

Javaslatok

a két- és háromkerekű elektromos meghajtású járművek elterjedésének ösztönzéséről szóló tervezett kormányhatározathoz

(az elektromobilitás elterjesztését szolgáló további intézkedésekről szóló 1027/2016. (II. 9.) Korm. határozat 3. pontja alapján)

A két- és háromkerekű villamos járművek (könnyű elektromos járművek, a továbbiakban: kejek) növekvő szerepet tölthetnek be a fenntartható városi közlekedésben. Használatuk révén csökkenhet a települések forgalmának zsúfoltsága és a gépjárművek által kibocsátott szennyező anyagok mennyisége, továbbá az aktív, egészséges életmód eszközei is lehetnek. Jelentős szerepük lehet a városi áruszállításban is.

A Kormány

1. felhívja az érintett minisztereket, hogy a szakhatóságokkal együttműködve dolgozzanak ki egy környezetvédelmi minősítési rendszert motorkerékpárokra és segédmotorkerékpárokra, és készítsék el az ezt tartalmazó jogszabály-tervezetet.

Indokolás: A motorkerékpárok és különösen a segédmotorkerékpárok üzemeltetése az esetek túlnyomó részében fajlagosan sokkal környezetszennyezőbb, mint a többi közúti jármű. A legtöbb robogó egészségkárosító szénhidrogén-kibocsátása például ezerszerese egy teherautóénak, rákkeltő benzolból is százszoros mennyiséget bocsát ki, mint egy személyautó.¹ Világszerte sok városban a robogók jelentik a közlekedési eredetű szennyezés fő forrását, ami messze nincs arányban a közlekedésben betöltött részesedésükkel.² Sok robogó zajkibocsátása szintén jóval magasabb, mint a személyautóké. Az utcán közlekedő robbanómotoros robogók orrfacsaró bűze és zaja rendkívül zavaróan hat a többi közlekedőre, valamint az utcában élőkre, és ez esetenként balesetveszélyt is okozhat. Ezt a veszélyt az is növeli, hogy a robogók magas zajszintje megnehezíti azt, hogy a kerékpáros megfelelően figyeljen a közlekedés többi résztvevőjére. A szabályozás szigorítása azért is indokolt, mert a fővárosi dugódíj bevezetése esetén várhatóan a jelenleginél is többen használnának motoros kétkerekű járműveket (amelyek fajlagos levegő- és zajszennyezése a legtöbb esetben jóval nagyobb, mint a személygépkocsiké) viszont jelenleg semmilyen szabályozás nem vonatkozik ezen járművek károsanyag-

¹ Scooters pollute more than lorries. 2014.05.20., <http://www.telegraph.co.uk/science/science-news/10834679/Scooters-pollute-more-than-lorries.html>

² Study shows two-stroke scooters dominant source of air pollution in many cities; asymmetric polluters. 2014. május 23., <http://www.greencarcongress.com/2014/05/20140523-platt.html>

Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities. 2014, <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/articles-journals/two-stroke-scooters-are-dominant-source-air-pollution-many-cities>

Pollution: mopeds and scooters are the dominant source, 2014.05.30., <https://www.researchitaly.it/en/understanding/press-media/news/pollution-mopeds-and-scooters-are-the-dominant-source/>

Assessing the Health Impact and Social Costs of Mopeds: Feasibility Study in Rome. World Health Organization, 2014, http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/111388/E83257.pdf

kibocsátására. Mindezen okok miatt haladéktalanul ki kell alakítani egy minősítési rendszert, amely gyári adatok, illetve akkreditált mérések segítségével környezetvédelmi besorolást állapít meg ezekre a járművekre. Az önkormányzatok a minősítés alapján korlátozhatják a területükön ezen járművek használatát. Megfontolandó, hogy a minősítés önkéntes legyen, vagyis aki szeretne behajtani egy védett övezetbe, az szerezze meg a minősítési tanúsítványt.

2. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzanak ki javaslatot a vonatkozó jogszabályok módosítására annak érdekében, hogy kerékpárok és kejek munkába járásához használata esetén a helyi közlekedésben kilométerenkénti 30 forint közlekedési hozzájárulást adhasson adómentesen a munkáltató.

Indokolás: Igazságtalan és kontraproduktív a jelenlegi szabályozás, amely szerint adómentes üzemanyag-költségtérítést és ezen felül 9 forint (2017. január 1-jétől 15 forint) kilométerpénzt kap az, aki személygépkocsival jár be a munkahelyére, viszont aki – mechanikus vagy elektromos – kerékpárral teszi meg ezt, az nem részesülhet ekkora kedvezményben (legfeljebb a kilométerenkénti 9 – 2017. január 1-jétől 15 – forintot kaphatja meg). Ennél is súlyosabb hátrány a kerékpárt munkába járáshoz használók részére, hogy a kedvezmény az ő esetükben is kizárólag a helyközi közlekedésre vonatkozik, pedig a kerékpárt jellemzően a helyi közlekedésben használják. Történik mindez annak ellenére, hogy a kerékpár sokkal kevésbé terheli az úthálózatot, mint a személyautó, nem használ – döntő mértékben importból beszerezhető – kőolajterméket, és gyakorlatilag nem szennyezi a környezetet. Továbbá tanulmányok sora bizonyítja, hogy a kerékpározás egészségjavító hatásán keresztül jelentős hasznot hajt a társadalom számára. Ezen belül a munkaadók számára is előnyös, mivel javítja a munkavégző képességet (egyebek mellett kevesebb lesz a betegség miatt kiesett munkanap).

A fentiekre tekintettel lehetővé kell tenni a kerékpárok (beleértve az elektromos kerékpárokat is) használata esetén, hogy adómentesen lehessen kilométerpénzt fizetni a helyi közlekedésben. Továbbá az autós és a kerékpáros munkába járás támogatása közötti diszkriminatív különbség csökkentése érdekében a kerékpárhasználat után fizetett kilométerpénzt 30 forintban kell megállapítani.

Sok jó példa létezik olyan kedvezményekre, amellyekkel a kerékpárral történő munkába járást ösztönzik – nemcsak külföldön, de például Óbudán is, ahol havi 8000 forintot kapnak azok az önkormányzati alkalmazottak, akik kerékpárral járnak a munkahelyükre.

3. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzanak ki jogszabálmódosító javaslatot annak érdekében, hogy a munkaadó által a dolgozónak szabad felhasználásra átadott kerékpár, illetve keje (pl. pedelec) mentes legyen a természetbeni juttatáskénti adófizetési kötelezettségétől.

Indokolás: Európai példák bizonyítják, hogy olyan jelentős társadalmi és gazdasági haszna van a kerékpározás elterjedésének, hogy annak minél szélesebb körű elterjedését érdemes jelentős kedvezményekkel elősegíteni. Az adómentességnek erős társadalmi figyelemfelhívó, üzenetértéke is volna. Egy alacsony adónál (pl. 1%) ez nem érvényesülne, és annak adminisztratív, ellenőrzési költségei jóval meghaladnák a várható bevételt; ráadásul az adóbefizetés elkerülése érdekében a munkakörhöz szükségesnek minősítenék a kerékpárok jelentős részét, ezzel is csak rontva az adómorált.

4. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzanak ki javaslatot az OTÉK olyan módosítására, amely érdemi javulást eredményez a kerékpártárolás terén.

Indokolás: A kerékpározás elterjedésének jelentős gátló tényezője a kerékpárok biztonságos tárolásának hiánya. Az OTÉK jelenleg a következő előírást tartalmazza kerékpártárolók építményeknél történő létesítésére vonatkozóan: „42. § (5) A telken a 7. számú melléklet szerint számított kerékpár elhelyezését kell biztosítani minden olyan rendeltetésű építményhez, ahol rendszeres kerékpárforgalomra kell számítani.”

Ezzel a rendelkezéssel kapcsolatban több gond is van: (1) a beruházó szubjektív megítélésére bízva, hogy létesít-e kerékpártárolót, (2) csak újonnan létesített építményekre vonatkozik, (3) a 7. mellékletben meghatározott számok neveltségesen alacsonyok (például egy lakáshoz egy kerékpár elhelyezésének, egy iskolai osztályteremhez pedig mindössze kettő elhelyezésének biztosítását írja elő), (4) semmit nem tartalmaz arról, hogy biztosítani kell a tároló akadálymentes megközelítését (például legyen rámpa a lépcső mentén). .. Ezeknek a problémáknak a megoldása érdekében szükséges az OTÉK olyan módosítása, amely Egy ilyen elősegítené az egységes és kiszámítható kerékpártárolási struktúrák létrehozását, hogy minél kevesebb kockázattal és kompromisszummal járjon a kerékpáros közlekedésre való teljes vagy részleges áttérés az állampolgárok részére. Ezzel egyidejűleg célszerű lenne enyhíteni a közterületen kívüli személygépkocsi-parkolóhelyek kialakítására vonatkozó követelményeket.

Továbbá az OTÉK a következőkről is rendelkezik: „42. § (13) A települési önkormányzatnak – különösen a városközpontok és egyéb történeti városnegyedek tehermentesítése érdekében – biztosítani kell a közterületeken vagy ahhoz csatlakozó területen kerékpárok elhelyezési lehetőségét a helyi sajátosságoknak megfelelően, egyedi méretezés szerint.” Ezt rendelkezést a következőkkel lenne célszerű kiegészíteni: „Biztosítani kell a kerékpártárolók akadálymentes elérését.”

5. felhívja az érintett minisztereket, hogy vizsgálják meg a kejek bemutatásának, népszerűsítésének lehetőségét, biztosítsanak forrásokat a bemutató programokhoz.

Indokolás: A kejek elterjedését elsősorban az nehezíti, hogy az emberek ezeket nem ismerik, nincsenek számukra elérhető példák és jó gyakorlatok, így a lehetséges felhasználókban fel sem merül az igény az ilyen járművek használatára. Az ismertség kritikus tömegének eléréséig, mint kiemelten fontos társadalmi érdek, szükséges az állami szerepvállalás. A piaci szereplőktől ugyanis reálisannem várható nagyobb aktivitás ezen a területen. A kejeknek jelenleg lényegében nincs hazai piaca, és kormányzati beavatkozás hiányában a becslések szerint még legalább 6-8 évet kellene várni egy ilyen piac létrejöttére. Ezt az időszakot néhány jól célzott programmal 2-3 évre is le lehetne szorítani, amivel 4-5 évnyi felesleges károsanyag-kibocsátástól szabadíthatnánk meg a környezetünket.

6. felhívja az érintett minisztereket, hogy a tegyen javaslatot egy országos kerékpárregisztrációs rendszer megvalósítására.

Indokolás: A kerékpárok (köztük a kejek) szélesebb körű használatának egyik fő akadálya az, hogy sokan félnek attól, hogy kerékpárjukat ellopják. Ezen a helyzeten jelentős mértékben javítana, ha a jelenleg még csak néhány helyen (például Budapest VI. kerületében és Szegeden) alkalmazott kerékpárregisztrációt országossá bővítenék, és felvilágosító kampánnyal ösztönöznék a kerékpár-tulajdonosokat kerékpárjuk regisztrációjára.

Megragadva az új e-személyi igazolványok bevezetésével lehetővé vált elektronikus személyi azonosítás lehetőségét, talán időszerű lehetne egy olyan országos regisztrációs rendszer kidolgozása, ahol a kereskedők is regisztrálhatják az általuk eladott kerékpárokat egy erre kialakított webes felületen (az e személyi megkönnyíti az egyén azonosítását, nem kell drága és

bonyolult digitális aláírást vásárolni). Ezen felületen szerepelnének a rendszerben regisztrált lopott kerékpárok, így a vászárm alapján a vásárlás előtt ellenőrizhető, hogy a megvásárolni kívánt kerékpár lopott e. Az a kerékpár-tulajdonos, aki rendelkezik e-személyivel, a regisztrációnál önmagát is azonosíthatja, ezáltal a későbbiek folyamán külső közreműködés nélkül is átadhatja a kerékpár tulajdonjogát másnak. Ideális esetben a vevő is rendelkezik e-személyivel így ő is megkaphatja a teljes rendelkezési jogot. Ezzel jelentősen csökkenthető lenne a rendszer üzemeltetési költsége, minimalizálható az élő munkaerő használata.

7. felhívja az érintett minisztereket, hogy vizsgálják felül az érvényben lévő műszaki előírásokat és a kerékpáros közlekedésre vonatkozó jogszabályokat, és tegyenek javaslatot azok módosítására.

Indokolás: A kejek nagyobb sebessége és esetenként szélesebb kialakítása miatt (háromkerekű kejek) a keskeny, pollerekkal határolt, gyakori elsőbbségi kötelezettséggel járó útvonalak használata kényelmetlen, akár balesetveszélyes vagy lehetetlen. Emiatt felül kell vizsgálni az érvényben lévő műszaki előírásokat, különös tekintettel a szélességi és geometriai előírásokra. Emellett vizsgálni szükséges a kerékpárutak kötelező használatát is.

8. felhívja az érintett minisztereket, hogy a szakhatóságokkal együttműködve vizsgálják meg a teherszállító kejek elterjedésének érdekében a forgalmi és behajtási lehetőségeket, illetve korlátozásokat.

Indokolás: Annak érdekében, hogy a nulla emissziós teherszállító járművek alkalmazása felgyorsuljon, állami beavatkozás szükséges. A járművek jelentős beszerzési ára és/vagy munkaerőigénye miatt a szállítók és szállítványozók jelentős része még ódzkodik az ilyen jellegű technikai váltástól. Ezen a piacon a váltáshoz szükséges tőke rendelkezésre áll, ugyanakkor elengedhetetlenek a kormányzati adminisztratív intézkedések és felvilágosító tevékenység. Az említett váltást jelentősen elősegíteni a leginkább környezetszennyező szállítványozási tevékenységek korlátozása (pl. a belvárosi áruszállítás esetén).

9. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzák ki a vonatkozó jogszabályok módosítását és pályázati feltételeket, amelyek elősegítik a közösségi közlekedési rendszerek, és azon belül a többek közt a kerékpárhálózatok informatikai átjárhatóságát.

Indokolás: Kiemelt cél kell, hogy legyen a mobilitás elősegítésének érdekében, hogy az egységes elektronikus személyigazolvány minden ügyintézésnél használható legyen, azzal bárhol az országban azonosítható a felhasználó az identitását, felhasználási jogosultságát. Törekedni kell arra, hogy a jövőbeni okos város (Smart City) megoldásoknál is ez az egységes elektronikus személyi igazolvány legyen az személyazonosság igazolásának eszköze.

10. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzanak ki javaslatot az elektromos közkerékpár-rendszerek elterjesztésére.

Indokolás: A hazai tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a közkerékpárok (mint például a BUBI) jelentős népszerűségnek örvendenek. Ezt a népszerűséget számottevően lehetne fokozni az elektromos közkerékpárok elterjesztésével. Ezt számos külföldi, sőt egy hazai (Kaposvár) példa is bizonyítja. Az elektromos kerékpárok ugyanis jelentősen megkönnyítik a kerékpározást a fizikailag kevésbé erős személyek (például idősek) részére, kiterjesztik a megtehető távolságot,

és lehetővé teszik a kerékpár használatát olyan területeken is, amelyeknél a domborzati viszonyok miatt a nem elektromos kerékpárok nem terjedhetnek el.

11. felhívja az összes minisztert, hogy vizsgálják meg a kejek alkalmazásának lehetőségét a minisztériumok és intézményeik dolgozóinak körében, és dolgozzanak ki megfelelő javaslatot.

Indokolás: Az állami szervezeteknek példát kell mutatniuk a fenntartható mobilitás terén.

12. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzák ki a budapesti városi útdíj („dugódíj”) bevezetéséhez szükséges törvényjavaslatot. A törvényjavaslat egyebek mellett irányozza elő, hogy a díj mértéke jelentős mértékben függjön attól, az adott jármű milyen környezetvédelmi osztályba tartozik.

Indokolás: Az Európai Bizottsággal kötött szerződés a 4-es metró uniós támogatásáról előírja a dugódíj bevezetését Budapesten, ehhez azonban hiányzik a szükséges törvényi felhatalmazás. A dugódíj bevezetése lehetőség a környezetkímélő járművek beszerzésének ösztönzésére, ezért annak mértéke visszatartó hatással kell, hogy legyen a nagyobb károsanyag-kibocsátású járművekkel szemben. Ez utóbbi felel meg az EU Alapszerződésében is rögzített, „a szennyező fizet” elvnek.

13. felhívja az érintett minisztereket, hogy dolgozzanak ki javaslatot a közúti környezetvédelmi ellenőrzések fejlesztésére.

Indokolás: Az előző ponthoz is kapcsolódóan szükséges, hogy a forgalmi engedélyben szereplő, környezetvédelmi osztályba sorolást a jármű közlekedése közben is ellenőrizzék. Sok esetben ugyanis a gépjármű valódi károsanyag-kibocsátása (már) nem felel meg a gyárilag meghatározott értékeknek. A kormány „Beszámoló jelentés az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott Kisméretű Szálló Por (PM10 részecske) Csökkentés Ágazatközi Intézkedési Programjáról, 2015” című anyaga³ a következőt tartalmazza erről: „2015-ben vizsgálat készült a gépjárművek közúti ellenőrzésére alkalmazható korszerű technológiákról, amely kimutatta, hogy leghatékonyabb eljárás a táv-emisszió mérés, illetve európai módszer szerint az OBD informatikai felhasználásával történő leállítósos közúti ellenőrzés. Ez az egyik leghatékonyabb eszköz a közlekedés levegőszennyezésének, különösen PM10 szennyezésének csökkentésére.”

Budapest, 2016. június 22.

Összeállította:

Lenkei Péter, Lukács András (Levegő Munkacsoport)

Tóth Attila (Szélessáv Alapítvány)

Gosztonyi Bence (Go Mobility Kft.)

Kilián Zsolt, Kürti Gábor, Radics Miklós (Magyar Kerékpárosklub)

³ http://pm10.kormany.hu/download/f/24/41000/PM10_Besz%C3%A1mol%C3%B3_2015.pdf