



PEST VÁRMEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTHF/00012-56/2024

Ügyintéző: Sáfár Attila

Kovács József

Illés Gábor

Berényi Zsombor

Pongó Veronika

Telefon: (06-1) 776-6280

Tárgy: Budapest Airport Zrt., Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás ügyében hiánypótlási felhívás

V É G Z É S

A **Budapest Airport Zrt.** (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér; Cg.: 01-10-044665; KÜJ: 100358634; a továbbiakban: Környezethasználó) által kérelmezett, valamint a Kúria Kfv.II.37.460/2023/5. számú ítélete (a továbbiakban: Ítélet) szerinti, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) üzemeltetésére vonatkozó KTVF:41608-2/2006. számú környezetvédelmi működési engedély (a továbbiakban: Engedély) érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás során benyújtott adatok és nyilatkozatok alapján a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) az alábbi

hiánypótlást

írja elő.

I.

A Környezetvédelmi Hatóság komplex környezetvédelmi engedélyezési szempontból megállapította, hogy a Repülőtéren folytatott tevékenység 2006. és 2023. év között bekövetkezett – a jelen döntés indokolásában foglaltak alapján a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] 2. § (2) bekezdés a) pont *ab)* alpontja szerinti – jelentős módosítása miatt, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása, illetve környezeti hatástanulmány benyújtása szükséges.

A környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására irányuló kérelmet és a környezeti hatástanulmányt a PE/KTHF/00012/2024 ügyiratszámra való hivatkozással, **2025. június 30. napjáig** kell benyújtani a Környezetvédelmi Hatóság részére elektronikus úton (www.epapir.gov.hu vagy www.cegkapu.gov.hu).

A kérelemhez mellékelni kell a *környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól* szóló 14/2015. (III. 31.) FM rendeletben megállapított igazgatási szolgáltatási díj megfizetését igazoló befizetési bizonylatot, vagy annak másolatát.

A környezeti hatástanulmány egyes részeit a *környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről* szóló 297/2009. (XII. 21.) Korm. rendelet alapján a részszakterületre vonatkozó jogosultsággal rendelkező szakértő készítheti el.

Amennyiben a megállapított teljesítési határidő eredménytelenül telne el – és nem kéri annak meghosszabbítását – a Környezetvédelmi Hatóság az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény [a továbbiakban: Ákr.] 47. § (1) bekezdés b) pontja alapján az eljárást megszünteti, illetve az Ákr. 77. §-ában foglaltak szerinti jogkövetkezményeket alkalmazza.

II.

A benyújtandó környezeti hatástanulmány tartalmi követelményei

A környezeti hatástanulmányt a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6–7. számú mellékletében rögzítettek, valamint az alábbi szempontok figyelembevételével kell összeállítani:

Komplex környezetvédelmi engedélyezési szempontból:

1. A hatástanulmánynak a 2006. október 26. és 2023. november 27. napjai közötti időszakon túlmenően megvalósult, illetve a hatástanulmány elkészítésekor a benyújtás időpontjáig belátható időn belül tervezett új fejlesztéseket, továbbá a forgalmi adatokat és a műveletszámokat is tartalmaznia kell.
2. Fel kell tüntetni a benyújtás időpontjában a Repülőtér területén meglévő összes parkolóhely darabszámát, kitérve a parkolók részletezésére.
3. Fel kell sorolni a benyújtás időpontjában a Repülőtér területén megvalósult létesítmények, építmények funkcióit és területfoglalását (bruttó alapterület, burkolt felületek területe).

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

1. Be kell mutatni a zaj és rezgés elleni védelem keretében megtenni kívánt intézkedéseket, amelyek a jelentős kedvezőtlen környezeti hatások elkerülésére, megelőzésére vagy csökkentésére vonatkoznak – együttműködésben a Repülőtér légiforgalma által leginkább érintett kerületekkel, településekkel, illetve a Környezetvédelmi Hatósággal, valamint a légi közlekedés által okozott zaj szempontjából hatáskörrel rendelkező légiközlekedési hatósággal és HungaroControllal.

Kármentesítési szempontból:

1. Be kell mutatni a repülőtér területén végzett, illetve tervezett tevékenységeknek a folyamatban lévő, valamint a még szükséges kármentesítési munkálatokra gyakorolt hatását, kiemelten az egykori I. számú üzemanyagtelephez tartozó tartálypark, üzemanyag-fogadó épület, illetve 17/a jelű épület környezetében tervezett fejlesztésekre (parkoló és kiegészítő létesítmények építése).
2. Fentiek bemutatásához fel kell használni a WSP Hungary Consulting Zrt. jogelődje a Golder Associates Magyarország Zrt. által készített, 2023. március 28. napján kelt, 22555554 tervszámú, *"Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T1 Terminál Landside fejlesztés (parkolók) – Környezetvédelmi Tervfejezet"* című dokumentációban, továbbá az Adept Enviro Kft. által 2023-ban készített *"Volt MALÉV Tartálypark, Liszt Ferenc Repülőtér – Földtani közeg és felszín alatti víz állapotfelmérései dokumentáció"* című dokumentációban foglaltakat.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

1. A Repülőtér nagy kiterjedésű gyepterületei a fokozottan védett ürge (*Spermophilus citellus*) dokumentált élőhelye. Az Engedély időpontjához képest szükséges vizsgálni, hogy hogyan változott, változhatott az állomány nagysága, illetve vizsgálni szükséges, hogy a faj számára szóba jöhető élőhelyek (rövid fűvű gyepterületek) hogyan változtak, csökkentek, alakultak át az időközben megvalósított beruházásokra és fejlesztések területfoglalására tekintettel.
2. Vizsgálni szükséges, hogy a Repülőtér hosszú távú használata és távlati fejlesztése mellett hogyan biztosítható a fokozottan védett faj populációjának és élőhelyének fennmaradása.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

1. A tevékenység és a kapcsolódó műveletek, létesítmények telepítése, megvalósítása és felhagyása során keletkező hulladék mennyisége, veszélyessége, ezen hulladékokkal történő gazdálkodás módja, ezen belül:
2. A telepítés, működés, felhagyás során keletkezett hulladékok mennyisége, hulladéktípusonként.
3. A keletkezett hulladékok tárolásának módja: tárolóeszközök, tárolás helyszíne, van-e munkahelyi gyűjtő vagy üzemigyűjtő, különös tekintettel az esetleg keletkező veszélyes hulladékokra.
4. A hulladékok keletkezésének csökkentésére tett intézkedések.
5. A hulladékok további kezelésre történő átadásának módja.

*

Jelen végzés ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, az az ügy érdemében hozott határozat vagy az eljárást megszüntető végzés ellen indított közigazgatási perben támadható meg.

I N D O K O L Á S

A Környezethasználó 2004. augusztus 2. napján a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény [a továbbiakban: Kvt.] ez időben hatályos állapota szerinti 77. §-a alapján a teljesítményértékelés céljából benyújtott felmérés elbírálását kérte a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (jogutód: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség, a továbbiakban együtt: elsőfokú hatóság). Az elsőfokú hatóság 2006. október 26. napján kelt határozatával a teljesítményértékelést jóváhagyta, és a Környezethasználó részére – a szükséges környezetvédelmi intézkedések megtételére kötelezéssel egyidejűleg – Engedélyt adott, melynek érvényességi ideje 2011. december 31. napja volt. Az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség (jogutód: Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség, a továbbiakban együtt: másodfokú hatóság) 14/0042/20/2007. számú határozatával az elsőfokú hatóság határozatát további kikötésekkel kiegészítve helybenhagyta.

A Környezethasználó 2011. október 4. napján érkeztetett beadványával az Engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló kérelmet és ismételten teljesítményértékelési dokumentációt nyújtott be az elsőfokú hatósághoz, amely 2011. november 9. napján kelt, KTVF: 3848-10/2011. számú határozatával a dokumentációt elfogadta, és az Engedély érvényességi idejét 2016. december 31. napjára módosította. A fellebbezés folytán eljáró másodfokú hatóság 2012. január 10. napján kelt,

14/6438-16/2011. számú határozatával az elsőfokú határozatot egyes kikötések vonatkozásában kiegészítette, egyebekben helybenhagyta. E határozattal szemben előterjesztett keresetet alapján eljáró Fővárosi Törvényszék 2012. november 27. napján meghozott 27.K.30.710/2012/13. számú ítéletével az másodfokú hatóság határozatát az elsőfokú határozatra kiterjedően hatályon kívül helyezte és az elsőfokú hatóságot új eljárásra kötelezte. Az ítélet az eljárási kifogások mellett azt is rögzítette, hogy az eljárás tárgya környezetvédelmi működési engedély módosítása, amelyre a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (3) bekezdése alapján a Kvt.-nek a felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezései [Kvt. 73–76. §, 78–80. §] vonatkoznak, amely azon alapul, hogy a Környezethasználó által végzett tevékenység hatásvizsgálat köteles.

Az ítélet ellen a Környezethasználó felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő, amelynek visszavonására tekintettel a Kúria a felülvizsgálati eljárást a 2013. július 2. napján kelt, Kfv.IV.37.181/2013/10. számú végzésével megszüntette.

A megismételt eljárás 2013. augusztus 12. napján indult, amelynek során az elsőfokú hatóság megállapította, hogy a Környezethasználó a Repülőtér területén a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 40. pontja alapján az 1. § (3) bekezdés a) pontja hatálya alá tartozó tevékenységet folytat (*Repülőtér 2100 m alaphosszúságú futópályától*), ezért a Környezethasználót környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció benyújtására hívta fel, melyet a Környezethasználó 2013. szeptember 6. napján előterjesztett és kérelmezte a környezetvédelmi működési engedély kiadását azzal, hogy a felülvizsgálati dokumentáció benyújtásával a teljesítményértékelési eljárás okafogottá vált. Az elsőfokú hatóság a teljesítményértékelési eljárást megszüntető KTVF: 225-271/2013. számú végzése a másodfokú hatóság 14/8826-2/2013. számú végzésével emelkedett jogerőre, amely elleni jogorvoslatot a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 2014. február 13. napján kelt, 36.Kpk.45.148/2014/2. számú végzésével érdemi vizsgálat nélkül elutasított. Az elsőfokú hatóság 2014. április 8. napján kelt, KTF: 80-58/2014. számú határozatával, amely KTF: 80-88/2014. számon került kijavításra, a Környezethasználó részére kikötések előírása mellett, a Repülőtér működésére környezetvédelmi működési engedélyt adott. A fellebbezések folytán eljáró másodfokú hatóság a 2015. január 28. napján kelt, OKTF-KP/1788-1/2015. számú végzésével az elsőfokú határozatot megsemmisítette és az elsőfokú hatóságot új eljárás lefolytatására utasította, megállapítva, hogy a vízügyi szakhatóság mellőzésével az elsőfokú hatóság az ügy érdemére kiható jogszabálysértést követett el.

Az elsőfokú hatóság az új eljárást 2015. január 30. napján indította meg, majd annak lezárásaként a 2015. március 26. napján kelt, KTF: 2167-57/2015. számú határozatával a Környezethasználó részére a Repülőtér működésére környezetvédelmi működési engedélyt adott, melynek érvényességi idejét 2025. december 31. napjában határozta meg. Az elsőfokú határozattal szemben előterjesztett fellebbezések alapján eljáró másodfokú hatóság a 2015. szeptember 15. napján kelt, OKTF-KP/9586-15/2015. számú határozatával az elsőfokú határozatot helybenhagyta. A fellebbezők a másodfokú döntéssel szemben kereseteket terjesztettek elő, amely alapján a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság a 2017. május 30. napján kelt, 27.K.34.343/2015/64. számú ítéletével a közigazgatási döntéseket jogszerűnek ítélte, így az ellene irányuló kereseteket elutasította. Az ítéletben többek között leszögezte, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet hatályos rendelkezései, továbbá a környezeti hatásvizsgálatot bevezető korábbi kormányrendeletek következetesen csak a tervezett, engedélyezni kért, jelentős környezeti hatással bíró tevékenységek esetén írták elő

hatásvizsgálat elvégzésének szükségességét a tevékenység megkezdése előtt, vagyis a meglévő létesítmények nem tartoznak a hatálya alá.

A felperesek 2017 júniusában a fenti ítélet ellen felülvizsgálati kérelmeket nyújtottak be. A Kúria előtt Kfv.II.37.917/2017. számon indult felülvizsgálati eljárás félbeszakadt, majd az újraindult eljárásban 2023. szeptember 13. napján meghozott Ítéletével a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 27.K.34.343/2015/64. számú ítéletét és a másodfokú hatóság OKTF-KP/9586-15/2015. számú határozatát – az elsőfokú KTF: 2167-57/2015. számú határozatra is kiterjedően – hatályon kívül helyezte és az elsőfokú hatóság jogutódját, a Környezetvédelmi Hatóságot új eljárás lefolytatására kötelezte.

Az Ítélet elvi tartalma szerint a már működő, 2100 méter alaphosszúságú vagy annál hosszabb futópályával rendelkező Repülőtér környezetvédelmi működési engedélyének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi hatósági eljárásban (az Engedély kiadása óta eltelt hosszabb időszakra figyelemmel is) vizsgálni kell azt a körülményt, hogy az időközben megvalósított fejlesztésekre és beruházásokra (projektekre) tekintettel, bekövetkezett-e a tevékenység olyan jelentős mértékű, a környezeti hatásvizsgálati eljárás feltételeire vonatkozó rendelkezésekben szereplő változás, amely a hatásvizsgálati eljárás lefolytatását indokolja. E kérdés egyértelmű eldöntése érdekében a Környezetvédelmi Hatóságnak fel kell tárnia a releváns tényeket, mely vizsgálatának elmulasztása olyan tényállásbeli hiányosság, amely az ügy érdemét is érinti, ezért a határozat hatályon kívül helyezése indokolt.

Az Ítélet 2023. október 24. napján került érkeztetésre a Környezetvédelmi Hatóságnál.

Az Ítéletben foglaltak szerint tehát a Környezetvédelmi Hatóságnak többek között vizsgálnia kell, hogy a Repülőtér tevékenységével összefüggő fejlesztések a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú melléklet 130. pontjában és 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpontjában foglaltak alapján a környezeti hatásvizsgálat szempontjából milyen mértékű módosításnak minősülnek.

Mivel a tárgyi eljárás kérelemre indult, így csak a Környezetvédelmi Hatóságnál hivatalból rendelkezésre álló adatok alapján az eljárás nem folytatható le.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a közigazgatási hatósági eljárás – mint eljárásindítás szükségességének vizsgálatára irányuló „eljárás” – során az Ítélet [125]–[137] bekezdéseiben foglaltak szerint a tényállás teljes körű tisztázása érdekében bizonyítási eljárást kell lefolytatnia, illetve az ügyben ellenérdekű ügyfelek vannak.

Fentiekre való tekintettel az Ákr. 41. § (1) bekezdésében foglalt feltételek nem állnak fenn, ezért a Környezetvédelmi Hatóság a sommás eljárás szabályait mellőzi, és az Ítélet [93]–[99] bekezdése alapján a kérelmet az Ákr. 43. § (1) bekezdés c) pontja alapján a teljes eljárás szabályai szerint bírálja el, és rendelkezik a tényállás tisztázáshoz szükséges eljárási cselekményekről.

Tárgyi eljárás célja a megalapozott, tisztázott és bizonyított tényálláson alapuló döntéshozatal. Amennyiben jelentős mértékű változás bekövetkezése állapítható meg, abban az esetben a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatástanulmány és környezeti hatásvizsgálati eljárás alapján, környezetvédelmi engedély kerül kiadásra. Abban az esetben viszont, ha igazolhatóan

jelentős mértékű változás nem következett be, a működési engedély kiadására a megismételt eljárásban bekért újabb felülvizsgálati dokumentáció alapján és hatásvizsgálat nélkül sor kerülhet.

Az Ítélet alapján a tárgyi eljárást a Környezetvédelmi Hatóság 2023. október 24. napján megindította.

A Környezetvédelmi Hatóság a tárgyi eljárás során, figyelemmel az Ítéletében rögzített kötelezettségeire, 2023. november 28. napján PE-06/KTF/61305-7/2023 számú végzésével – amely PE-06/KTF/61305-52/2023 számon kijavításra, majd PE/KTHF/00012-20/2024 számon módosításra került –, az Ákr. 63. §-a alapján nyilatkozattételre szólította fel a Környezethasználót a Repülőtér tevékenységében 2006. október 26. és 2023. november 27. napjai közötti időszakban bekövetkezett, a működésre kiható valamennyi változásról, bemutatva éves bontásban a megvalósult létesítmények, építmények körét, funkcióját; a forgalmi adatok változását (járatszám, műveletszám); a mértékadó zajterhelés változását; továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpontja szerinti összes feltétel vizsgálatát, kiterjesztve nem csak a megvalósított valamennyi létesítményre, hanem az azokhoz kapcsolódó tevékenységekre is, adatokkal alátámasztva olyan módon, hogy az egyes évekre jellemző állapotok összevethetők legyenek.

A Környezethasználó 2024. május 2. napján érkezett EPAPIR-20240430-12505 számú beadványával a PE-06/KTF/61305-7/2023 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett, valamint megjelölte a nyilatkozatok és mellékletek elnevezésénél, illetve a nyilatkozaton belül azon pontokat, amelyek értelmezésünkben üzleti titoknak minősülnek.

A Környezetvédelmi Hatóság az előbbieket szerint benyújtott nyilatkozatban foglaltak és az adatok vizsgálatát követően megállapította, hogy annak pontosítása szükséges a következők miatt. A 2006. és 2023. év között megvalósított (egy) létesítmények a Repülőtér forgalmi adataiban, tevékenysége volumenében változást eredményeztek-e, amennyiben igen, az milyen mértékű volt. A Repülőtér teljes évre vonatkozó forgalmi adatai mellett, meg kell adni a 2006–2023. év között az adott év forgalmi adatait havi bontásban (fel- és leszállási műveletszámok / gépmozgások száma) és a mértékadó műveletszámokat. Továbbá tisztázni kell a 2013–2023. közötti időszak mértékadó műveletszám (121 800) és a 2013–2014. évi forgalom tekintetében megadott műveletszám (47 953) közötti eltérést. Mindezek és az Ákr. 62. § (1) bekezdése alapján a Környezetvédelmi Hatóság 2024. június 3. napján, PE/KTHF/00012-32/2024 számú végzésével – amely a teljesítési határidő tekintetében a Környezethasználó kérelmére PE/KTHF/00012-34/2024, majd PE/KTHF/00012-39/2024 számon módosításra került – a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót.

Környezethasználó a PE/KTHF/00012-32/2024 számú végzésben foglaltaknak 2024. szeptember 30. napján EPAPIR-20240930-5113 számú beadványával határidőben eleget tett.

Időközben a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (1174 Budapest Bélatelep út 17.; nyilvántartási szám: 01-02-0014757; a továbbiakban: Egyesület) – tekintettel a tárgyi eljárásban PE-06/KTF/62899-2/2023 számú végzéssel megállapított ügyféli jogállására, illetve kérelmére 2024. május 6. napján elektronikus úton biztosított iratbetekintésre – 2024. június 17. napján észrevételeket nyújtott be a Környezetvédelmi Hatósághoz a Környezethasználó EPAPIR-20240430-12505 számú beadványában, nyilatkozatában foglaltakkal kapcsolatosan az alábbiak szerint.

Az üzleti titokként megjelölt adatok vonatkozásában előadta, hogy jogában áll a tárgyi eljárás minden, az ügghöz tartozó fontos adatát megismerni, hogy ellenőrizni tudja, a Környezethasználó 2006 óta milyen építkezési munkálatokat végzett a Repülőtér területén, kifejezetten a teheráru (cargo) kapacitásra, a raktározásra és az ehhez tartozó üzemi tevékenységhez fűződően, mert véleménye szerint a teheráru-kapacitás megnégyszereződött – idézve egy újságcikkben megjelent interjút az elmúlt évek megvalósult fejlesztéseiről, úgymint a Cargo City és a hozzá tartozó forgalmi előtér megépítése, majd annak bővítése, és hogy a 2023. év végére 250 000-ről 300 000 tonnára bővül az árukezelési kapacitás –, ezért kérte, hogy tegyék elérhetővé az adatokat, külön kitérve arra, hogy hiánypótlás formájában legyen megkövetelve a Környezethasználótól az árutonna/év forgalmi adatok 2006-tól éves bontásban. A Környezethasználó azon megállapítására, miszerint 2006 óta az utas- és a teheráru-szállítás tekintetében a hatékonyabb helykihasználás miatt nem nőttek a műveletszámok, kijelentette, hogy elsősorban a repülőgépek mérete nőtt meg: korábban 100 tonna körüli cargo repülőgépek helyett jellemzően most már 300-400 tonnás gépekkel zajlik, sok esetben éjszakai, mélyalvási időben történő felszállásokkal Budapest irányába. A nagyobb gépek pedig jóval hangosabbak, mint a kisebb gépek. Véleménye szerint ezek a tények önmagukban jelentős fejlesztésnek tekinthetők. Kifogásolta, hogy a Környezethasználó nem közölte a 2006-os zajmérési adatokat, vagy ennek megfelelő 2006. évi számítást, vagy az akkor érvényben lévő zajgátló védőövezet adatait, amelyet véleménye szerint pótolni szükséges. Továbbá a zajtáblázat, illetve a zajpárnák tekintetében a Környezethasználó csak egy rajzot és egy adattáblát tett közzé. A rajz és a számítás kiinduló adatai, a számítás módszere, az egész számítási folyamat és adatközlés levezetése nincs feltüntetve, így az adatközlés nem alátámasztott. Az sincs bizonyítva, hogy az európai uniós [2002/49/EK] irányelvnek megfelelő, Doc. 29 számítási módszernek megfelelő adatközlés történik-e a hatóságok felé, amelynek meg kell felelnie a Környezethasználónak. A jelenleg érvényben lévő zajgátló védőövezeti „zajpárna szőnyegek” feltüntetése sincs felvezetve a nyilatkozatban, amelynek az eredményeit a lakosság vitatja, és folyamatban van eljárás ebben az ügyben a Fővárosi Törvényszéken, másodjára is megismételt elsőfokú eljárásként. A Környezethasználó nyilatkozatában szereplő táblázat háttérzajt is tartalmaz magában, amely magasabb, mint a repülőgépektől származó zaj, a különböző zajmérési pontokon. *„Egyrészt az ide vonatkozó jogszabályok szerint a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelést kell figyelembe venni. Egyedi mérésekből jól látszik, hogy egy átlagos repülőgép a Csévéző utcai mérőállomáson 73 dB zajt bocsát ki átlagban. A jogszabály szerint tehát ezekből a mérésekből vont átlagot kell feltüntetni egy adatközlés során, nem pedig a mérések átlagának 24 órára meghatározott átlagát. A fent nevezett adatsorból az is jól látható, hogy valami komoly hiba van a repülőtér által végzett mérésekben, vagy a számítási módszerben, hiszen a táblázatban olvasható zajsint- eredmények végkövetkeztetéséből az vonható le, hogy a repülőgépek a mérőállomás közelében történő elszállása nem növeli, hanem csökkenti az ott tapasztalható zaj mértékét. Ez teljesen nonszensz, értékelhetetlen, és lényegében lehetetlenség. Hiszen a EASA repülőgép típusengedélyezési táblázatából, az ott mért pontos adatokból látható, hogy egy a mai használatban lévő repülőgép 79-103 dB mértékű zajt bocsát ki a mérési ponttól függően a kifutópályától oldalra 450 méterre, a leszállási pont előtt 2000 méterre, és a felszállási pontot követő 6000 méter távolságokban. Fentiek okán mindenképpen környezetvédelmi hatásvizsgálatot látunk szükségesnek, és ezúton jelezzük a tisztelt hatóságnak, hogy a vizsgálat során szükséges mérések elvégzése érdekében rendelkezésre bocsátjuk a hatósági zaj,- rezgés,- és levegőminőség mérő berendezéseinknek az egyesületünk székhelyéül szolgáló ingatlant, amely az 1174 Budapest, Bélatelepi út 17. szám alatt található, és közvetlenül a repülőtér mellett van egy keskeny védőerdősávot követően. Kérjük, hogy több releváns helyen végezzenek ez irányú méréseket, de az egyesületünk székhelyén mindenképpen, mert a repülőtér közvetlen szomszédságában lévő*

magáningatlanokon mindenképpen fel kell mérni a felsorolt környezeti hatások mértékét. Hiszen egy nemzetközi szinten is közepes méretű, és forgalmú repülőtér közvetlen környezetében, ha az ilyen közelségben van a kifutópályákhoz, akkor szerintünk feltételezni kell, hogy meghaladhatja az egészségügyi határértéket a környezeti terhelés mértéke ezeken a helyeken.”

A Környezetvédelmi Hatóság hatáskörét érintő komplex környezetvédelmi engedélyezési, valamint zaj- és rezgésvédelmi szempontú észrevételeket a későbbiekben ismertetettek szerint vette figyelembe.

A Környezetvédelmi Hatóság 2024. június 19. napján PE/KTHF/00012-36/2024 számú végzésével – amely a teljesítési határidő tekintetében kérelemre PE/KTHF/00012-40/2024 számon módosításra került – az Ákr. 63. §-a alapján a tényállás tisztázása érdekében nyilatkozattételre hívta fel a Környezethasználót az Egyesület észrevételeivel kapcsolatban, hogy az azokra vonatkozó teljes körű és részletes magyarázattal ellátott, szakmailag alátámasztott álláspontját, válaszait – adott esetben az adatokat 2006–2023. év között havi bontásban feltüntetve – küldje meg a Környezetvédelmi Hatóság részére.

Környezethasználó a PE/KTHF/00012-36/2024 számú végzésben foglaltaknak 2024. október 1. napján érkeztetett EPAPIR-20240930-15015 számú beadványával határidőben eleget tett az alábbiak szerint.

A Környezethasználó hangsúlyozta, hogy 2024. április 30. napján benyújtott adatszolgáltatásban üzleti titokként megjelölt adatok titkosságát továbbra is fenntartja. Továbbá az Egyesület által kiemelten említett cargo forgalom fejlődése és a kapcsolódó repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése közötti viszony tekintetében előadta, hogy 2006 óta egyetlen jelentős beruházás történt a Repülőtéren, amely a teheráru kezelési kapacitásra hatással volt, az a 2020-ban üzembe helyezett ún. Cargo City logisztikai központ, amely egyfelől központosította az addig szétagolt teheráru kezelést, másfelől pedig áthelyezte és részben növelte a Repülőtéren belül kezelhető teheráru-kapacitást. Erre azért volt szükség, hogy a cargo légitársaságok amúgy is egyre növekvő igényét magas színvonalon szolgálhassa ki a Repülőtér. Álláspontja szerint az áruforgalom növekedését – több tényező mellett – legfőképpen a kereslet generálja, és amennyiben a Repülőtéren belül nem állna rendelkezésre megfelelő kapacitás, a forgalom ugyanúgy megvalósulna a Repülőtéren kívüli létesítmények által lekezelve, a repülőtéri kapacitás bővítésével viszont a közúti forgalom csökkenésével lehet számolni, a tehergépjárműves szállítási útvonalak rövidülése miatt. Az Egyesület által hiányolt árutonna/év forgalmi adatok vonatkozásában megjegyezte, hogy a Környezetvédelmi Hatóság PE-06/KTF/61305-7/2023 számú végzésében nem jelent meg ez a konkrét adatkérés, továbbá felhívta a figyelmet, hogy ezek az adatok évről évre nyilvánosan rendelkezésre állnak a Környezethasználó honlapján is. A honlapon szereplő tartalommal jelen nyilatkozathoz összeállította a 2006–2023 közötti időszak cargo (árutonna/év) forgalmi adatait légijárművel és teherautóval szállított teheráru, illetve összesített tehárú bontásban, melyet csatolt. Az Egyesület zajmérési adatokkal kapcsolatban tett észrevételei vonatkozásában, ahogy az első adatközlésben arról nyilatkozott, a teljes 2006. évre nem áll rendelkezésre zajmérési adat. Egyfelől a zajmonitor rendszer ilyen időtávban nem tárolja az adatokat, másfelől 2020-ban megtörtént a korábbi zajmonitor rendszer korszerűsítése, amely során a mérési rendszer elemeit képező minden szoftver és hardver lecserélésre került. A korábbi zajmérési adatokat az új rendszert üzemeltető szolgáltató partnerük 10 évre visszamenőleg migrálta az új rendszerbe, valamint felhívta a figyelmet, hogy nincs olyan jogszabály, amely a zajmérési adatok megőrzésére

vonatkozna, így nincs kötelezően előírt adatmegőrzési idő, különösen nem 10 éven túli időszakra. Az Engedély előírásai szerinti negyedéves zajmérési adatszolgáltatást a Környezethasználó első ízben 2006. IV. negyedévére nyújtotta be az elsőfokú hatósághoz. Ezeket a jelentéseket a Környezethasználó saját elhatározásából megőrizte, amelyből a jelen nyilatkozattételhez elő tudta állítani a 2006. IV. negyedévi zajterhelési adatokat, melyeket csatolt. Jelezte, hogy ez az adatsor nem hasonlítható össze az előző adatszolgáltatásban megadott, a 2007–2023 közötti évekre számított mértékadó zajterheléssel, mert egyrészt csak három hónapot ölel fel hat hónap helyett, másfelől nem feltétlenül a legforgalmasabb hónapokat tartalmazza a 2006-os évből, hanem az utolsó három hónap adatait. Amennyiben az Egyesület a „zajpárnák” kifejezés alatt a zajzónákra vagy zajkontúrookra gondolt, akkor arra előadta, hogy az adott év mértékadó zajterhelésének modell alapú számítását az amerikai FAA (Federal Aviation Administration) által kifejlesztett INM (Integrated Noise Model) szoftver segítségével végzi a 2011-es évtől kezdve. Az INM szoftver technikai leírása alapján, amit csatolt, a szoftver teljes mértékben megfelel a hivatkozott ECAC.CEAC Doc. 29 (Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports) számítási követelményeinek. A számítás bemenő adatai tekintetében egyrészt felhasználják a legforgalmasabb 6 hónapban megvalósult légijármű forgalmi adatokat, beleértve a típus adatokat, használt futópálya adatokat, napszaki és repülési eljárások bontásában. Másrészt a modellben használt repülési eljárásokat az adott évben hatályos, a HungaroControl Zrt. által hivatalosan publikált Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzétett fel- és leszállási eljárások alkotják, a Repülőtértől számított ésszerű távolságon belül, az egyes zajzónák kiterjedésére jellemző érintettséggel. Az INM segítségével számított, valamint a zajmonitor által ténylegesen mért zajterhelési értékek jól korrelálnak egymással, így a számítás jó közelítéssel leképezi a valós, repüléstől származó zajterhelést. A nyilatkozatban nem tette közzé a hivatalosan és jogerősen kijelölt és jelenleg is hatályban lévő zajgátló védőövezeti zónákat, mert a nyilatkozatban a 2006–2023 közötti évekre vonatkozó tényadatok közlésére volt kötelezett a Környezethasználó, a zajgátló védőövezet pedig nem tényadatokon, hanem becslésen alapuló, a jövőre becsült forgalmat vesz alapul. Ugyanakkor felhívta a figyelmet arra, hogy az Egyesület által vitatott zajgátló védőövezeti kijelölés a jelen eljárástól különböző jogi alapokon nyugszik, amely eljárással kapcsolatban másik hatóságnak (légiközlekedési hatóság) van hatásköre, és amelyben speciális légiközlekedési jogszabályok alkalmazására kerül sor, ennek ellenére csatolta a hivatalosan kijelölt zajgátló védőövezeti térképeket, településenkénti bontásban (6 település). Rögzítette, hogy a Környezethasználó által üzemeltetett zajmonitor rendszer a vonatkozó jogszabályok, hatósági előírások és ISO szabványok szerint működik, rendszeresen hitelesített, valamint a légiközlekedési hatóság által évente auditált műszerekkel. *„A szabványok szerint a repülési és egyéb zajeseményeket el kell különíteni a háttérzajtól, és külön egyenértéket kell rá képezni, méghozzá az alkalmazott megítélési időre vonatkoztatva, ami nappal 16 óra, éjszaka 8 óra. Emiatt egyáltalán nem ritka, hogy a közlekedési, pl. repülési zajesemények nappalra vagy éjszakára vonatkoztatott egyenértéke alacsonyabb, mint a folyamatosan jelenlévő háttérzaj egyenértéke. Különösen igaz ez olyan területeken, ahol napi szinten csak kisszámú légijármű átrepülés történik, hiszen ha önmagában csak a légijármű zajhatásait nézzük, és kizárunk minden más zajforrást, akkor könnyen belátható, hogy az elméleti 0 dB-ről induló hangnyomásszint a repülőgép közeledésével emelkedni kezd, elér egy maximum pontot, majd csökkenni kezd, míg végül teljesen elhalkul és újra eléri az elméleti 0 dB-t. A repülési zajterhelés számításakor csak ezeket az időszakokat kell figyelembe venni, viszont ugyanúgy 16 vagy 8 órára kell az egyenértéket képezni, mint a háttérzaj esetében. A háttérzaj a repülési zajeseményhez képest viszont állandóan jelen van, az nem megy egy bizonyos szint alá, így az észlelési helyszíntől függően nappal 45-55 decibel környékén mozog, éjszaka pedig általában 35-45 dB környékén szokott alakulni.”* A háttérzaj és a zajesemények egyenértékének logaritmikus

összege adja meg a mérőponton mérhető összesített zajterhelést, tehát téves az az értelmezés, hogy a repülési zaj csökkenti az adott ponton mérhető zajhatásokat. Épp ellenkezőleg, minden esetben több-kevesebb mértékben növeli a háttérzaj egyenértékét. Pontosan ez látható az első adatszolgáltatás során megadott mértékadó zajterhelési táblázatból. Mindig az „Összesített zajterhelés” oszlop értékei a legmagasabbak, hiszen ez az érték a repülési zajterhelést is magába foglaló „Zajesemények zajterhelése” és a „Háttérzaj zajterhelése” adatok logaritmikus összegzése. Az Egyesület által említett EASA adatbázis általánosságban foglalja össze az egyes géptípusokra jellemző, ICAO Annex 16 vol. I. egyes fejezetei (chapter) szerinti zajértékeket a három referencia mérési pontra (Flyover, Lateral/sideline, Approach). Ezek az értékek azonban – csakúgy, mint a légijárművek zajbizonyítványában – a szabvány szerint EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) mértékegységben vannak megadva, míg a repülőtér környezetében működő zajmérő állomások az emberi hallás karakterisztikáját követő, „A” súlyozású (A-weighted) dB(A) mértékegységben mutatják a zajterhelést, szintén a szabványoknak megfelelően. Az EPNdB és a dB(A) mértékegység között az átszámítási metodika szerint kb. 11-13 decibel különbség van, így a kettő érték csak ilyen relációban hasonlítható össze.

*

A Környezetvédelmi Hatóság az Ítéletben foglalt iránymutatásokat követve – különös figyelemmel az Ítélet [133] bekezdésére – a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet és az előbbieken részletezettek szerint EPAPIR-20240430-12505, EPAPIR-20240930-5113 és EPAPIR-20240930-15015 számon benyújtott adatok s nyilatkozatok alapján az alábbi, az Ítélet szerinti vizsgálat szempontjából releváns megállapításokat tette.

Komplex környezetvédelmi engedélyezési szempontból:

A Repülőtér területén 2006–2023. év között megvalósult létesítmények vizsgálata körében:

A Környezethasználó többek között akként nyilatkozott, hogy a Repülőtér forgalmi – különösképpen utasforgalmi – adataiban, tevékenysége volumenében a változásokat (növekedést) nem az egyes létesítmények megvalósítása, rendelkezésre állása okozza, hanem éppen ellenkezőleg: a repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének, új épületek, építmények létrehozásának az elsődleges célja és indikátora az, hogy az egyéb okokból folyamatosan növekedő utas- és áruforgalom hatékonyan, biztonságosan, komfortosan és fennakadások nélkül, zavartalanul lebonyolítható legyen. Elsősorban tehát a fejlesztéseket maga a kereslet generálja, amelyet az infrastrukturális beruházások lekövetnek, illetve felkészülnek a várható utasforgalmi igények professzionális lekezelésére. Önmagukban a megvalósított létesítmények ezáltal álláspontjuk szerint nem okoznak direktben forgalom növekedést, azok azért lettek megvalósítva, hogy a megnövekedett forgalmat üzembiztosan, a minőség és utasélmény romlása nélkül ki tudják szolgálni. Általánosságban tehát nem mutatható ki egyértelmű összefüggés az utasszám vagy árutonnszám változása és egy-egy vonatkozó repülőtéri ingatlanfejlesztés között (visszaulva arra, hogy egy-egy utaskiszolgálást biztosító építmény önmagában nem generál utasforgalom növekedést, azaz, hogy az utasok nem azért érkeznek a Repülőtérre, mert megépült egy új utasmóló vagy egy új terminál). Ezzel szemben, amennyiben a kereslet továbbra is növekszik az infrastruktúrától függetlenül, de elmaradna az utasok kényelmét szolgáló fejlesztés, akkor az könnyen generálhat rossz megítélést a Repülőtér és így Magyarország vonatkozásában is. További álláspontjuk, hogy a gépmozgások tekintetében, összességében – attól

függetlenül, hogy az adott járat áruszállítás vagy utasok szállítása miatt üzemel – a 2023-as év gépmozgásszáma (108 ezer), továbbra is a 2006-os év (127 ezer) alatt van, így ezen forgalmi adatban a létesítmények egyáltalán nem okoztak változást.

Bizonyításként előadta, hogy a nagyobb volumenű utasforgalmi épületfejlesztések, mint a 2010-ben elkészült SkyCourt épület, a 2018-ban megépült „Pier B”, majd 2020-ban a „Pier I” utasmóló, és az utasok számának változása (2010-ben 8,1 millió; 2018-ban 14,8 millió; 2020-ban 3,8 millió) nem függ össze az utasforgalmi épületek megnyitásával, sokkal inkább a külső hatásokkal. 2006 és 2013 között stagnálás volt jellemző az utasforgalomra (8–8,9 millió), amelynek oka főként a gazdasági világválság, valamint a MALÉV 2012-es csődje volt. 2013 után elindult egy növekedés (9,1–16,1 millió), azonban 2020-ban a pandémia hatására drasztikusan lecsökkent az utasok száma (3,8 millió), amely csak két évvel később, 2022-től élénkült fel ismét (12,2–14,7 millió). A teheráru forgalmat illetően pedig hangsúlyozta, hogy 2020-ban a Cargo City megépítésével a kezelhető árutonna kapacitás megnőtt ugyan (átlagosan 5,5 ezerről 6,2 ezerre), azonban ez nem okozott számottevő cargo gépmozgás szám növekedést, sőt 2021 után inkább csökkent a cargo járatok száma (átlagban majdnem 5,5 ezerre). A légiáru volumenének növekedéséhez az ún. belly cargo és a közúton szállított légiáru mennyisége is nagyban hozzájárult, amely így nem eredményezte a cargo gépmozgások számának növekedését. Lényeges pontként leírta továbbá, hogy a Repülőtéren található, két meglévő futópálya legfelsőbb elméleti kapacitása (párhuzamos üzemelés esetén, normál körülmények között, széliránytól függően 13L/13R irány esetén) max. induló és érkező 30-30 mozgás/óra, összesen 60-60 mozgás/óra; ennek az infrastruktúrának bővítésére darabszámát és hosszát tekintve nem került sor a 2006–2023-as időszakban.

A Környezethasználó nyilatkozatában a létesítménylistát olyan mélységű részletezettségében, amelyet a táblázat tartalmaz, üzleti titoknak minősítette, ennek megfelelően a Környezetvédelmi Hatóság nem közöl ilyen adatokat, csak a változás mértékét.

A Környezetvédelmi Hatóság elfogadja a Környezethasználó érvrendszerét (hogy nem a fejlesztések indulálták a forgalom növekedését, hanem fordítva), azonban önmagában a légiforgalmi területeket nem tartalmazó **létesítménylista** alapján – amely a megvalósult vagy már lebontott létesítmények, építmények alapterületeit és azok funkcióit a hozzá tartozó térburkolat becsült nagyságával 2006-tól éves bontásban tartalmazza –, összesítve az alapterületeket és a burkolt felületek területét az látható, hogy a 2006-os bázisévhez viszonyítva a bővülés mértéke 2018-ban +30%-ot (+17,37 ha), majd további növekedést követően 2023-ban **+53%-ot** (+30,88 ha) ért el.

Amennyiben csak a **légiforgalmi területeket** vizsgáljuk – amely magában foglal minden légijármű mozgásra, tárolásra létesített burkolt felületet, mint gurulóutak, előterek, a légiforgalmi területekhez csatlakozó kötelező burkolt felületet (padka), valamint a légijármű kiszolgálásához használt speciális kiszolgáló eszközök tároló területeit – az mutatható ki, hogy a 2006-os bázisévhez képest a növekmény 2023-ra +18% (+22,3 ha).

A légiforgalmi területeket illetően meg kell jegyezni, hogy a földi kiszolgáló feladatokat ellátó gépjárművek, munkagépek elhelyezésére szolgáló betonozott GSE tároló, valamint fedett, nyitott szín (canopy) létesítése kapcsán a Környezethasználó 2023. december 12. napján benyújtott kérelmére előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra, mely eljárást lezáró, 2024. május 3. napján kelt, PE/KTHF/01719-31/2024 számú határozatában a Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a

tervezett beruházásnak jelentős környezeti hatása nincs, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges. E beruházással a légiforgalmi terület a vizsgált időszakon kívül – amennyiben egyéb változás nem következett be – 51 278 m²-rel növekszik. Fontos hangsúlyozni, hogy ez az eljárás a kérelem szerinti új területfoglalás nagyságán alapult, melyben a Környezetvédelmi Hatóságnak eljárási kötelezettsége merült fel, miközben a tárgyi eljárásban a fentebb részletezettek alapján a 2023. november 28. napján kelt, PE-06/KTF/61305-7/2023 számú végzésével bizonyítást folytatott le. Fentiek tükrében a jelen döntés rendelkező részében foglaltak szerinti környezeti hatástanulmányoknak ezen fejlesztést is tartalmaznia kell.

Ellenben összesítve mind a létesítmények, mind a légiforgalmi területek és a **futópályák területének** adatait – utóbbi lényegében állandónak mondható (2006–2008 közötti időszakról 2009–2023-re 4,5 hektárral, azaz 14,9%-kal csökkent) – azt kapjuk, hogy a 2006-os bázisévhez viszonyítva 2023-ra +23,8% (+53,2 ha) volt a növekedés, tehát a létesítmények területbővülésének mértékét lehúzza a légiforgalmi területek és a futópályák területének kisebb változása (együtt +17,8 hektár, azaz +11%).

A fentiekkel összefüggésben – miként az Ítéletben is rögzítésre került, tekintettel az Európai Unió Bíróságának C-2/07. számú ítéletére – a jelenleg hatályos, az *egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról* szóló, 2011. december 13-i Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelv [a továbbiakban: 2011/92/EU irányelv] céljával is ellentétes lenne az, ha kivonnánk a II. mellékletének alkalmazási köréből a már megépített Repülőtér infrastruktúrájának a fejlesztésével és növelésével kapcsolatos munkálatokat arra való hivatkozással, hogy a 2011/92/EU irányelv I. melléklete a „repülőterek építését” és nem a „repülőtér”, mint olyat említi. Egy ilyen értelmezés ugyanis lehetővé tenné, hogy a 2011/92/EU irányelvből fakadó kötelezettségek alól kivonják a már meglévő Repülőtér módosításához kapcsolódó összes építési munkát, ezen munkálatok mértékétől függetlenül, ami így e ponton kiüresítené a 2011/92/EU irányelv II. mellékletét.

Összegezve, eltekintve a légiforgalmi- és futópályaterület-változásától, **az időközben megvalósult létesítmények területfoglalásának 53 százalékos bővülése** közvetve vagy közvetetten a – Környezethasználó részéről is célként megfogalmazott – folyamatosan növekvő utas- és áruforgalomból adódó igények kielégítése, illetve a szolgáltatás színvonalának biztosítása végett, **a Repülőtéren folytatott tevékenység volumenének növekedését idézte elő, amely a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpont abg) pontja szerinti jelentős módosítás, ezért környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása szükséges.**

A forgalmi adatok vizsgálata körében:

A forgalmi adatok vagy azok egy része, nyilvánosan is elérhetőek a Környezethasználó honlapján.

A Környezethasználó megadta a 2006–2023 közötti évekre vonatkozóan: az adott év folyamán érkező és induló járatok számát, azaz a gépmozgások számát, vagy más néven a fel- és leszállási műveletszámot utasszállító- és cargo járat szerinti éves- és havi bontásban, valamint összesítve; éves bontásban az érkező és induló utasok összesített adatát, illetve a mértékadó műveletszámot (mint az adott év legnagyobb forgalmú 6 hónapjára vonatkozó gépmozgások összesített számát).

A Környezetvédelmi Hatóság itt is, mint a létesítmények esetében, az adatok vizsgálata során a változás mértékét elsődlegesen a 2006-os bázisévhez viszonyította – figyelemmel a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont *ab*) alpontjában foglaltakra.

Ahogy az előbbieken is bemutatásra került, az **utasszám** a 2006. évi 8,2 milliőről a 2019. évre 16,1 millióra növekedett, majd a pandémia 2020–2021-es időszakában jellemző 3-4 millióról 2022-ben 12,2 millióra, végül 2023-ban 14,7 millióra növekedett. Az **árutonna** vonatkozásában az összesített adatok alapján, míg a 2006–2015. években 62 ezer és 93 ezer tonna között ingadozott, addig a 2016–2023. években kisebb-nagyobb kilengésekkel ugyan, de lényegében folyamatos ütemben 112 ezer tonnáról 201 ezer tonnára növekedett a teheráru mennyisége. Azonban a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet nem tartalmazza sem az utasszámot, sem az árutonnát mint azzal egyenértékű fogalmakat vagy küszöbértékeket, ezért a Környezetvédelmi Hatóság figyelmen kívül hagyja azokat. Ugyanakkor a Környezethasználó erre vonatkozó nyilatkozatával egyetértésben fontos kiemelni, hogy az utas- és légiáru-forgalom növekedése nem feltétlenül áll összhangban a műveletszám növekedésével, köszönhetően az üzemeltetett légijárművek típusára és/vagy a légitársaságok hatékonyságnövelő intézkedéseire (járatkihasználtság, belly cargo), tehát viszonylagosak, de alkalmasak a Repülőtéren folytatott tevékenység jellemzésére.

Az Engedélyben nevesített „*gépforgalom*”, azaz a **gépmozgások száma** a vizsgált 18 év alatt a kezdeti, 2006-os évben volt a legmagasabb 126 947, amely 2023-ban 108 068-ra csökkent, s ezen időszak között igen hullámzóan alakult, de kijelenthető, hogy egyszer sem nem haladta meg a kezdeti szintet, ezért megállapítható, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont *ab*) alpont *abg*) pont szerinti feltétel nem teljesül.

Az Engedélyben rögzítésre került – félreérthető megfogalmazással – a „**mértékadó repülési műveletszám**” (egy naptári évben a legforgalmasabb 6 hónap napjaira vetített értékek átlaga) a 2005. évi adatok alapján 377 művelet/nap értékkel, amely a valóságban a gépmozgások összesített számát takarja, nem az alábbi fogalom szerinti mértékadó műveletszámot. E számítási módszer alapján a 2006. évi 384 művelet/nap értékhez képest nem volt olyan év, amikor azt meghaladta volna, ezért megállapítható, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont *ab*) alpont *abg*) pont szerinti feltétel nem teljesül.

A **mértékadó műveletszám** fogalma a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet 5. § (1) és (2) bekezdése alapján:

5. § (1) A számításokhoz szükséges mértékadó forgalmat a következő tíz év előrebecsült forgalmi adataiból kell megállapítani. A becslés során figyelembe kell venni:

- a) az elmúlt évek forgalmi statisztikáit;
- b) a repülőteret használó fontosabb légitársaságok, intézmények légi járműparkjának fejlesztési tendenciáit;
- c) a tervezett utas- és árutonna-forgalom alakulását;
- d) a tervezett fel- és leszállási műveletszámok alakulását;
- e) a tervezett gyakorló-, iskola-, sport-, bemutató vagy szolgáltatás jellegű sétarepülések számát.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott kiinduló adatokból meg kell határozni a mértékadó műveletszámot. A mértékadó műveletszám a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező

évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap összes forgalma. Az egy éven belüli legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapnak nem kell feltétlenül az év során egymást követő hat hónapnak lenni.

Környezethasználó a következő képpen tisztázta a 2013–2023. közötti időszak mértékadó műveletszám (121 800) és a 2013–2014. évi forgalom tekintetében megadott műveletszám (47 953) közötti eltérést. Az említett két mértékadó műveletszám, két külön dokumentációból származik:

- A 121 800 műveletszám a 2013-ban a légiközlekedési hatósághoz benyújtott, „A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeti számítási dokumentációja” című tervdokumentációban szerepelt, a következő tíz év várhatóan legnagyobb zajterheléssel járó évének mértékadó (legnagyobb zajterhelést eredményező hat hónap) műveletszámaként.
- Ezzel szemben a hivatkozott másik műveletszám, a 47 953 gépmozgásszám a 2013 augusztusában az elsőfokú hatósághoz benyújtott, a környezetvédelmi működési engedély meghosszabbítására irányuló eljáráshoz készített, „A Budapest Airport Zrt. tevékenysége környezetre gyakorolt hatásainak felmérése” című dokumentáció zajvédelmi fejezetében szerepelt, mint a 2012-es év legnagyobb zajterhelését eredményező hat hónap megvalósult műveletszáma. Ez a műveletszám volt az alapja annak a számításnak, amelynek eredményeként a dokumentációban bemutatásra kerültek térképen ábrázolva a zajterhelési zónák, és így a repülőtéri működés hatásterülete.

A két műveletszám csak annyiban hasonlítható össze, hogy mindkettő a legnagyobb zajterhelést eredményező 6 hónap (május–október) összes műveletszáma, azonban amíg az egyik (47 953) egy 2012-ben megvalósult forgalmi adat, addig a másik (121 800) egy a 2023-as évre 2013-ban becsült tervezési adat volt.

A Környezethasználó felhívta a figyelmet arra, hogy a 2012-es évre vonatkozó mértékadó műveletszám (47 979) alapja a hivatalos statisztikája, amely tartalmaz kereskedelmi helikopter mozgásokat is. Azonban a fenti, környezetvédelmi működési engedély meghosszabbítására irányuló eljárásban 2013-ban benyújtott dokumentációban szereplő, és a zajterhelés számítása során használt műveletszám (47 953) közötti eltérés oka az, hogy a zajterhelés kiszámításához kizárólag az ún. merevszárnyú géptípusok műveletszámai kerültek felhasználásra, míg a forgószárnyas géptípusok (helikopterek) nem lettek figyelembe véve, mivel azok fel- és leszállása futópálya véghez általában nem köthetők. A kereskedelmi helikopter mozgások alacsony száma a zajterhelés meghatározása szempontjából elhanyagolhatók a merevszárnyú gépek műveletszámához képest.

A Környezetvédelmi Hatóság a fentiek alapján tisztázottnak ítéli meg a két műveletszám közötti különbséget, ennek fényében pedig figyelmen kívül hagyja a mértékadó műveletszámot tekintettel arra, hogy nem ténybeli adat (becslés), így a jelen vizsgálat szempontjából nem bír relevanciával.

E kérdéskör összetettségére való figyelemmel tehát megállapításra került, hogy a 2006. évi adatokhoz képest mind a gépmozgások száma, mind az Engedély szerinti „mértékadó repülési műveletszám” vonatkozásában, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpont abg) pontja alapján a Repülőtéren folytatott tevékenység volumene az Engedélyben meghatározott mértéket nem haladta meg legalább 25%-kal.

A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 3. számú melléklet 92. pontja alapján önállóan létesített felszíni vagy felszín alatti autóparkoló, beleértve a parkolóházat is – a) 300 parkolóhelytől:

Az Engedélyben nem szerepel egzakt parkoló- vagy férőhelyszám, azonban a Repülőtér területén az építményekhez, létesítményekhez és az utasforgalomhoz kapcsolódó személy- és tehergépjármű várakozóhelyek biztosítása a Repülőtér mindenkori üzemeltetőjének a felelőssége, ennél fogva a Repülőtéren folytatott tevékenység részének tekintendő. A Repülőtér területe védett természeti területet, Natura 2000 területet, barlang védőövezetet nem érint.

A Környezethasználó nyilatkozatában üzleti titoknak minősítette az ezen pontban foglalt információkat, ennek megfelelően a Környezetvédelmi Hatóság nem közöl ilyen adatokat, csak a változás mértékét.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a 2006. évhez viszonyítva **a Repülőtér területén önállóan létesített felszíni parkolóhelyek számának a 2016. évre +45% (+1 363 db), majd a 2023. évre +126% (+3 864 db) mértékű bővítése a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpont abg) pontja szerinti jelentős módosítás, ezért környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása szükséges.**

Meg kell jegyezni, hogy a T2 terminál környezetében 300 férőhelyet meghaladó mértékű új felszíni parkolók létesítése kapcsán (a terminál körül jelenleg meglévő parkolóhelyek átszervezése során többségüket felszámolják, illetve újakat létesítenek) a Környezethasználó 2023. november 30. napján benyújtott kérelmére előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra, mely eljárást lezáró, 2024. március 28. napján kelt, PE/KTHF/01498-27/2024 számú határozatában a Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a tervezett beruházásnak jelentős környezeti hatása nincs, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges. E határozatban védett adatok megjelölése nélkül rögzítésre került, hogy a Repülőtér teljes területén 2023-ban 9 754 db parkolóhely volt, amely a beruházást követő 24,5%-os bővítés eredményeképpen 12 146 db férőhelyre növekszik. Kiemelendő, hogy ezen 2023. évi férőhelyszám nem áll összhangban az adatszolgáltatásban megadott értékkel. Fontos hangsúlyozni, hogy ez az eljárás a kérelem szerinti új férőhelyek kialakítására vonatkozott, melyben a Környezetvédelmi Hatóságnak eljárási kötelezettsége merült fel, miközben a tárgyi eljárásban a fentebb részletezettek alapján a 2023. november 28. napján kelt, PE-06/KTF/61305-7/2023 számú végzésével bizonyítást folytatott le. Fentiek tükrében a jelen döntés rendelkező részében foglaltak szerinti környezeti hatástanulmánynak ezen fejlesztést is tartalmaznia kell.

A 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 3. számú melléklet 104. pontja alapján szennyvízgyűjtő hálózat – a) 2000 lakosegyenérték-kapacitástól:

Az Engedélyben nem szerepel egzakt lakosegyenérték-kapacitás, azonban a Repülőtér területén az építményekhez, létesítményekhez és az utasforgalomhoz kapcsolódóan a szennyvízelvezetés biztosítása a Repülőtér mindenkori üzemeltetőjének a felelőssége, ennél fogva a Repülőtéren folytatott tevékenység részének tekintendő. A Repülőtér területe védett természeti területet, Natura 2000 területet, barlang védőövezetet nem érint.

A Környezethasználó nyilatkozatában üzleti titoknak minősítette az ezen pontban foglalt információkat, ennek megfelelően a Környezetvédelmi Hatóság nem közöl ilyen adatokat, csak a változás mértékét.

Mivel a szennyvízminőség mérésakor biológiai oxigénigény (BOI5) mérésre csak 2012-től került sor, így a lakosegyenérték (LEÉ) kalkulációt ettől az évtől kezdve adták meg.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a **lakosegyenérték-kapacitás** a vizsgált 2012–2023. év között hullámzott (például 2021-ben a felére csökkent), azonban **2019-ben a legnagyobb mértékben +79%-kal (+2 939 LEÉ), 2022-ben pedig a második legnagyobb mértékben +48%-kal (+1 788 LEÉ) növekedett a 2012-es bázisévhez viszonyítva, amely a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpont abg) pontja szerinti jelentős módosítás, ezért környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása szükséges.**

E körben meg kell jegyezni, hogy a Repülőtér területének egy adott részén meglévő szennyvízgyűjtő hálózat bővítésére és részleges felújítására vonatkozóan a Környezethasználó 2023. augusztus 10. napján benyújtott kérelmére előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra, mely eljárást lezáró, 2023. október 13. napján kelt, PE-06/KTF/46510-25/2023 számú határozatában a Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a tervezett beruházásnak jelentős környezeti hatása nincs, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges. E határozatban védett adatok megjelölése nélkül rögzítésre került, hogy a 2023. évi 2 700 LEÉ 26,1%-os bővítésével a 2050. évre 10 320 LEÉ-re növekszik. Kiemelendő, hogy ezen 2023. évi lakosegyenérték-kapacitás nem áll összhangban az adatszolgáltatásban megadott értékkel. Fontos hangsúlyozni, hogy ez az eljárás a kérelem szerinti szennyvízgyűjtő hálózat bővítésére vonatkozott, melyben a Környezetvédelmi Hatóságnak eljárási kötelezettsége merült fel, miután a tárgyi eljárásban a fentebb részletezettek alapján a 2023. november 28. napján kelt, PE-06/KTF/61305-7/2023 számú végzésével bizonyítást folytatott le. Fentiek tükrében a jelen döntés rendelkező részében foglaltak szerinti környezeti hatástanulmánynak ezen fejlesztést is tartalmaznia kell.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A 314/2005 (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpont abi) pontja értelmében a környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából jelentős módosítás a korábban engedélyezett anyag-, energia-, zaj- vagy rezgés kibocsátás időbeli tartamának tervezett megváltoztatása, ha a változás mértéke legalább egy évig, évi átlagban több mint 25%-kal meghaladja az engedélyezett szintet.

A Környezethasználó tárgyi eljárással kapcsolatosan benyújtott nyilatkozata zaj- és rezgésvédelmet érintő adatokkal szolgál a forgalmi adatok változása (járatszám, műveletszám), a mértékadó zajterhelés változása és a zajzónák alakulása esetében. Az adatszolgáltatásban a műveletszám az, melynek változása a zaj kibocsátás időtartamára hatással lehet. A forgalmi adatokat 2006. és 2023. évek között éves bontásban bemutató táblázat alapján megállapítható, hogy bár az utasszám tekintetében (a pandémia időszakának kivételével) megfigyelhető növekedés, ugyanakkor ezt nem követi a gépmozgások számának növekedése. A jelenség magyarázatául szolgálnak az üzemeltetett légitársaságok típusai közötti eltérések, illetve a légitársaságok hatékonyságnövelő intézkedései (járatkihasználtság). A cargo járatok száma évről évre hasonló nagyságrendű értéket mutat, az utasszállító járatok számának legnagyobb értéke pedig éppen a 2006. évhez tartozik. A repülésből adódó zajeseményekből eredő mértékadó zajterhelés egyes zajmérő állomásokon mért értékeinek változásaiban sem állapítható meg növekedő tendencia, ahogyan a zajzónák 2011-től 2023-ig való alakulásában sem.

Egyidejűleg a Környezetvédelmi Hatóság meg kívánja jegyezni, hogy a Környezethasználó által a mindenkor engedély vonatkozó előírásainak teljesítéseként (önkéntesen is), az adott negyedévben megvalósult repülési műveleteket, illetve a Repülőtérré vonatkozóan telepített zajmonitoring-rendszer által rögzített zajeseményeket tartalmazó adatszolgáltatás alapján megállapítható, számos alkalommal előfordul, hogy kizárólag a repülésből adódó zajesemény egyenértéke meghaladja a vonatkozó határértékeket.

A Kvt. 31. § (3) bekezdés alapján a környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.

A légitársaságok földön és levegőben végrehajtott manővereire vonatkozó előírások megtételére a Környezetvédelmi Hatóságnak jogszabályi felhatalmazása nincs.

A repülőgépek útvonalával, repülési pályákkal, továbbá a repülési forgalomból származó zaj- és rezgésterheléssel kapcsolatban a **légiközlekedési hatóságként eljáró Építési és Közlekedési Minisztérium Légügyi Kockázateértékelési Hatósági Főosztály** (2220 Vecsés, Lincoln út 1.) a hatáskörrel rendelkező hatóság. A repülőtereken repülési művelet, felszállás, leszállás a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott, repülőterrendben meghatározott repülési eljárások szerint történhet.

A különböző repülési műveletek irányítása során a légiforgalmi irányítást végző szervezet, a **HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.** (1185 Budapest, Igló utca 33-35.) a légitársaságok között elsősorban a forgalmi, a meteorológiai körülményektől, valamint a légitársaságok típusától és az általuk végrehajtott repülési művelettől függően térbeli és időbeli elkülönítést alkalmaz.

A zajvédelem tekintetében mind a légiközlekedési hatóság (például: zajgátló védőövezetek kijelölése; a polgári repülőterek zajmonitorrendszerének kiépítésére vonatkozó eljárás lefolytatása és a tervek jóváhagyása; zajpanaszok kivizsgálása), mind a HungaroControl (például: megközelítési és érkezési eljárások alkalmazása, vagy érkező légitársaságok folyamatos süllyedéssel történő bevezetése; a légiközlekedés által okozott környezeti terheléssel összefüggő környezetvédelmi – beleértve a zajjal kapcsolatos – feladatok), a szervezeti és működési szabályzatukban rögzítettek szerint, aktív szerepet vállalnak az egyre sűrűsödő európai légiforgalom következményeként megnövekedett zajjal kapcsolatos problémák kezelésében.

Környezeti zajvédelmi szempontból a Környezetvédelmi Hatóság a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] alapján jár el.

Fentiek okán a vizsgált időszak zajkibocsátást érintő változásai, **nem minősülnek** a 314/2005 (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont *ab)* alpont *abi)* pontja szerinti, **a környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából jelentős módosításnak.**

A Környezethasználó által az Egyesület észrevételeire adott válaszokat a Környezetvédelmi Hatóság zaj- és rezgésvédelmi szempontból elfogadja.

A Környezetvédelmi Hatóság zaj- és rezgésvédelmi szempontú megállapításait a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Kármentesítési szempontból:

A Repülőtér területén két, egymástól jól elkülöníthető részterület környezeti kármentesítéssel érintett az alábbiak szerint:

1. A volt veszélyeshulladék-tároló zárt vasbeton medence elhelyezkedésével érintett 156743 hrsz. alatti, valamint azazal szomszédos 156742 és 156744 hrsz. alatti ingatlanokon kármentesítési monitoring tevékenység folyik. A kötelezett a Környezethasználó.
2. Az egykori 1. számú üzemanyagtelep területén, a 156733 hrsz. alatti ingatlanon feltárt szennyeződés tekintetében legutóbb az északi részterületen 2023-ban az Energiaügyi Minisztérium, a déli részterületen 2022–2023-ban pedig a Környezethasználó megbízásából állapotfelmérés készült, az eredmények alapján a teljes terület vonatkozásban aktualizáló tényfeltárás végzésére lenne szükség. A kármentesítés kötelezettje a már felszámolással megszüntetett MALÉV Zrt. "f.a." volt, jogutód hiányában jelenleg a kármentesítés végrehajtásához állami szerepvállalás szükséges.

A Környezetvédelmi Hatóság korábbi tájékoztatása alapján a Környezethasználónak fentiek alapján az egykori üzemanyagtelepet érintő kármentesítés végrehajtásával kapcsolatban feladata nincs.

Ugyanakkor a kármentesítési munkálatok elvégzését, legyen az mintavétel, kármentesítési létesítmény kiépítése, üzemeltetése, a mindenkorai tulajdonosnak túrníe kell, a Kvt. 101. § (4) bekezdése értelmében. A területhasználatokat a kármentesítési munkálatokkal össze kell hangolni.

Fentiek alapján a készítendő környezetvédelmi hatástanulmányban be kell mutatni, hogy a tényfeltárás (illetve azt követően minimálisan a monitoring) elvégzése hogyan hangolható össze a tervezett fejlesztésekkel (parkolók és kiegészítő létesítmények építése), figyelembe véve a területfoglalást, a burkolt és burkolatlan felületek arányát, a szükséges közműveket (vezetékek, csatornák).

A Környezetvédelmi Hatóság kármentesítési szempontú megállapításait a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A Repülőtér területe egyedi jogszabály alapján kijelölt országos jelentőségű védett természeti területet és a *természet védelméről* szóló 1996. évi LIII. törvény [a továbbiakban: Tvt.] 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet nem érintenek. Továbbá az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről* szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet] és az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről* szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott Natura 2000 hálózat területének nem része, valamint a *barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről* szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet] által megállapított barlang felszíni védőövezetet sem érint, illetve

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény [a továbbiakban: MATrT.] által lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetének nem része.

A Repülőtér a fokozottan védett ürge (*Spermophilus citellus*) hazai legnagyobb és legösszefüggőbb populációját tartja el.

A védett és a fokozottan védett növény- és állatfajokról, a fokozottan védett barlangok köréről, valamint az Európai Közösségben jelentős növény- és állatfajok közzétételéről szóló 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet [a továbbiakban: 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet] értelmében az ürge (*Spermophilus citellus*) mint fokozottan védett állatfaj, természetvédelmi értéke egyedenként 250 000 Ft.

A Tvt. alapján:

5. § (1) Minden természetes és jogi személy, valamint más szervezet kötelessége a természeti értékek és területek védelme. Ennek érdekében a tőlük elvárható mértékben kötelesek közreműködni a veszélyhelyzetek és károsodások megelőzésében, a károk enyhítésében, következményeik megszüntetésében, a károsodás előtti állapot helyreállításában.

8. § (1) A vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.

17. § (1) A 8. § (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni.

43. § (1) Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.

A Környezetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet, a 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet, az MATrT. és a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet figyelembevételével tette.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet 2. pont e) alpontja alapján a környezeti hatástanulmánynak tartalmaznia kell a telepítés, működés és felhagyás során keletkező maradékok, hulladékok ismertetését, valamint a környezeti elemeket érintő kibocsátások típusát és mennyiségét.

A környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenységnek az élővilágra, a földre, a levegőre, a vízre, az épített környezetre és a környezeti elemekre történő hatásának vizsgálata, értékelése szempontjából szükséges a tervezett tevékenység telepítése, működése és esetleges felhagyása során keletkező hulladékok típusainak, mennyiségének, veszélyességének megismerése, továbbá a keletkező hulladékok tervezett kezelése módjának ismertetése, a hulladékok keletkezésének csökkentése érdekében tervezett lépésekkel együtt.

A Környezetvédelmi Hatóság hulladékgazdálkodási szempontú megállapításait a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény figyelembevételével tette.

*

Fentiek, valamint az Ákr. 44. §, 80. § (1) és 81. § (1) bekezdése alapján a Környezetvédelmi Hatóság a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

Jelen ügyben az ügyintézési határidő – figyelembe véve az Ákr. 37. § (2) és 50. § (1) bekezdését – a Kvt. 91. § (1) bekezdése alapján százöt nap.

Az Ákr. 50. § (5) bekezdésének értelmében az ügyintézési határidőbe nem számít be az ügyfél mulasztásának vagy késedelmének időtartama.

A hivatkozott jogszabályhely alapján a Környezetvédelmi Hatóság tárgyi ügyben nem számítja bele jelen végzésben előírt dokumentumok benyújtásának időtartamát az ügyintézési határidőbe.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 112. § (1) bekezdése zárja ki. A Környezetvédelmi Hatóság a jogorvoslati lehetőségről az Ákr. 111-113. §-ára figyelemmel adott tájékoztatást.

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §-a, 5. § (1) bekezdés c) pontja és (2) bekezdése; természetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §-a, 6. § (1) bekezdés c) pontja és (2) bekezdése; hulladékgazdálkodási feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről* szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontja és (2) bekezdése, illetve a 2. § (1) bekezdése szabályozza.

Budapest, 2024. december 5.

dr. Tarnai Richárd főispán

nevében és megbízásából:

Szabóné dr. Mihályfi Mónika
osztályvezető



Kapják:

1. Budapest Airport Zrt.
2. Irattár

KRID: 12724163

Az eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

Másolatot készítette:

Tulkán Ágnes

Pest Vármegyei Kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási

Főosztály

Ezen lap nem része az eredeti iratnak, kizárólag a jogszabályi megfeleléshez szükséges záradékolás megjelenítését szolgálja

