

(National Policy Paper - Hungary)
Hidrogén üzemű járművek

Ez a dokumentum a HyLaw projekt keretében kidolgozandó nemzeti szakpolitikai dokumentum (National Policy Paper) részét képezi a következő területre:

5. kategória: **Hidrogén üzemű járművek** (autók, taxik, buszok, trolik, teherautók;
motorkerékpárok, kerékpárok és négykerekű motorkerékpárok)

A HyLaw projektről információk itt találhatóak: www.hfc-hungary.org/hylaw.html

Köszönetnyilvánítás:

A HyLAW projektet a „Fuel Cells and Hydrogen 2 Joint Undertaking” támogatja, a 737977 számú támogatási megállapodás keretében. Az FCH-2 JU támogatói az Európai Unió Horizon2020 kutatási és innovációs programja, a Hydrogen Europe és a Hydrogen Europe Research.

Felelőségi nyilatkozat:

Jelen dokumentum a legnagyobb körültekintéssel készült, de a következő felelőségi korlátozások érvényesek: a dokumentumban szereplő információk az adott formában, az adott projekt számára készültek és semmilyen garancia vagy jóváhagyás nem alkalmazható arra az esetre, ha a jelen dokumentumban foglalt információkat a jelen projekttől eltérő, bármilyen más konkrét célra alkalmazzák. A felhasználók ezért kizárólag a saját kockázatukra és felelősségükre használhatják az itt szereplő információkat. A dokumentum kizárólag a szerzők álláspontját tükrözi. Az FCH JU és az Európai Unió nem felelős a jelen dokumentumban foglalt információk bárminemű felhasználásáért, vagy az abból fakadó következményekért.

1. Bevezetés és összefoglalás

1.1. A HyLAW projekt és módszertana

A HyLAW rövidítés a hidrogén (“hydrogen”) és törvény („law”) szavakból áll. A projekt célja a hidrogén és tüzelőanyag-cellás (HFC) technológiákkal kapcsolatos jogi, adminisztratív akadályok azonosítása és megszüntetése. E zászlóshajó projekt segíteni szándékozik jelen technológiák piaci elterjedését, segíteni igyekszik a fejlesztőket a vonatkozó jogszabályok és szabályok megismerésében, továbbá felhívja a jogszabályalkotók figyelmét az adott területen feloldandó esetleges jogi és adminisztratív problémákra.

A projektben 23 partner működik együtt, a „Hydrogen Europe” nevű szervezet koordinálásával a következő európai országokból: Ausztria, Belgium, Bulgária, Dánia, Finnország, Franciaország, Hollandia, Lengyelország, Litvánia, Magyarország, Németország, Olaszország, Nagy-Britannia, Norvégia, Portugália, Románia, Spanyolország és Svédország.

A HyLAW projekt partnerek feltárják saját országuk jogrendjében a hidrogén és tüzelőanyag-cellás technológiák szempontjából releváns jogszabályokat, illetve azon jogi vagy eljárási akadályokat, amelyek a kereskedelmi terjeszkedésüket esetleg nehezítik vagy lassítják.

Ez a Nemzeti Szakpolitikai Dokumentum (NPP, National Policy Paper) elsődlegesen a hazai hatóságok és jogalkotók szakemberei számára készült, és országspecifikus ajánlásokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy hogyan oldhatók fel, illetve csökkenthetők a hidrogén-technológiák előtt álló akadályok.

1.2. Szakpolitikai háttér nemzeti szinten

Magyarországon jelenleg nincs közúti forgalomban sem tüzelőanyag-cellás, sem belső égésű motorral rendelkező hidrogén üzemű jármű, ami nem kis részben annak tulajdonítható, hogy hidrogén töltőállomás (HRS) sem üzemel még az országban. Kizárólag prototípus szintű, és különböző egyetemi műhelyek hallgatói által épített hidrogén üzemű járművek léteznek, illetve léteztek eddig (mint pl. HyGo, Orca), amelyeket csak speciális versenyeken használtak az utóbbi években, mint pl. az Eco-marathon nevű nemzetközi versenyen. Emellett szintén csak prototípus szinten került idehaza megalkotásra egy hidrogén tüzelőanyag-cellás hajtáslánccal kiegészített kerékpár, továbbá egy balatoni kishajó, hazai KKV-k közreműködésével. Ez utóbbiak is egyelőre prototípus fázisban maradtak. Magyarországon hidrogén üzemű targoncák és hasonló anyagmozgató gépek sincsenek, holott ezek Észak-Amerikában és Nyugat-Európában már többé-kevésbé elterjedtek.

A magyar Nemzeti Szakpolitikai Keret nevű dokumentum (National Policy Framework, NPF), amely az alternatív üzemanyag-infrastruktúra irányelv (2014/94/EU; AFID: Alternative Fuel Infrastructure Directive) keretében került kidolgozásra, ha szerény mértékben is, de tartalmazza a hidrogén üzemanyag-töltő infrastruktúra fejlesztését, és célul tűzi ki a hidrogén üzemű járművek fokozatos üzembe állítását is. A magyar NPF – már 2020-tól – szerény darabszámban hidrogén tüzelőanyag-cellás (HFC) buszok, majd személyautók, és néhány (kis)teherautó üzembe állítását jelzi előre, de nem számol hidrogén üzemű nehézjárművek (leginkább kamionok) üzembe állításával. Az utóbbi években pedig ez utóbbi területen is ígéretes fejlesztések jelentek meg a nemzetközi piacon. A hazai NPF nem terjed ki a HFC motorkerékpárok, kerékpárok, és négykerekű motorkerékpárok terjedésére.

Megállapítható, hogy az alternatív üzemanyagú járművek közül Magyarországon az utóbbi években, illetve a jelenlegi szakpolitika fókuszában elsősorban az akkumulátoros, valamint plug-in hibrid elektromos járművek állnak, azaz a „hagyományos” elektro-mobilitás. Ezt a területet a megalapozott és meglehetősen részletes Jedlik Ányos Terv (JÁT) fedi le. A kapcsolódó Jedlik Cselekvési Tervet az 1487/2015 (VII.21.) kormányhatározat fogadta el. Az E-mobilitás fejlesztése, támogatása érdekében a szervezeti háttér is létrejött, mind az állami szférában (E-Mobi nKft.), mind vállalati fókuszú kezdeményezésként (Jedlik Ányos Klaszter). A „hagyományos” elektro-mobilitás jogi háttére, támogatási rendszere (járművek és töltőinfrastruktúra ösztönzői) viszonylag jól fejlett. A Jedlik Ányos Terv nem fedi le a hidrogén tüzelőanyag-cellás (HFC) mobilitást, csak érintőlegesen tesz róla említést, pedig a HFC hajtáslánc is lényegét tekintve egy zéró (lokális) emissziójú elektromos hajtáslánc, amelyet több nyugat-európai országban az E-mobilitás részeként kezelnek. Hazánkban némileg kisebb figyelem övezi a CNG/LNG alapú mobilitást, pedig ezzel a hajtáslánccal is viszonylag sok autóbusz, taxi, illetve privát járműflotta üzemel már Magyarországon, és a töltőállomások hálózata is egyre szerteágazóbb. A CNG/LNG mobilitáshoz kapcsolódó szakmai anyagok is legfeljebb csak érintőlegesen említik a hidrogén alapú mobilitást.

A releváns hazai jogszabály, a 6/1990. KöHÉM rendelet alapján a hidrogén üzemű járművek jelenleg – némileg „véletlenszerűen” – a „gázüzemű” járművek csoportjába sorolandók, mivel a hazai jogrendben – szemben számos EU tagállam gyakorlatával – nincs önálló „hidrogén üzemű jármű” kategória. A hazai jogszabályban megtalálható „plug-in hibrid” (külső forrásból tölthető) jármű, illetve a „hatótáv növelt jármű” definíciója lassan szintén elavulttá válik, mivel ezek a definíciók csak az akkumulátoros hajtáslánccokat ismerik (benzin/dízel üzemű motorral kombinálva). A jogszabály nem ismeri a hidrogén tüzelőanyag-cellás hajtáslánccot. Jogszabályi bizonytalanság tapasztalható tehát jelenleg a hidrogén üzemű járművek besorolása terén, mivel a jelenleg aktuális definíciók nem kellően pontosak és/vagy elavultak, azaz nem követik a műszaki fejlődést és az innovatív lehetőségeket a HFC hajtáslánc vonatkozásában.

Hidrogén tüzelőanyag-cellás járművek típus jóváhagyási eljárását még nem kérelmezték Magyarországon a kompetens hatóságnál (Nemzeti Közlekedési Hatóság, illetve 2017 után a jogutódjánál). Ugyanakkor megtörtént a

típusjövahagyáshoz kapcsolódó EU-s joganyagok hazai jogrendbe történő átültetése, továbbá egyes EU-s joganyagok közvetlenül hatályosak és alkalmazandók.

A fentiek ellenére az utóbbi, körülbelül egy évben némileg több figyelem irányult a hidrogén alapú mobilitásra és a tüzelőanyag-cellás hajtásláncra, technológiákra, mivel a Magyar Hidrogén és Tüzelőanyag-cella Egyesület (az FCH-2 JU, és az MTA TTK közreműködésével) 2018 tavaszán Budapesten rendezett egy HFC autóbemutatót és workshopot. Ennek keretében két hidrogén-tüzelőanyag-cellás személyautó tesztvezetésére is lehetőség nyílt Budapest belvárosában. A bemutatóra meghívott vendégek főként szakpolitikusok, jogalkotók, az érintett hatóságok vezetői voltak, továbbá a potenciálisan érdekelt nagyvállalatok egyes vezetői és szakújságírók. Ilyen és ehhez hasonló kezdeményezéseknek köszönhetően remélhetőleg Magyarországon is nagyobb ismertségre, és nagyobb szakpolitikai támogatásra tehet szert a hidrogén-mobilitás, illetve a hidrogén-technológiák.

2. 5-ös kategória: Hidrogén üzemű járművek

2.1. Jogsabályi háttér

Főbb jogsabályok:

- 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről. A rendelet meghatározza az "elektromos gépkocsi" fogalmát, illetve ennek alkategóriáit (mint pl. "tisztán elektromos gépkocsi", "plug-in hibrid gépkocsi", "növelt hatótávolságú hibrid elektromos gépkocsi"), a "gázüzemű jármű" (és "autógáz") fogalmait. Ugyanakkor a jogsabály nem tartalmaz önálló "hidrogén üzemű jármű" definíciót, illetve kategóriát. Mindeközben az EU egyes joganyagaiban létezik önálló, "hidrogén jármű" kategória; pl. "Commission Regulation No 406/2010 implementing Regulation (EC) No 79/2009 on type-approval of hydrogen-powered motor vehicles". (Ez a rendelet közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban.) Tapasztalható tehát némi jogsabályi bizonytalanság a hidrogén üzemű járművek hazai besorolását illetően, mivel a jelenlegi jogi definíciók nem elég pontosak, illetve bizonyos esetekben meghaladottá váltak a hidrogén tüzelőanyag-cellás hajtáslánc(ok) megjelenésével (például a plug-in hibridek, vagy a hatótáv növelt járművek definíciója csak az akkumulátoros és benzin/dízel típusú hibrid megoldásokat ismeri, és ebben a fogalomkörben a hidrogén tüzelőanyag-cellás és akkumulátoros hibrid megoldások nem értelmezhetők, nem kezelhetők).
- A típusjövahagyási eljárások kapcsán szintén a fent említett 6/1990. KöHÉM rendelet az irányadó. A jogsabály a hidrogén üzemű járművek típusjövahagyása esetén explicit hivatkozik a 79/2009/EC és 406/2010/EU EU-s joganyagokra. Habár a hivatkozott KöHÉM rendelet igen réginek tűnik (1990), többszöri módosítása 2018-ban is megtörtént. Ugyancsak releváns az 5/1990. KöHÉM rendelet.
- A típusjövahagyási eljárás kompetens hatósága a Nemzeti Közlekedési Hatóság, amely a HyLaw projekt időszakában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium szervezeti keretei közé került. A minisztériumokat érintő 2018-as átszervezés következményeként az NFM jogutódja – közlekedési, közlekedéshatósági ügyekben – az Innovációs és Technológiai Minisztérium lett. A Közlekedési Hatóság a kompetens az összes típusjövahagyási folyamatban: személygépjárművek (beleértve a taxikat is), buszok, trolik, teherautók, motorkerékpárok, négykerekű motorkerékpárok. A típusjövahagyás keretében EU szintű, nemzeti szintű, és kivételes esetekben egyedi típusjövahagyási eljárások is léteznek.
- Járművek műszaki vizsgálata szempontjából az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról) az irányadó.
- A típusjövahagyási eljárás nem különbözik más, hagyományos hajtásláncú járművek típusjövahagyási eljárásától. Jelenleg még nincs tapasztalat hidrogén üzemű jármű hazai típusjövahagyásával kapcsolatban,

mivel ilyen eljárást még nem kezdeményeztek a hazai Közlekedési Hatóságnál. (Rövid vagy közép távon ez nem is túl valószínű.)

- 1487/2015. (VII. 21.) Korm. határozat a Jedlik Ányos Tervhez (JÁT) kapcsolódó jogalkotási feladatokról. Ez a kormányhatározat tartalmazza a magyarországi elektro-mobilitás terjedését, térnyerését segíteni hivatott ösztönzők listáját, azonban csak az akkumulátoros és különböző plug-in hibrid járművekre terjed ki, és nem fedi le a hidrogén üzemű, illetve hidrogén tüzelőanyag-cellás hajtásláncokat. Pontosabban a JÁT az említés szintjén foglalkozik a hidrogén alapú hajtással, de a gyakorlatban célzottan hidrogén üzemű járművekre vonatkozó jogi ösztönző, kedvezmény vagy „könnyítés” nem szerepel a dokumentumban.

2.2. Megállapítások

A hazai típusjóváahagyási eljárás jogilag megfelelően szabályozott, tehát az eljárás idehaza is lefolytatható lenne, habár nincs egyelőre gyakorlati tapasztalat hidrogén üzemű jármű hazai típusjóváahagyásával kapcsolatban. A nyitott kérdés inkább az, hogy a típusjóváahagyás keretében szükséges műszaki vizsgálatokat végző laboratóriumi háttér rendelkezésre áll-e idehaza? (Pl. hidrogén tartályok, vezetékek, tüzelőanyag-cellák vizsgálatára felkészült, akkreditált laboratóriumok, vizsgálóhelyek). Emiatt a kérdéskör nem eljárási, hanem inkább gazdasági és/vagy működési jellegű akadályokba ütközhet.

Hidrogén üzemű járművekre vonatkozó üzemeltetési korlátozások, szigorítások jelenleg nincsenek hatályban Magyarországon. Ennek leginkább az az oka, hogy a hazai jogi szabályozás még nem ismeri ezt az újszerű hajtásláncot. Erre vonatkozóan tipikusnak tekinthető példa az OTSZ (Országos Tűzvédelmi Szabályzat, 54/2014. (XII. 5.) BM rendelet), amely behajtásra, illetve parkolásra vonatkozó korlátozást fogalmaz meg mélygarázsokban, rosszul szellőző teremgarázsokban, de csak – a már viszonylag elterjedt – LPG és CNG üzemű járművek esetében. Az OTSZ kifejezetten hidrogén üzemű járművekre vonatkozó kitélet, korlátozást nem tartalmaz. Emellett a jelenlegi bizonytalan jogi helyzetet az is jellemzi, hogy pl. sem a megkeresett hajózási társaság, sem a vasúti társaság nem tudott arra vonatkozóan választ adni, hogy hidrogén üzemű jármű felhajthat-e pl. hazai kompra, illetve szállítható-e vasúton (pl. RoLa megoldás keretében).

A hatályos KRESZ-ben (1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendeletben) hidrogénre, hidrogén üzemű járműre vonatkozó önálló kitélet nem található. Az „üzemanyagtöltő állomás” jelzőtábla létezik, sőt létezik az „ólommentes benzint és autógáz is árusító üzemanyagtöltő állomás” jelzőtábla is (2. függelék, zs/3 tábla), de kifejezetten hidrogén töltőállomásra utaló hivatalos jelzés nincs. Illetve a KRESZ tábla által említett „autógáz” kifejezéssel gyakorlatilag visszatértünk a bevezetőben említett problémára, miszerint az „autógáz” fogalmát az egyes jogszabályok eltérően értelmezhetik. A „köznyelv” ezzel szemben egyértelműen az évtizedek óta kapható LPG-t érti „autógáz” alatt. Információink szerint hivatalos KRESZ tábla más alternatív üzemanyag-töltőállomásokra sem létezik jelenleg Magyarországon, így pl. az elektromos töltőállomásra sem.

Hidrogén járművekhez kapcsolódó ösztönzők szintén nincsenek hatályban a hazai jogrendben (sem személyautókra, sem buszokra, motorkerékpárokat, sem négykerekű motorkerékpárokat, stb). Az eddigiekből pedig már következik, hogy nem készült a JÁT-hoz hasonló stratégia vagy cselekvési terv, amely jogszabályi és/vagy támogatási ösztönzőket alapozhatott volna meg. Ennek egyébként is egyik fontos előfeltétele lenne, hogy a hazai jogszabályokban meglegyenek az önálló, a fejlesztések modernkori színvonalának megfelelő definíciók, kategóriák, amelyek lefedik az újszerű járműkategóriákat is. Mindezek mellett, a hidrogén üzemű járművek – ha „véletlenszerűen” is –, de jelenleg is besorolhatók (lennének) egyes, már meglévő jogszabályi kategóriákba: a hidrogén tüzelőanyag-cellás járművek (és esetleges plug-in hibrid változataik) besorolhatók lennének a 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet „nulla emissziós gépkocsi” és „környezetkímélő gépkocsi” fogalmi kategóriáiba. Azaz pl. zöld rendszámra jogosultak lennének, ahogy jelenleg a tisztán akkumulátoros, és egyes plug-in hibrid járművek a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet alapján. A fontos kedvezmények közé tartozik a zöld rendszámú autók

ingyenes parkolása számos nagyvárosban, de a parkolás szabályozásának kérdése városi (önkormányzati) hatáskör. Az egyéb, szokásos ösztönzők is legfeljebb véletlenszerűen érinthetik a hidrogén üzemű járműveket: motorkerékpárok haladhatnak buszsávban, kerékpárok (pl. pedelec) külön engedélyezett útszakaszon haladhatnak buszsávban, de ez a kedvezmény független a jármű üzemanyagától, tehát ez nem hidrogén-specifikus ösztönző, illetve könnyítés.

Magyarországon jelenleg adókedvezmény, regisztrációs adó kedvezmény csak akkumulátoros, illetve plug-in hibrid járművekre van hatályban. Hidrogén üzemű járműre ilyen kedvezmény még nincs. A közbeszerzés szabályai között sem szerepel explicit hidrogén üzemű jármű, hanem csak közvetetten, „környezetkímélő” beszerzésre (zöld közbeszerzés) lehetne jelenleg hivatkozni.

Összefoglalva: az akkumulátoros és hibrid elektromos járművek vonatkozásában viszonylag szerteágazó és kiterjedt az ösztönző rendszer (lásd az említett 1487/2015. kormányhatározatban), azonban ez nem, vagy legfeljebb csak véletlenszerűen terjed ki a hidrogén üzemű járművekre.

2.3. Szakmai ajánlások

Kiinduló pontnak tekinthető javaslat, hogy a releváns hazai jogszabályban (a 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendeletben) létre kell hozni az önálló „hidrogén üzemű jármű”, illetve „hidrogén tüzelőanyag-cellás jármű” definíciókat. Ez szolgálhat alapjául bármilyen ösztönzőnek, kedvezménynek, könnyítésnek. Továbbá a „plug-in hibrid gépkocsi” és a „hatótáv növelt hibrid elektromos gépkocsi” fogalmakat is célszerű lenne módosítani vagy önálló definícióként megalkotni, hogy a hidrogén tüzelőanyag-cellás hajtáslánc(ok) is kezelhetők legyenek. (A piacon hamarosan megjelennek, illetve egyes országokban már meg is jelentek a külső forrásból tölthető akkumulátorral, valamint hidrogén tüzelőanyag-cellás hajtáslánccal vagy hatótáv-növelő rendszerrel rendelkező járművek.)

A 6/1990 KöHÉM és 2/2016 NGM rendeleteket célszerű lenne jobban összehangolni, hogy a jelenleg is létező „autógáz” kategória mindkét jogszabályban lefedje a hidrogén üzemű járműveket is. Még jobb megoldás lenne a fent említett, önálló „hidrogén üzemű jármű” és „hidrogén üzemű tüzelőanyag-cellás jármű” definíciót megalkotni, és konzisztensen használni az említett jogszabályokban. A jelenlegi helyzet nem egyértelmű, részben ellentmondásos. Ehhez hasonlóan, az OTSZ (54/2014 BM rendelet) olyan jellegű pontosítása szükséges, hogy egyértelműen kiderüljön, hogy hidrogén üzemű járművel mélygarázsokba, rosszul szellőző teremgarázsokba be lehet-e hajtani, és ha igen, milyen feltételek mellett.

Hasonlóan a „hagyományos” (akkumulátoros) járművekre vonatkozó kedvezményekhez, ösztönzőkhöz, a Jedlik Ányos Tervhez (illetve 1487/2015 kormányhatározathoz) is megfelelő stratégiát és cselekvési tervet kellene kidolgozni a hidrogén tüzelőanyag-cellás járművekre is. A hidrogén üzemű járművek (lényegében bármely jármű kategória esetében, így személyautók, buszok, motorkerékpárok, kerékpárok, stb.) esetében a hiányzó ösztönzők késleltetik a járművek piaci bevezetését, (köz)beszerzését. Emellett fontos tudatában lenni annak is, hogy pillanatnyilag a hidrogén járművek terjedésében az egyik legsúlyosabb problémát a hazai töltőinfrastruktúra teljes hiánya jelenti. Ebből következően, a hidrogén járművek kérdéskörét feltétlenül célszerű együtt kezelni a hidrogén töltőállomások létesítésével, terjedésével, az első töltőállomások helyének nagyon körültekintő kijelölésével. (Emiatt tehát javasoljuk a 4. Kategóriára [hidrogén üzemanyagra és töltőinfrastruktúrájára kidolgozott] National Policy Paper tanulmányozását, és együttes értelmezését jelen dokumentummal.)

Erősen javasolt Magyarországon az első, hidrogén üzemű járműveket alkalmazó demó projekt megtervezése és végrehajtása, amely lehetőség szerint HFC személyautók mellett HFC busz(ok) beszerzését és üzembe állítását is jelentené. Célszerű volna mindezt határon átnyúló kooperációban megvalósítani. Lehetőség szerint valamely szomszédos ország meglévő hidrogén töltőállomásához képest kellene tehát kialakítani az első magyar hidrogén üzemű járműflotta, illetve töltőállomás helyszínét, hogy hidrogén üzemű járművel könnyen (hatótávolságon belül)

meg lehessen tenni a távolságot. Hatásos lehetne, ha valamely hazai közösségi közlekedési rendszer HFC buszt (buszokat) állítana forgalomba, ráadásul mindez nagyobb „láthatóságot” biztosítana a HFC hajtásláncnak. Valószínűleg a közvélemény is jobban elfogadná, ha a jelenleg még viszonylag drága technológia a köz javát szolgálná. Érdemes továbbá némi figyelmet szentelni a hidrogén tüzelőanyag-cellás vasúti közlekedés (személyszállítás) hazai alkalmazási lehetőségének is, mivel ígéretesen fejlődik ez a terület is, és – a korábbi sikeres tesztek, engedélyezések után - 2018-ban, Németországban már megkezdődik a HFC vonat normál kereskedelmi forgalomba állítása, és a HFC vasúti flotta fokozatos bővítése.

3. Alkalmazott rövidítések

CNG: Compressed Natural Gas – Komprimált földgáz

EKH/IPPC: egységes környezethasználati engedélyezés (a 314/2005 Korm.rend alapján)

EIA: Environmental Impact Assessment – Környezeti Hatásvizsgálat

FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle – Hidrogén Tüzelőanyag-cellás (Elektromos) Jármű

HRS: Hydrogen Refueling Station – Hidrogén üzemanyagtöltő állomás

HFC: Hidrogén tüzelőanyag-cellás technológiák, illetve hajtáslánc összefoglaló neve

LPG: Liquefied Petroleum Gas - Autógáz

SEA: Strategic Environmental Assessment – Stratégiai Környezeti Vizsgálat

IED/IPPC: Industrial Emissions Directive (IPPC) – Ipari Kibocsátások Irányelv, beleértve az IPPC irányelvet is

NACE: Gazdasági Tevékenységek (EU szintű) Statisztikai Osztályozó Rendszere

NGM: Ministry of National Economy – Nemzetgazdasági Minisztérium

OTÉK: az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet

OTSZ: Országos Tűzvédelmi Szabályzat (54/2014 BM rendelet) – National Fire Codes

SEVESO: Seveso irányelv a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos ipari balesetek megelőzéséről

TEÁOR: Tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere