértelműen garantálja a vízmegtartást, ha ezt meg tudjuk oldani, és ebben teszünk hatékony lépéseket.

Ma ugyanis bármit is mondunk, még ha abban hinnénk is, hogy holnap valami csoda folytán a környezetváltozást és az éghajlatváltozást meg tudjuk állítani, akkor is az a helyzet, ami itt le van írva ebben az előterjesztésben, nevezetesen hogy a vízhozamok rendszeresen változnak, és sajnálatos módon Magyarországon is arra mutatnak, hogy inkább fogyatkoznak, mint hogy rendszerességgel, kellő mennyiségben rendelkezésre álljanak.

Ebből pedig az következik az én véleményem szerint, és azt kell mondanom, hogy meg kell hozni azokat a döntéseket - nagyon nehezen mondom ezt, hogy senki ne értsen félre -, amely döntések egyértelműen arra mutatnak, hogy a vízgazdálkodás területén a vízvisszatartás már nem valami elutasított ügy, hanem valami olyasmi, aminek a környezetvédelemmel összhangban történő megvalósításán kell munkálkodni. Ennek hiányában ugyanis nem teszünk mást, mint amikor azt teszik egyesek, hogy a már meglévő vagyont próbálják úgy szétosztani, hogy az biztosan mindenkinek elég legyen - nem lesz elég! Ehhez kell az a fejlesztés és fejlődés, amely egyértelműen szükséges ahhoz, hogy a változások eredményesek legyenek. Ez az egyik része a dolognak.

A másik. Nagy örömmel hallottam, hogy államtitkár úr utalt a birtokszerkezetre, az elaprózódott birtokokra. Párosulnia kell ezeknek a lépéseknek azzal is, hogy meg kell valósítani, hogy a kis- és középbirtok ne zárkózzon el az öntözés lehetőségétől. Ennek pedig meggyőződésem szerint a jövőben a társas gazdálkodás és a szövetkezők támogatása kell, hogy a lépése legyen. Ezen keresztül lehet azt elérni, hogy olyan egységek jöjjenek létre, amelyek képesek is az öntözés lehetőségével élni. Összességében a magam részéről támogatom a javaslatot.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Kérdezem, ki kíván még szólni. *(Jelzésre:)* Nunkovics Tibor alelnök úrnak adom meg a szót.

NUNKOVICS TIBOR (Jobbik), a bizottság alelnöke: Köszönöm a szót. Mi is támogathatónak érezzük ezt a javaslatot, mindamelllett, hogy elolvasva a jövő nemzedékek szószólójának az aggályait, amik valóban jogos aggályok, és én azt gondolom, hogy a törvény elfogadásán és gyakorlati működésén túl, az abban lefektetetteket is, főleg a környezetvédelmi szempontokra gondolok, mindenképpen orvosolni kell a jövőben.

Nem véletlen az én módosító indítványom sem a törvényt illetően. Ezt Turi-Kovács Béla képviselőtársam is kifejtette az imént, hogy ezeket a szempontokat is, a talaj vízmegtartó képességét is figyelembe kell venni, és remélem majd, hogy a törvény gyakorlati működése erre lehetőséget fog adni; ha pedig úgy látjuk, hogy nem, akkor ezt a tárca majd orvosolni fogja különböző rendeletekkel.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Kérdezem képviselőtársaimat, hogy ki kíván szólni. *(Nincs ilyen jelzés.)* Ha nem kíván senki, akkor engedjék meg, hogy most nem elnöki pozíciómban, de az LMP-frakció álláspontját ismertessem kisebbségi véleményként.

Az előttünk lévő törvényjavaslat célja, mint ahogy már elhangzott, az öntözéses gazdálkodás elterjesztése annak érdekében, hogy a gazdák rugalmasan tudjanak alkalmazkodni az elégtelen csapadékmennyiség okozta kihívásokhoz, és hogy a mezőgazdasági termelés hatékonyságát javítsák. Mi azt állítjuk, hogy a megoldáshoz vezető útnak nem ez a sorrendje. Miért gondoljuk így?

Az öntözés hatására a talaj termékenységében éppenhogy romlás következhet be, amelynek mértéke sok esetben felülmúlja a kedvező hatásokat. Az öntözés eredménye az első termesztési években jelentkezik, míg a káros, sok esetben vissza nem fordítható hatások esetleg csak több év alatt alakulnak ki. Jellemző problémák a szikesedés, a tápanyagok kilúgozódása, a talaj tömörödése, a felszín kérgesedése, cserepesedése és az erózió.

A kedvezőtlen hatások közül a legelterjedtebb a talaj szerkezetének leromlása, a talajmorzsák szétiszapolódása. Emellett az öntözéses infrastruktúra kiépítésének,

fenntartásának és működtetésének energiafelhasználása hozzájárul az éghajlatváltozást előidéző tényezők fokozódásához is.

Az igazi probléma eredete, amelyen változtatnunk kell, és ezt egyébként az IPCC-nek a legutóbbi specifikus jelentése is aláhúzza, illetve kiemeli, a talajforgatásos technológia, amely nem hagy szerves takarót a talajfelszínen, így a talaj vegetáció hiányában borítás nélkül marad, így ki van téve a víz és a szél koptató hatásának, a napi hőingadozásoknak, a fokozott kiszáradásnak és a tápelemek intenzívebb kimosódásának.

A talajélet művelt talajainkban a természetes töredékére csökkent, mint ahogy a legutóbbi ülésen, amikor meghallgattuk Nagy István miniszter urat, akkor ő maga mondta, hogy 50 év alatt a tizedére csökkent, ami nagyon komoly probléma. És az így szükségessé váló műtrágyázás még tovább rontja a helyzetet, melynek használata ráadásul hozzájárul a mezőgazdaság ÜHG-kibocsátásához is.

Ezen kibocsátásokhoz adódik még a talaj szerves szénkészletéből felszabadított szén-dioxid, ami miatt a mezőgazdasági talajaink szénraktározása folyamatosan csökken. A valódi megoldás nem az ösztönözés, mellyel a korábban felsorolt káros mellékhatások árán is legjobb esetben termőterületeink pár százalékát tudnánk valamennyire használhatóvá tenni, hanem a talaj vízvisszatartását biztosító talajmegújító gazdálkodás, melynek ma már számos formája ismert, a mulcshagyó direktvetéstől kezdve az agroökológiai rendszereken át az élő mulcsig.

Összegezve elmondható, a jelenlegi területhasználat és vízgazdálkodási rendszer a jövő kihívásaival, az egyre szélsőségesebb aszályokkal, árvizekkel egyszerűen már nem tud megbirkózni. Paradigmaváltásra van szükség. Több teret kell adni a folyóknak, és a jövő vízgazdálkodásában kulcsszerepet kell hogy játsszon a talaj, az erdők, gyepek, vizes élőhelyek vízmegtartó képessége. Helyet kell biztosítani a víznek a tájban, különben komoly veszély fenyegeti ökológiai rendszereinket, a magyar mezőgazdaságot és az élelmiszer-biztonságunkat is.

Újra készíteni kellene egy országos vízgazdálkodási kerettervet, a környezeti-ökológiai szempontokat, korlátokat figyelembe véve, a klímaváltozás miatt szigorú vízkészlet-gazdálkodási megközelítéssel. Minden kormányzati intézkedést - beleértve a jogszabályalkotást - és a támogatási politikát ehhez igazítva kellene újragondolni.

Éppen ezért a tárgyalt törvény kapcsán az LMP-frakció azt javasolja, hogy a további helyzetet súlyosbító döntések helyett inkább a termőfölddel és a vízzel való felelős gazdálkodásról benyújtandó törvény keretében rendezzük a vízhiánnyal kapcsolatos problémákat. Itt az ideje a mezőgazdasági politika gyökeres reformjának, hogy a gazdáknak szánt támogatások ténylegesen a közjót szolgáló szemléletre és technológiákra történő átállást segítsék.

Engedje meg, államtitkár úr, hogy még egy kérdést is feltegyek. Azt szeretném megkérdezni, hogy ehhez a törvényhez készült-e hatásvizsgálat, és milyen szakmai és társadalmi egyeztetéseket végeztek. Köszönöm szépen. Akkor megkérdezem, kíván-e még valaki szólni. *(Jelzésre:)* Turi-Kovács Béla alelnök úrnak megadom a szót.

DR. TURI-KOVÁCS BÉLA (Fidesz), a bizottság alelnöke: Az ellenzéki álláspontra tekintettel kénytelen vagyok még egyszer szót kérni. Azt gondolom, hogy itt elvi tévedések vannak.

Abból kiindulni, hogy az öntözés és az öntözéses gazdálkodás önmagában rontaná a termőföld állapotát, a talaj állapotát, azt hiszem, súlyos tévedés. Ez így nem igaz. Ha ez nem párosul, mondjuk, valóban a talaj szükséges javító munkálataival, akkor esetleg bekövetkezhet ilyen helyzet.

Szeretnék utalni arra, hogy a harmincas években az Alföld középső részén, Jász-Nagykun-Szolnok megyében és annak egy nagy területén, de a Hajdúságban is

olyan talajjavító akciókat hajtottak végre, amelyek részben földforgatással, de az ehhez kiegészítő talajjavító tevékenységgel is összefüggtek, és amelyek után például Jász-Nagykun-Szolnok megyében eredményes és jó öntözéses gazdálkodásokat lehetett megvalósítani. Az tehát nem lehet módszer, hogy ha elindul valami, ami egy kedvező irányt jelent, akkor nem az a mód, azt kell mondanom, hogy nekünk, akik zöldeknek gondoljuk magunkat - csak legfeljebb nem egyformán, azt gondolom -, nekünk azonnal az legyen a véleményünk, hogy ezt meg kell akasztani. Én azt gondolom, hogy itt egy igen jó kezdeményezés van. Helyes lenne, ha ezt az ellenzék is támogatná.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Majd én is reagálni szeretnék, de akkor először Nunkovics Tibor úrnak adom meg a szót.

NUNKOVICS TIBOR (Jobbik), a bizottság alelnöke: Köszönöm. Csak annyiban javítanám ki Turi-Kovács képviselő urat, hogy nem ellenzékről van szó, hanem az LMP-ről... *(Dr. Turi-Kovács Béla: Nem engem kellett kijavítani, nem én mondtam ezt...)* LMP-álláspont volt...

ELNÖK: Köszönöm szépen. Én bátran vállalom az LMP állásfoglalását. Turi-Kovács Béla arról beszélt, hogy az 1930-as években is voltak talajjavító tevékenységek. Csak egyet nem szabad elfelejteni, hogy ma már egészen más a helyzet.

Mint ahogy említettem, az elmúlt 50 évben 10 százalékra csökkent le a talajélet, ami azt jelenti, hogy valamit nagyon rosszul csinálunk a mezőgazdaságban. És ha rögtön az öntözésnek fogunk nekiugrani ilyen módon, akkor az semmi mást nem fog eredményezni, mint azt, hogy a tönkrement talajt még rosszabb állapotba fogjuk tenni, mert a talajnak a víztároló képessége minimálisra csökken. Tehát locsolhatunk, ha a talaj víztároló képessége minimális.

Tehát mi azt mondjuk, hogy a sorrenden változtatni kell. Egyébként nemcsak az LMP és a zöldek mondják ezt, hanem az IPCC speciális jelentése, ami legutóbb a mezőgazdaságról jelent meg, ők egyértelműen elmondták, hogy ez a szántó nagyüzemi talajforgatásos mezőgazdaság nagyon komoly problémát okoz, ezen változtatni kell, és nem véletlenül javasolják, hogy a mezőgazdaságban át kell állni a talajtakarásos, más típusú mezőgazdaságra.

Lehet még húzni-halasztani az időt, folytatni azt, amit eddig rosszul csináltunk, csak előbb-utóbb ezekkel a kérdésekkel szembe kell nézni. Ilyen módon az öntözés egyáltalán nem fog hozzájárulni az éghajlatváltozás lassításához vagy a mezőgazdaság alkalmazkodásához, mert ráadásul az öntözéssel nemcsak a talaj nem fogja rendesen beszívni és ott tartani a vizet, hanem sokkal gyorsabb lesz a kipárolgás, tehát itt egy csomó más probléma van.

Mi csupán azt javasoljuk - hogy hogyan függenek össze -, hogy egy olyan átfogó törvény keretében kell behozni ezt a kérdést, amely rendezi és foglalkozik azzal, hogy hogyan lehet a talaj vízmegtartó képességét növelni, és amely erről a szántóföldi talajforgatásos módszerről átáll, és más megoldást keres. Tehát itt az LMP, azt gondolom, hogy pontosan felismerte az idők szavát, és arra hívja fel a figyelmet, hogy ebben paradigmaváltásra van szükség. Köszönöm. Varga képviselő úr!

VARGA GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen. Nyilvánvalóan nem akartam hozzászólni, mert nem szoktam olyan kérdésekben, amik engem is érintenek. Ezt azért mondom, mert nem tudom, itt hányan vannak egyébként, akik mezőgazdasági területről jönnek, vagy hányan vannak, akiknek a választókerülete tisztán mezőgazdasági terület.

A Dél-Mezőföld, tehát a Mezőföld az én választókerületem, és azért hadd mondjak el néhány dolgot erről. Egyetértve egyébként egyes dolgokban elnök asszonnyal, de ennek az öntözéses gazdálkodásnak a kiterjesztéséről én azt gondolom, hogy maximálisan támogatom. Amiről beszél az elnök asszony, az ma már a magyar mezőgazdaságban egy létező és jó irány. Amit, azt gondolom, hogy a talajvíz megtartásával kapcsolatban el kell mondanunk, az pontosan ez a precíziós gazdálkodás, illetve ez a talajtakarásos gazdálkodás, tehát ez nem a szántás és a forgatás, viszont ez is egy jogszerű dolog.

Azt azért elmondom, hogy mi, emberek sajnos nem úgy tekintünk a földre, mint egy élőlényre. Az, aki a földdel foglalkozik... Nem tudom, hányan vannak itt vagy voltak önök között, akik életszerűen foglalkoztak már földdel, és huzamosabb ideig, tehát nem egy cserépnyi földet láttak, hanem próbálnak abból hosszú távon megélni. Én elhiszem azt, hogy a hatvanas-hetvenes és a nyolcvanas években is voltak olyan nagy táblák - és nem számított a vegyszer, illetve a műtrágya, és a talajok besavanyodtak -, hogy amikor a privatizációra sor került, akkor - én a saját településemről tudok szólni - közel 300 termelőt, őstermelőt tudunk megkülönböztetni abban a faluban, ahol élek, ez Cece. Egyébként Horváth János bácsi is innen származik, aki a parlament korelnöke volt az előző ciklusokban. Innen is kívánok neki jobbulást, november 7-én volt a 98. születésnapja, remélem, hogy sokáig lesz még közöttünk. Ha valaki visszaemlékszik János bácsi mondandójára, mindig a kisüzemről beszélt, és hogy hogyan lehet egy hektárra vetítve a legtöbb értéket kihozni. Az egy hektárra vetített legtöbb értéket úgy lehet kihozni, hogyha azon okszerű gazdálkodást folytatunk. Nyilvánvaló, hogy nemcsak búza, kukorica, és nem tudom, mi van még, kapás- és más egyéb növények a szortimentben, hanem sok olyan zöldség-, gyümölcsstermesztő, sok olyan ember él a mezőgazdaságból, sokszor kisüzemi keretek között, akinek az öntözés elengedhetetlen ahhoz, hogy az egy hektárról lehozott hozzáadott értéke és termése megfelelő legyen.

Úgyhogy én azt javaslom, a témának az eredeti részéhez visszatérve - tehát az öntözéses gazdálkodásról szóló törvényjavaslatot messzemenőig támogatom, és azt gondolom, hogy jó kezdeményezés, mindamellet elismerve az elnök asszonynak a felvetéseit, ezen kettő kombinációját -, hogy bízzunk azokban az emberekben, akik foglalkoznak a földdel, hiszen azok, akik ténylegesen művelik a földet, már jó pár éve rájöttek arra, hogy hogyan és miképpen kell ezzel foglalkozni. Ezt onnan tudom, hogy nekem 80-100 évre visszamenőleg meg tudják mondani az ismerőseim és az ott dolgozó emberek, hogy mely földek azok, amelyeket „mire és hogyan” lehet használni; még azt is meg tudják mondani, hogy oda az őszi kalászosok közül árpát vagy búzát érdemes vetni, mert az fog a legjobban megtérülni.

Az viszont tény kérdése, hogy a Kárpát-medencében leeseő eső mennyisége változott, és csökkenésben van, ezért a talajban megkötött és megtartott vizek kapcsán lényeges szempont az, hogy minél többet tudjunk megkötni. De ehhez a mezőgazdasági technológiának is és a képzésnek is előre kell lépnie.

Ha csak annyit mondok, hogy az egyik általam tisztelt NAK-vezető szokta azt mondani, hogy a jó gazdát és a rossz gazdát egyébként mi különbözteti meg, általában egy hét, hogy például mikor zárja le tavasszal a földjét, és mennyi vizet tart meg ezzel a lezárással. Mi beszélünk itt az öntözésről meg minden másról, de egyébként ebben az elnök asszonynak igaza van, hogy a korszerű technológiákat is be kell vezetni, hiszen minél több vizet kell megtartani a talajban, és a lehető legkevesebbet... Higgyék el, senki nem fog öntözni akkor, amikor a talajban megvan a megfelelő mennyiségű víz. Senki nem fogja az 1000 millimétert ráönteni a talajra akkor, amikor megvannak ezek a lehetőségek. Ez egy opció, de ez az opció a terméskiegyenlítést eredményezheti.

Én abban látom az öntözéses gazdálkodás egyik legfőbb lehetőségét, amit Turi-Kovács képviselőtársam is mondott, hogy a termelők összefogásával hogyan és miképpen tudjuk ezt rendszerszerűen és rendszerszintűen támogatni. Ugyanis a gazdáimmal beszélgetve sokszor nem az a probléma, hogy akarnak-e öntözést; szeretnének, de hogyha olyat termelnek, amit később nem tudnak eladni, vagy pedig egy hűtőház - most azt tudom mondani - keservesen meg tudja buktatni a vállalkozást, hiszen az öntözéses gazdálkodás feltételezi azt, hogy ne egy hagyományos terméskálában gondolkozzunk, hanem vetőmagban vagy csemegekukoricában, zöldborsóban vagy olyan primőr dolgokban, amelyeket megéri öntözni, mert szimplán normál mezőgazdasági termékeket egyébként nem éri meg termelni. Én azt gondolom, itt is inkább a végéről nézném, tehát hogy milyen termelői csoportokat tudnánk létrehozni – mondjuk, hűtőházakat vagy feldolgozókat, amelyek kifejezetten a termelőké és a termelőket segítik -, úgyhogy én inkább ebben látnám az utat.

A vitáról azt mondom, hogy ez nem „vagy”, tehát vagy öntözés, vagy precíziós gazdálkodás és a mulcstechnológia, hanem mind a kettő kiegészítve, és azokra az emberekre bízva, akik ott élnek már ötven éve, és ötven-száz évig még ott szeretnének élni. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Kérdezem, hogy kíván-e még valaki szólani. *(Nincs ilyen jelzés.)* Nem. Akkor megadom a szót államtitkár úrnak, hogy reagáljon.

Dr. Feldman Zsolt válasza

DR. FELDMAN ZSOLT államtitkár (Agrárminisztérium): Köszönöm szépen, elnök asszony. Köszönöm szépen a hozzászólásokat és a véleményeket. Köszönöm a támogató hozzászólásokat és mindazokat, amik kísérő jelleggel elhangzottak.

Nagyon fontos, én is azt szakmailag hadd szögezzem le, hogy valóban nincs „vagy” szó az öntözés és a talajminőség védelme között, hiszen alapvetően szerintem ebben teljes szakmai konszenzus van, hogy jó minőségű talaj nélkül nincs élet és nincs normális mezőgazdasági termelés. De a kettő messze nem zárja ki egymást, ez szakmailag nehezen lenne így értelmezhető. Tehát ilyen értelemben minden, ami a talaj védelmével, a talajminőség javításával összefüggésben van, ez számunkra is egy kifejezetten fontos szakpolitikai prioritás, de még egyszer, az öntözés és a talaj között olyan értelemben, hogy egy rossz öntözési technológiával, rossz döntéssel, adott esetben mint bármilyen más, normális szabályok és keretrendszer között végzett tevékenységgel el lehet rontani valamit, ez természetes. De önmagában erre felépíteni azt a logikát, hogy azért ne öntözzünk, mert adott esetben szélsőséges esetben el lehet vele rontani a legfontosabb termőeszközt, a földet, azért ez egy viszonylag kisarkított értelmezése ennek az összefüggésnek.

És valóban, ehhez még annyit hadd tegyek hozzá, tiszteletben tartva valamennyi szakmai szervezet véleményét, valóban egy nagyon fontos irány, mondjuk, a talajforgatás nélküli technológia, de azért pont a talaj tekintetében nem minden talaj az, amely ezt a típusú talajművelési módot elbírja, a különböző növényi kultúrákról pedig ne is beszéljünk. Tehát ilyen értelemben én, tiszteletben tartva és kifejezetten fontosnak tartva a talajvédelem kérdéskörét, nem keverném össze az öntözéses gazdálkodás kérdéskörével, hiszen van metszete, de viszonylag kicsi.

Azt gondolom, és annyiban talán azt is szakmailag érdemes helyretenni, hogy az öntözéses gazdálkodás, ahogy szerte a világban, igenis hozzájárul a mezőgazdaság alkalmazkodásához a klímaváltozás által okozott hátrányok tekintetében, tehát ez szakmai evidencia, hogy ilyen értelemben egy normál öntözési tevékenység bizony véd bennünket, védi a termést ezekkel a hatásokkal szemben.

Fontos az, hogy mindazok a jogintézmények, amelyek létrejönnek ebben, gondolok itt akár az öntözésfejlesztési tervre, gondolok itt a környezeti körzeti tervre, ezek jogintézmények, önmagukban nincsen semmilyen hatásuk a környezetre, hanem majd pontosan ezeknek a megalkotása, ezeknek a hatósági elfogadása folyamatában kerül sor az adott konkrét terv hatásainak az értékelésére. Tehát ennek a típusú környezeti vizsgálatnak ott a helye ebben a normál eljárásban.

És ilyen értelemben ez az elmúlt hónapokban kialakított törvényi szabályozási modell pedig a Nemzeti Agrárgazdasági Kamarával és a MAGOSZ-szal karöltve került kidolgozásra, tehát ilyen értelemben az agrárium lehető legszélesebb mértékű összefogása van e mögött a javaslatcsomag mögött, és ezért kérem a bizottság támogató hozzáállását. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen államtitkár úr válaszát. A részletes vita ezen szakaszát akkor lezárom. Ezzel áttérünk a második szakaszra, a bizottságunkhoz benyújtott módosító javaslatok megvitatására, illetve támogatott javaslat esetén bizottsági módosító javaslat benyújtására. Kérem az előterjesztőt, jelezze majd, hogy tárca- vagy kormányálláspontot közöl.

Egy képviselői módosító javaslat érkezett, ez a háttéranyag 4. pontjában található. Megadom a szót Nunkovics Tibor alelnök úrnak, hogy benyújtóként röviden ismertesse a módosító szándékot.

NUNKOVICS TIBOR (Jobbik), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen a szót. Igazából, ahogy már az előbb is elmondtam, ez a módosító javaslat azt célozza meg, hogy a felszín alatti vizeinket és a vízbázisainkat védjük a törvény esetleges hatálya alól. Igazából el is mondtam róla mindent, úgyhogy nagyon kíváncsian várom a kormány vagy a tárca álláspontját ezzel kapcsolatban.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor megkérdem a tárca álláspontját a módosító javaslattal kapcsolatban.

DR. FELDMAN ZSOLT államtitkár (Agrárminisztérium): Köszönöm szépen, elnök asszony. Kormányálláspontot nem tudok mondani, hiszen nem volt mód ilyen kialakítására.

Tárcaálláspontként azt tudom önöknek mondani, hogy egyrészt ez a javaslatcsomag és az érintett szakasz, tehát alapvetően az egész a felszíni vízkészletre vonatkozik. A felszín alatti vízkészletek tekintetében pedig nem változik semmilyen módon az a hatályos víztestvédelmi szabályrendszer, amely vízügyi hatósági oldalról védi ezeket a felszín alatti vízkészleteket, hiszen hogy van-e vízkészlet vagy nincs, azt megállapítja meg ad róla papírt, információt a vízügyi igazgatóság. Ennek az információnak, ennek az adatnak az ismeretében is kap egyébként a végén engedélyt, vízjogi engedélyt lényegében az a gazdálkodó, aki ilyen beruházást végez.

Tehát ebben megítélésem szerint annyiban van fogalmi zavar, hogy ilyen értelemben a felszín alatti vízbázis védelme vagy annak a veszélyeztetettségének a megállapítása továbbra is vízügyi hatósági feladat, semmi nem változik e törvény által. Tehát az a nagyon magas szintű védettség, amely jelen pillanatban is megvan, nem e törvény alapján, hanem a vízgazdálkodási törvény szabályozása alapján, ilyen értelemben semmilyen módon nem változik. Tehát összességében azt tudom mondani, hogy a célt értem, ugyanakkor viszont ez az öntözéses gazdálkodásról szóló törvényjavaslat ezt a kérdést semmilyen módon nem érinti, hanem ezt jelen pillanatban a vízgazdálkodásról szóló törvény és annak valamennyi kapcsolódó szabályozása lényegében most is megnyugtató módon rendezi. Tehát emiatt azt

tudom tárcaálláspontként megfogalmazni, hogy még egyszer, a jó szándékot értettem, ugyanakkor viszont önmagában a javaslat nem alkalmas ilyen értelemben a funkció betöltésére, nem tudom támogatni.

Határozathozatalok

ELNÖK: Köszönöm szépen. Kérdezem a bizottság tagjait, van-e kérdés, észrevétel a módosító javaslattal kapcsolatban. *(Nincs ilyen jelzés.)* Úgy látom, nincs.

Akkor kérem, hogy szavazzunk! Kérdezem, ki támogatja a módosító indítványt. Kézfeltartással jelezze! *(Szavazás.)* 2 igen szavazat. Ki nem támogatja? *(Szavazás.)* 7 nem szavazat. Megállapítom, hogy a bizottság nem támogatta a módosító javaslatot. Kérdezem, hogy a bizottság tagjainak van-e módosító javaslat benyújtására irányuló szándéka. *(Nincs ilyen jelzés.)* Úgy látom, hogy nincsen.

Akkor megnyitom a részletes vita utolsó szakaszát, amelyben bizottságunk dönt a részletes vita lezárásáról, a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról és benyújtásáról. Kérdezem a bizottságot, hogy lezárja-e a részletes vitát. Kézfeltartással jelezze, aki ezt elfogadja! *(Szavazás.)* Egyértelmű, egyhangúlag elfogadtuk, így lezárjuk a részletes vitát.

Kérdezem a bizottságot, hogy elfogadja-e és benyújtja-e a részletes vitát lezáró jelentést. Aki támogatja, kézfeltartással jelezze! *(Szavazás.)* 8 igen szavazat. Aki nem támogatja? *(Szavazás.)* 1 nem szavazat.

Nem kötelező, de a bizottságnak lehetősége van bizottsági és kisebbségi előadót állítani, akik a plenáris ülésen ismertetik a bizottság jelentését, illetve az azzal kapcsolatos kisebbségi véleményt.

Kérdezem a bizottságot, hogy a határozati hárszabály 117. § (1) bekezdése alapján kíván-e előadót kijelölni, aki a bizottság jelentését az Országgyűlés ülésén ismerteti. *(Varga Gábor jelentkezik.)* Tehát a többségi megvan. Én szeretnék kisebbségit mondani. Akkor döntsünk erről, hogy akkor legyen a többségi vélemény előadója Varga Gábor, és a kisebbségit én mondom. Szavazzunk akkor a többségiről! *(Szavazás.)* Egyhangú. A kisebbségiről nem kell, köszönöm szépen.

Meg kell kérdezni a kisebbségben maradt tagokat – az én vagyok -, hogy kívánnak-e kisebbségi véleményt előterjeszteni. Igen. Köszönöm szépen, akkor ezt a napirendi pontot lezárom, és folytatjuk a második napirendi ponttal. Köszönöm szépen az előterjesztők részvételét. *(Koncz Ferenc és Nunkovics Tibor távoznak a bizottság üléséről.)*

Tájékoztató a hazai légszennyezési helyzetről

1. blokk: Lakossági fűtés, égetés

Az elnök felvezetője

A második napirendi pontunk témája a hazai légszennyezési helyzet megismerése. Felvezetésként szeretném elmondani, hogy ma Magyarországon szinte légszennyezetségi vészhelyzet van. Még alig kezdődött el a fűtési szezon, de már sok településen határérték-túllépésről szólnak a hírek.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adatai szerint évente hazánkban közel 15 ezer ember korai halálához vezet a légszennyezetség. Elfogadhatatlan és szomorú adatok ezek. Az okok, persze tudjuk, hogy sokrétűek, de meghatározó szerepe van benne a városokban és a vidéki településeken a fűtésnek és a közlekedésnek is.

Tudjuk azt, hogy az Agrárminisztérium mindenestre, részben válaszként a korábbi évek levegőtisztasággal kapcsolatos kötelezettség-szegési eljárására, kidolgozta az Országos Levegőterhelés-csökkentési Programot. Azt látjuk, hogy ebben

csupa jó és hasznos javaslat van, viszont a nagy kérdés az, hogy mi a garancia arra - ugyanúgy, mint az összes többi stratégia, terv és program esetén -, hogy ennek megvalósítására lesz-e politikai akarat, intézményi és pénzügyi feltételek. Nyilván jó lenne ezekre a kérdésekre ebben a napirendben választ kapni.

Szeretném tájékoztatni a jelenlévőket, hogy a tárgyalás két blokkban történik. Az első a lakossági fűtés, égetés, a második lesz majd a közlekedési eredetű kibocsátások. A lakossági fűtés, égetés részben tájékoztatást kapunk az Innovációs és Technológiai Minisztériumtól, az Agrárminisztériumtól, a Belügyminisztériumtól, a Greenpeace Magyarországtól és a Levegő Munkacsoporttól, míg a közlekedési eredetű kibocsátásokkal foglalkozó blokkban az Innovációs és Technológiai Minisztériumnak, az Agrárminisztériumnak, a Budapesti Közlekedési Központnak, a Greenpeace Magyarországnak és a Levegő Munkacsoportnak küldtünk felkérést, hogy tájékoztassák a bizottságot a témában az álláspontjukról.

A blokkok végén lesz lehetőség kérdések, észrevételek megfogalmazására, valamint válaszadásra is. Szíves tájékoztatásul jelzem, hogy az Állami Számvevőszék háttéranyagként megküldte az általa készített tájékoztatókat, a levegő minőségének védelmét szolgáló, valamint a parlagfű elleni védekezés érdekében tett intézkedések ellenőrzésének tapasztalatairól. Ezeket is szétküldtük az ülés előtt, illetve most is kiosztottuk.

Ezen kívül már előzetes jelzés érkezett a Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetségétől, hogy szeretnének majd hozzászólni a napirendi ponthoz. Javaslom, hogy erről a kérésről most döntsünk, és az esetleges további ilyen igényeket majd felmérjük a napirend vége felé.

Kérdezem tehát, hogy a bizottság legfeljebb 5 perces időtartamban biztosítja-e a tegnap már szétküldött háttéranyag vetítésével kísért hozzászólási lehetőséget Orbán Tibor elnöknek és dr. Orbán Péter tanácsadónak. Kérem a bizottság tagjait, hogy erről szavazzunk! Aki támogatja? *(Szavazás.)* Egyhangúlag megszavaztuk. Ezt köszönöm, és akkor majd a megfelelő időben meg fogom adni a szót a képviselőknek.

És akkor most megkezdhetjük az első, a lakossági fűtéssel, égetéssel foglalkozó blokkot. Először megadom a szót az Agrárminisztérium képviselőjében érkezett László Tibor Zoltán helyettes államtitkár úrnak, parancsoljon! *(Dr. Turi-Kovács Béla távozik a bizottság üléséről.)*

László Tibor Zoltán hozzászólása

LÁSZLÓ TIBOR ZOLTÁN helyettes államtitkár (Agrárminisztérium): *(Az előadást projektoros kivetítés szemlélteti.)* Köszönöm szépen, elnök asszony. Tisztelt Elnök Asszony! Tisztelt Bizottsági Tagok! Hölgyeim és Uraim! Kérem, engedjék meg, hogy az előadásomat egy kicsit oly módon tagoljam, hogy a két blokkra egyben teszek javaslatot egy általános diavetítés által. Diavetítést kértem, mert előadásomban jelentős számú diagramot fogok bemutatni, és majd ezt követően a két blokkot ketté tudjuk választani, illetve az ebben lévő anyag alapján talán könnyebben fel tudjuk dolgozni a témát.

Az Agrárminisztérium területéről alapvetően a levegőminőségi kérdések kapcsán, illetve a hazai levegőminőségi helyzetről szeretném önöknek ezáltal az előadásomat megtartani. Hazánk légszennyezettsége európai szinten közepesnek, átlagosnak mondható. Nyilván vannak olyan szennyezőforrások, amelyek jelentősége nagyobb, illetve rosszabbul állunk, ugyanakkor vannak olyan szennyezők, amelyek kapcsán viszonylag jól állunk, mármint természetesen úgy érve, hogy kevés vagy kicsi a szennyezettség. Ilyen szennyezőanyag lehet például a kén-dioxid, szén-monoxid, amelyek esetében teljesülnek a levegőminőségi előírások, ugyanakkor három anyag vonatkozásában rosszabbul állunk. A legnehezebb az ózonnak a

kezelése, tekintettel arra, hogy az ózon nem kibocsátás által keletkezik, hanem napsugárzás, illetve a nitrogén-oxidok hatására. Így, mivel közvetett módon keletkezik, ennek a kezelése viszonylag problémásabb, ugyanakkor talán sokkal inkább jellemző a mediterrán térségekre, hazánkra nem annyira.

A következő ilyen kibocsátás, illetve tématerület, ahol a szennyezettséggel kapcsolatban mindenképpen intézkedések megfogalmazása szükséges, a nitrogén-oxidok, a nitrogén-dioxid kezelése. A harmadik ilyen jelenős szennyezőanyag-forrás a PM₁₀, illetve kisméretű részecske és szálló por, amelyekkel kapcsolatosan szintén intézkedések megfogalmazása volt szükséges.

Hazánkban van egy hálózat, egy légszennyezettség-mérő hálózat, és ennek a légszennyezettség-mérő hálózatnak a legjellemzőbb görbéi láthatók a következő dián. A kék vonal mutatja azt, hogy az adott évben a mérőállomások hány százalékán tapasztaltunk éveshatárérték-túllépést. Itt a cél az volna, hogy ne legyen ilyen állomás, azaz a vonal az x tengelyen fusson. Megfigyelhető, hogy ez időszakosan teljesül. 2006-ban még az állomások negyedén mértünk éveshatárérték-túllépést, azóta csak egy-két esetben fordult elő ilyen, például a Széll Kálmán tér esetében, ahol nyilván a tér felújítási munkálatai jelentős mértékben befolyásolták a mérőállomás értékeit.

A piros vonal a napi határérték túllépésében érintett mérőállomások arányát mutatja. Itt is a nulla, azaz egy x tengelyen futó vonal volna a cél, amitől láthatóan még mindig messze vagyunk. Az állomások több mint 20 százaléka nem tudja ezt az előírást teljesíteni.

A zöld vonal pedig a napi határértékek maximális túllépése az adott évben. Itt látszik jelentősebb változás, a 2005-2006-os induló állapothoz képest jelentős mértékű csökkenés, ugyanakkor még mindig meghaladja az európai uniós irányelvek szerinti mértéket. Nálunk ez most nagyságrendileg 100-ra fut ki 2018. évben, és ennek az európai uniós kötelezettsége 35 kellene hogy legyen. Alapvetően, ebből kifolyólag egyébként, Magyarország ellen kötelezettségszegési eljárás van, amit elnök asszony is említett. Várhatóan az idén ítélethozatal fog történni az ügyben. Olaszország, Románia, Bulgária esetében folyik hasonló eljárás, és Bulgária esetében már meg is született az elmarasztaló intézkedés.

A következő diámon a légszennyezettség kialakulásának okai láthatók. Nagyon nagy hatással van a légszennyezettségi értékekre a légszennyező anyagok kibocsátása, ez meghatározó, fontos tényezője. Nyilván a célunk az, hogy minél jelentősebb mértékben tudjuk ezt csökkenteni, de ugyanilyen meghatározó, ha nem meghatározóbb a meteorológia. Nem mindegy, hogy hány fok van, mennyire kell fűteni, esetleg hűteni, milyenek a szélviszonyok, milyenek az egyéb meteorológiai viszonyok, például a csapadék mennyire befolyásolja a légszennyezettség kialakulását. És hasonlóan befolyásolja a földrajzi elhelyezkedés is. Magyarország medencejellegéből kifolyólag több esetben olyan hátrányos helyzetű jelenségek figyelhetők meg, amikor a Kárpát-medencében megrekedt hideg levegő fölé egy meleg légáram érkezik, és gyakorlatilag akkumulálódik a káros anyag, nem tudja a medencét elhagyni. Egyébként lokálisan is megfigyelhető ez a jelenség, egész kis medencéknél, hegyvidéki területeken, a falvak légszennyezettségére a medencékben jelentős hatással van.

És a légszennyezettség nem áll meg a határokon. Jelentős mértékű az idezőjelesen importált szennyezés vagy légszennyezés mértéke is, amelyekre hatni nem tudunk, ugyanakkor épp ezért látható az, hogy egy olyan intézkedés meghozatalára van szükség, amely országhatárokon átterjedő intézkedéseket követel meg.

Ennek érdekében elkészítettük az elmúlt időszakban az Országos Levegőterhelés-csökkentési Programunkat. Ez a Levegőterhelés-csökkentési Program egy tárcaközi bizottság munkájának eredményeként készült el, az összes érintett tárca bevonásával. Mintegy egy évvel ezelőtt kezdődött a munka, és a közigazgatási egyeztetésen túlvagyunk, illetve kabinetülésen is járt már az ügy. Sajnos még végleges változatot nem tudok önök elé tárnai, ugyanakkor látható, illetve inkább úgy mondanám, hogy minden tárca megtette a szakmapolitikai elképzelései szerinti intézkedéscsomagot, amelyet ez a levegőterhelés-csökkentési program tartalmaz. Egyébként ennek a létrehozására európai uniós irányelv kötelezi Magyarországot mint EU-s tagállamot, és a célja a levegőminőség javítása, illetve a levegőterhelés emberi egészségre, környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a mérséklése.

2020-ra és 2030-ra határoz meg határértékeket, és mint ahogy említettem, a tárcaközi bizottság tagjai, jelen esetben egyébként az Agrárminisztériumon belül az agrárterületért felelős tárca, illetve a környezetvédelemért felelős részleg is aktívan részt vett ebben.

Az OLP-céloknak öt fontos kibocsátás tekintetében van jelentősége. Elsősorban az NO_x - majd egy későbbi dián jellemzem, hogy mi a nitrogén-oxidok kibocsátási százaléka -, de ez az öt szennyezőanyag az, amelyekre az OLP intézkedéseket fogalmaz meg. Az oszlopdiagram a mért értékeket, míg a vonal pedig az irányelvek által megszabott határértékeket mutatja be. Látható, hogy a nitrogén-oxidok, illetve a kén-dioxid és a nem illékony szerves vegyületek esetén ez az oszlopdiagram, illetve vonal viszonylag jól illeszkedik egymáshoz. Ezekben a területeken kisebb intézkedések, kiegészítő intézkedések megtételére van szükség. Az ammónia, illetve az imént már említett szálló por esetében vannak jelentősebb eltérések. Az ammónia esetében még növekszik is az oszlopdiagram az elmúlt évek vonatkozásában, ami a mezőgazdasági szakterület intenzív bevonását eredményezte. Illetve a szálló porral kapcsolatosan is tartalmazza az OLP a szükséges intézkedéseket.

A következő diagramon látható az emissziós szerkezet. Ezen diagram gyakorlatilag a kibocsátások megoszlását mutatja be. Látható, hogy a nitrogén-oxidok esetében a közlekedés, mint a legjelentősebb szennyezőforrás, 41 százalékkal van jelen. Elnézést, a kördiagramok talán annyira nem látszanak, de azt hiszem, az alattuk lévő lényegesebb elemek kiszédése talán jobban látszik. Tehát mint ahogy említettem, a nitrogén-oxidok esetében a közlekedés a meghatározó szennyezőforrás, a nem illékony szerves anyagok vonatkozásában a háztartások, illetve azt hiszem, itt elsősorban a lakossági tüzelés a meghatározó. A harmadik diagramon, illetve kördiagramon a kén-dioxidok fő kibocsátói láthatóak: itt a lakossági tüzelés a meghatározó, illetve az előbb említett módon az ammóniában egyértelműen a mezőgazdaság a meghatározó kibocsátó, illetve a szálló por esetében pedig a lakosság, illetve a lakossági fűtés a meghatározó szennyezőanyag-forrás.

Ennek megfelelően az OLP során a kibocsátásokhoz idomulva igyekeztünk megfogalmazni azokat az intézkedéseket, amelyekkel jelentős mértékben javulást tudunk elérni a levegő minőségében.

És akkor itt volt tulajdonképpen annak a tárcaközi bizottságnak jelentősége, hogy a tárcák a saját szakterületük vonatkozásában tegyék meg a leghatékonyabb vagy leghatékonyabbnak tűnő megoldási javaslatokat. Közlekedés vonatkozásában akkor a részletekbe nem mennék bele, de nyilván az elmúlt időszakban, majd a kollégánót részletebben kifejti, jelentős mértékű tömegközlekedéseszköz-fejlesztések történtek, illetve, ha jól sejtem, a jövőben is várhatóak hasonló mértékű tömegközlekedéseszköz-fejlesztések. Illetve az úthálózat optimalizálása, illetve olyan aktív intézkedések, mint például akár egy körforgalom beépítése szintén hatással van a légszennyezettségre.

Az ipar esetében európai uniós irányelvek, határértékek jellemzően meghatározzák az ipari kibocsátások nagyságát, és ezeket a határértékeket minden egyes pontforrás esetében szükséges a tulajdonosnak biztosítani. De hasonló hatással, mármint a lakott területekre vonatkozóan nagy hatással lehet a távhőrendszerek fejlesztése, amelyek által mondjuk az egyes szennyező pontforrások mennyisége jelentős mértékben csökken, csökkenhet. Az elmúlt időszakban volt is jelentős példa erre, Budapest belvárosának egy jelentős területén szintén voltak ilyen beruházások. Hasonló intézkedés lehet az új keletű technikák alkalmazása, illetve várhatóan a közepes tüzelőberendezéseknél a szabványok, illetve a berendezések hatásfokának a javítása.

A mezőgazdaságot már említettem, hogy az ammóniakibocsátásban van elsősorban jelentősége. Itt 90 százalékot meghaladó kibocsátásról beszélünk. Itt olyan mezőgazdasági technológiák meghonosításáról van szó, amelyek részben jelen vannak a mai magyar mezőgazdaságban, de nem általánosan, hanem jellemzően szigetszerűen. Hatással lehet rá a takarmányozás, az istállóban eltöltött idő csökkentése, a trágyatárolók fedése nagyon nagy hatású lehet, illetve a trágyakijuttatási technológiák modernizálása, itt elsősorban a híg trágyák azonnali bedolgozása, illetve azonnali fedése, illetve a műtrágyapiacra történő optimalizálás.

Lakossági szemléletformálás. Említettem, hogy a szálló por vonatkozásában a lakosság jelentősége, illetve szerepe milyen meghatározó. Ennek érdekében a szemléletformálás egy nagyon fontos eszköze az OLP-nek.

Végeztettünk egyébként egy tanulmányt 2016-ban, egy 1000 fős reprezentatív minta alapján, és ennek a következtései láthatók a következő diagramon. A karika: a lakossági fűtésnél 15 százaléknak gondolta a lakosság a saját jelentőségét, ugyanakkor a következő diagramon látható, hogy a szálló por vonatkozásában a kibocsátás a háztartások vonatkozásában mintegy 85 százalék. Tehát a lakosság súlya, jelentősége lényegesen nagyobb, mint ahogy azt a lakosság gondolja magáról, és épp ezért lehet megfelelő eszköz a szemléletformálás, illetve ezért van szükség a lakosság minél nagyobb arányú tájékoztatására. Ezért indítottuk az Agrárminisztériumban a „Fűts okosan!” kampányt néhány évvel ezelőtt, amelynek keretén belül felhívjuk a lakosság figyelmét a hulladékok égetésének tilalmára, illetve annak káros egészségi és környezeti hatásaira. Tanácsokkal segítjük a tüzelőanyagok kiválasztásában, a gazdaságos és környezetkímélő felhasználásban. Ismertetjük a lakossággal a helyes fűtési technikákat, a környezetvédelem fontosságát, tehát az egészségügyi és a környezeti következményeit.

A kampány ismertségének továbbfejlesztése, üzeneteinek terjesztése további feladatunk. Ennek érdekében idén is volt egy ilyen, október 21-én az Országos Meteorológiai Szolgálat telephelyén tartott Rácz András államtitkár úr egy sajtótájékoztatót Radics Kornélia elnök asszony kíséretében, illetve az elmúlt időszakban a LIFE IP program keretén belül sikerült egy jelentős támogatást megnyerni az Európai Uniónál. Mintegy 5 milliárd forintos nagyságrendű pályázatról beszélünk, amelynek a célja új légszennyezettség-mérő állomások telepítése, két ilyen légszennyezettség-mérő állomás telepítése, egy ökomenedzser-hálózat felállítása, a környezetbarát közlekedési módok népszerűsítése, illetve egy döntéstámogató rendszer kiépítése, és további szemléletformálás, illetőleg tudatosságnövelés a szemléletformáláson keresztül, és végeredményben a lakossági eredetű kibocsátások csökkentése. Köszönöm szépen a figyelmet.

ELNÖK: Köszönöm szépen. És akkor most megkérem dr. Botos Barbara helyettes államtitkár asszonyt az Innovációs és Technológiai Minisztérium

képviselőjében, hogy adjon rövid tájékoztatást a bizottság számára. Öné a szó, parancsoljon!

Dr. Botos Barbara hozzászólása

DR. BOTOS BARBARA helyettes államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium): Köszönöm, elnök asszony. Mivel az első bevezető előadásban a két témakör összemosódott, külön kezeljük a két témakört vagy egyben?

ELNÖK: Azt gondolom, hogy mivel a kettő összemosódott, rábízom államtitkár asszonyra.

DR. BOTOS BARBARA helyettes államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium): Köszönöm, elnök asszony. Néhány adattal kezdeném. Uniós összehasonlításban, és akkor először a lakossági témakörrel kezdeném, és utána folytatnám a közlekedési témakörrel, a magyar háztartások energiafogyasztása magas, a teljes országos energiafelhasználás 35 százalékát teszi ki. Az uniós átlag 27,2 százalék; azon belül a háztartások széntüzelése 2,2 százalék, az uniós átlag 3,2 százalékkal szemben. Viszont a háztartások lignitfelhasználása ezzel szemben meghaladja az uniós átlagot, ez 1,8 százalék, az uniós 0,8 százalékkal szemben. Ezt csak bevezetésképpen mondom el, majd a BM hozzászólása az, amelyik a lakossági tűzifaprogrammal kapcsolatos lesz.

Mi úgy látjuk, hogy az energiaszegénység és a rossz levegőminőség közötti kapcsolat áttételes, pontosan azért, mert a levegő minőségére a fűtés mellett a közlekedés és az ipari kibocsátás is hatással van, viszont ez a kapcsolat fennáll, és a szén minőségének csökkenésével tovább növekszik például az égetés során a légtérbe kerülő szennyezőanyag mennyisége. Az alacsony jövedelmi decilisbe tartozó energiaszegény háztartások esetében ez kiemelkedően nagy probléma, körülbelül 700-800 ezer háztartást érint ez Magyarországon - 2017-es adatot mondom -, ami 21 százaléka a magyarországi háztartásoknak.

A lakossági széntüzelés kivezetésének, amelyről helyettes államtitkár úr is beszélt, talán a legegyszerűbb rövid távú módja a háztartások tűzifára való átállása. Az ITM állásfoglalása szempontjából ennek többszörös hozzáadott értéke is van, hiszen a megújulóenergia-hasznosítás részarányát a továbbiakban is növeli, és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentését eredményezi, valamint a környezetegészségügyi helyzet javulása is ezzel járhatna.

A kazánok, amelyeket jelenleg a lakosság széntüzelésre használ, emellett alkalmasak a tűzifa égetésére, tehát rövid távon ez egy megoldás lehet. Az átállásnak azonban van két nagyon fontos akadálya, és az első legfontosabb nehézség, amelybe ütközünk, az a tűzifának az alacsony minőségű szénfélésekhez viszonyított viszonylag magas ára.

Néhány statisztikát mondanék, hiszen a tűzifa ára 2008 óta folyamatosan növekszik. A tüzelőanyag költsége 2016-ig átlagosan évente 2-6 százalék közötti mértékben emelkedett. A későbbiekben ez a tendencia számunkra is megmagyarázhatatlan módon felgyorsult, 2017 során 10 százalékkal, 2018 során pedig 11 százalékkal lett magasabb a tűzifa ára, mint az azt megelőző év során.

A '18-as fogyasztói árak nominálisan is a 2008-as szint alatt helyezkednek el, a villamosenergia- és gázárak esetében a rezsicsökkentésnek köszönhetően, viszont a tűzifaárak 61,9 százalékkal emelkedtek ugyanezen időszak alatt. Megjegyzem közben, hogy a lignit ára is jelentősen emelkedett mindezen időszakban, 71 százalékkal, a 2008-2018 közötti időszokról beszélek, azonban a hazai kitermelésű alacsony

minőségű szénfélések ára így is alacsonyabb a tűzifáénál, ha az energiatartalmat nézzük.

'17-ben a legnagyobb egészségügyi kockázatot jelentették a kisméretű részecskék, a szálló por, amelynek 84 százaléka származott a szilárd tüzelőanyagot használó lakossági és intézményi fűtésből - ez látható volt a prezentációban is -, és levegőminőségi szempontból a rossz minőségű olcsó barnaszén, lignit használata a legkedvezőtlenebb. A magyar lakosság évente átlagosan 400 ezer tonna lignitet használ fel; ennek a fűtőértéke 8-9 megajoule/kilogramm. Az átlagos tüzelőanyag-szükséglet 4 tonna lignit/év. Tehát ha kiszámoljuk, akkor körülbelül 100 ezer család fűt Magyarországon lignittel, és általában a nehéz anyagi helyzetben lévők használják ezt, mert olcsó, mázsája 700-1000 forint közötti, és bár a fának a fűtőértéke magasabb, tehát 12-14 megajoule is lehet egy jól kiszáritott fa tüzelésekor kilogrammonként. Amennyiben ezek az alacsony decilisbe tartozó háztartások átváltanának fára, akkor az éves fűtésköltségük megduplázódna.

És akkor még egy utolsó tényadat, mielőtt a BM kollégájának átadnám a szót, aztán visszatérek esetleg később a közlekedési témakörre, hogy egészségkárosító szempontból és a hatás szempontjából nagyon fontos az, hogy hol történik a szennyezőanyag kibocsátása. A lakossági fűtés a felszín közelében szennyezi a levegőt, ezért a rossz minőségű tüzelőanyagot használók, vagy akik hulladékkal fűtenek, vagy azt is eltüzelik mellette, sokszor nagy területen és sok ember számára képesek veszélyessé tenni a levegőt, és ahogy beszéltünk róla, és ahogy helyettes államtitkár úr is elmondta, a szemléletformálásnak kiemelt szerepe van, mert nemcsak az alacsonyabb decilisbe tartozó háztartásoknál, de sajnos minden háztartásnál komoly probléma, hogy nem veszik tudomásul a hulladéktüzeléssel járó egyéb nagyon komoly egészségügyi problémákat. Itt számos magyarországi civil szervezet korábbi kampányának köszönhetően kimutatható az, hogy egy-egy jó szemléletformálási kampány, vagy az agrártárca intézkedése is akár 15 százalékot is hozhatnak a lakossági tudatosság pozitív irányba történő elmozdulásában.

Én akkor most ezt a témát lezárnám, és később még a közlekedéssel kapcsolatban tudok további információkat mondani.

ELNÖK: Tekintettel arra, hogy államtitkár asszony felvetette, hogy esetleg egyben is tárgyalhatjuk, ha a civileknek nincs gondja ezzel, kérdezem, hogy vehetjük-e egybe, mert akkor most megkérem államtitkár asszonyt, hogy mondja el a közlekedési részt is. Kérdezem.

LUKÁCS ANDRÁS elnök (Levegő Munkacsoport): Köszönöm a szót. Szeretnék inkább különvenni a két témát. Köszönöm.

ELNÖK: Rendben, akkor menjünk tovább! Papp Emese főosztályvezető asszonyé a szó.

Dr. Papp Emese hozzászólása

DR. PAPP EMESE főosztályvezető (Belügyminisztérium): Köszönöm a szót, elnök asszony. A Belügyminisztérium szociális tüzelőanyag-programjáról szeretnék tájékoztatást adni. A téli időjárás a kistelepüléseken élő családok és idős emberek egy részének nehézséget okoz, ezért indította el a kormány már 2011-ben a szociális tüzelőanyag-programot, amelynek keretében évről évre több mint 100 ezer, nagyságrendileg 180-190 ezer rászoruló családnak nyújtunk segítséget.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy a szociális tüzelőanyag-program egy többlettámogatási forma, amelyre az 5 ezer fő lakosságszám alatti települések

pályázhatnak. Azt a célt szolgálja, hogy a legrászorultabb családok átmeneti, kiegészítő támogatáshoz jussanak, csökkenjen a háztartások tüzelőanyag-költsége, azonban nem lehet célja, és nem is célja valamennyi szociálisan rászoruló részére a teljes téli tüzelőanyag-szükséglet biztosítása.

A minisztérium mindig hangsúlyozta ennek a támogatási formának a kiegészítő jellegét. A program 2011-es indulása óta évente egyre több forrás került biztosításra a szociális célú tüzelőanyag-támogatásra. 2011-ben 858 millió forint, 2012-ben 1 milliárd forint, 2013-ban 2 milliárd forint, 2014-től kezdve 3 milliárd forint került szétosztásra a pályázó önkormányzatok között, 2017-től kezdve pedig már 4 milliárd forint, 2019-ben pedig 5 milliárd forint támogatás került megítélésre. A program biztonságát növelte, hogy az ehhez szükséges forrást a 2017. évi központi költségvetési törvény már eredeti előirányzatként tartalmazta. A program 2020-as lebonyolításához szükséges 5 milliárd forintot a 2020. évi költségvetési törvény szintén eredeti előirányzatként tartalmazza.

A program keretében az önkormányzatok kérésére került bevezetésre 2014-től a barnakőszén-vásárlásra szóló támogatási igény. Tehát az önkormányzatok kezdeményezésére barnakőszén vásárlására is van lehetőség a pályázatból biztosított támogatás keretének a terhére. Azon területeken, ahol a tűzifa beszerzése nem gazdaságos, illetve magas lenne annak szállítási költsége, a barnakőszén vásárlása valós alternatíva a települési önkormányzatoknak, melyek közül évről évre egyre több pályázik erre a támogatási formára. A lakosság által fűtésre felhasznált szénfajták közül a legkisebb határfokkal rendelkező lignitre való támogatási igény benyújtását a pályázati konstrukció sohasem tartalmazta, a hazai piaci ismeretekre való tekintettel ezért kizárólag barnakőszén vásárlására lehetett támogatási igényt benyújtani.

A pályázati rendszer keretét 2014-ig évente belügyminisztériumi rendelet szabályozta. A 2015. évtől kezdve, az államháztartásról szóló törvény módosításaihoz igazodva, minden évben pályázati kiírás szabályozza az adott évi támogatás keretszabályait, amelyeket minden alkalommal közzéteszünk a kormányzati portálon, illetve az önkormányzatok által használt önkormányzati információs rendszerben.

A szociális igazgatásról és szociális ellátásokról szóló 1993. évi III. törvény 2015. évi módosítása következtében kivezetésre került a törvényből az a normatív rendszerű, az önkormányzatok részére nyújtható lakásfenntartási támogatási forma, amely támogatás alapján a korábbi években meghatározásra került a szociális célú tüzelőanyag igényelhető mennyisége. Az önkormányzatok eltérő segélyezési gyakorlata következtében ez a továbbiakban már nem lehetett objektív paramétere az igényelhető támogatás meghatározásának.

Ezért a 2016. évi szociális tüzelőanyag-támogatás igénylését más mutatószámokhoz kellett kötni. 2016-tól kezdődően tehát az igényelhető mennyiség egy része a közfoglalkoztatásban részt vevők száma szerint került meghatározásra, másik része pedig a nem aktív korúak számának meghatározott szempontok szerinti figyelembevételével alakult.

A kormány részére 2019 áprilisában jelentést készítettünk a szociális célú tüzelőanyag-támogatással kapcsolatos pályázatok eddigi tapasztalatairól, illetve a 2019. évi pályázat kereteinek meghatározásáról. A kormány a jelentésünket elfogadta, és döntése értelmében a pályázati kiírás feltételeinek kialakítását 2019-ben a Belügyminisztériumra bízta. A közfoglalkoztatásban részt vevők számának csökkenése miatt az idej pályázati kiírásban más mutatószámokhoz kötöttük az igényelhető mennyiséget, melyek az alábbiak voltak.

A közfoglalkoztatásban részt vevők száma mellett a nem aktív korúak számának meghatározott szempont szerinti figyelembevétele, valamint a foglalkoztatást helyettesítő támogatásban részesítettek havi átlagos száma, illetve a

rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesített gyerekek száma. Ebből a felsorolásból is látható, hogy a program jellege szociális alapon nyugszik, tehát azoknak a rászoruló családoknak igyekszünk kiegészítő támogatást nyújtani, amelyek ezeknek a mutatóknak az alapján az 5000 lakosság alatti településeken élve valódi segítséget kaphatnak ahhoz, hogy a téli hidegben legyen elegendő tüzelőanyaguk a lakásuk fűtésére.

Az idei évtől kezdődően az ország összes megyéjében lehetőséget adtunk lágylombos tűzifa igénylésére is. Ismerve a helyi igényeket, többfajta tüzelőanyag közül választhatnak az önkormányzatok. A szakmai elképzelések szerint az elkövetkezendő években a fenti mutatószámok szerint kerül meghatározásra a továbbiakban is az igényelhető mennyiség.

A kormány részére készült jelentésünkben foglalkoztunk a fabrikettvásárlás lehetőségével is, merthogy felmerült a támogatás erre történő fordításának lehetősége is. Egyelőre azonban nem javasoljuk a fabrikettigénylési lehetőséggel kibővíteni a pályázatunkat, tekintettel arra, hogy amennyiben a lágylombos tűzifa igénylésének országos kiterjesztése megtörténik, úgy az állami erdőgazdaságok többfajta tűzifával tudják majd kiszolgálni a programban részt vevő önkormányzatokat, és így mérséklődni fog a helyi szinten időnként fellépő tűzifahiány.

A program kezdete óta célunk volt, hogy a megvásárolt tüzelőanyag hazai vállalkozásoktól kerüljön beszerzésre. A Belügyminisztérium, függetlenül az előzőekben elhangzottaktól, folyamatosan vizsgálja más tüzelőanyag vásárlásának lehetőségét is, amelyet ezen támogatási konstrukció keretében még be lehet vezetni.

A szociális célú tüzelőanyag-támogatás során alkalmazott támogatás mértéke 2014 óta változatlan volt, ugyanakkor, ahogy az előző hozzászólásban is elhangzott, a tűzifa árának 2014 óta bekövetkező drágulása következtében már a keménylombos fajok esetében is a 22-28 ezer forint/erdei köbméter árakkal dolgoznak, illetve lágylombos fajok esetében 18 ezer forint/erdei köbméter árról tudunk. Ezért korrigálni kellett annak a támogatásnak a mértékét, amelyet a pályázat során az önkormányzatok kaphatnak. Az Agrárminisztériummal egyeztettünk ebben a témakörben, és az idei pályázatban ezért egységesen nettó 3000 forinttal került emelésre a tüzelőanyag egységára, amit már az idei pályázati kiírásban meghatároztunk.

Álláspontunk szerint a programra rendelkezésre álló forrás emelésével az önkormányzatok legalább ugyanannyi tüzelőanyagot vásárolhatnak majd az idei támogatás terhére, mint a 2018-as évben.

Annak érdekében, hogy a program keretében a rászorulóknak minél jobb minőségű tüzelőanyaghoz jussanak, 2017 februárjában megkerestük az állami földekért felelős államtitkárt. Megkeresésünkben kértük, hogy az állami erdőgazdaságok kerüljenek értesítésre a pályázati kiírás várható megjelenéséről, mivel az állami erdőgazdaságok biztosítják a programban kiosztásra kerülő tűzifa jelentős részét, továbbá, hogy a várhatóan keletkező önkormányzati igények megjelenéséről tájékoztatást kapjanak. Ezen megkeresésünket 2017 óta minden évben megismételjük. Az önkormányzati érdekszövetségek visszajelzései nyomán kértük továbbá azt is, hogy az állami erdőgazdaságok a lehetőségeikhez mérten ne friss vágású tűzifát biztosítsanak az önkormányzatok részére, tekintettel arra, hogy az ősszel, illetve télen vásárolt tűzifa sok esetben vizes volt, aminek a fűtőértéke alacsonyabb.

A szociális célú tüzelőanyag-program keretében évente 180-190 ezer háztartás részére van lehetőségünk támogatás nyújtására az önkormányzatokon keresztül.

Néhány adatot mondanék még el a programról. 2011-ben 456 támogatott önkormányzat 858 millió 12 ezer forint támogatásban részesült. 2012-ben ez a szám

1625-re emelkedett, és 996 165 140 forint volt a támogatásban részesült önkormányzatok részére nyújtott támogatás összege. 2013-ban 1760 önkormányzat 1 998 388 042 forint támogatásban részesült. 2014-ben 2068 önkormányzat 2 999 650 205 forint támogatásban részesült. 2015-ben 2185 önkormányzat 2 999 776 836 forint támogatásban részesült. 2016-ban 2289 önkormányzat 2 999 399 856 forint támogatásban részesült. 2017-ben 2255 támogatott önkormányzat 3 999 655 526 forint támogatásban részesült. Majd a téli rezsicsökkentés kiterjesztése érdekében született kormányhatározat alapján az önkormányzatok további 1 milliárd 5406930 forint kiegészítő támogatásban részesültek. 2018-ban 2320 támogatott önkormányzat részesült 3 999 766 200 forint támogatásban. 2019-ben pedig 2358 önkormányzat 4 999 060 636 forint támogatásban részesült. Tehát a támogatott önkormányzatok száma, ezt még egyszer megismétlem, a 2011-es 456-ról 2019-re 2358-ra emelkedett.

A programot a Belügyminisztérium sikeresnek értékeli, hiszen azok a rászoruló családok, amelyeknek egyébként anyagi nehézséget okoz a téli tűzifa beszerzése, az önkormányzatokon keresztül támogatást kaphatnak, ami egy kiegészítő támogatás, és az önkormányzatok szociális alapon osztják szét, tehát az önkormányzatok rendeletet kell hogy hozzanak ennek a támogatásnak a szétosztására a rászoruló lakosok között. Nyilván helyben ismerik legjobban azokat a családokat, amelyeknek szüksége lehet ilyen támogatásra. Ezt az önkormányzatok az érintetteknek kiosztják, és az önkormányzatok a Belügyminisztérium felé elszámolnak a támogatás felhasználásáról minden évben.

Ha egyéb adat iránt van esetleg érdeklődés, akkor tudok még adatokat mondani, de most nem húznám ezzel az időt. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. És akkor az előadóként meghívott két civil szervezet azt kérte, hogy az időkeret megosztásával mindkét blokkban felszólalhassanak. Így most következik Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke, és majd Simon Gergely, a Greenpeace Magyarország „Tiszta levegőt!” kampány vezetője. Parancsoljanak! (*Hajdu László megérkezik a bizottság ülésére.*)

Lukács András hozzászólása

LUKÁCS ANDRÁS elnök (Levegő Munkacsoport): (*Az előadást projektoros kivetítés szemlélteti.*) Tisztelt Bizottság! Nagyon köszönöm a lehetőséget, hogy felszólalhatok. A lakossági fűtés, égetés okozta légszennyezésről szólnék néhány szót.

Itt már említésre került a fafűtés. A fafűtésnek is igen jelentős a környezetszennyező hatása, hiszen itt a háztartásokban egyrészt nincsen szűrő, másrészt sokszor nem megfelelően tüzelnek a fával. Az ábra, amit itt látunk, azt mutatja, hogy különböző fatüzelésű kazánokban, kályhákban mekkora a fajlagos részecske kibocsátása a fafűtésnek - egy dán tanulmány alapján -, és az tapasztalható, hogy általában sokszorosa még egy régi teherautó kibocsátásának is egységnyi energiaelőállításra vetítve.

Ezt a szennyezést nagymértékben lehet csökkenteni azzal, ha az emberek tudják, hogy hogyan kell fával fűteni. Itt már említésre került, hogy sokan fűtenek vizes fával. Általános tapasztalat nálunk is, a szervezetünknel, hogy igen, az emberek nagyon nagy része vizes fával fűt, azonkívül nem tudja, hogy hogyan kell jól fűteni a fával, pedig a helyes fafűtéssel akár 50 százalékos famegtakarítást, tehát költségmegtakarítást, illetve jelentős szennyezőanyagkibocsátás-csökkentést lehet elérni. Úgyhogy valóban rendkívül fontos a felvilágosítás, és ehhez sajnos ehhez nem elég, messze nem elég az a néhány tízmillió forint, ami az illetékes tárcánál rendelkezésre áll, ehhez sajnos milliárdok kellenének.

A másik jelentős szennyező a lignit. Mi szorgalmazzuk ennek a mielőbbi betiltását, ugyanúgy, ahogy ez általában a legtöbb európai uniós országban már megtörtént, hiszen ennek a szennyezése sokkal nagyobb, mint a fafűtésé. És talán a legnagyobb probléma a hulladékégetés, ami szintén széles körben elterjedt, és aminek a következtében rengeteg különböző megbetegedés történik.

Szintén egy további probléma az avarégetés, ami gyakran nyílttéri hulladékégetéssel párosul. Szerencsére már vannak önkormányzatok, amelyek betiltották az avarégetést. Mi már évek óta szorgalmazzuk, hogy országosan tiltsák be az avarégetést, a kerti hulladék égetését, hiszen vannak jó alternatív megoldások, mint Budapest és számos más település példája mutatja. A betiltás nem okozott semmilyen lényeges problémát, különösen ha kiegészítő intézkedésekkel párosult.

Visszatérve a hulladékégetésre: mi végeztettünk egy országos reprezentatív közvélemény-kutatást egy közvélemény-kutató céggel, amiből kiderül, hogy a magyar lakosság egyharmada éget több-kevesebb rendszerességgel hulladékot.

Megkérdeztük azt is, ez is egy 1000 fős reprezentatív mintavétel volt, hogy véleményük szerint mi a szabálytalan lakossági hulladékégetés fő oka, és a saját tapasztalatunkkal egyezően a döntő többség a szegénységet a kisebbik oknak tartotta, inkább az ismerethiányt és a felelőtlenséget említette. Tehát itt is egyrészt felvilágosításra lesz szükség, másrészt hatósági intézkedésekre.

Itt csak öt ilyen példát hoztam, de az elmúlt évekből akár ezret is össze tudnánk gyűjteni. Rengeteg az olyan bejelentés, amelyik hozzánk jön, és azt mondják, hogy igen, próbálkoztak a hatóságnál, vagy tanácsot kérnek tőlünk, javasoljuk nekik, hogy milyen hatósághoz forduljanak. Azt mondják, hogy ez teljesen eredménytelen, hiába fordulnak a hatósághoz, elküldik őket, nem tesznek semmit, vagy ha esetleg kimennek, akkor elbeszélgetnek legjobb esetben az illetővel, és semmilyen intézkedés nem történik. Tehát egyszerűen szinte tehetetlenek vagyunk mi is.

Néhány esetben, nagyon kevés esetben történt ilyen, ahol közvetlenül mi is fel tudtuk venni a hatósággal, illetve az önkormányzattal a kapcsolatot, és egy szélesebb körű lakossági nyomás alakult ki, de azt hiszem, hogy nem ez lenne a megoldás. Tehát a hatóság szinte nem működik, ez a tapasztalat, úgyhogy ezen kellene sürgősen változtatni. Sajnos az Országos Levegőterhelés-csökkentési Programban is, legalábbis abban a változatában, amit mi látunk, egy szó nem esik erről a problémáról, pedig itt igen jelentős eredményeket lehet elérni. Ha a hatóság nem működik megfelelően, akkor tovább fog folytatódni ez a jelenség, ami, mondom, országos; szinte minden településről, az ország minden részéről jönnek hozzánk panaszok, még a Rózsadombról is. Tehát ez nemcsak a szegények problémája, sőt, amint már említettem, itt nem a szegénység a fontos - az is fontos, de nem az a fő probléma a hulladékégetés kapcsán.

Néhány nemzetközi adat, hogy ez mit okoz. Tehát itt látható, hogy Magyarország egyes térségei Európában a legrosszabbak közé tartoznak a PM_{2,5}-kibocsátás tekintetében. Az idő előtti elhalálozások tekintetében pedig, ez a 2015-ös adat, Magyarországon kívül az Unióban csak Bulgária van rosszabb helyzetben. Itt a halálozásokról volt szó, 15 ezer halálozásról volt szó, de a halálozás csak a jéghegy csúcsának a csúcsa, hiszen a megbetegedések száma sokszorosa, akár ezerszerese a halálozásokénak, és sajnos a légszennyezéssel összefüggő megbetegedések rohamosan nőnek. Például a KSH adatai szerint az elmúlt 16 évben, tehát egy igen rövid idő alatt, az asztmás gyerekek száma, tehát a nyilvántartott asztmás gyerekek száma ez alatt a 16 év alatt 2,5-szeresére nőtt, és a tendencia töretlen sajnos. Tehát ennek a folyamatnak haladéktalanul véget kellene vetni.

A hatóságokra visszatérve. Nem mondjuk, hogy ez csak a mostani kormánynak a hibája. Látható egy levél, amit 2006-ban írtunk a hatóságok akkori leépítésekor, de sajnos azóta a helyzet sokat romlott.

Más országokban nem igazán így állnak hozzá úgy, hogy se pénzük, se eszközük a hatóságoknak. Nem mondom, hogy Lengyelországban minden tökéletes ezen a téren, ott is óriási problémák vannak, de itt látható például, hogy a hatóság egy drónnal megy a kémény fölé, amelyik mintát vesz, elemzi, és abból ki tudják mutatni nagyon nagy valószínűséggel, hogy volt-e hulladékégetés vagy nem. Mi annak is örülnénk, ha lenne elég ember, aki kimenne a helyszínre, és megvizsgálná, akár szemrevételezéssel, de ezt se sikerült elérni eddig.

Egy másik nagyon fontos tényező, amit az Országgyűlésnek kell megtennie. Volt egy törvénymódosítás Lengyelországban, ami lehetővé tette, hogy az önkormányzatok szabályozzák azt, hogy a magánszemélyek mivel fűtsenek. Magyarországon ezt nem lehet megtenni, nincsen törvényi felhatalmazás, így például ennek a törvénynek az alapján Krakóban betiltották a szilárd tüzelést.

Ez egy német példa, hogy a kéményseprők ellenőrzik egyrészt, hogy hogyan fűtenek, mennyire nedves a fa, milyen kibocsátások vannak, és tanácsot adnak a lakóknak, hogy mit tegyenek azért, hogy hatékonyabb legyen a szilárd tüzelés. Mi javasoltuk a katasztrófavédelemnek, illetve a Belügyminisztériumnak, hogy Magyarországon is vezessék be ezt a német rendszert, tehát itt is a kéményseprők játsszanak egy komoly szerepet a lakosság felvilágosításában, illetve annak az ellenőrzésében, hogy mivel fűtenek. Kaptunk egy szép hosszú levelet a tárcától, amiben elmagyarázták, hogy Magyarországon ezt miért nem lehet megcsinálni. Hát nem igazán győzött meg minket!

Végezetül annyit, hogy amiket említettem, ezeknek az intézkedéseknek nagy része valamennyi pénzbe kerül, de ez néhány milliárd, vagy legfeljebb 10 milliárd forint évente. Az Európai Bizottságnak az itt látható adata szerint Magyarországon évente csak az egészségügyi károk, amik a légszennyezésből keletkeznek, meghaladják az 5 milliárd eurót, vagyis körülbelül több mint 1500 milliárd forintot. Tehát ehhez képest a 10 milliárd forint, ami, mondjuk, a hatóságok megerősítésére kellene, szinte nulla. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. És akkor Simon Gergelyt kérem!

Simon Gergely hozzászólása

SIMON GERGELY kampányvezető (Greenpeace Magyarország): Köszönöm szépen. Én igazából csak pár mondatot tennék hozzá Andrásnak a teljesen alapos összefoglalójához, mert mi is azt tapasztaljuk a Greenpeace-nél, hogy tényleg számtalan lakossági bejelentést kapunk illegális hulladékégetésről, amikor nemcsak hogy jó környéken lakók kéményéből gomolyog fekete füst, de sokszor még ilyen abszurd bejelentést is kaptunk, hogy például egy idősök otthonában láthatóan szeméttel égetnek, és még fényképeket is küldtek a környékbeli lakók, hogy építési-bontási hulladékok voltak felhalmozva az intézmény teraszán, gyakorlatilag heti-kétheti rendszerességgel, aztán eltűntek.

És sajnos mi is azt tapasztaljuk, hogy a hatóságok igazából képtelenek eljárni, tehát még egy ilyen kiemeltebb esetben is, ha helyi lakosok szólnak, egyszerűen nincs kapacitásuk arra, hogy kimenjenek, nem tudnak érdemben foglalkozni vele. És ha mi teszünk, mondjuk, bejelentést mint Greenpeace, akkor esetleg kimennek, de általában igazából akkor sincsen következménye, és láthatóan nem szűnik meg ez a gyakorlat a legtöbb esetben. Tehát én is azt gondolom, hogy sokkal hatékonyabb és

jobb hatósági fellépés kellene, és nyilván kellene egy valós, jó szociális háló, hogy, mondjuk, tényleg ne fagyjon meg senki amiatt, mert nincsen pénze.

Az illegális égetések mellett még egy nagyon fontos részt tennék hozzá, hogy azért tudjuk, hogy a szén égetése az erőművekben, leginkább a Mátrai Erőműben van lignites tüzelés, illetve a lakossági széntüzelés is nemcsak nagyon jelentős légszennyező, de komolyan veszélyezteti a klímacélokat is, amiket Magyarországnak is teljesíteni kell.

Tehát úgy gondolom, az lenne minél hamarabb a helyes út, ha Magyarország is végre nemet tudna mondani a szénre mind az erőművekben, mind a lakossági tüzelésben. Először a lignitet kéne betiltani, de rövid távon szerintem az egyéb széntüzélést is. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. És akkor ehhez a blokkhoz tartozóan még a Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetsége képviselőjében Orbán Tibornak és Orbán Péternek adnám meg a szót.

Orbán Tibor hozzászólása

ORBÁN TIBOR elnök (Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetsége): *(Az előadást projektoros kivetítés szemlélteti.)* Tisztelt Elnök Asszony! Tisztelt Bizottság! Köszönjük szépen a lehetőséget. Tulajdonképpen Knuth Károly már csaknem száz évvel ezelőtt megfogalmazta azt a gondolatot, hogy egy várost a füsttől mentesíteni tényleg csak úgy lehet, ha sok száz kis fűtés helyett egy nagy fűtési központot építünk, és onnan valójában kiépítjük a távfűtést. Ahogy az államtitkár úr részéről is elhangzott, ezért építi egyébként a FŐTÁV, ahol én főmérnök vagyok, a kéménymentes belvárost. És itt most e helyütt szeretném nagyon megköszönni a budapestiek türelmét, hogy elviselik az Erzsébet híd környékén, amit csinálunk, de higgyék el, hogy az önök érdekében történik.

A mi adataink szerint a térségben egyrészt Európa harmadik legszennyezettebb országa vagyunk a légszennyezésben, és több mint egy évvel élnek kevesebbet Magyarországon az emberek a légszennyezés miatt.

Ahogy az az előzőekben elhangzott egyébként, egyértelműen kimutatható a külső hőmérséklet és a légszennyezettség növekedése közötti hatás, miként egyértelműen kimutathatók azok a hatások is, amiket az előttem szólók elmondtak, azaz hogy a lakosság a fa-, a szén-, a hulladéktüzelésre egyre inkább átállt. Meggyőződésünk, hogy a távhő, és ide a távfűtést és a távhűtést egyaránt beleértjük, jelentős megoldást jelenthet erre a problémára.

Legnagyobb előnye a távhőnek, hogy bármilyen energiahordozót be tudnak fogadni, legyen az megújuló, nem megújuló. Európa és a világ minden országában a távhőre mint energia-, klímapolitikai fenntarthatósági eszközre tekintenek. Nyilvánvalóan, ami elhangzott, ipari méretekben jobb hatásokkal lehet tüzelni az energiát, és ellenőrzött körülmények között, szigorú kibocsátási határértékek mellett. Nem tudom, tudják-e, hogy a hazai távhőben is több mint 20 százalék a zöldenergiák, a megújulók aránya egyébként.

Nyilvánvalóan általánosságban is kijelenthetjük, hogy nemcsak az ellátás biztonsága, hanem az energiaátalakítás hatékonysága, a levegőtisztasághoz való hozzájárulás miatt, a települések ellátására, a településenergetikára a távhőszolgáltatás a legjobb megoldás, nem beszélve arról, hogy minden komoly városközpontban, kiváltképp a műemlék vagy történelmi jellegű városközpontok esetén, alkalmas a helyben szennyező egyedi, központi, sok esetben felújításra szoruló fűtések kiváltására. És akkor most átadnám a szót kollégámnak.

Dr. Orbán Péter hozzászólása

DR. ORBÁN PÉTER (Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetsége): *(Az előadást projektoros kivetítés szemlélteti.)* Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Asszony! Tisztelt Bizottság! Ahogy az a korábbiakban elhangzott, mind a meghívott tárcák, mind a meghívott társadalmi szervezetek részéről, azt gondolom, a tekintetben konszenzus van, hogy a társadalmi szolgáltatás, a távfűtés egy olyan eszköz lehet, amely a levegőminőség védelmének hatékony szereplője lehet.

Hogy mire van szükség ehhez? Mi azt gondoljuk, hogy beruházási támogatásra, működési támogatásra és szabályozási támogatásra. Ez utóbbiról szeretnék néhány gondolatot megosztani. Elsőként nézzük meg Németország példáját! Németországban törvényi felhatalmazással egyes övezetekben meghatározott fűtési módokat írnak elő, illetve bizonyos tüzelőanyagok felhasználásának korlátozására kerülhet sor. Ezt majd a későbbiekhez a hazai szabályozás vonatkozásában látni fogjuk, hogy miért fontos.

Hogy néz ki a törvényi szabályozás Magyarországon? A távhőszolgáltatásról szóló törvény lehetővé teszi az önkormányzat képviselő-testülete számára, hogy rendeletben kijelölje azokat a területeket, ahol területfejlesztési, környezetvédelmi, illetve levegőtisztaság-védelmi szempontok alapján célszerű a távhőszolgáltatás fejlesztése.

Hogyan érvényesül ez a szabályozás az önkormányzati szabályozási gyakorlatban? Az elmúlt években bármely önkormányzat próbálta ezt saját önkormányzati rendeletében szabályozni, az Alkotmánybíróság ezt az önkormányzati rendeletalkotást rendre törvényellenesnek minősítette. Hiába van a távhőszolgáltatásról szóló törvényben egy ilyen felhatalmazás, mely alapján a távhőt levegőtisztaság-védelmi eszközként lehetne használni, a mindennapokban ez a szabályozás mégsem tud érvényre jutni. Ezért mi azt mondjuk, hogy ha komolyan vesszük a levegőminőség védelmét, akkor szükséges a jelenlegi törvényi szabályozás felülvizsgálata annak érdekében, hogy a távhőben rejlő lehetőséget ki lehessen használni. Ehhez szükséges figyelembe venni az alkotmánybírósági gyakorlatot, illetve építeni kell a nemzetközi szabályozási gyakorlatra.

Végezetül ehhez mi szeretnénk egy javaslatot tenni. A most meghívott társadalmi szervezetekkel, a Levegő Munkacsoporttal, a Greenpeace-szel együttműködve, a bizottság téma iránt elkötelezett valamennyi tagjának bevonásával javasoljuk, hogy egy szakértői munkacsoport jöjjön létre arra, hogy az előbb említett alkotmánybírósági gyakorlatra és nemzetközi példákra figyelemmel egy olyan törvénymódosítást tudjunk kidolgozni, ami valóban lehetővé teszi a távhőnek mint levegőminőség-védelmi eszköznek az alkalmazását. Köszönjük a figyelmüket.

Kérdések, válaszok

ELNÖK: Gyakorlatilag az első blokk végére értünk. Ami javaslatot kaptunk Orbán Pétertől, nyilván a bizottság meg fogja fontolni.

Kérdezem akkor, hogy ki kíván hozzászólni, kérdést feltenni az elhangzottakhoz. Javaslom, hogy gyűjtsük össze a kérdéseket! Mielőtt megadom a szót a kérdésekre, nekem is van kérdésem.

Szeretném megkérdezni az Agrárminisztériumtól, hogy az Országos Levegőterhelés-csökkentési Programhoz készült-e valamilyen pénzügyi terv, hogy mibe kerül, és hogy ez milyen ütemezésben kerülne finanszírozásra. Itt első lépésként már elkezdődött a következő költségvetési terv elkészítése. Történtek-e lépések arra, hogy a következő, a 2021. évi költségvetésben már megjelenjenek az ehhez szükséges források?

A másik kérdésem a tűzifához kapcsolódik. Itt is elhangzott, hogy a tűzifahasználattal kapcsolatban vannak különböző elvárások, tehát víztartalom és a

többi. Viszont azt tudjuk, hogy igazán akkor lehet hatékonyan használni a tűzifát is, ha jó hatásfokú kályhát használnak hozzá. A kérdésem az, hogy van-e valamilyen elképzelésük arról, hogy hogyan lehetne javítani az általában használt kályhák hatásfokán.

És akkor megkérdezem, hogy kinek van még kérdése az elhangzottakhoz. *(Nincs ilyen jelzés.)* Nincs. Akkor ez a két kérdés van. Kérem szépen, hogy akkor ezekre válaszoljanak, és utána le fogom zárni az első blokkot. Köszönöm szépen.

LÁSZLÓ TIBOR ZOLTÁN helyettes államtitkár (Agrárminisztérium): Köszönöm szépen, elnök asszony. Az első kérdésre annyit tudnék mondani, hogy az Országos Levegőterhelés-csökkentési Programnak részét képezi egyfajta, nevezzük elnagyolt költségvetésnek. Tekintettel arra, hogy egy sokkal hosszabb lélegzetvételű programról van szó, nem pedig egy évről, így a 2021-es költségvetés, mondjuk azt, hogy kevés lenne ezen intézkedések meghozatalára, hanem sokkal inkább a következő fejlesztési időszak, illetve a következő fejlesztési időszakban várható beruházások azok, amik jelentős mértékben befolyásolni fogják a program eredményességét.

Természetesen ez nemcsak az Agrárminisztérium szakterülete, hanem, mint ahogy a tárcaközi bizottság nem véletlenül került összehívásra az összes érintett tárca bevonásával, a levegőminőségre hatással lesz a közlekedés, hatással lesz a mezőgazdaság és sorolhatnám tovább. Úgyhogy ez egy hosszabb lélegzetvételű program, és ennek megfelelően nincsen forintra pontosan kikerítve, inkább egy elnagyolt költségvetésről lehet szó, illetve akként lehet megemlíteni, és magának a programnak ez részét képezi.

A második kérdés vonatkozásában, a tűzifa esetében nemcsak a tűzifa minősége az, ami meghatározza a keletkező hőmennyiséget, hanem az elégető eszköz minősége és hatásfoka is. A 140 kilowattnál kisebb berendezésekre vonatkozóan a program tesz javaslatot, de erre vonatkozóan konkrétumokat majd a későbbiekben fogunk tudni megfogalmazni. Egyelőre most csak program szintjén kezeljük a történetet.

2. blokk: Közlekedési eredetű kibocsátások

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor rátérnénk a 2. blokkra, a közlekedési eredetű kibocsátásokra. Én rögtön meg is adom a szót a felkért hozzászólóknak, így elsőként most dr. Botos Barbara helyettes államtitkár asszonynak, hogy adjon rövid tájékoztatást a bizottság számára. Öné a szó.

Dr. Botos Barbara hozzászólása

DR. BOTOS BARBARA helyettes államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium): Tisztelt Elnök Asszony! Tisztelt Bizottság! László Tibor helyettes államtitkár úr előadásában már volt szó a közlekedési eredetű kibocsátásokról.

Itt két területet emelnék ki. Az egyik a nitrogén-oxidok, ami Európa számos más tagállamában is probléma, például Németországban, de Magyarországon a kibocsátott légszennyező anyagok több mint 40 százaléka ebből a közlekedési szektorból származik.

A határérték-túllépésekről már volt szó. 2010-ben például Budapesten, Debrecenben, Miskolcon, Pécsen fordult elő éveshatárérték-túllépés, de óráshatárérték-túllépés is rengeteg állomáson volt mérhető. Hogy mi okozza a közlekedésből származó kibocsátásokon belül a nitrogén-oxid-terheltségét az országnak? A nagy teherbírású gépjárművek és a buszok okozzák elsősorban, majd ezt követi a személygépkocsik és a könnyűgépjárművek emissziója. Többnyire a

nagyobb városok és települések említhetők ezen szempontból, hogyha egy légszennyezettségi térképet megnézünk.

A kisméretű részecskék esetében itt azért elhangzott helyettes államtitkár úr előadásában, hogy 86 százalékban ez az intézményi és lakossági fűtésből, a háztartásokból származik. Utána jön a mezőgazdaság, és csak ezután a közlekedés, viszont a kétütemű motorok és a dízelmotorok üzemanyagából származó koromszemcsék okozzák ezt elsősorban. De meg kell említeni azt, hogy az üzemanyag-kibocsátáson kívül a fék- és gumikopás alkalmával is keletkeznek, tehát ez is hozzájárul ehhez.

A határérték-túllépésekről itt is volt szó. A PM₁₀ esetében csökkenő tendenciával találkozunk országos szinten, de főleg Budapest települése érintett ez ügyben. Illetve 2017-ben Miskolcon a Sajó völgyében is tapasztaltunk túllépést, a 2,5 mikronnál kisebbeknél pedig az utolsó két évben is növekvő tendenciát mutat a szennyezőanyag-kibocsátás.

Nem beszélnek a nem metán illékony szerves vegyületekről, illetve a kén-dioxidról és az ammóniáról, mert ezekről már volt szó, és ezek a közlekedési területet kevésbé érintik. Engedjék meg, hogy röviden összefoglaljam azt, hogy a készülő Országos Levegőterhelés-csökkentési Programhoz a közlekedési ágazaton belül melyek azok a már elfogadott programok, stratégiák, keretek, amelyek hozzájárulhatnak a mindannyiunk számára közös cél eléréséhez.

Az első a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, ez '14-es keltezésű. Nem részletezném a kapcsolódó közlekedési intézkedéseket, ezek ismertek a bizottság előtt.

A másik fontos az Energia- és Klímatudatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv, amely ugyanúgy az alternatív közlekedési megoldásokra, a közlekedési igények csökkentésére szolgáló programokat részletezi.

A harmadik a Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terv, ezen belül a '15-ös harmadik és a '17-es negyedik, amely egyben tartalmazza a nemzeti épületenergetikai stratégiát is. Itt számos közlekedési intézkedést is megemlítünk. Hasonlóan az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló nemzeti szakpolitikai keret, ez '16-os keltezésű, amely alacsony, reális és magas elterjedési forgatókönyvvel számol az alternatívüzemanyag-infrastruktúra bevezetésével kapcsolatban.

Szintén a 2015-2020-as Nemzeti Környezetvédelmi Program, amely 6 évre szóló országos stratégiai terv. Számos közösségközlekedés-támogatási intézkedést és egyéb mobilitásiigény-csökkentési intézkedést irányoz elő. Hasonlóan a 2014-es kerékpáros fejlesztési programnak a célja az volt, hogy '14-'20-as EU-s pénzügyi ciklus forrásait megfelelően használjuk fel. Ez is konkrét célrendszert, tevékenységeket és intézkedéseket határozott meg hat különböző átfogó beavatkozási területen.

És már csak hármat említenék. A Jedlik Ányos Terv. Az első, pénzügyi támogatás vállalkozásoknak, magánszemélyeknek, illetve az elektromos töltőállomások létesítésének támogatásáról szól. Ez került idén felülvizsgálatra, a kormány elfogadta a Hazai Elektromobilitási Stratégiát. Ennek az új célszámai 2030-ra: 450 ezer elektromos jármű. Országsszerte 45 ezer elektromos töltő segítheti ezen járművek kényelmes használatát. Ez a stratégia 9 pontban határozza meg a legfontosabb célkitűzéseket. Ezek: a piacmodell kialakítása, a töltő-infrastruktúra fejlesztése, az elektromos járművek további támogatása, a kormányzati, önkormányzati töltőállomás-telepítés és autóflotta-bővítés, a közösségi közlekedés, a dekarbonizáció, az önkormányzati energiatermelés és okoshálózat-megoldás; a lokális okoshálózatok országos sztenderdjének fejlesztése, a töltési energia

költségcsökkentési lehetőségeinek kihasználása és az elektromobilitás társadalmasítása, valamint törekvés a zöldrendszám-szabályozás megújítására.

A stratégia elfogadásával, mi úgy gondoljuk, hogy Magyarországon is fellendülhet az elektromobilitási ipar; csökken az éves szén-dioxid-kibocsátás; folytatódik a korszerű és piacbarát szabályozási környezet kiépítése, és javulhat a magyar családok életminősége, általuk pedig hazánk jelentős lépéseket tehet egy élhetőbb jövő felé.

És még egyet megemlítenék, mielőtt továbbmegyek. Az utolsó, amit még meg akartam említeni, a használatalapú útdíj alkalmazása nehéz-tehergépjárművek esetében. Ez egy 2013-as intézkedés. A 3,5 tonna legnagyobb megengedett össztömeg feletti tehergépjárművek esetében a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer van. A díj mértéke Magyarországon részben a jármű motorjának környezetvédelmi besorolásától függ, Euro 1-4-ig. Jelenleg díjkedvezményben kizárólag az Euro 5 és Euro 6 járművek részesednek.

Visszatérve a Jedlik Ányos Tervre, a JÁT 2.0-ra, az elfogadott Hazai Elektromobilitási Stratégiára. Nagyon fontos kiemelni, hogy jelenleg 3,6 millió gépjárműállománnyal számolunk. A járműállomány folyamatosan növekszik. A használt járművek behozatala pedig összességében rontja a teljes flotta futásteljesítményét. Az új autók vásárlása pedig 70 százalékosan, ami tényleg egy meglepő adat, céges beszerzés. Ez egy rossz tendencia, és ezen szeretnénk fordítani.

Ezt segítik a vonatkozó uniós rendeletek is. Az egyik az új személygépkocsikra és az új könnyű-haszonjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások. A '21-es cél személygépjárműveknél a 95 gramm szén-dioxid/kilométer, a könnyű-haszongépjárműveknél 147 gramm, és ezeket kell csökkenteni M1-es kategóriánál, azaz személygépjárműveknél 15, illetve 37,5 százalékkal '25-től és '30-tól flottaszinten, tehát az új értékesítendő személygépkocsikra és könnyű-haszongépjárművekre vonatkozóan.

A második kategóriában, ez az N1-es kategória, a könnyű- haszongépjárművek esetében ez '25-től 15, '30-tól pedig 35 százalékos csökkentéssel jár. Ugyanez vonatkozik a nehézgépjárművekre, ez az a bizonyos N3-as kategória. Itt a '19-es átlagos szén-dioxid-kibocsátási értékhez viszonyítva kell '25-től 15 százalékos, '30-tól pedig 30 százalékos értéket elérni. Ez utóbbi csak ideiglenes érték.

És megemlíteném még végezetül a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelvet, amely a beszerzésekre vonatkozik. Tehát 2021. augusztus 2. után a különböző kategóriákban előírják a minimális beszerzési célértékeket, és Magyarországra vonatkozó célérték minden egyes kategóriában van, az M1-esnél, azaz a személygépkocsiknál is 23,1 százalékos.

És amit kiemelnék végezetül, ez az N3-as járműkategória, ezek a buszok, és az alternatív meghajtásra vonatkozik: ez '21-'25 között 37 százalék, '26-'30 között 53 százalék. Mit jelent az alternatív meghajtás? Ez a villamos energia, a hidrogén, a földgáz, beleértve a biometánt, a gáznemű, sűrített földgázt, a CNG-t, és akár az LNG-t is.

És hogy miért is említettem ezt az utolsó irányelvet? Ez pedig a „Zöld busz” program. Mi azért gondoljuk, hogy a kormány által elfogadott „Zöld busz” program egy sikeres program lehet, mert olyan szinergikus hatásokkal járhat, nemcsak a közösségi közlekedés fejlesztésében, de a városi légszennyezés, zajterhelés csökkentésében, ami a rossz irányba megváltozott közlekedési tendenciát is visszafordíthatja, azaz a tömegközlekedés felé terelheti a lakosok közlekedési szokásait.

Csak egy adat, hogy honnan indult ez a gondolkodás. Én úgy gondolom, hogy lakossági szinten is nagy támogatással fog elindulni ez a program. A helyi

közlekedésben 2900 busszal számolunk, ebből gyakorlatilag 500 nem fut, tehát olyan rossz a futásteljesítménye; 12 év feletti az átlagéletkor. Mi megvizsgáltunk 58 települést, ebből 47 darab 25 ezer fő feletti város. Ezen településeken évi 100 millió kilométert futnak a buszok, tehát buszonként 42 ezer kilométert. Ennek az évi széndioxid-kibocsátási egyenértéke 546 tonna szén-dioxid-egyenérték, az energiafelhasználás pedig 1108 gigawattóra.

Mi úgy látjuk, hogy a hazai járműgyártás kapcsán ez talán kínálati oldalon is egy szerencsés találkozás lehet, hiszen Magyarországnak erősek a járműgyártási hagyományai. Van egy beruházási hajlandóság, és van fejlődési potenciál. Tehát az energia- és klímapolitikai kereteknek, a közösségi közlekedésnek és a hazai járműpark fejlesztésének egy olyan szerencsés metszetét próbáljuk megteremteni, ahol a kereslet és a kínálat pozitív irányba megy el.

Az állomány tisztabusz-arányánál az említett irányelvet vettük figyelembe, a beszerzési 37 és 53 százalékos arányt, amikor meghatároztuk a célokat. A hazai célunk, hogy 2020-21-ben még megengedett lesz az Euro 6 dízel CNG beszerzése, de új buszok vásárlása esetén '22. január 1-jétől kizárólag elektromos buszok vételére adható állami támogatás. A program finanszírozása körülbelül 175 milliárd forint beruházási értékkel rendelkezik, ebből mi 36 milliárd forint támogatást adunk. Ez átlagosan 20 százalékos támogatási intenzitást jelent.

Egy demonstrációs mintaprojektet indítunk el, és egy finanszírozási mintaprojektet. A demonstrációs mintaprojektben szeretnénk, ha a lakosság is találkozna ezzel az élménnyel. Magyarország hét régiójában három hónaponkénti vetésforgóban fognak ezek a buszok közlekedni, közben mérjük a különböző kihívásokat, legyenek azok töltési kérdések, akár járatszervezési problémák egy adott városon belül, de figyelni fogjuk az egyéb szervizelési problémákat és kihívásokat, pontosan annak érdekében, hogy rá egy évre elindulhasson ez a finanszírozási projekt, és a demonstrációs és pilot projekt tapasztalataiból tanulhasson.

A demonstrációs mintaprojekt mellett futni fog egy finanszírozási mintaprojekt is, tehát önkormányzatok jelentkezhetnek majd 800 millió forint keretösszegig - szintén 20 százalékos állami támogatási intenzitás mellett - a buszbeszerzési programunkra is. Ez a jövő év elejétől fog indulni. A két pilot kidolgozása zajlik jelen pillanatban.

És megerősítve a MaTáSzSz hozzászólását, mind a megújuló távhőprogram - elnézést, hogy visszacsatolok az előző témához - a készülő energiastratégia és nemzeti energia- és klímaterv egyik fontos célja, és a megújulóenergia-termelő kis közösségek, amelyekről elnök úr is beszélt, szintén fontos programunk. Ezt szolgálja a most meghirdetett radiátorcsere-, okosmérő- és fűtésszabályozási program, amelyekre nagyon nagy érdeklődés volt az ország minden régiójában, rengeteg pályázat érkezett be. Ezzel is segítjük a távhőszolgáltatások további korszerűsítését, a támogatási program révén. Köszönöm a figyelmet.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Most következik a Budapesti Közlekedési Központ képviselőjében Nemesdy Ervin vezérigazgató úr. Parancsoljon, öné a szó.

Nemesdy Ervin hozzászólása

NEMESDY ERVIN vezérigazgató (Budapesti Közlekedési Központ): Köszönöm a szót, elnök asszony. Nagy örömmel hallgattam a helyettes államtitkár asszony szavait, a programok egy részét ismerem. Mi nagy örömmel csatlakozunk minden ilyen kezdeményezéshez.

Pár szót szeretnék szólni először a fővárosi közlekedés jellemzőiről szólni. Ami a gépjárműforgalom fővárosi terhelését jelenti, az elmúlt 2007-2017 közötti időszakban lényegében szinten maradt, 1,5-2 százalékos növekedés volt mérhető.

A közlekedési módok aránya a fővárosban a 2017-es modal split alapján: a közösségi közlekedés aránya 47 százalék, ezen belül a környezetbarát kötöttpályás közlekedés aránya 57 százalék; a személygépjármű-arány 40 százalék, a gyalogosok aránya 11 százalék és a kerékpározás 2 százalék. A későbbiekben még beszélek majd a Budapesti Mobilitási Tervről, amiben a célkitűzés az, hogy '30-ra elérjük a közösségi közlekedés 50 százalékos arányát, a személygépjármű-arány csökkenjen 30 százalékra, a gyalogosarány növekedjen 15 százalékra, és a kerékpározás aránya növekedjen 5 százalékra. Pozitív az elmúlt időszakban, hogy a közösségi közlekedési hálózaton az utasszámcsökkenés megállt.

A magántulajdonú járművek benzinfogyasztása 2007-'13 között csökkent, az utóbbi időben kis mértékben növekszik. Ugyanakkor az áru- és személyszállítás területén a dízel üzemanyag használata jelentős mértékben növekszik. Az elmúlt években a fejlesztések eredményeként a kerékpárral közlekedők száma folyamatosan növekszik.

A közlekedésről tudjuk, hogy a gazdaság fejlődésének egy alapvető feltétele, ugyanakkor jelentős közlekedési károkat is okoz. Ezt az ellentmondást kell nekünk valahol kezelni. A mi célkitűzésünk: a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kívánjuk kielégíteni, és egy fenntartható mobilitást megvalósítani.

A közlekedési környezetvédelmet több tényező együttesen befolyásolja, amelyekkel mi folyamatosan szembesülünk. Ez a járműállomány növekedése, annak a korszerűsödése - ez az utóbbi évekre jellemző -, a forgalom növekedése, a hálózat növekedésének a mértéke, valamint a közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás változása.

Budapest 2017 augusztusa óta rendelkezik egy Budapest Főváros Közgyűlése által jóváhagyott Budapest környezeti programmal. Ez egy 71 oldalas részletes program, amely átfogóan foglalkozik a környezettudatossággal. Összefoglalja és átfogóan értékeli a közlekedés környezeti állapotát és az azt befolyásoló tényezőket.

A fővárosi szintű közlekedési energiafelhasználás az összes fővárosi energiafelhasználás 24 százalékát teszi ki, míg a szén-dioxid-kibocsátásnak a 19 százalékát. Ennek a budapesti környezeti programnak a célja az egyéni gépjármű-közlekedés növekedésének megállítása, majd csökkentése, a megújuló erőforrások fenntartható mértékű használata, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése, a klímatudatosság, a főváros egész területére nézve kisebb közlekedési eredetű légszennyezés elérése és a fővárosi közösségi közlekedés környezetbarát szempontú fejlesztése. Ez alatt értjük az optimális forgalomszervezést, a kötöttpályás és a kerékpáros közlekedés fejlesztését és a BKV buszparkjának jelentős korszerűsítését. Ezek együtt, egy magasabb közszolgáltatási szint mellett, kedvezőbb energetikai és környezetvédelmi tulajdonságokat kell hogy jelentsenek.

Ugyanez a Budapest környezeti program foglalkozik a zajterheléssel és a levegő minőségének javításával is. Ezt zajtérkép elkészítésével és felülvizsgálatával, az optimális eredményű forgalomszabályozás alkalmazásával, a különböző közlekedési módok közötti prioritizálásnak a minél kisebb zajérintettség és légszennyezés irányába történő elmozdításával igyekszünk elérni.

Jelentős hatást gondolunk elérni a közösségi közlekedés és a nagy befogadóképességű P+R parkolóhálózat fejlesztésével és ezek összekapcsolásával. A kisebb környezeti terhelést okozó járművek használatát elősegítő infrastruktúra-fejlesztésekről, az elektromos üzemű gépjárművek jövőbeli töltőhálózatának a

fejlesztéséről helyettes államtitkár asszony is szólt az előbbieken. Hosszabb távon a „car sharing” gépkocsimegosztó szolgáltatások jótékony hatásával is számolunk.

Zajvédelmi szempontból fokozottan védett területeket jelöl ki a budapesti környezeti program. Ilyen legnagyobb mértékben a Margitsziget, amelyik ilyen értelemben kijelölésre került.

Pár szót szólnék a Budapesti Mobilitási Tervről. Ez év májusában fogadta el a Fővárosi Közgyűlés a Budapesti Mobilitási Tervet, amely a 2014-2030 közötti időszakra vonatkozóan a fenntartható városi mobilitástervezési irányelveknek megfelelően készült el. Ennek a stratégiai céljai és intézkedései részleteiben támogatják a budapesti környezeti programot.

Ez a program jelentős számú fejlesztési programot tűz maga elé. Ezen belül csak a közlekedésspecifikus stratégiai célok három nagy blokkban fogalmazhatók meg: az élhető városi környezet kialakítása, a biztonságos, kiszámítható és integrált közlekedés megvalósítása és a kooperatív térségi kapcsolatok kialakítása és fenntartása. Az élhető városi környezet alatt a városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztést a közlekedési igények és a módváltás megválasztásával, a környezetterhelés csökkentésével és az esélyegyenlőség növelésével kívánjuk biztosítani tervezési és megvalósítási munkáink során.

A biztonságos, kiszámítható és integrált közlekedés. Itt a közlekedési módok együttes fejlesztése, a hatékony forgalomszervezés, a stabil finanszírozás a magunk elé tűzött cél.

A kooperatív térségi kapcsolatok területén: a fővárosi térség integrációjának megvalósítása. A fővárost már régen nem lehet önmagában kezelni, az agglomerációval együtt van értelme a főváros térségi kapcsolatainak kezelése kapcsán.

Mint az elején említettem, változtatni szeretnénk azon a közlekedési munkamegosztáson, amit mi modal splitnek nevezünk, amelyben a '14-es értékekről '30-ra, mint az előbb mondtam, jelentős mértékben megpróbáljuk eltolni a tömegközlekedés és az egyéni és kerékpáros közlekedés irányába a modal split értékeit, jelentősen csökkentve a személygépkocsi-forgalmat.

Kiemelt fejlesztési terület a közösségi közlekedés a BMT-n belül. Itt a metró-, a vasút- és HÉV-vonalak felszíni gerinchálózatának egy egységes rendszerbe való kötése az, ami a szemünk előtt áll, és ebben láthatóan nemcsak a fővárosi, hanem az állami közlekedési vállalatokkal való kapcsolataink - értem ez alatt a MÁV-ot, a HÉV-et, a MÁV-HÉV-et -, együttműködésünk jelentős mértékben intenzívebbé vált az utóbbi 1,5-2 évben.

A belvárosi közlekedés zsúfoltságát mindenképpen szeretnénk csökkenteni, részben a kerékpáros-forgalom feltételrendszerének javításával, ezért is üzemeltetjük a Bubi közösségi kerékpáros rendszerünket, amelynek továbbfejlesztésére az elkövetkezendő időben jelentős erőket kívánunk fordítani. Ugyanígy új kerékpártámaszok, kerékpártárolók kialakítása a célunk az elkövetkezendő időszakban.

Helyettes államtitkár asszony is említette az áruszállító járműveknek az ösztömegen alapuló zónarendszer-szabályozásával elérhető előnyöket. Itt kétirányú a kérdés, egyrészt, hogy milyen járművek szállíthatnak be a város belső területére, és azoknak a mérete és a hajtásmódja egy lényeges kérdés. Itt nyilvánvalóan az alacsony károsanyag-kibocsátású városi teherjárműveket részesítjük előnyben, amelyek hajtásmódjánál biztos, hogy előnyben kívánjuk részesíteni az elektromos, a hibrid- és hidrogénüzemű, vagy a CNG-technológiák alkalmazását. A teherforgalmi behajtás szabályozásánál a kívülről a városba beérkező jelentős áruszállítási útvonalválasztások újraszabályozását és annak újragondolását tartjuk fontosnak.

A lakosság szempontjából is igen jelentős kérdés a P+R-fejlesztések. Ez a városi közlekedés eszközváltási feltételrendszerének kialakítása, ahol az agglomerációból a városba irányuló forgalom számára szükséges jelentős mértékű P+R parkolók kialakítása a célunk. Nemcsak benn, a város területén, tehát nemcsak Budapest közigazgatási határán belül, hanem együttműködve az agglomerációs településekkel, lényegében azokon a pontokon javasoljuk és tervezzük a kormányzattal közösen a P+R parkolók növelését, amelyek lehetővé teszik, hogy a kívülről érkezők ne saját gépkocsival, hanem a MÁV és a MÁV-HÉV közeljövőben megújuló, és várhatóan jelentős mértékben nagyobb szerephez jutó közösségi járművein keresztül érhék el a fővárost.

A belső területeken mindenképpen forgalomcsillapításra törekszünk, a gépjárműforgalom csökkentésével és a közlekedés részarányának a növelésével.

Néhány adatot szeretnék mondani a főváros járműállományáról. A közösségi közlekedésben '19 októberében az autóbuszok száma 1420; ezek átlagéletkora 11 év. Alacsonypadlós: itt az arány 91 százalék, és ebből az 1420-ból a korszerű járművek aránya 55 százalék.

A trolibuszok száma 136; itt 73 az alacsonypadlós, 42 a korszerűek százaléka, és itt az átlagéletkor 15 év.

Villamosok: 602 darab járművel rendelkezik a BKV, amelyek átlagéletkora 35 év, és ebből a korszerű járművek aránya 15 százalék. A metró talán a legkedvezőbb ilyen értelemben, itt 415 darab jármű van; ebből korszerű 37 százalék, és az átlagéletkor pillanatnyilag 6 év. Ez jelentősen javult az utóbbi években.

Környezetszennyezés szempontjából az autóbuszok jelentik az igazán lényeges tételt. Nem véletlen, hogy igyekszünk a kötöttpálya irányába tolni a modal splitet a közösségi közlekedésen belül is. Több mint 1000 gépjármű újult meg '12-'19 között, ebből 650 darab új és korszerű, 350 darab alacsonypadlós, de használt gépjármű lépett be a közlekedésbe.

Jelentősen csökkent az átlagéletkor: '12-ben 17 év volt a gépjárművek átlagéletkora, ez ma 11 évre csökkent, ami még mindig nagyon magas. Javultak ennek megfelelően a környezetterhelési értékeink is.

Megjelentek alternatív hajtású járművek, de messze nem olyan számban, mint amennyit szeretnénk. Ha az autóbusz-állomány összetételét nézzük, itt az átlagéletkort már említettem a korábbiakban, de a '19-es adatokat összehasonlítva '12-vel, a darabszám 1450-ről 1420-ra csökkent '12-ről '19-re; az átlagéletkor 18 évről 11-re csökkent; az alacsonypadlós járművek száma 28 százalékról 91 százalékra növekedett; a korszerűnek mondott járművek száma 3 százalékról 55 százalékra növekedett, és az operátorok aránya 7 százalékról 38 százalékra. Operátornak nevezük mi azokat a külső szolgáltatókat, amelyek nem a BKV keretén belül szolgálatnak a BKK részére. Ezek a társaságok általában jóval fiatalabb gépjárművekkel érkeznek a forgalomba, mint a BKV korábbi gépjárművei.

Nem nagyon akarok túl sok részletszámot mondani, de a károsanyag-kibocsátás vonatkozásában azért annyit elmondanék, hogy az utóbbi 7 évben 15 ezer tonnával csökkent a szennyezőanyag-kibocsátás Budapesten a közlekedési ágon. Ez úgy néz ki, hogy '12 és '19 közötti változások kapcsán - a '19-es év éves kalkulált szám, de ma már elég jól belőhető - a szén-monoxid 2000 tonnáról 820 tonnára csökkent; a nem metán szénhidrogének aránya 520 tonnáról 170 tonnára csökkent; a nitrogén-oxidok 3360 tonnáról 1120 tonnára csökkentek, és a PM-szálló por 160 tonnáról 30 tonnára csökkent. Ezek azért elég jelentős számok.

Még néhány adatot mondanék az autóbusz-állomány korszerűsítésének mint fő iránynak a kapcsán a pillanatnyi elképzeléseinkről. Egy 1150-1200 darab körüli forgalmi igény van Budapesten. Ennek a kielégítésére hosszú távon 1300 darab

állományi járművet tartunk szükségesnek. Ezek átlagéletkorának 6-7 év közötti időszakra való csökkentése, majd ennek a szinten tartása a célunk.

A 15 évnél idősebb gépjárműveket rövid távon ki szeretnénk váltani, ez jelenleg 400 darab gépjárművet érint. Korszerű járműparkot akarunk elérni. Az Euro 4 alatti motorokkal rendelkező, magaspadlós, nem klimatizált járműveket szeretnénk kivonni a forgalomból.

Szeretnénk az alternatív hajtásláncú járművek arányát 2030-ig minimum 25-33 százalékra növelni. Itt az elhangzottak után előfordulhat, hogy ezt még ennél kedvezőbbé is lehet tenni.

Mi az, amit nem mondtam el? Még a folyamatban lévő járműbeszerésekről mondanék néhány adatot. Az idei év elején az FKT-n a kormány és a főváros közötti tárgyalásokat követően 3 milliárd 261 millió forintot biztosított az állami költségvetés a BKV részére új járművek beszerzésére, ennek keretében 20 darab, plusz 400 százalékos opcióval rendelkező szólóautóbusz-járműbeszerzésre - ez praktikusán 100 gépjárművet jelent. Ugyanígy 20, plusz 400 százalékos opcióval új csuklós buszok járműbeszerzését teszi lehetővé, illetve szolgáltatásbeszerzést hajt végre a BKK, ugyancsak 20, plusz 100 opciós autóbusz vonatkozásában. Ezek azok a szolgáltatók, amelyek részünkre nem a BKK oldaláról szolgálnak.

Folyamatban van 26 darab villamosszerelvény forgalomba állítása, új villamosé. Már a jelenlegi időben is látni ezeket, egyre többet - év végétől, a jövő év elejétől kezdve folyamatosan -, továbbá 51 darab opciós járműlehívási lehetőséggel rendelkezik a főváros. Ennek a forrását kell megteremteni. És 50 darab opciós trolibuszjármű lehívására van lehetőség még az elkövetkező évben, szintén forrás biztosítása a feltétele.

Előkészítés alatt van továbbá 25 darab, plusz 100 százalék opciós új midiautóbusz-szolgáltatás beszerzése és 25 darab, plusz 100 százalék opciós csuklósautóbusz-szolgáltatás beszerzése. Ezek az opciós számok praktikusán azért jelentkezik így, mert a forrást több ütemben és hosszabb időszak alatt lehet biztosítani, tehát az indulás pillanatában az alapszámokra vonatkozó forrás biztosítása az, ami közvetlenül rendelkezésünkre áll. Én azt hiszem, körülbelül ennyiben szerettem volna összefoglalni a fővárosi helyzetet. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Megköszönöm vezérigazgató úr tájékoztatását a fővárosi helyzetről. Akkor az előző blokkhoz hasonlóan most is megosztott időkeretben következik két civil szervezet képviselője, Lukács András és Simon Gergely. Parancsoljanak! Nem tudom, ki kezdi most?

Simon Gergely hozzászólása

SIMON GERGELY kampányvezető (Greenpeace Magyarország): *(Az előadást projektoros kivetítés szemlélteti.)* Most én kezdem, köszönöm szépen. Ismert, hogy a Greenpeace-nek az elmúlt bő egy évben volt egy aktív munkája a közlekedési légszennyezéssel kapcsolatosan, és gondoltam, hogy erről pár eredményt megosztanék önökkel.

A számokat szerintem most kihagyom, de azért egy-két adat: az Egészségügyi Világszervezet erre többször felhívta a figyelmet, hogy nagyon sok közismert halálokban abszolút vezető helyen van a légszennyezés, és nem is gondolnánk, hogy, mondjuk, a szívproblémákban, az agyvérzésekben, a tüdőrákban milyen nagy arányban van jelen a légszennyezés. Tehát ez abszolút egy olyan dolog, amivel foglalkozni kéne.

Egyébként pont most jelent meg az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek a 2019-es jelentése, és a 2016. évre vonatkoztatnak, ahogy láthattuk helyettes

államtitkár úr előadásából, ez pont egy kicsit jobb év volt, kicsit tisztább volt akkor a levegő, de még ennek ellenére abban az évben is Magyarországon 12 100 ember halt meg PM_{2,5} miatt, és ezután a második helyen a nitrogén-dioxid szerepelt mint légszennyező anyag.

Ha a közlekedés légszennyezéséről beszélünk, azért ne feledkezzünk meg róla, hogy csak az autóipar globális kibocsátása több mint az Európai Unió szén-dioxid-kibocsátása, üvegházgáz-kibocsátása, és azt a trendet látjuk egyébként világszerte, hogy folyamatosan egyre nő Európában is a közlekedés üvegházgáz-kibocsátása. Ez részben amiatt van, mert hiába mutatják be egymás után az új hibrid meg elektromos járműveket, ezek nem olyan mértékben terjednek, mint az úgynevezett városi terepjárók, a SUV-ok, amelyek aránya egyébként 8-ról 32 százalékra nőtt az Európai Unióban. Tehát azt látjuk, hogy egy nagyon negatív trend van. Emiatt egyébként azt kéri a Greenpeace már egy éve, és ezt nem hasraütésszerűen mondjuk, hanem a német légügyi hatóság számítása alapján, hogy igazából a belsőégésű motoros járművek forgalmát az Európai Unióban 2028-ig egy az egyben be kell szüntetni, különben nem fogjuk tudni tartani a párizsi klímacélokat. Tehát ez radikálisan hangzik, de ezt a legkonzervatívabb számítások szerint máshogy nem lehet elérni, tehát ha nem is beszélünk a légszennyezésről önmagában, itt lenne az ideje a belsőégésű motorok végének.

Miért beszélünk mi kifejezetten a dízelekről, és miért gondoljuk, hogy problémásak. Lehet tudni, hogy sokkal több nitrogén-oxidot bocsátanak ki, illetve részecskéket is sokkal nagyobb arányban bocsátanak ki, kis részecskéket, amelyek egészségügyi hatása kifejezetten káros. És tudjuk, hogy a dízelek aránya Magyarországon nagyon jelentősen nőtt, részben amiatt, mert nyugat-európai városok, eleinte német városok, majd szerte Európában egymás után kitiltották a dízel járműveket az utakról. A KSH adatai szerint míg 2005-ben 447 ezer dízel rótt a magyar utakat, ez 2017-re, amilyen statisztikát utoljára láttam, már 1 millió fölé nőtt, tehát nemcsak az arányuk, hanem még a számuk is jelentősen nőtt, hiszen egyre több jármű van a magyar utakon, és az autók átlagéletkora is nőtt. Voltak olyan évek a 2010-es évek elején, amikor a magyar autóforgalomnak tényleg a 60-70 százaléka a régi szennyező dízelekből állt.

A nitrogén-oxidokba nem megyek bele részletesen, de itt elhangzott többször, hogy az egyik legfontosabb fő szennyező, és lehet tudni, hogy Magyarország ellen kötelezettségzegési eljárás van a nitrogén-dioxid határértékének túllépése miatt. Elhangzott, hogy az éves határértéket is több ponton túllépjük, leginkább mondjuk az Erzsébet téren és a Széna téren Budapesten, de azt hiszem, Pécsen is volt éveshatárérték-túllépés, illetve az óráshatárérték-túllépések száma végtelen. És volt egy nagyon szomorú adat arról, hogy 500 milliárd forint lehet a kárköltése a közlekedésből fakadó légszennyezésnek, és ennek a kétharmada a dízelekből ered, és ez döntően egészségügyi károkból volt. Ez az Európai Közegészségügyi Szövetség jelentéséből derült ki.

Pont ennek kapcsán elkezdtek vizsgálni a nitrogén-dioxid jelenlétét, mert nemzetközi példákból azt láttuk, egyébként erre az Európai Környezetvédelmi Ügynökség is többször felhívta a figyelmet, hogy sokszor a nitrogén-dioxid-szennyezés sokkal jelentősebb és sokkal rosszabb olyan helyeken, ahol az emberek élnek, ahol a gyerekek kifejezetten ki vannak téve ennek a szennyezőnek, hiszen tudjuk, megjelentek ilyen borzasztó számok, hogy évi 4 millió új asztmás gyerek van a nitrogén-oxid-szennyezések miatt. Fontos tudni, hogy a nitrogén-dioxid részt vesz a részecskeszennyezésben is, hiszen átalakul vagy salétromsavas cseppecskévé vagy különböző kis aeroszolokká, és tudjuk, hogy a darabszám legalább ugyanolyan fontos.

Részecskeszennyeződéskor nagyon sok kis apró részecske keletkezik a nitrogén-dioxidból.

Egyfelől mértünk iskoláknál, 24 budapesti iskola környékén mértünk úgynevezett diffúziós csövekkel, amiket az angol hatóság is használ, illetve az Európai Környezetvédelmi Ügynökség. Ezt most tavasszal mértük. Akkor azt láttuk, hogy a belváros döntő részén ez alatt a 2-3 hetes mérési periódus alatt magasabb értéket mértünk, mint az éves határérték. Ez önmagában nem tűnne borzasztónak, de azért 2-3 hét vagy egy hónap már összemérhető az éves határérték kapcsán. Viszont ami sokkal aggasztóbb volt, hogy sokkal jelentősebb szennyezettséget mértünk nagyon sok esetben, mint a környező mérőállomásoknál.

Kicsit a budapesti tömegközlekedést is próbáltuk figyelembe venni. Valóban nagyon jelentősen javult a tömegközlekedésben a járműállomány mondjuk a 2010-es évek közepén, de az elmúlt pár évben azért kicsit megállt ez a javulás, és még mindig nagyon sok régi szennyező jármű van, ezért egy úgynevezett folyamatosan mérő nitrogén-dioxid-mérő berendezéssel mértünk buszmegállóiban légszennyezettséget, és sajnos azt tapasztaltuk, hogy a szennyezettség gyakran a két-háromszorosa volt annak, amikor a buszmegállóiban vizsgálódtunk, mint amikor a környező mérőállomásokon.

A Népszínház utcában, ahol egy kis utcakanyonba be van szorulva a szennyezés, és ott állnak ezek a régi buszok, ott gyakorlatilag háromszor akkora szennyezettséget mértünk, mint amit a közeli Teleki téri és Erzsébet téri mérőállomás mutatott. És még a Blaha Lujza téren körülbelül kétszer annyit mértünk a buszmegállóiban, és még a Széll Kálmán térnél is magasabb értékeket mértünk, mint a Széll Kálmán téri mérőállomáson. Tehát lehet látni, hogy például a buszmegállóiban jóval nagyobb az emberek kitétsége.

És itt van csak egy adat, hogy még mindig nagyon sok Euro 1-es, 2-es, 3-as, de sajnos szennyező 4-es jármű is fut az utakon, és sokkal jelentősebb a nitrogén-dioxid-kibocsátásuk. Csak összehasonlítottuk a BKK megrendelésére közlekedő tipikus Euro 1-es Ikarus buszt egy új Euro 6-os Mercedes kibocsátásával. Látszik, hogy óriási különbség van csak a nitrogén-dioxid-kibocsátásban. És ha, mondjuk, azokat az elektromos buszokat használnánk, amiket Magyarországon is gyártanak, akkor nagyon jelentős lenne a különbség. Úgy gondoljuk tényleg, hogy egyébként mihamarabb meg kellene szabadulni ezektől a régi szennyező buszoktól.

Még két mérést mutatnék be gyorsan. Az egyik, ami az egyik legelkeserítőbb volt, amit most ősszel mértünk a kórházak környékén. Három hétig mértünk tíz olyan egészségügyi intézmény környékén, amelyek jellemzően gyerekeket, csecsemőket látnak el, illetve tüdőgondozók is voltak. Egészen extrém, sajnos szomorú értékeket kaptunk. A legdurvább a SOTE Nőgyógyászati Klinikájának a bejáratánál volt, ahol gyakorlatilag a napi 24 órás határértéket is meghaladta 3 hét átlaga, tehát ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag folyamatos határérték-túllépés volt. De a Heim Pál Kórháznál is az éves határérték dupláját közel a napi határértékhez mértük, illetve például a Honvéd Kórháznál és a Tölgyfa utcai tüdőgondozónál is mértünk. Úgy mond a legjobb az Auróra utcai egészségügyi központ volt, ahol csak körülbelül az éves határérték volt ez alatt a 3 hét alatt a szennyezettség. Tehát azt látjuk, hogy folyamatos határérték-túllépés van, ha nem a mérőállomásoknál mérünk, hanem tényleg olyan pontokon, ahol emberek vannak. Lényegesen magasabb értékek voltak ezek, mint amiket a környező mérőállomások mutattak. Egyébként hozzámértük a mérőállomásokhoz minden alkalommal a műszereinket, tehát hogy hiteles legyen a mérés.

És még említenem kell egyébként, hogy Budapesten a Dunán a hajóknak is elég jelentős szennyezése van. A Levegő Munkacsoporttal meg a helyiekkel közösen

végeztünk méréseket a pesti Duna-part környékén. Például a Lánchídnál a 3-szor 3 óra mérésből, ami alatt ott voltunk, a 9 órától 7-szer 7 órán keresztül folyamatos határérték-túllépés volt, miközben a környező mérőállomásoknál ennek a felét se mutatta a szennyezettség, mikor, mondjuk, a távolabbi, nem kifejezetten a közlekedésnek kitett mérőállomásokon a szennyezettség, mondjuk, a huszada, de néha a százada volt, mint a Duna-parton. A Jászai Mari téren is, a Lánchídnál is, tehát gyakorlatilag végig, ahol járkálnak ezek a sétahajók, gyakorlatilag folyamatosan kritikus volt a levegő minősége az augusztusi időszakban, amikor egy hónapon át mértek az önkéntesek.

Ennek alapján mi az, amit úgy gondolunk a Greenpeace-nél, hogy minél hamarabb meg kellene tenni a döntéshozóknak, a parlamentnek, a kormánynak a jó levegő érdekében? Egyrészt korábban is elhangzott, hogy minél hamarabb adminisztratív eszközökkel meg kéne állítani a régi szennyező járművek behozatalának a beáramlását. Tudom, hogy ez egy nagyon összetett feladat, amit sokszor vizsgáltak, több ígéretet is tettek rá, de e nélkül tovább fog romlani a helyzet, hiába cseréli le, mondjuk, a BKK a járműveit, ha továbbra is az ősrégi dízeleket importálják tömegével.

Nagyon fontos lenne, hogy olyan jogi környezet legyen, akár adópolitika, ami a szennyezésalapú útdíjat és az alacsony kibocsátású zónákat, tehát magyarul a szennyezőjárművek kitiltását lehetővé teszi a városoknak, és megkönnyíti ezt. Nagyon fontos lenne, hogy központi költségvetési források álljanak rendelkezésre a szennyező tömegközlekedési járművek cseréjére és az elektromos mobilitás minél jobb elterjedésére, de ez olyan mértékű és olyan jelentős legyen, ami nagyon tud segíteni. Hozzanak megfelelő intézkedéseket a szennyező hajóforgalom megfékezésére, és nagyon fontos lenne, hogy nyilván az árufuvarozásban újra jelenjen meg az, hogy a vasút kapjon prioritást, és ne a közúti forgalom nőjön.

Én nagyon szépen köszönöm a figyelmet, és bárkit érdekelnek a részletes eredményeink, nagyon szívesen megküldöm. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. És akkor még Lukács Andrásnak adom meg a szót.

Lukács András kiegészítése

LUKÁCS ANDRÁS elnök (Levegő Munkacsoport): *(Az előadást projektoros kivetítés szemlélteti.)* Köszönöm ismét a szót. Mielőtt rátérnék az előadásomra, nem tudom megállni, hogy Nemesdy úrnak egy mondatára vagy egy észrevételére ki ne térjek, mégpedig a P+R parkolókra. Jelenleg Budapestre naponta 330 ezer autó lép be. Az elmúlt években Budapest és Pest megye autóállománya évente körülbelül 30 ezerrel növekedett. A külső kerületekből körülbelül 100 ezer autó indul el befelé, és van 5700 P+R parkolóhely. Én azt hiszem, hogy vannak költséghatékonyabb megoldások a levegőszennyezések csökkentésére, mint a P+R parkolók.

Most rátérnék az eredeti mondanivalómra. Itt sok szó esett a PM-ről, tehát a részecskeszennyezésről, a szálló porról. Az elmúlt időszakban egyre több tanulmány jelent meg arról, hogy nem is annyira a részecskék tömege a legfontosabb, amit mérünk. A PM₁₀, illetve a PM_{2,5}, illetve a határértékek azt mutatják, hogy egy köbméterben hány mikrogramm szennyezőanyag van, viszont ami ennél sokkal fontosabb, hogy hány részecske van, és különösen hány rendkívül apró részecske van, mert ezek az apró részecskék az emberi szervezet legeldugottabb zugaiba is behatolnak, az agyba, a véráramba, szinte mindenhova, és ott nagyon súlyos elváltozásokat okoznak. Ezért kezdték el a részecskeszámot és a részecskék méretét mérni.

A Levegő Munkacsoport uniós támogatással beszerzett egy olyan műszert, amely Magyarországon valószínűleg egyedülálló, és ezzel végeztünk méréseket

közlekedési területeken - itt nem nagyon látszik a szám. Egy távolabbi erdőben, mondjuk, 1000 részecskét szoktunk mérni egy köbcentiméterben, tehát egy kockacukor méretű térfogatban. Mondjuk, a városban vagy egy lakásban általában 4000-5000-6000 részecske van Budapesten egy köbcentiméterben. Itt az út mentén 36 ezer vagy 37 ezer részecske volt, tehát a sokszorosa annak, mint, mondjuk, egy háttérszennyezésben, és nagyon fontos a részecske mérete is, amit szintén mutat, itt 43 nanométer. Tehát a PM₁₀ 10 ezer nanométer, itt 43, de ennél sokkal rosszabbat is mértünk egy útkereszteződésben, itt 470 ezer ilyen apró részecske volt.

Itt pedig szintén látható a részecskék átlagos mérete, ami azt jelenti, hogy ennél kisebbek is nagy számmal vannak, 19 nanométer. Egy ilyen részecskéből ahhoz, hogy ugyanakkora tömege legyen, mint egy PM₁₀-es részecskének, 1 milliárd kell hogy legyen. Tehát ezeknek a részecskéknek a tömege elenyésző, és ilyen nagyságot még a mérőállomások, még a PM_{2,5} sem tudja kimutatni. Tehát ez egy óriási probléma, ezzel még a jogszabályok se foglalkoznak, viszont azt mutatják, hogy haladéktalan intézkedéseket kell hozni.

Ahhoz, hogy intézkedéseket hozzunk, nagyon fontos a költségeket megtekinteni. Idén májusban jött ki az Európai Bizottságnak ez a tanulmánya, amelyik azt vizsgálta, hogy mekkora hányadát fizetik meg a közúti közlekedés használói annak a költségnek, amit okoznak, beleértve a környezeti... *(Jelzésre:)* Elnézést, ezt elfelejtettem. Elnézést kérek! Bocsánat! Tehát Magyarországra vonatkoztatva azt mutatták ki, hogy a közúti személyközlekedés résztvevői az általuk okozott költségeknek mindössze körülbelül 30 százalékát fizetik meg. Hasonló arány jött ki a teherfuvarozásra. A közlekedési tárca megbízásából 2010-ben a Közlekedéstudományi Intézettel közösen készítettünk egy tanulmányt, amelyik szintén hasonló eredményt mutatott.

Tehát nem lehet úgy küzdeni a közlekedés légszennyezése ellen, hogy néhány tízmilliárd forintot fordítunk intézkedésekre, és közben 1000 milliárddal támogatjuk a szennyezést. Ezt alapvetően meg kell változtatni, tehát be kell építeni a költségekbe, az árakba.

Itt már említés történt a cégautózás kedvezményeiről. Óriási kedvezményben részesülnek Magyarországon a cégautók. Az OECD-nek több tanulmánya van erről, amiben kimutatta, hogy gazdasági, környezetvédelmi és szociális szempontból ez mennyire káros, és azt is, hogy Magyarország az egyik legrosszabb helyen van ezen a területen az OECD-országok közül. Erről mi is konkrét példákat írtunk, el lehet itt olvasni. Ennek az egyik módja, véleményünk szerint legfontosabb módja, ami részben már létezik, a tehergépkocsik útdíja, de ezt ki kellene terjeszteni, például mielőbb be kellene vezetni a kilométer- és szennyezésarányos városi útdíjat Budapesten is, nemcsak a tehergépkocsikra, hanem az összes járműre. Szingapúrban hamarosan tervezik bevezetni ezt a rendszert; Londonban pedig szintén javaslat készült hasonló rendszer bevezetésére.

Amiről még nem esett szó, viszont rengeteg lakossági panaszt kapunk folyamatosan, és itt az Országgyűlés bizottságában is volt már róla szó, ez a repülőtér által okozott óriási légszennyezés. Mi szeretnénk, ha mielőbb bevezetné a magyar állam is a repülőjegyek adóját, ahogy például tették Angliában, vagy nemrég jelentősen megemelték Németországban.

Itt most arról beszéltem, hogy milyen adókat, díjakat kellene emelni, és mindenki azt gondolja, hogy ilyen népszerűtlen intézkedéseket nem lehet meghozni. Ha rosszul csinálják, akkor valóban nem lehet meghozni, de számos ország van, ahol az ilyen intézkedések rendkívül népszerűek voltak, és a lakosság túlnyomó része támogatta. Ez attól függ, hogy a bevételeket hogyan használják fel. Ha a bevételeket visszaadják a lakosságnak, különösen a szegényebb rétegeknek, akkor ennek óriási

támogatottsága van, szintén a részletekbe nem tudok belemenni, de néhány példát szintén a Levegő Munkacsoport blogján el lehet olvasni. És hasonló európai uniós polgári kezdeményezések vannak arra, hogy egy ilyen reformot hajtsanak végre.

Most még egy két technikai vagy adminisztratív megoldásról szólnék. Simon Gergely már említette az alacsony kibocsátású övezetek bevezetését, ami rendkívül fontos lenne, de ez csak kormányzati együttműködéssel valósítható meg. Hiába vezet be Budapest, jogilag megvan rá a lehetősége, viszont ellenőrizni nem tudja. Tehát ezt csak kormányzati támogatással lehet, és akkor így lehetne csökkenteni a hatalmas méretű roncsautó-importot, illetve azt, hogy folyamatosan növekszik a személygépkocsik átlagos életkora.

ELNÖK: Bocsánat, András, csak jelezni szeretném, hogy pontosan már a dupla időnél tartotok...

LUKÁCS ANDRÁS elnök (Levegő Munkacsoport): Egy perc...

ELNÖK: Rendben.

LUKÁCS ANDRÁS elnök (Levegő Munkacsoport): Még egy nagyon fontos dolog, amit szintén évek óta ígérnek, ez az emissziómérés távérzékeléssel, tehát hogy menet közben mérjék a gépkocsik kibocsátását, mert nagyon sok olyan gépkocsi van, ami nem felel meg az előírásoknak. Szófiában ezt megcsinálták, Budapesten is meg lehetne csinálni, vagy akár Magyarországon.

Itt említésre került, Nemesdy úr említette az autómegosztást, a közautókat. Nagyon jó, hogy, mondjuk, Budapesten ingyenesen parkolhatnak, csak nincs hol parkoljanak, ismerjük a parkolási helyzetet. Minél több ilyen helyet kellene létrehozni, mint ahogy Brüsszelben tették, hogy dedikálták, csak a közautók részére elkülönített parkolóhelyek vannak. Köszönöm szépen, és elnézést, ha hosszúra nyúltam.

ELNÖK. Köszönöm szépen. És akkor jelzem, hogy a második blokkot is befejeztük. Megköszönöm az előadónak a most sem kevésbé informatív előadását. És akkor megkérdezem képviselőtársaimat, hogy van-e kérdés, szeretnének-e kérdést feltenni vagy hozzászólni. *(Nincs ilyen jelzés.)* Úgy látom, hogy nem. Akkor lezárjuk ezt a blokkot.

Megköszönöm az előadóinknak a levegőszennyezettségi és a közlekedési témával kapcsolatban is, hogy megtisztelték az ülésünket, eljöttek, időt áldoztak rá, segítettek és segítik a képviselők munkáját, azzal, hogy a levegőtisztaság-védelemmel és a közlekedési szennyezéssel kapcsolatban megosztották a tudásukat, a tapasztalatukat. Köszönöm szépen még egyszer. További szép napot és jó munkát kívánok mindenkinek! Most 3 perces technikai szünetet rendelek el, mielőtt az utolsó napirendi pontunkat elkezdjük. *(Rövid szünet.)*

Tájékoztató a magyar Kormány 2020 és 2025 közötti időszakra vonatkozó nemzetközi fejlesztési együttműködési stratégiájának tervezetéről

Javaslom, hogy folytassuk az ülést. Következik a harmadik napirendi pont, tájékoztató a magyar kormány 2020 és 2025 közötti időszakra vonatkozó nemzetközi fejlesztési együttműködési stratégiájának tervezetéről. Tisztelettel köszöntöm Joó István helyettes államtitkár urat és munkatársát a Külgazdasági és Külügyminisztérium részéről. Parancsoljon, megadom a szót.

Joó István tájékoztatója

JOÓ ISTVÁN helyettes államtitkár (Külgazdasági és Külügyminisztérium):
Köszönöm szépen, elnök asszony, és köszönöm szépen a KKM nevében, hogy lehetőséget kaptunk a mai napon arra, hogy itt a bizottság ülésén bemutassuk, milyen terveink vannak a 2020-at követő időszakra, ami a nemzetközi fejlesztéspolitikát illeti.

Az egyértelmű, hogy a fejlett világ donorközösségének tagjaként nekünk is célunk, hogy támogassuk a fejlődő országokat olyan mértékig, amilyen mértékig azt lehetővé teszik a költségvetési lehetőségeink. Egyrészt célunk a fejlődő országok gazdasági felzárkóztatásának a támogatása, a demokratikus berendezkedés megteremtésének az előmozdítása. Illetve ezek az országok számos olyan kihívással néznek szembe, amelyekkel egyedül nehezen birkóznak meg, legyen itt szó környezetvédelemlről, klímaváltozásról, túlnépesedésről. Ebben segítséget kívánunk nekik nyújtani, vagyis abban, hogy minél jobban fel tudjanak készülni ezekre a helyzetekre.

És különösen a 2015-ös migrációs válság kibontakozása óta elmondhatjuk azt is, hogy a NEFE, a nemzetközi fejlesztéspolitika Magyarország külpolitikájának egyik meghatározó eszközévé vált.

Milyen főbb magyar célkitűzései vannak a nemzetközi fejlesztéspolitikának? Egyrészt a migráció kiváltó okainak kezelése. Gondolom, ez mindenki számára már ismert, hogy politikánk középpontjában az áll, hogy a segítséget vigyük oda, ahol a probléma van, és segítsük az emberek helyben maradását, a megélhetésük biztosítását vagy a visszatérésük elősegítését. Nagyon fontos, hogy amikor segítséget nyújtunk egy adott közösségnek, akkor ennek a segítségnyújtásnak mindig az adott közösség vagy a helyi kormányzat igényein kell alapulnia, és úgy kell ezeket a fejlesztéseket megvalósítani, hogy azok illeszkedjenek az adott ország társadalmi és környezeti adottságaihoz, lehetőségeihez.

De az is egy határozott célkitűzésünk, hogy amikor a nemzetközi fejlesztéspolitika keretében projekteket valósítunk meg, fontos célkitűzésünk, hogy a magyar külgazdasági érdekeket is szolgáljuk, amennyire csak lehet. És természetesen itt éles határvonalat kell húzni a humanitárius segítségnyújtás és a nemzetközi fejlesztéspolitika között.

A humanitárius segítségnyújtásról szokták mondani, hogy aki gyorsan segít, az kétszer segít, tehát ott a legfőbb célkitűzésünk az, hogy minél gyorsabban, minél hatékonyabban segítsünk. Viszont a nemzetközi fejlesztéspolitika keretében, amikor előre tudunk tervezni és fel tudunk készülni a projektek megvalósítására, akkor pedig az a célunk, hogy a magyar külgazdasági érdekeket is szolgáljuk, azaz minél több projektet valósítsunk meg a magyar kis- és közepes vállalkozások bevonásával.

Az elmúlt hónapokban elfogadásra került két olyan átfogó stratégia is, ami a NEFE 2020-2025 stratégiát meghatározza, vagyis nagymértékben keretet ad neki. Ez egyrészt a Nemzeti Exportstratégia, másrészt pedig az Afrika-stratégia is, és a külgazdasági érdekek érvényesítése mellett nyilván a külpolitikai érdekek is nagyon fontosak.

Egyrészt amikor támogatunk egy adott országot vagy területet, akkor ezzel a támogatott területtel szeretnénk egy gazdasági partnerséget kialakítani, tehát azt szeretnénk, hogy ha a fejlesztési projekteket megvalósítjuk, akkor utána minél több magyar gazdasági szereplő találjon lehetőséget ezeken a helyszíneken.

És egyébként a NEFE-tevékenység új szemléletét tükrözi az is, hogy számos esetben további európai uniós országokkal vagy azon kívüli országokkal közösen segítünk fejlődő országokat. Néhány példa erre. Bár Németországgal jelentős

eltérésünk van a migráció megítélése szempontjából, de mégis sikerült a német fejlesztési ügynökséggel közösen tiszta ivóvizet, szanitációhoz való hozzáférést biztosító projektet elindítanunk Afrikában. Lengyelországgal, a lengyel kormányzattal közösen például egy szíriai árvaház felújításán dolgozunk. Néhány nappal ezelőtt aláírtunk egy megállapodást Szlovéniával, amely keretében egy kenyai kórházat szeretnénk segíteni, illetve Törökországgal is együttműködtünk már az egészségügy területén egy harmadik országban, egy afrikai országban, de említhetném a V4-együttműködést vagy például az amerikai fejlesztési ügynökséggel való kooperációnkat is.

Ami az elmúlt éveket illeti, 2010-hez viszonyítva 150 százalékkal növekedett Magyarországnak az ODA-költése. Ez azt jelenti, hogy míg 2010-ben 114 millió dollárt költöttünk a fejlődő országok támogatására, addig a tavalyi évben 285 millió dollárt értünk el, ami egy jelentős, ahogy említettem, 150 százalékos növekedés. Ez GNI-arányosan 2018-ban 0,21 százalékot jelentett. Mindannyian tudjuk, hogy az Európai Unió tagjaként és az OECD fejlesztéstámogatási bizottsága tagjaként is azt vállaltuk, hogy 2030-ig 0,33 százalékos GNI-arányos költést érünk el. Most tartunk tehát 0,21-nél, ami egy jelentős növekedés az elmúlt évekhez viszonyítva, de természetesen még mindig van hova fejlődni.

Ami a V4-összehasonlítást illeti, a kollégáim az ülés végén majd ki fognak osztani egy kiadványt. Ebből az látszik, hogy V4-es összehasonlításban 2018-ban jelentősen meg tudtuk haladni a többi V4-ország GNI-arányos költését. Az azt megelőző években nagyjából együtt mozogtunk az arányok tekintetében. Persze, egy jóval nagyobb lengyel gazdaság nyilván nominálisan több forrást tud költeni, de GNI-arányosan viszont igen jól állunk V4-összehasonlításban is. Tavaly messze nekünk volt a legmagasabb a költésünk.

2018-ban egyébként 71 országban 351 projektet valósítottunk meg. Ebben benne van a Stipendium Hungaricum program is, de az egy ország esetében egy programként került beszámításra.

Ami a földrajzi területek támogatását illeti, a legtöbb forrás a délkelet-ázsiai térségbe áramlott, ezt követi a közel-keleti, majd az afrikai térség. Erre vonatkozóan szintén találni fognak adatokat a kiadványban.

És hogy milyen mozgatórugói voltak annak, hogy elkészítsük a 2020-2025-ös időszakra vonatkozó NEFE-stratégiáját Magyarországnak, pontosabban egyelőre annak a tervzetét. Egyrészt a hatályban lévő stratégia 2020-ban lejár, ez 2014-ben került elfogadásra. Azóta számos változás történt a világban, fokozódnak a klímaváltozással kapcsolatos problémák, a migráció jelentősen felerősödött.

Szintén azóta, hogy megírásra került a stratégia, elfogadásra került a fenntartható fejlődési célokkal kapcsolatos keretrendszer, illetve reagálnunk kell azokra a változásokra is, hogy becslések szerint körülbelül 2,5 billió dollár finanszírozási hiány van, tehát ennyi pénzre lenne még szükség ahhoz, hogy a fejlődő országokat megfelelően tudjuk támogatni. Éppen ezért a kormányzatok elkezdtek erre reagálni, és úgynevezett kevert finanszírozási módszereket kialakítani a fejlődő országok támogatására, ez alatt azt értve, hogy a privát szektor is minél nagyobb arányban vegye ki a részét a NEFE-tevékenységből. Ez egy olyan új irányzat, ami egyre csak erősödik, ezért ezzel is számolnunk kell a NEFE-stratégia megalkotása során.

Egyre több specializálódott alap került létrehozásra az elmúlt években, mint például a MADAD vagy a FRIT, amit említhetnék, mindkét forrás szír menekültek támogatását irányozza elő.

És hogy milyen pilléreken alapszik a 2025-ös stratégia: ahogy említettem, az említett okok miatt sokasodnak a kihívások, Magyarországnak is a lehetőségeihez

mérten minél inkább ki kell vennie a részét a fejlődő országok támogatásából. Az egyik fontos célkitűzésünk, hogy 2025-ig 0,25 ODA/GNI-arányt érjünk el. Időarányosan ez most egyelőre megvalósíthatónak tűnik.

Az is egy fontos célkitűzésünk, hogy a nagyon sok elaprózódott projekt helyett inkább látható méretű projekteket hozzunk létre. Ennek első példája az Ugandai Köztársaságban megvalósításra kerülő NEFE-programunk, amelynek összértéke 16 millió euró, és Uganda azért került kiválasztásra, mivel ez az ország 1,5 millió menekültet fogad be. Ez a program elindításra került, és azt gondoljuk, hogy további ilyen stratégiai nagyságú, jelentőségű projekteket kellene még elindítanunk.

Hogy milyen ágazatokban kívánunk projekteket megvalósítani: elsősorban olyan ágazatokban, ahol Magyarországnak valamilyen jelentős előnye vagy valamilyen hozzáadott értéke van más országokkal szemben. Legyen itt szó a mezőgazdaságról, a vízgazdálkodásról, a fenntartható technológiák alkalmazásáról, az egészségiparról vagy a környezetvédelemlről, vagy éppen az oktatásról is, ezek azok az ágazatok, amelyekben leginkább szeretnénk projekteket megvalósítani.

Ami a területi fókuszát illeti a stratégiának, az pedig Afrika és a közel-keleti térség, de természetesen a NEFE-tevékenységből, annak haszonélvezői közül nem maradhatnak ki az európai szomszédságpolitika vagy a keleti partnerség országai sem. Nagyon fontos célkitűzés, hogy a NEFE keretében, ahogy csak tudjuk, a kárpátaljai magyar közösséget is például támogassuk.

Fontos lényegi eleme az új stratégiának, hogy a minél alaposabb tárcaközi koordináció érdekében létrehozásra kerüljenek tárcánként, a minisztériumokban NEFE-kapcsolattartók, akik azért felelnek, hogy a támogatott országokban ha nagyobb számú projektet valósítunk meg, akár több tárcán keresztül, akkor ezek minden esetben megfelelően összehangolásra kerüljenek.

Ahogy említettem, a külgazdasági érdekek érvényesítése szintén fontos, amikor csak lehet, a NEFE-tevékenységen keresztül is. Az a célunk, a korábbi gyakorlattól eltérően, hogy ha egy NEFE-projektet valósítunk meg, akkor azt igenis próbáljuk meg magyar kis- és közepes vállalkozásokra bízni. Hangsúlyozom még egyszer, hogy nem keverjük a humanitárius segítségnyújtással, amikor a legfontosabb a gyorsaság egy válsághelyzetben, hogy segítsünk, de a NEFE esetében igenis szeretnénk a magyar kis- és közepes vállalkozások tudására, tapasztalataira építeni, illetve nekik új piacokat biztosítani ezen keresztül.

A Nemzeti Exportstratégiának két fontos célkitűzése van, ami releváns ebből a szempontból, egyrészt az export földrajzi diverzifikációja. Jelenleg 80 százaléka az exportunknak az Európai Unióba, 20 százaléka azon kívüli területekre irányul, és szeretnénk az EU-n kívüli részarányt tovább erősíteni, bár itt a keleti és déli nyitás politikája következtében már rendkívül pozitív tendenciák vannak, de ezt még tovább szeretnénk erősíteni.

És az is fontos mozgatórugó, illetve pillér, hogy megpróbáljuk mozgósítani a magyar gazdasági szereplők mellett a civil szereplőket is. Amikor megalkottuk ezt a stratégiát, akkor jó néhány civil szervezetet vagy ernyőszervezetet megkerestünk, és ki is fejtették a véleményüket a stratégiával kapcsolatban. Ezek egyébként beépítésre kerültek.

Az anyag közigazgatási egyeztetése megkezdődött, és ha tudjuk tartani az ütemtervet, márpedig valószínűleg ez így lesz, akkor még decemberben elfogadásra kerül a 2020-2025-ös időszakra vonatkozó nemzetközi fejlesztési stratégia. Köszönöm szépen a lehetőséget.

ELNÖK: Köszönöm szépen a tájékoztatást. Megkérdezem képviselőtársaimat, hogy van-e kérdés vagy kívánnak-e hozzászólni. *(Nincs ilyen jelzés.)* Azt látom, hogy most nem. Megkaptuk az anyagot is, tanulmányozni fogjuk.

Én megköszönöm ezt az átfogó tájékoztatást. Én annyit szeretnék csak hozzátenni a saját frakcióm részéről, hogy mi is azt gondoljuk, hogy a fejlődő országok lakóinak ott, helyben kell segíteni, hogy ott találják meg a megélhetési lehetőséget. Nyilván a migráció egy nagyon komoly kihívás a mai világunkban, de gondolom, hogy önök is teljesen számolnak azzal, hogy a klímaváltozás felgyorsulása bizony nagyon fel fogja ezt erősíteni, és sokkal komplexebb és átfogó lépéseket kellene majd a világ fejlett részeiről mindenhol, hogy valahogy próbáljunk meg megküzdeni ezzel a helyzettel, ami nem látszik könnyű feladatnak. Én remélem, hogy a magyar fejlesztési program hozzá fog segíteni ennek a kérdésnek a talán jobb kezeléséhez. Köszönöm szépen.

Köszönöm szépen a tájékoztatásukat, a napirendet lezárom.

Egyebek

És akkor a mai, igencsak hosszúra nyúlt bizottsági ülésünket is bezárom, de még azt szeretném elmondani egyebek között, hogy két hét múlva, 26-án kerül sor a következő bizottsági ülésünkre, ami megint csak hosszúnak ígérkezik. Meghallgatjuk Palkovics miniszter urat, tájékozódunk az Innovációs és Technológiai Minisztérium energia- és klímastratégiájáról, illetve több klímavész helyzetes beadvány tárgysorozatba vételéről lesz szó.

Az ülés berekesztése

Köszönöm szépen, bezárom a mai ülést. Mindenkinek további szép napot kívánok!

(Az ülés végének időpontja: 13 óra 23 perc.)

Schmuck Erzsébet
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Madarász Mária