**Az Országos Környezetvédelmi Tanács észrevételei és javaslatai**

***a Klíma és természetvédelmi Akcióterv 4-8. pontjának végrehajtásához kapcsolódó normaszövegek egyeztetése*** c. előterjesztés tervezetéhez

1. A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításához:

- Álláspontunk szerint a roncsimport tilalomnak akkor lenne értékelhető hatása, ha az EURO 5 kategóriájú dízelautók importja is tilos lenne, a jelenlegi terv így inkább látszatintézkedésnek tekinthető.

- Javasoljuk mindhárom változat esetén törölni a Regadó Tv. II. számú mellékletét, azaz az adókedvezményt (adókorrekciót) az idősebb gépjárművek regisztrációjára. Az avultatás fenntartása éppen a roncsimportból származó, öregebb és nagyobb környezetterhelést okozó járművek behozatalát ösztönzi és aláássa az előterjesztés célját.

2.  A környezetkárosító *(helyesen valóban inkább környezetet jobban terhelő)* helyi személyszállítási közszolgáltatást ellátó autóbuszok utáni környezetvédelmi biztosítékadási kötelezettségről szóló előterjesztéshez:

- Az ilyen mértékű biztosítékadási kötelezettség a nagyobb és elavultabb járműparkkal rendelkező önkormányzatok eleve forráshiánnyal küszködő közszolgáltatói esetében nagyon komoly, vélhetően megoldhatatlan terhet fog jelenteni, és ezzel el is veszítik a lehetőségüket a járműpark modernizálásához szükséges állami támogatás igénybevételére. Ezzel éppen azokon a helyeken tartják fenn a környezetterhelő flottát, ahol a legnagyobb szükség lenne a buszcserére.

3. A „világoszöld rendszám” felülvizsgálata körében javasolt szabályozási koncepciókról történő döntéshez szükséges kormányzati intézkedésekről szóló előterjesztéshez:

- A "D" változatot javasoljuk. Minden egyéb esetben a rendszámhoz kapcsolódó kedvezmények értéke és az ezzel okozott többlet-futásteljesítmény és környezet-igénybevétel jócskán meghaladja az érintett járművek környezetvédelmi előnyeit.

4. Az előterjesztés 6. §(7) kapcsán megjegyezzük, hogy a 346/2008. (XII. 30.) Korm. r. (a fás szárú növények védelméről) 5. § (3) szerint "Közterület burkolatának építésénél és felújításánál a fás szárú növény töve körül legalább 2,25 m2 víz- és légáteresztő felületet kell hagyni.", ezért az előterjesztésben szereplő parkolók esetében is ekkora felületet szükséges minimumként előírni egy faegyed számára. A telepítendő fa fajának kiválasztásához az előterjesztésben megadott szempontok (környezettűrő, allergén pollent nem termelő stb. mellé  
szükséges beemelni, hogy a 346/2008. Korm. r. 1. mellékletében felsorolt inváziós fajok telepítése tilos. Felmerül kérdésként, hogy az út szélén kijelölt és helyenként pl. autóbejáró miatt megszakított parkolóhelyek esetében hogyan történik az összeszámítás (az előterjesztés szerint tíznél több parkolóhely esetén kell fát vagy napelemet telepíteni --  
 kérdés, hogyan biztosítható, hogy ne lehessen kiskaput találni a nem teljesen összefüggő parkolóhelyeknél).

5. A 7. §-ban foglaltak : a már kiépített várakozóhelyeken is telepíteni kell fákat vagy napelemeket, 2022. –ig, kiemelten üdvözlendők.  
  
6. Az előterjesztésben szereplő, "2. Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet módosítása 6. §" kapcsán a normaszöveg tehát legyen összhangban a fás szárú növények védelméről szóló kormányrendelet előírásaival. Az előírásokat megismételni nem szükséges, de a 346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet követelményeire való utalás célszerű lenne.  
Ugyanebben az új, előterjesztés szerinti normaszövegben megfontolásra javasoljuk az 1 db. fa, illetve 1 db. napelem előírása helyett a **legalább** 1 db. fa, illetve legalább 1 db. napelem előírását.  
  
Ezen túlmenően az alábbi észrevételeket tesszük  
  
A Regtv. módosítására tett javaslat 1. pontjában a (4) bekezdés szövege értelmetlen. "….a Magyar Honvédség, a rendőrség és a katasztrófavédelmi hatóság kivételével..." szövegrészt kiegészíteni javasoljuk, vagylagosan két megoldást látunk: "...a Magyar Honvédség, a rendőrség és a katasztrófavédelmi hatóság járművei/beszerzései kivételével..."  
  
7. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosítása: 46. pont (definíció) - ez tartalmilag inkább csak elektrifikáció, és nem dekarbonizáció.  
A. melléklet a JEF/41533/2020-ITM számú előterjesztéshez"...../ 2020. (............) Korm. rendelet a környezetkárosító  helyi személyszállítási közszolgáltatást ellátó autóbuszok  utáni környezetvédelmi biztosítékadási kötelezettségről" mindenekelőtt javasoljuk a cím és a szóhasználat átgondolását. A szóhasználat a tervezet egészében, számos helyen a"szimbolikus   
jogalkotás" tipikus vonásait viseli. Minősít, ugyanakkor nem kellően egzakt... A címet és a tervezet egészét illetően javasolnám a környezetkárosító jelző használatának a kerülését. Ez a jelző egyfelől foglalt, másfelől az előterjesztés más elemeivel sincs összhangban.   
Helyette a környezetterhelő jelző használata elfogadhatónak tűnik.  
Maradva még a címnél: autóbusz nem lát el közszolgáltatást, arra csak a közszolgáltató lehet képes. A jelenlegi megfogalmazás képzavar, javasolt tehát az ismételt átgondolása. Az előterjesztés szerinti normaszöveg maga is ellentmondásosnak tűnik.

8. A környezetvédelmi biztosítékadási kötelezettség : 2. § (1) - itt az szerepel, hogy a biztosíték mértéke az okozott kárhoz igazodik. A környezetvédelmi biztosíték felhasználása: 5. § (1) - itt viszont az szerepel, hogy a biztosíték az autóbuszok pótlására használható fel.  
A kettő közt nincs összefüggés.  
Bár a Kvt. előírása (környezetvédelmi biztosíték) nem egyértelmű e téren, a biztosíték rendeltetése eredendően nem a "károkozás" eszközének kiváltása, hanem az okozott kár fedezése. A javasolt megoldás inkább céltartaléknak tűnik, s nem biztosítéknak.

Végezetül ismételten szóvá kell tennie a Tanácsnak, hogy környezeti hatásvizsgálatot – pontosabban: a Környezetvédelem általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvényvonatkozó paragrafusa szerint – vizsgálati elemzést – sajnálatos módon – megint nem látunk, márpedig nagyon fontos lenne, különösen az összegszerűségek megítéléséhez.

Budapest, 2020. Július 16. – án

**Országos Környezetvédelmi Tanács**