



ALAPVETŐ JOGOK BIZTOSÁNAK HIVATALA
AZ ENSZ NEMZETI EMBERI JOGI INTÉZMÉNYE

Az alapvető jogok biztosának
és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettesének

KÖZÖS JELENTÉSE

az AJB-1313/2024. számú ügyben
egy autóbusz végállomás működése tárgyában

Előadó: dr. Somosi György

Érintett szerv: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

2024.

**Az alapvető jogok biztosának és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó
biztoshelyettesének
közös jelentése
az AJB-1313/2024. számú ügyben**

Előadó: dr. Somosi György

Az eljárás megindítása

A panaszos azt sérelmezte, hogy a lakóházuk előtti autóbuszfordulóban rendszeres a járművek indokolatlan motorjáratása, ami jelentős környezetterhelést idéz elő. Hangsúlyozta, hogy a fő problémának az emberi tényezőt tartja, és kérdésként tette fel, hogy a foglalkoztató társaság miért nem tud olyan megoldást találni, ami keretek közé szorítaná a jelenséget. Kifejtette, hogy különösen hajnalban és késő este zavaró a motorjáratás.

Tekintettel arra, hogy felmerült a magánélet védelméhez és az otthon nyugalomához, az egészséges környezethez, valamint a testi és lelki egészséghez való jog sérelmének gyanúja, az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (Ajbt.) 20. § (1) bekezdése alapján vizsgálatot indítottunk.

Ennek során tájékoztatást kértünk Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre polgármesterétől, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) vezérigazgatójától, majd a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft. (KTI) ügyvezetőjéhez fordultunk, akitől szakmai állásfoglalást kértünk. Ezt követően a vizsgálat részeként megtekintettük a helyszínt.

Az érintett alkotmányos jogok

– A magánélet védelméhez, az otthon nyugalomához való jog: [Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdés: „Mindenkinek joga van ahhoz, hogy magán- és családi életét, otthonát, kapcsolattartását és jó hírnevét tiszteletben tartsák.” (2) bekezdés: „Az állam jogi védelemben részesíti az otthon nyugalmat.”];

– Az egészséges környezethez való jog: [Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdés: „Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”];

– Testi és lelki egészséghez való jog: [Alaptörvény XX. cikk (1) bekezdés: „Mindenkinek joga van a testi és lelki egészséghez.” (2) bekezdés: „Az (1) bekezdés szerinti jog érvényesülését Magyarország genetikailag módosított élőlényektől mentes mezőgazdasággal, az egészséges élelmiszerekhez és az ivóvízhez való hozzáférés biztosításával, a munkavédelem és az egészségügyi ellátás megszervezésével, a sportolás és a rendszeres testedzés támogatásával, valamint a környezet védelmének biztosításával segíti elő.”].

Az alkalmazott jogszabályok

- a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvt.);
- az 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel kihirdetett Közúti Közlekedési Egyezmény módosításának kihirdetéséről szóló 2009. évi C. törvény (KKEmTv.);
- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.);
- a magánélet védelméről szóló 2018. évi LIII. törvény (Mvtv.);
- Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelete (Kgy. rendelet).

A megállapított tényállás

1. A kerület polgármestere arról tájékoztatót, hogy a motorjáratás miatt a panaszos 2020 júniusában fordult az önkormányzathoz és kért segítséget egy „motor leállítás” feliratú tábla kihelyezése érdekében. A kérelmet a forgalomtechnikai eszközökért felelős Budapest Közút Zrt.-nek továbbították, valamint a bejelentést eljuttatták a BKV Zrt. részére is.

A Budapest Közút Zrt.-től kapott válasz szerint nem áll módjukban kihelyezni ilyen táblát, amely önmagában nem segítené elő, hogy a járművezetők ne lépjenek túl a motor álló helyzetű járatására megengedett időkorlátot. A gépjárműveik üzemeltetésére vonatkozó előírásokat a BKV Zrt. belső szabályzatának kell tartalmaznia, ennek betartatása is az ő feladatuk.

A polgármester hangsúlyozta, hogy az önkormányzat vezetése elhivatott a környezetvédelem, továbbá a helyi lakosság számára élhető, egészséges környezet biztosítása iránt, ezért örömmel venné, ha ez ügyben érdemi előrelépés történne a hatáskörrel rendelkező szerv részéről, akár az Alapvető Jogok Biztosának Hivatala közreműködésével.

2. A BKK vezérigazgatójának válasza az alábbiakban foglalható össze.

2.1. A külvárosi területeken, azon belül is a laza beépítettségű, kertes házas lakóövezetekben a közlekedés által keltett környezeti terhelések az átlagosnál nagyobb problémaként jelenhetnek meg az ott lakók számára. Ennek egyik eleme a közösségi közlekedés által keltett környezeti terhelés, ezen belül is a zajterhelésből eredő lakossági zavarás, ami hangsúlyosan jelenik meg a végállomásokon. A BKK célja a napi mintegy 4 millió felszálló utas számára a lehető legmagasabb szintű közösségi közlekedési közszolgáltatás biztosítása mellett a közösségi közlekedésből eredő környezetterhelés mérséklése.

A korábbi évek járműbeszerzésének eredményeként a fővárosi autóbusz-járműállomány jelentősen megújult, a buszok több mint negyede 2019 óta beszerzett, a legszigorúbb környezeti normákat teljesítő Euro 6-os motorral rendelkező autóbusz, amelyek érzékelhető minőségi javulást eredményeztek az egész fővárosi autóbusz-közlekedésben.

A BKK a szolgáltatókkal együttműködve folyamatosan vizsgálja, hogy milyen üzemszervezési intézkedésekkel mérsékelhetők a zavarások, ennek keretében kiemelten foglalkoznak a menetrendek felülvizsgálata során a végállomási tartózkodások, a végállomási tárolások csökkentésének lehetőségeivel.

A technológiai módosításokon kívül fontos szempont a személyi állomány képzésének kérdése is, így a járművezetők oktatása során kiemelt figyelmet fordítanak a szolgáltatók a környezetterhelési probléma megismertetésére.

A BKK mindezek mellett visszatérően ellenőrzi a végállomásokon a szabályok, előírások betartását, ezen belül az indokolatlan motorjáratások előfordulását.

A szóban forgó végállomás Pestszentimrén a Benjámint utca és a nagy forgalmú Kisfaludy utca kereszteződésénél, a XVIII. kerület és Gyál közötti főútvonal mentén helyezkedik el. A Benjámint utcai végállomás – változatlan kialakítás mellett – 1979 óta a hálózat része, azonban a térségi lakóövezet bővülésével a végállomás környezete is beépült.

A Benjámint utcától egy hétköznap – kb. 4 és 23 óra közötti üzemidőben – mintegy 130-szor indul autóbusz, melyekre a viszonylatok teljes vonalán megközelítőleg 4000 utas száll fel. Két autóbuszjáratnak van itt végállomása: a mindennap közlekedő 184-es, valamint a csak munkanap reggeltől kb. 20 óráig közlekedő 284E járatnak. A kiemelt pihenőidőszakokban, hétvégén reggelente, illetve a késő esti órákban az autóbuszok jellemzően 15-20 percenként indulnak, ami óránként 3-4 jármű közlekedését jelenti.

2.2. Tételesean feltett kérdéseinkre az alábbi válaszokat kaptuk.

2.2.1. Műszaki szempontból mikor indokolt a motorjáratás?

Műszaki szempontból indokolt a motorjáratás, amennyiben

- a korszerű motorok ún. regenerálást hajtanak végre, ennek keretében előre meg nem határozott időpontokban, járó motor mellett a részecskeszűrő tisztítása történik;
- az autóbusz üzemi fékrendszerének működtetéséhez szükséges levegőt kell a kompresszornak megtermelnie;
- biztosítani kell az utastér fűtését és légkondicionálását.

2.2.2. Van-e belső szabályzat, előírás a motorjáratásra? Ha igen, az milyen rendelkezéseket tartalmaz, illetve milyen módon ellenőrzik a betartását?

A 184-es és a 284E autóbuszjáratokat üzemeltető mindkét szolgáltató rendelkezik belső szabályzattal, előírással a motorjáratásra vonatkozóan.

A BKV Zrt.-nél az Autóbusz Forgalmi Utasítás és külön vezérigazgató-helyettesi utasítás határozza meg a végállomáson a forgalmi körülményekhez igazodva a motorjáratáshoz elkerülhetetlen (például motor regenerálás) és engedélyezett időintervallumokat, mindemellett kitér az utastéri hőmérséklet biztosításának szempontjából végrehajtható motorjáratásokra, valamint a különféle műszaki okú intézkedésekre.

Az ArrivaBus Kft.-nél érvényben lévő Munkavállalói Kézikönyv az utastéri hőmérséklet szabályozása, valamint a motorok részecskeszűrőinek regenerálása kapcsán részletezi a járművezető motorjáratással kapcsolatos teendőit.

A BKK a szolgáltatói szabályzatokat kiegészítve külön forgalmi utasításban is előírta a Benjámint utcai végállomáson a motorjáratási tevékenység mérséklését. A szolgáltatás-ellenőrzési tevékenység egyik fontos eleme az autóbuszok indokolatlan végállomási motorjáratásának rendszeres, visszatérő jellegű ellenőrzése.

A szolgáltatók a motorjáratás szabályzatnak való megfelelést szűrőpróbaszerűen ellenőrzik. Az ArrivaBus Kft. járműfelügyeleti rendszert is üzemeltet, melyen keresztül valós idejű információ érhető el a jármű üresjáratú motorjáratásával kapcsolatban is.

2.2.3. A lakossági panaszok alapján történtek-e egyedi intézkedések a gépkocsivezetők felé, illetve a panasszal érintett helyszín tekintetében (például a járművek parkolása, menetrend átdolgozása annak érdekében, hogy a buszok rövidebb időt töltsenek a területen)?

A járművezetők felé, illetve az érintett helyszín tekintetében az alábbi intézkedések történtek:

- Az elmúlt évek intenzív járműfejlesztései lehetővé tették, hogy a végállomáson is jellemzően a lehető legmodernebb, a legszigorúbb környezetvédelmi normáknak megfelelő Euro 6-os környezeti besorolású buszok közlekedjenek, jelentősen mérsékelve ezáltal a buszok közlekedéséből eredő környezetterhelést.
- A menetrendeket a BKK több lépcsőben felülvizsgálta és módosította, amelyek eredményeképpen a Benjámint utcánál jelentős mértékben csökkent az autóbuszok végállomási tartózkodási ideje, különösen a kiemelt pihenőidőszakokban.
- A menetrendekben előírták, hogy a garázból kiálló, forgalomba beálló autóbuszok legkorábban mikor érkehetnek a Benjámint utcához, így az első indulásuk előtti várakozási idő minimálisra csökkent.
- A BKK a szolgáltatókon keresztül rendszeresen felhívja a végállomást érintő vonalakon dolgozó járművezetők figyelmét arra, hogy a végállomásra előírt kiállási-várakozási időket maradéktalanul tartsák be.
- A szolgáltatás-ellenőrzési tevékenység egyik fontos eleme az indokolatlan végállomási motorjáratások rendszeres, visszatérő ellenőrzése.

2.2.4. *Mikor és milyen tartalmú válaszokat adtak a panaszos bejelentéseire? Kérem, tájékoztatásához szíveskedjen csatolni ezeket a dokumentumokat is.*

A bejelentők részére a BKK összesen 18 alkalommal készített választ, amelyeket rendelkezésünkre is bocsátott, ezek értékelése a jelentés érdemi megállapításainak 3. pontjában olvasható.

A tájékoztatás összefoglalásként megállapítja, hogy a BKK és a szolgáltatók minden tőlük telhető intézkedést megtesznek a környezeti terhelés csökkentése érdekében, azonban a minimálisan szükséges forgalmi várakozások ideje alatt szükség van olyan műszaki és technológiai tevékenységek elvégzésére, amelyek óhatatlanul zajhatással járnak.

3. A KTI szakmai értékelése az alábbiakban összegezhető.

- Fűtés/hűtés: Rendkívüli hidegben vagy melegben ritkán előfordulhat, hogy szükséges a motorjáratás, azonban ez nem indokolja a motor hosszabb ideig tartó járatását.

- Levegőtartályok feltöltése: Teljes mértékben kizárható, hogy a korszerű autóbuszokon olyan mértékű levegővesztés legyen a végállomáson töltött rövid idő alatt, hogy emiatt járatni kellene a motort.

- Részecskeszűrő regenerálás: A regenerálás teljesen automatikusan történik, általában semmilyen visszajelzés nincs, hogy mikor regenerálódik a szűrő, azaz a járművezető ezt nem tudja, és nem is kell tudnia. (Tapasztalt, műszaki beállítottságú vezető bizonyos jelekből észreveheti. Ugyan nem ismertek a területen közlekedő konkrét autóbusz-típusok, de nem gondolják, hogy ezeken külön visszajelzés lenne.) A regenerálási folyamat megszakítható, attól nem hibásodik meg a jármű. Az igaz, hogy a motor leállítása esetén nem megy végbe a teljes regenerálás, de a motor újraindítása után menet közben folytatódik. Téves, hogy leállítás esetén úgy meghibásodik a jármű, hogy el kelljen vontatni. Egy városi autóbusznál a részecskeszűrő 5-700 km-enként regenerál, így ez sem indokolja, hogy folyamatosan járatni kelljen a motort.

A rendelkezésre álló információk alapján a KTI álláspontja az, hogy a helyzetet a közlekedési szolgáltatók belső utasítás kiadásával, a BKK Zrt. pedig a végállomási technológia betartásának rendszeres, kiemelt ellenőrzésével, és szabálytalanság esetén szankciók kiszabásával tudja rendezni.

A vizsgálat megállapításai

I. A hatáskör tekintetében

Az alapvető jogok biztosának feladat- és hatáskörét, valamint az ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságait az Ajbt. határozza meg. A 18. § (1) bekezdésének 1) pontja értelmében az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint közszolgáltatást végző szerv tevékenysége vagy mulasztása a beadványt tevő személy alapvető jogát sérti vagy annak közvetlen veszélyével jár, feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási pert – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.

A 18. § (2) bekezdésének a) pontja szerint közszolgáltatást végző szerv – függetlenül attól, hogy milyen szervezeti formában működik – az állami vagy önkormányzati feladatot ellátó, illetve e feladat ellátásában közreműködő szerv.

Az Ajbt. 18. § (1) bekezdés 1) pontja és (2) bekezdés a) pontja alapján a Budapesti Közlekedési Központ közszolgáltatást végző szervnek tekinthető.

Az Ajbt. 20. § (1) bekezdése vizsgálat folytatásának lehetőségét biztosítja, a 28. § (1) bekezdése továbbá úgy rendelkezik, hogy az alapvető jogok biztosa az általa lefolytatott

vizsgálatról jelentést készít, amely tartalmazza a feltárt tényeket, az ezeken alapuló megállapításokat és következtetéseket.

II. Az érintett alapvető jogok és elvek tekintetében

Az alapvető jogok biztosa egy adott társadalmi probléma mögött álló összefüggésrendszer feltárása során autonóm, tárgyilagos és semleges módon, kizárólag alapjogi érvek felsorakoztatásával és összevetésével tesz eleget megbízatásának. Az ombudsmani intézmény megalakulása óta az országgyűlési biztos következetesen, zsinórmértékként támaszkodott az Alkotmánybíróság alapvető jogállami garanciákkal és az alapjogok tartalmával kapcsolatos elvi megállapításaira.

Magyarország Alaptörvénye és az Ajbt. hatálybalépésével is követni kívánjuk a fenti gyakorlatot, így míg az Alkotmánybíróság eltérő álláspontot nem fogalmaz meg, *eljárásunk során irányadónak tekintjük a testület eddigi megállapításait*. Mindezt alátámasztandó az Alkotmánybíróság a 22/2012. (V.11.) AB határozatában arra mutatott rá, hogy „az előző Alkotmány és az Alaptörvény egyes rendelkezései tartalmi egyezősége esetén éppen nem a korábbi alkotmánybírói döntésben megjelenő jogelvek átvételét, hanem azok figyelmen kívül hagyását kell indokolni”.

1. Az Alaptörvény VI. cikk (2) bekezdése szerint *az állam jogi védelemben részesíti az otthon nyugalma*.

Az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdése a magánszféra (a magánélet és a kapcsolódó részjogosultságok) védelmét rögzíti. Ez a bekezdés egyéni alanyi jogot állapít meg: az állam nem avatkozhat az egyén magánszférájába, az egyén pedig hivatkozhat magánéletének védelmére a jogtalan beavatkozással szemben.

Az Alaptörvény VI. cikk (2) bekezdése ettől eltérő jellegű rendelkezés. Az, hogy „az állam jogi védelemben részesíti az otthon nyugalma”, az (1) bekezdéshez kapcsolódó intézményvédelmi rendelkezés: az állam olyan jogi környezet és gyakorlat kialakítására köteles, amely az otthon védelmét ténylegesen is biztosítja. Az Alaptörvény VI. cikk (2) bekezdése tehát az állam számára határoz meg kötelezettséget, ugyanakkor mérlegelési lehetőséget is, hogy az otthon védelmét milyen eszközökkel és tartalommal biztosítja. Ez a bekezdés nem formál alanyi jogot az otthon védelmére, de alapot adhat arra, hogy az állam az otthon nyugalma érdekében fellépjen.

Az Alaptörvény nem valamilyen helyiség, épület, ingatlan fizikai integritását védi, hanem ezen keresztül az otthon tulajdonosának (használójának) és családjának magánéletét. Az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdése nem egy tárgyat véd, hanem a személyt. Az alkotmánybírói gyakorlat egyértelmű abban, hogy az otthon azért védett, mert az a magánélet színhelye.¹

Az Alaptörvény VI. cikk (2) bekezdését az Alaptörvény hetedik módosítása iktatta be. A magánszférajogok védelmi köre immár az otthonra, mint térbeli szférára is kiterjed, ahol a magán- és családi élet kibontakozik. A módosítás indokolása kifejezetten visszautal a 13/2016. (VII. 18.) AB határozatra, amelyben az Alkotmánybíróság hangsúlyozta, hogy az amerikai Legfelsőbb Bíróság szerint az otthon nyugalma – „a fáradt emberek utolsó mentőváltója” – az a tér, ahová az emberek visszahúzódhatnak a mindennapi nyüzsgés elől. Az otthon nyugalma megóvása, mint kiemelten fontos érték, az állam által jogi védelemben részesítendő. Ezen védelmet teremtette meg a jogalkotó a magánéletéről szóló 2018. évi LIII. törvény által.

Az Alkotmánybíróság a 32/2013. (XI. 22.) AB határozatában megállapította, hogy az Alaptörvény értelmében a magánszféra védelme nem szűkül le az Alaptörvény II. cikke által is védett belső vagy intim szférára, hanem kiterjed a tágabb értelemben vett magánszférára

¹ 3308/2020. (VII. 24.) AB határozat

(kapcsolattartás), illetve arra a térbeli szférára is, amelyben a magán- és családi élet kibontakozik (otthon).

2. Az Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdése alapján *Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez*. Az Alkotmánybíróság megállapította², hogy az Alaptörvény szövege az egészséges környezethez való jog tekintetében megegyezik az Alkotmány szövegével, ezért az egészséges környezethez való jog értelmezése során az Alkotmánybíróság korábbi határozataiban tett megállapítások is irányadónak tekinthetők.

Az Alkotmánybíróság megállapította³ továbbá, hogy a környezethez való jog jelenlegi formájában nem alanyi alapjog, de nem is pusztán alkotmányos feladat vagy államcél, amelynek megvalósítási eszközeit az állam szabadon választhatja meg, hanem elsősorban önállósult és önmagában vett intézményvédelem, azaz olyan sajátos alapjog, amelynek az objektív, intézményvédelmi oldala a túlnyomó és meghatározó. E jog sajátosságai folytán mindazokat a feladatokat, amelyeket másutt alanyi jogok védelmével teljesít az állam, itt törvényi és szervezeti garanciák nyújtásával kell ellátnia.

Az Alkotmánybíróság kimondta továbbá azt is, hogy „a környezethez való jog védelmének eszközei között a megelőzésnek elsőbbsége van, hiszen a visszafordíthatatlan károk utólagos szankcionálása nem tudja helyreállítani az eredeti állapotot.”⁴

„Miközben azonban a környezet védelmének kötelezettsége egyaránt terheli a tág értelemben vett államot és a természetes és jogi személyeket, ez a kötelezettség természetszerűleg nem lehet teljesen azonos az egyes jogalanyok vonatkozásában. Miközben a természetes és jogi személyektől a hatályos jogszabályi előírások ismeretén és betartásán túlmenően általános jelleggel és kikényszeríthető módon nem várható el, hogy magatartásukat valamely, a jogalkotó által nem konkretizált, absztrakt célhoz igazítsák, addig az állam oldaláról az is elvárható, hogy egyértelműen meghatározza mindazon jogi kötelezettségeket, melyeket mind az államnak, mind pedig a magánfeleknek be kell tartaniuk, egyebek között annak érdekében, hogy az Alaptörvény P) cikk (1) bekezdésében nevesített értékek hatékony védelme érvényesüljön.”⁵

3. Az Alaptörvény XX. cikk (1) és (2) bekezdése alapján mindenkinek joga van a *testi és lelki egészséghez*, ennek az alapjognak az érvényesülését pedig Magyarország genetikailag módosított élőlényektől mentes mezőgazdasággal, az egészséges élelmiszerekhez és az ivóvízhez való hozzáférés biztosításával, a munkavédelem és az egészségügyi ellátás megszervezésével, a sportolás és a rendszeres testedzés támogatásával, valamint a környezet védelmének biztosításával segíti elő.

Az Alkotmánybíróság a testi és lelki egészség kifejezést a WHO alkotmányában szereplő definícióval összhangban – a 43/2005. (XI. 14.) határozatában – olyan testi és szellemi állapotnak tekinti, „amely lehetővé teszi a társadalomban való minél hosszabb és testi-lelki gondoktól mentes életet”. Az egészséghez való jog szélesebb jelentéssel bír annál, hogy csupán az egészségügyi ellátáshoz való jogra vonatkozzék, így magában foglalja az olyan intézkedések és körülmények alkotmányos védelmét is, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy az egyén a társadalomban ténylegesen minél hosszabb ideig testi és lelki gondoktól mentes életet élhessen.

Az Alkotmánybíróság több határozatában értelmezte a legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jog tartalmát, és mindezek az értelmezések álláspontunk szerint – függetlenül attól, hogy a „legmagasabb szintű” jelző az Alaptörvényben már nem kapott

² 3068/2013. (III. 14.) AB határozat

³ 28/1994. (V. 20.) AB határozat

⁴ 13/2018. (IX. 4.) AB határozat

⁵ 28/2017. (X. 25.) AB határozat

helyet – továbbra is hivatkozhatóak maradnak.⁶ Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint a (legmagasabb szintű) testi és lelki egészséghez való jogként meghatározott alkotmányi követelmény az államnak azt az alkotmányos kötelezettségét jelenti, hogy a nemzetgazdaság teherbíró képességéhez, az állam és a társadalom lehetőségeihez igazodva olyan gazdasági és jogi környezetet teremtsen, amely a legkedvezőbb feltételeket biztosítja a polgárok egészséges életmódjához, életviteléhez.

Az Alaptörvény az egészséges környezethez, valamint az egészséghez való két alapvető jogon keresztül közvetlen kapcsolatot teremt a környezet állapota és az ember testi, lelki egészsége között. Így az ezen alapvető jogokkal kapcsolatos kérdéseket mindig vizsgálni kell az állami szervek környezetvédelmi intézkedések tételére vonatkozó kötelessége oldaláról is.

III. Az ügy érdemében

1. Általános megállapítások

Méltányolható igény, hogy az állampolgárok saját otthonukban zavartalanul éljenek, környezetszennyező, egészségkárosító tevékenységtől ne szenvedjenek, ugyanakkor az ipari fejlődés, a megnövekedett motorizáció és egyáltalán a modern korral együtt járó folyamatok, változások miatt a környezeti ártalmak (zavaró hatások) teljesen nem zárhatók ki. A területek hasznosítása, különféle infrastrukturális fejlesztések, beruházások gyakran kerülnek szembe a lakosság igényeivel, érdekeivel.

A Mötv. 13. § (1) bekezdésének 18. pontja szerint a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó *helyi önkormányzati feladat a helyi közösségi közlekedés biztosítása*. A 23. § (4) bekezdésének 1. és 10. pontjai alapján a fővárosi önkormányzat feladata a főváros teljes területén a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása, forgalomszervezés, valamint a helyi közösségi közlekedés biztosítása és működtetése.

A Kgy. rendelet 1. § (1) bekezdése értelmében a Fővárosi Önkormányzat a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény, továbbá a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény szerint a Fővárosi Önkormányzat feladatainak – e rendeletben meghatározott körben és módon történő – ellátására a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaságot mint közlekedésszervezőt jelöli ki. A közlekedésszervező feladata egyebek mellett a lehető legmagasabb színvonalú helyi menetrend szerinti közösségi közlekedési személyszállítás megszervezése és biztosítása az utazási igények és a rendelkezésre álló pénzügyi lehetőségek figyelembevételével, továbbá a helyi közforgalmú autó- és trolibusz állomások, megállóhelyek üzemeltetése.⁷

A Kvt. alapján a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, megelőzze a környezetszennyezést és kizárja a környezetkárosítást.⁸ A törvény a környezet védelmének alapelvei között rögzíti az együttműködést: az állami szervek, a helyi önkormányzatok, a természetes személyek és szervezeteik, a gazdálkodást végző szervezetek és mindezek érdekvédelmi szervezetei, valamint más intézmények együttműködni kötelesek a környezet védelmében.⁹ A levegőt védeni kell minden olyan mesterséges hatástól, amely azt, vagy

⁶ 56/1995. (IX. 15.) AB határozat, 37/2000. (X. 31.) AB határozat

⁷ Kgy. rendelet 5. § (1) bekezdésének 1. és 31. pontja

⁸ Kvt. 6. § (1)

⁹ Kvt. 10. § (1)

közvetítésével más környezeti elemet sugárzó, folyékony, légnemű, szilárd anyaggal, minőségét veszélyeztető vagy egészséget károsító módon terheli.¹⁰ A környezeti zaj és a rezgés elleni védelem kiterjed mindazon mesterségesen keltett energiakibocsátásokra, amelyek kellemetlen, zavaró, veszélyeztető vagy károsító hang-, illetve rezgésterhelést okoznak.¹¹

A KKEmTv. 7. cikk 4. pontja szerint a járművezetőknek vigyázniuk kell arra, hogy járműveik ne zavarják a közúton közlekedőket vagy az ennek szélein elhelyezkedő ingatlanokon lévőket, például olyan fölösleges zaj, por vagy füst előidézésével, ami elkerülhető.

Az Mvtv. 10. § (1) bekezdése rögzíti, hogy az állam jogi védelemben részesíti az otthon nyugalmát.

Az Országos Levegőterhelés-csökkentési Program (OLP) a közlekedési szektor célkitűzései között említi az egyes járművekből származó kibocsátások csökkentését és a közúti gépjármű forgalom mérséklését, különösen a sűrűn lakott városi területeken, továbbá a tömegközlekedés fejlesztését.¹²

Magyarország környezeti állapotértékelése szerint az emberi tevékenységekhez köthető légszennyezésnél az elmúlt évtizedekben az ipari kibocsátások szerepe háttérbe szorult, ma már a lakossági tevékenység (fosszilis tüzelőanyagok használata), *a közlekedés és a mezőgazdaság a fő forrása a levegőbe kerülő szennyezőanyagoknak*. Ezek jelentős, egészségünket és környezetünket egyaránt károsító mennyiségben halmozódnak fel kibocsátásuk közelében, például forgalmas utak, ipari létesítmények vagy intenzív mezőgazdasági műveletek közelében. Az OLP intézkedései között szerepel a szemléletformálás a környezettudatos közlekedés érdekében (pl. eco-driving - ökovezetés¹³), az alternatív tüzelőanyagok infrastruktúrájának fejlesztése (pl. elektromos töltőállomások), az alacsony vagy nulla kibocsátású járművek használatának elősegítése adókedvezménnyel, támogatással (pl. Zöld Busz Program), valamint a környezetvédelmi célú közlekedési szabályozási eszközök alkalmazása. Az állapotértékelés a zajvédelemmel foglalkozó fejezetben megállapítja, hogy *a környezeti zajterhelést elsődlegesen a közlekedés (ezen belül a közúti közlekedés) határozza meg*. Ebből is következik, hogy a nagyvárosok lakosságát terheli leginkább a környezeti zaj.¹⁴

A jövő nemzedékek országgyűlési biztosának JNO-144/2010. számú állásfoglalása szerint „A közlekedés okozta környezetszennyező hatások léte a gépjármű-közlekedés intenzitásának megnövekedésével az egyik legsúlyosabb és legnehezebben kezelhető, a városokban kiemelten is jelentkező probléma, amely mind a közlekedési ágazatot, mind a környezetvédelmet érinti. (...) az önkormányzat leghatékonyabb lehetősége a városi gépjármű-közlekedés által okozott környezetterhelés csökkentése érdekében a helyi közösségi közlekedésnek a gépjárműforgalommal szembeni valós alternatívává fejlesztése. Tekintettel arra, hogy a helyi közösségi közlekedés fejlesztés az egyik jelentős eszköze a gépjárműforgalom visszaszorításának, ez önmagában véve is hozzájárulhat a káros környezeti hatások csökkentéséhez. A közlekedésnek és az egészséges környezethez való jognak, valamint az önkormányzat tevékenységének kapcsolatában ezért sokkal inkább kifogásolható és aggályos a lakossági gépjármű-közlekedést érintő forgalomcsillapítás hiánya, mint a

¹⁰ Kvt. 22. § (2)

¹¹ Kvt. 31. § (1)

¹² <https://cdn.kormany.hu/uploads/document/4/4a/4af/4af55450145afb03048bad7311e0979c9fc3b5db.pdf>

¹³ <https://pm10.kormany.hu/download/7/d0/70000/NFM%20KTI%20K%C3%B6zlekedj%20okosan.pdf>
<https://www.mnb.hu/fogyasztovedelem/csaladi-zold-penzugyek/zold-gazdalkodas-otthon/kozlekedes/penztarcabarar-vezetes-eco-driving>

¹⁴ Magyarország Környezeti állapota 2020

https://www.hermanottointezet.hu/sites/default/files/mka_2020_digi_hu_jav_0308.pdf

közösségi közlekedésből adódó terhelés. *A közösségi közlekedés fejlesztése és előtérbe helyezése csak akkor jelenthet ugyanakkor valódi megoldást, ha a közösségi közlekedés környezetterhelését is csökkentik forgalomszervezési, racionalizálási, járműkarbantartási és fejlesztési stb. intézkedésekkel.*”

A személyszállítási közszolgáltatás a közúti közlekedésen belül egyszerre tölt be zajcsökkentő funkciót és jelenik meg zajforrásként. Zajcsökkentő hatású, amennyiben a jól szervezett tömegközlekedés jelentős számú személygépkocsi közlekedését képes kiváltani. Zajforrás pedig annyiban és annyira, amennyiben a személyszállításban résztvevő járművek a közszolgáltatással érintett területen zajkibocsátók. A közúti közlekedés zajterhelésének csökkentésében a személyszállítási közszolgáltatás jelentős tényező lehet, ezért az egészséges környezethez való jog érvényesítését szolgálja, ha az minél több helyen megjelenik és minél többen igénybe is veszik. Figyelembe kell venni azonban azt is, hogy amíg a közösségi közlekedés az egész település lakosságának javát szolgálja, az abból származó terhelés közvetlenül és elsődlegesen a menetrend szerinti útvonal mentén lakókat érinti.

2. Autóbuszok a budapesti közösségi közlekedésben

Budapest környezeti állapotértékelése rögzíti, hogy a főváros környezeti problémái közül – hasonlóan a világ nagyvárosaihoz – az egyik legjelentősebb a magas zajterhelés, amelynek elsődleges forrása a közlekedés. *Budapesten a környezeti zajforrások közül a legjelentősebb a közúti közlekedés lakossági zajterhelése.*

A beszerzések eredményeképp 2018-ra mintegy 1.050 db (~650 db új, korszerű, ~400 db használt, alacsonypadlós) járművel újult meg az állomány. Az autóbuszok átlagéletkora a 2013. évi 16,0 évről 2017-re – mindössze négy év alatt – 10,4 évre csökkent.

A 2019 és 2021 között forgalomba állított korszerű, Euro 6-os környezetvédelmi besorolású, dízel motorral szerelt autóbuszokkal, valamint a 2022-ben érkezett 135 db Mercedes-Benz Conecto Next Generation autóbuszokkal megfiatalodott járműpark környezetterhelése is jelentősen csökkent. Az alacsonypadlós buszok aránya 2022 végére elérte a 100%-ot, az autóbuszok átlagéletkora 9,8 évre csökkent. Jelenleg már közel 950 új, korszerű motorokkal (EEV, Euro 6) szerelt jármű fut a budapesti vonalakon, melynek eredményeképp 2022-ben sor került a legkorszerűtlenebb Euro 0-s és Euro 1-es besorolású autóbuszok forgalomból történő kivonására, az Euro 2-es és Euro 3-as buszok száma pedig jelentősen csökkent (2022-ben összesen 365 darab).¹⁵

A CIVITAS keretében készült, az alternatív üzemanyaggal hajtott buszokról szóló szakpolitikai összefoglaló az összehasonlítási alapként szolgáló Euro 6-os dízel buszokról megállapítja, hogy egy dízelmotor önmagában viszonylag magas NO_x és PM¹⁶ kibocsátási értékekkel rendelkezik, az Euro 6-os szabvány szerint azonban már szigorú előírásoknak kell megfelelnie a szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében. Ennek érdekében, az Euro 6-os motorokat részecskeszűrővel és az NO_x kibocsátást mérséklő rendszerrel szerelték fel. Az utóbbi megoldás határfoka a forgalmasabb buszvonalakra jellemző alacsonyabb működési sebesség esetén bizonyos mértékben csökkenhet, ami növelheti az NO_x kibocsátást. A tanulmány szerint a dízel meghajtással rendelkező buszok zajkibocsátása továbbra is jelentős, amit többek között a dízelmotor égési folyamatainak jellegzetes hangja okoz. Modern motorok esetén, korszerű üzemanyag fecskendezési rendszerek és zajszigetelési technikák

¹⁵ Budapest környezeti állapotértékelése 2023

https://budapest.hu/api/file/doc/BK%C3%83%C2%81%C3%83%C2%89_2023.pdf

¹⁶ Nitrogén-oxidok és ún. szálló por

segítségével a zajkibocsátás fokozatosan csökkent. Zajkibocsátásuk álló helyzetben 80 dB; elhaladva 77 dB¹⁷

Budapest környezetvédelmi programja hangsúlyozza, hogy a BKV buszparkjának korszerűsítésén túl – ha a források rendelkezésre állnak –, különösen indokolt folytatni a fővárosi kötöttpályás és kerékpáros közlekedési fejlesztéseket, amely a magasabb közszolgáltatási szint mellett *kedvezőbb energetikai és környezetvédelmi tulajdonságot (levegő és zaj) is eredményez.*

A Program szerint a környezetbarát autóbuszok aránya a közösségi közlekedésben a 2019-es 53%-ról 2026-ra 100% lesz. Környezetbarátnak az Euro 5-ös, EEV, Euro 6-os környezetvédelmi besorolású vagy az alternatív – kiemelten az elektromos – hajtásláncú autóbuszok számítanak.¹⁸

Budapest fenntartható energia- és klíma akcióterve megállapítja, hogy „a budapesti közösségi közlekedés eszközállománya és infrastruktúrája az utóbbi évek beruházásainak köszönhetően jelentősen javult (pl. az autóbuszok mintegy harmada újonnan beszerzett). Folytatni kell a járműpark korszerűsítését (a klímaadaptációs célokhoz kapcsolódóan légkondicionált járműveket javasolt beszerezni). A közösségi közlekedés járműállományának célorientált fejlesztését szintén állami előírás határozza meg, ennek megfelelően javasolt a közösségi közlekedési járműállomány bővítése, cseréje. *Az autóbuszok és a marginális szerepet betöltő hajók esetében a szénhidrogén felhasználáson alapuló járművek helyett elektromos, hidrogén vagy egyéb meghajtású járművekre kell áttérni.*”¹⁹

3. A vizsgált ügy tapasztalatai

Még a legkorszerűbb dízel motorokkal szerelt autóbuszokkal végzett közösségi közlekedés is bizonyos mértékű zaj- és levegőterheléssel jár, ami a végállomásokon a hosszabb ott-tartózkodási idő miatt fokozottabb mértékben jelentkezhet.

A közösségi közlekedés működtetésével óhatatlanul együtt járó zavarás szükségzerűnek minősíthető, azt az ott lakók túrni kötelesek, azonban az egyént terhelő túrési kötelezettség tekintetében az is követelmény, hogy az ne legyen aránytalan. Másként megfogalmazva, a túrési kötelezettség csak az elkerülhetetlen zavarás tekintetében áll fenn, de ilyenkor is törekedni kell a zavaró hatások minimalizálására. A vizsgált esetben ez azt jelenti, hogy *a túrési kötelezettség a műszaki szempontból szükséges és arányos mértékű motorjáratásra vonatkozik, a felesleges járatásból adódó terhek elviselésére viszont senki sem köteles.*

A panaszos és egy vele azonos címen lakó személy számos bejelentést tett a BKK-nak a végállomáson tapasztalt motorjáratások miatt, az ezekre adott válaszokat elemezve az alábbiak állapíthatók meg.

A kivizsgálások eredménye gyakran az volt, hogy a járművezető a motorjáratás indokaként regenerálásra hivatkozott. E tekintetben ellentmondó nyilatkozatok állnak rendelkezésünkre. A panaszos beadványában hangsúlyozta, hogy „a társaság tájékoztatása, illetve a buszok általunk kikért műszaki leírása alapján a regenerálást a busz maga „indítja el”, amikor azt szükségesnek érzékeli, a regenerálási folyamat azonban a buszvezető által bármikor megszakítható és újraindítható anélkül, hogy a működésben ez bármilyen zavart vagy fennakadást okozna, ami azt jelenti, hogy megoldható lenne, hogy ne a kertvárosi, családi házas övezetben történjen meg az alapl működésen túli, erős hanghatásokkal járó

¹⁷ A CIVITAS az Európai Bizottság kezdeményezése, melynek célja, hogy kapcsolatok jöjjenek létre a városi közlekedés problémáinak megoldásában élenjáró európai városok között. <https://civitas.eu/resources/civitas-szakpolitikai-osszefoglalo-az-alternativ-uzemanyaggal-hajtott-buszokrol>

¹⁸ Budapest környezetvédelmi programja 2021-2026 https://budapest.hu/api/file/doc/BKP_2021-2026.pdf

¹⁹ https://archiv.budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP_kl%C3%ADmastrat%C3%A9gia_SECAP.pdf

regenerálás (vagy éppen a légkamrák feltöltése, amit sok buszvezető szintén a buszfordulóban történő tartózkodás idejére időzít).” Ezzel szemben a BKK több kivizsgálási dokumentumában is az szerepel, hogy az autóbuszok üzemeltetési kézikönyve szerint a regenerálást csak járó motor esetében tudja maradéktalanul elvégezni a rendszer, regenerálás közben a motor leállítása súlyos meghibásodáshoz vezethet, aminek következtében a jármű járóképtelenné válik (válhat) és csak vontatva mozgatható. Más válaszlevelek nem az üzemeltetési kézikönyvre, hanem az üzemeltetési tapasztalatokra hivatkozva állapítanak meg hasonló következtetést. A KTI álláspontja szerint viszont „(t)éves, hogy leállítás esetén úgy meghibásodik a jármű, hogy el kelljen vontatni.” Az ellentmondó állítások tisztázása azért is szükséges, mert a panaszok kivizsgálásakor a motorjáratások jelentős részében a hivatkozási alap a regenerálás volt.

A panaszosnak adott egyik válaszlevél szerint „A BKV Zrt. az előző nyilatkozataiban nem adott tájékoztatást arról, hogy a busz csak álló helyzetben regenerálhat, a lényeg a járó motor. A folyamat elindítását a motorvezérlő rendszere szabályozza, amelyet az üzemeltető és a járművezető nem tud befolyásolni.”

Az iratanyag tartalmaz olyan megállapításokat is, hogy a járművezetővel szemben a munkáltató a megfelelő szankciót alkalmazta. Ezek előzménye, hogy az autóbuszvezető műszaki hibára hivatkozott, viszont annak megoldására nem kért segítséget, azt nem jelezte.

A panaszos beadványához a motorjáratás bizonyítására a kora reggeli órákban készített videófelveleket is mellékelte, amelyeken hallható, hogy a végállomásra érkező autóbuszok motorja folyamatosan, gyakran 10 percnél is hosszabb ideig jár. Ezzel szembe állítva egy másik felvételsorozaton viszont nem tapasztalható motorjáratás, ekkor a BKK ellenőrzést végző járműve a buszfordulóban állt.²⁰

A helyszín megtekintésekor (hétköznap délután 16 óra körül) a következő tapasztalatokat szereztük. Az „U” alakú végállomásra érkező járművek a leszállóhelyről állnak át a túloldalon kialakított megállóhelyre, ahol az indulásig tartózkodnak.

Összességében megállapítható, hogy a MAN típusú autóbuszok motorja a végállomáson tartózkodás ideje alatt egy eset kivételével nem járt, a járművezetők csak az indulás előtt kapcsolták be. Két esetben az érkező autóbusz még nem tudott beállni az indulási pontra, ezek a forduló középső részén álló motorral várakoztak. E kettő közül az egyik jármű motorja csak a beállítás idején járt, vezetője az indulási pontra érve ismét leállította és csak az indulás előtt kapcsolta be újra. A másik esetben a motor beindítása után a jármű egy ideig még a forduló közepén állt, majd a beállást követően tovább járt a motorja. Ekkor tehát néhány percig folyamatos volt a járatás, ráadásul ennek egy része a forduló házakhoz legközelebb eső pontján történt.

A Kisfaludy utca jelentős közúti forgalma miatt az autóbuszok járó motorjának zaja nem tűnt ki. Le kell ugyanakkor szögezni, hogy *kisebb közúti forgalom mellett, jellemzően kora reggel és este, az autóbuszok válhatnak domináns zajforrássá, ami a videofelveleken is tapasztalható, különösen akkor, ha a motorjáratás a forduló középső részén, a házakhoz közeli ponton történik.*

4. A motorjáratásról

A BKV Autóbusz Forgalmi Utasítása szerint a végállomásokon motort járatni csak az autóbuszok üzemszerű működésének biztosításához szükséges mértékben szabad. A zajterhelés és a levegőszennyezés elkerülése érdekében a szükségtelen motorjáratás tilos.²¹

²⁰ A felvételek 2021-2022-ben készültek.

²¹ BKV Autóbusz Forgalmi Utasítás https://vigyazzunkegyemasra.eu/wp-content/uploads/2021/05/BKV_autobusz_utasitas.pdf

A BKV 2022. évi fenntarthatósági jelentése kiemeli, hogy „Visszatérő probléma az autóbusz végállomásokon várakozó buszok motor járatásának zaja, ami lakóövezetben gyakran zavarja az ott lakókat. Ennek megoldására a forgalmi utasítás szabályozza a végállomási motor járatás rendjét, miszerint motort járatni a végállomásokon csak az autóbuszok üzemserű működésének biztosításához szükséges mértékben szabad. Ezen túlmenően a lakóövezetben lévő végállomások esetében a végállomási rend megtilthatja a motor járatást.”²²

A BKK válasza felsorolja, hogy műszaki szempontból mikor indokolt a motorjáratás, amit speciális műszaki szakismeret hiányában nem értékelhetünk, ahogy a KTI válaszában foglalt szakmai megállapításokat sem, az azonban kijelenthető, hogy az indokolatlan motorjáratás a szükségtelen zavarás kategóriájába tartozik.

A motorjáratás kérdése nem szűkíthető le az autóbuszos közlekedésre, az a közúti közlekedés teljes spektrumán keresztül értékelendő.

Figyelemre méltó megállapításokat tartalmaz a KTI Környezetvédelmi és Fenntarthatósági Kutató Központjának a „Tervezési segédlet szmogriadó tervek kialakításához” című tanulmánya, amely leszögezi, hogy a korszerűbb (dízel) motorok tömegben mért összkibocsátása ugyan csökken, de a korszerű motortechnika mellett megjelentek az egyre kisebb mérettartományba eső koromszemcsék a kipufogógázban. A kutatások igazolták, hogy a részecske által okozott egészségügyi kockázat a részecske méretével fordítottan arányos. *A kipufogóból kikerülő szennyezés – eltérően a fűtésből, vagy ipari tevékenységből eredő szennyezéssel – a talaj közelében kerül a levegőbe, így kevésbé tud felhígulni, ezért az utak mentén sétáló gyalogosok közvetlenül lélegzik be a szennyezett levegőt.*

A tanulmány külön pontban foglalkozik a gépjárművek indokolatlan alapjáratú üzemeltetésének lehetőség szerinti mérséklésére történő felszólítás kérdésével. Az érintettek egyrészt az egyéni gépkocsi használók. A téli időszakban a gépkocsik alapjáraton történő „melegítése” semmilyen esetben sem tekinthető elfogadhatónak, sem környezeti, sem gazdaságossági szempontból. „A másik kört az egyes városokban igen kedvezőtlen járműállománnyal rendelkező közlekedési társaságok jelentik. Ezek esetében sokszor – a szmog-veszélyes időszakokban különösen jellemző hideg időszakban főleg – az autóbuszok könnyebb indítása, illetve az önálló fűtőkészülékkel nem rendelkező járművek fűtése miatt jellemző a járművek végállomási alapjáratú üzemeltetése. Különösen hideg időben a járműtelepi alapjáratú üzemeltetés is előfordul. Ez a környezetvédelmi ellenőrzések szigorítása mellett sem biztos, hogy reálisan visszaszorítható.”²³

A panaszos felvetette egy, a motor leállítására figyelmeztető tábla kihelyezését is, amire – a polgármestertől kapott tájékoztatás szerint – a Budapest Közút Zrt. nem látott lehetőséget, emellett annak hatékonyságát is vitatta. Álláspontunk szerint környezetvédelmi üzenetet hordozó figyelemfelhívó táblák kihelyezése szemléletformáló hatású lehet, és hátrányos következménnyel biztosan nem jár.²⁴

A felesleges motorjáratás megelőzését szolgálja, hogy egyes HÉV átjárókban a motor ki- és bekapcsolására figyelmeztető lámpák működnek.

²² A fenntarthatóság környezetvédelmi vonatkozásai a BKV Zrt. működésében

A Társaság 2022. évi fenntarthatósági jelentése https://static.bkv.hu/ftp/ftp/kozadat/fenntarthatosag/f_2022.pdf

²³ https://pm10.kormany.hu/download/3/ae/80000/KTI_SZMOGR_TERVEZESI_SEGEDLET_2013.pdf

²⁴ Angol nyelvterületen ismertek a „Stop idling” és „No idling” feliratú táblák.

Közlekedésbiztonsági üzeneteket hordoznak az autópályák melletti óriásplakátok.

Számos településen helyeztek el a forgalomirányító jelzőlámpa mellé kiegészítésként ún. visszaszámláló lámpát, ami a zöld jelzésre váltásig hátralévő hosszabb várakozási idő esetén a motor leállítására ösztönözheti a járművezetőt.

A fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás csökkenését eredményezi a start-stop rendszer, ami a jármű megállása után automatikusan leállítja, majd az indulási jelre szintén automatikusan beindítja a motort.

4.1 Nemzetközi kitekintés

A német szabályozás szerint a gépjárművek használatakor tilos a felesleges zaj és az elkerülhető kipufogógáz-kibocsátás. Különösen tilos a járművek motorját szükségtelenül járatni.²⁵

Ausztriában a járművezető nem okozhat indokolatlan zajt, több füstöt, légszennyezést, mint ami a rendeltetésszerű használatból és karbantartott állapotból szükségszerűen adódik. A motor „bemelegítése” elkerülhető légszennyezést jelent.²⁶ Tilos a gépjárművet álló helyzetben a feltétlenül szükségesnél tovább jártatni.²⁷

Az Egyesült Királyságban tilos járó motorral parkoló járművet felügyelet nélkül hagyni, vagy a jármű motorját szükségtelenül járatni, miközben a jármű közúton áll. Ha a jármű valószínűleg néhány percnél tovább áll, a járművezető húzza be a rögzítőféket, és állítsa le a motort a károsanyag-kibocsátás és a zajszennyezés csökkentése érdekében. Megengedett a motor járatása, ha a jármű a forgalomban áll, vagy hibák diagnosztizálására.²⁸ Londonban az autóbuszvezetők számára előírás a motor leállítása, ennek elmaradása felesleges üzemanyag fogyasztást, zajártalmat és egészségkárosodást okoz.²⁹

Szlovákiában a járművezetőnek tilos „(...) a közúti közlekedés többi résztvevőjét vagy más személyeket zaklatni elsősorban a túlzottan nagy zajjal, porral, levegőszennyezéssel, latyak vagy sár felfröcskölésével, illetve álló jármű motorjának fölösleges járatásával.”³⁰

Az Egyesült Államokban több államban tiltott a motorjáratás. Kutatások szerint a személygépjárművek alapjáraton körülbelül 3 milliárd gallon üzemanyagot pazarolnak évente az Egyesült Államokban.³¹

5. Összegzés

Az elmúlt években az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalába több, a végállomásokon várakozó buszok motorjáratását sérelmező panasz érkezett, amit fenntarthatósági jelentésében maga a BKV is visszatérő problémának tekint.

A motorjáratások műszaki indokoltságát sem általában, sem az egyes esetek tekintetében nem ítéltük meg.

A lokális terhelést jelentő motorjáratást, ami elsősorban a közvetlen szomszédok, a közelben élő lakosság számára jelent zavarást, az elkerülhetetlen esetekre kell korlátozni. Bár

²⁵ Straßenverkehrs-Ordnung

https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html

²⁶ Kraftfahrgesetz

<https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384&Paragraf=102>

²⁷ Straßenverkehrsordnung (Absatz 6 § 7 StVO 1960)

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

²⁸ The Highway Code <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/general-rules-techniques-and-advice-for-all-drivers-and-riders-103-to-158>

²⁹ Big Red Book <https://www.transportforall.org.uk/wp-content/uploads/2023/11/pub19006thebigredbookupdate2019aw.pdf>

³⁰ <https://torvenytar.sk/zakon-879> 4. § (2)

³¹ https://afdc.energy.gov/files/u/publication/idling_personal_vehicles.pdf

a menetrendek módosítása következtében csökkent a tartózkodási idő, az autóbuszok néhány percet eltölthetnek a Benjámint utcai buszfordulóban. A közösségi közlekedés egészséges környezethez való jogot szolgáló szerepe mellett is törekedni kell arra, hogy az elkerülhetetlen környezeti terhelés is a lehető legkisebb mértékű legyen.

A vizsgált esetben a panaszos kifejezetten sérelmezte a kora reggeli és a késő esti motorjáratást, ami fokozottan zavaró hatású lehet.

Ismert, hogy az Építésügyi és Közlekedési Minisztérium átfogó felülvizsgálatot indított a közlekedési magatartást meghatározó jogszabályi környezetet érintően, amelynek kiemelt része a KRESZ megújítása. A bemutatott külföldi példák alapján a környezetvédelmi szempontok hangsúlyosabb megjelenítése érdekében megfontolandó a felesleges motorjáratás tilalmának esetleges beemelése a jogszabályba. Megjegyezzük, hogy a jelenleg hatályos KRESZ a teherszállítás tekintetében előírja, hogy a rakomány ne okozzon az elkerülhetetlennél nagyobb zajt.³²

A panaszos motorjáratás miatt tett bejelentéseire a BKK vizsgálatokat folytatott, megállapításairól tájékoztatást adott, a terhelés csökkentése érdekében a 2.2.3. pontban ismertetett intézkedéseket tette, ezért eljárásával összefüggésben alapvető joggal összefüggő visszasság nem állapítható meg. A közös jelentés elsődlegesen a közúti közlekedés környezetterhelésére, a közösségi közlekedés szerepére, az indokolatlan motorjáratás elleni következetes fellépés szükségességére kívánja felhívni a figyelmet, hangsúlyozva a környezettudatosságot, a környezet védelmében az együttműködés fontosságát és kötelezettségét. A szolgáltatói (közlekedésszervezői) szintű szabályozás mellett elkerülhetetlen a rendszeres, visszatérő ellenőrzés és szükség esetén a szankcionálás.

Intézkedések

Felkérjük a BKK vezérigazgatóját, hogy vizsgálja meg a szolgáltatók motorjáratásra vonatkozó belső szabályozását és az annak alapján végzett ellenőrzéseiket. Ehhez a hatásviselők védelme érdekében, az ellentmondó nyilatkozatokra figyelemmel alapvető jelentőségűnek tartjuk a motorjáratás indokoltságának műszaki szakmai tisztázását, különös tekintettel az annak rendszeres hivatkozási alapjaként szolgáló regenerálásra.

Felkérjük továbbá, hogy a Benjámint utcai végállomáson a BKK visszatérően ellenőrizze a végállomási rend betartását.

Budapest, 2024. az elektronikus dátumbélyegző szerint

Dr. Kozma Ákos

Dr. Bándi Gyula

³² 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 47. § 2. § e) pont