

IX. Határozatok Tára

A Kormány 1330/2011. (X. 12.) Korm. határozata a kisméretű szálló por (PM₁₀) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról

1. A közlekedés, az ipar és a lakosság által kibocsátott részecskeszennyezés csökkentésére szolgáló intézkedések célja az emberi egészség és az ökoszisztémák megóvása, a környezet védelme a gazdaság működése és fejlődése, a társadalom anyagi-szellemi fejlődésének hosszú távú biztosítása mellett.
Fő célkitűzés a környezeti levegő minőségének fenntartása ott, ahol az jó, és annak javítása más esetekben, az emberi egészséget és a természeti környezetet veszélyeztető légszennyezettség kialakulásának megelőzése.
Magyarország egész területén el kell érni a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendeletben a kisméretű szálló porra (PM₁₀) előírt levegőterheltségi határértékek betartását.
2. Az 1. pontban meghatározott célok elérése érdekében – a rendelkezésre álló források függvényében – végre kell hajtani az 1. mellékletben szereplő ágazatközi intézkedési programot (a továbbiakban: Intézkedési Program).
Felelős: az érintett miniszterek
Határidő: az Intézkedési Programban meghatározott határidők szerint
3. Az Intézkedési Programban meghatározott intézkedések megvalósulása, végrehajtásuk anyagi fedezetének biztosítása érdekében a Kormány
 - a) felhívja az érintett minisztereket, hogy az általuk kezelt pályázati rendszerekben, a kiemelt beruházások és fejlesztések tervezése során részesítsék előnyben a kisméretű szálló por (PM₁₀) kibocsátás csökkentését szolgáló megoldásokat, különös tekintettel a környezetkímélő közlekedési fejlesztésekre, dolgozzanak ki erre vonatkozó szabályokat;
Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter
fejlesztéspolitikáért felelős miniszter
közlekedésért felelős miniszter
Határidő: folyamatos
 - b) felhívja az érintett minisztereket, hogy az Intézkedési Programban foglalt feladatok pályázati úton történő támogatásához a központi költségvetésben irányozzák elő a szükséges forrásokat;
Felelős: érintett miniszterek
Határidő: a 2012. évi költségvetés tervezésétől kezdődően az éves költségvetési törvények előkészítésével összhangban, a rendelkezésre álló források függvényében
 - c) felhívja a környezetvédelemért felelős minisztert, hogy a fejlesztéspolitikáért felelős miniszter egyetértésével és az érintett miniszterek bevonásával dolgozza ki az Intézkedési Program végrehajtását szolgáló pénzügyi eszközök felhasználásának szabályait.
Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter
fejlesztéspolitikáért felelős miniszter
államháztartásért felelős miniszter
Határidő: 2012. február 15.
4. Ez a határozat a közzétételét követő napon lép hatályba.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv célkitűzéseket határoz meg a légszennyezettségnek az emberi egészségre és a környezet egészére gyakorolt káros hatásainak elkerülése, megelőzése vagy csökkentése érdekében. Az irányelv XI. melléklete tartalmazza a különböző légszennyező anyagokra, köztük PM₁₀-re vonatkozó (éves és napi) határértékeket. Ezek betartása a 2005 utáni években, az Európai Unió (a továbbiakban: EU) több tagállamához hasonlóan, Magyarország több légszennyezettségi zónájában is gondot okozott, illetve okoz még napjainkban is.

2. Célok

Fő célkitűzés a környezeti levegő minőségének fenntartása ott, ahol az jó, és annak javítása más esetekben, az emberi egészséget és a természeti környezetet veszélyeztető légszennyezettség kialakulásának megelőzése.

Magyarország egész területén el kell érni a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendeletben a PM₁₀-re előírt légszennyezettségi határértékek betartását:

Éves: 40 µg/m³

Napi: 50 µg/m³ egy évben maximum 35-ször léphető túl.

Jelen dokumentum célja ezért egy országos ágazatközi PM₁₀ csökkentési intézkedéscsomag meghatározása, melynek megvalósításával hosszabb távon a PM₁₀ szennyezettség az ország egész területén az előírt határérték alá csökkenthető.

3. A környezet védelmét szolgáló intézkedési irányok

A környezetvédelmi követelmények kielégítése érdekében a közlekedésre, az iparra, a szolgáltatási szektorra és a lakosságra vonatkozó intézkedéseket az alábbi programirányok szem előtt tartásával kell megvalósítani:

A közlekedési szektorban:

- A közlekedési eredetű szennyezések csökkentését célzó intézkedési program kidolgozása kapcsán figyelemmel kell lenni arra, hogy a városi háttérben és a helyi szinten mérhető, az emberi tevékenységnek betudható PM₁₀ források közül a közlekedésből származó kibocsátások a legfontosabbak mindamelllett, hogy 2009-ben és 2010-ben a lakossági és a szolgáltatási szektor PM₁₀ kibocsátása meghaladta a közlekedését.
- Jelenleg a közlekedés kibocsátásai növekvőek. A közúti járművek állományának és futásteljesítményének elemzésével megállapítható, hogy bár a személygépkocsi állomány, és ezen belül a dízelüzemű gépkocsik száma is – a gazdasági helyzet változásait követve, változó intenzitással – folyamatosan növekszik, mégis továbbra is összességében mintegy 70%-ban részesednek a tehergépkocsik és az autóbuszok a közúti gépjárművek részecske kibocsátásából.
- Ágazatközi egyeztetések és hatékony ösztönzőrendszerek kialakítása szükséges a következő területeken:
 - = az egyes járművekből származó kibocsátások csökkentése,
 - = a közúti gépjármű forgalom csökkentése, különösen a sűrűn lakott városi területeken,
 - = a tömegközlekedés fejlesztése,
 - = a nem motorizált közlekedés feltételeinek javítása,
 - = a vasúti áruszállítás versenyképességének javítása,
 - = a közúti környezetvédelmi ellenőrzések fejlesztése,
 - = a városi forgalom szabályozása és megtervezése,
 - = városi mobilitás tervezés,
 - = ITS alkalmazások bevezetése.
- A PM₁₀ csökkentése érdekében szükséges a tehergépjárművek kibocsátásainak csökkentése és a városi áruszállítás környezeti hatásainak minimalizálása is.
- Fontos a közlekedésből származó PM₁₀ kibocsátás csökkentésére irányuló közvetlen műszaki, gazdasági intézkedések bevezetése, fejlesztése; a közlekedés járműállományának műszaki, környezetvédelmi fejlesztése az EU korszerű kibocsátási normáinak megfelelő járművek használatának ösztönzésével, a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerének fejlesztésével, az üzemanyagok minőségének javításával, a járműállomány cserélődését ösztönző gazdasági intézkedésekkel, programokkal.
- Tovább kell javítani a gépjárművek környezetvédelmi felülvizsgálati rendszerének hatékonyságát, ami közvetlenül hozzájárul a gépjárművek környezeti állapotának megőrzéséhez. Egyúttal biztosítandó, hogy a közúti közlekedési állomány környezeti jellemzőiről a környezetvédelmi felülvizsgálat adatokat szolgáltatson.
- Szükséges a környezetorientált gondolkodás érvényesítése a közlekedés- és területtervezés, területhasználat döntési mechanizmusában, a beszerzés területén.

- Elengedhetetlen a közlekedési és szállítási igények optimalizálása a területfejlesztés, a településrendezés, az informatika, a logisztika, az ipar- és kereskedelempolitika eszközeivel, gazdasági szabályozókkal, intelligens közlekedési rendszerek létrehozásával, az alágazati határokon átnyúló, átfogó utastájékoztatással.
- Fontos a telekommunikációs és közlekedésinformatikai eszközök alkalmazásának támogatása, az oktatás, informatika és kommunikáció szerepének erősítése, amely napjainkban az egyik legfogékonyabb terület a lakosság számára.
- Cél a tömegközlekedés személyközlekedésen belüli részarányának növelése, de legalább a jelenlegi szinten való megőrzése eszközállományának, infrastruktúrájának és szolgáltatási színvonalának fejlesztésével.
- Segíteni kell a lakosság, valamint környezetvédelmi szervezetek, fogyasztói szervezetek, a levegőtisztaságra különösen érzékeny népességcsoportok érdekeit képviselő szervezetek és az egyéb egészségvédő testületek munkáját.
- Szükséges a közlekedési munkamegosztás befolyásolása a nem motorizált közlekedés és környezetkímélő közlekedési módok előtérbe helyezésével, versenyképességük javításával, állami támogatással, valamint a használat arányos, az externális költségeket figyelembe vevő gazdasági szabályozásokkal.
- A társadalmat rendszeresen tájékoztatni kell a közlekedés környezeti hatásairól, a káros hatások költségeiről, a meghozott intézkedések hatékonyságáról, amely felhívja a figyelmet az egyén felelősségére is, erősítve a napi gyakorlatba beépítendő környezetvédelmi szempontok és intézkedések támogatottságát.
- Támogatni kell a K+F tevékenységeket a közlekedési PM₁₀ kibocsátás csökkentésére.

A Nemzeti Energiastratégia szerint a közlekedés olajfüggettségének csökkentését szolgálja az elektromos (közúti és vasúti) és hidrogénhajtás (közúti) szerepének fokozása és a bioüzemanyag felhasználás jelentős növelése 2030-ra. E cél eléréséhez elengedhetetlen a szükséges infrastruktúra kiépítése a nagyvárosokban és legfontosabb tranzitautópályák (M1, M5) mentén, amelynek eredményeképpen Magyarország felkerülhet az elektromos és hidrogénhajtás európai térképére. A közlekedés energiahatékonyságát növeli a vasúti személy- és áruszállítás szerepének erősítése. A közösségi közlekedés átállítása lokálisan előállított, fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő hajtóanyagokra (második generációs technológiák, biometán, hidrogén, illetve elektromosság) szintén hozzájárul a stratégiai célok eléréséhez. Az intézkedési program ennek megfelelően összhangban van a Nemzeti Energiastratégia téziseivel.

Az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programjában megfogalmazott közlekedésfejlesztési alprogramok megvalósításához az Intézkedési Programban foglalt feladatok nagymértékben hozzájárulnak.

Az ipari szektorban:

- Át kell tekinteni a porleválasztási technológiákat, és be kell vezetni a porleválasztó rendszerek ellenőrzési kötelezettségének jogi szabályozását, különös tekintettel a frakcióleválasztási hatásokra.
- Át kell tekinteni a bányászat okozta PM₁₀ kibocsátás csökkentésének lehetőségeit, a szennyezés-kibocsátás meghatározásának módszereit, egységes módszertant kell kidolgozni a számszerűsítésre, majd a bányákat is be kell vonni a kötelező adatszolgáltatási rendszerbe.

A lakossági (háztartási) szektorban:

- Kivételt nem engedő tilalommal meg kell szüntetni a kerti hulladékok égetését, támogatási rendszert kell kidolgozni a házi komposztálás elterjesztésére.
- Versenyképesé kell tenni a távfűtést, a távfűtéssel el nem látott területeken támogatni kell a környezetbarát és energiahatékony fűtési berendezések alkalmazását.
- Szigorúan fel kell lépni az illegális égetések ellen.
- Jelentősen javítani kell az épületek energiahatékonyságát a hatályos európai normáknak (lásd pl. az épületek energiahatékonyságáról szóló, 2010. május 19-i 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv) megfelelően.

A szolgáltatási és a lakossági szektorban:

- Csökkenteni kell a 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátását.

Horizontálisan:

- Ki kell dolgozni az országhatáron áterjedő légszennyezés meghatározására alkalmas módszertant, és meg kell határozni a külföldről érkező terhelés nagyságrendjét.
- Jelentősen fokozni kell a felvilágosító munkát, a tudatformáló tevékenységeket.
- Javítani kell a szabályok és előírások betartását, szigorítani kell az ellenőrzéseket.
- Át kell tekinteni a szmogrendelet szabályozását.

Az intézkedési irányokba illeszkedő közlekedésfejlesztést, a közlekedés területén közvetlenül a PM₁₀ csökkentését szolgáló, az ipar, a szolgáltatási és a lakossági szektor kibocsátásának csökkentésére alkalmazandó intézkedések megvalósítását az Intézkedési Program szolgálja.

II. Intézkedési Program

A. KÖZLEKEDÉS

1. Alacsony emissziós övezetek (LEZ) létrehozása és egyéb forgalomcsillapítási intézkedések

1. Alacsony emissziós zónák

Az alacsony emissziós zónák (LEZ) létrehozása csak azokon a területeken célszerű, ahol az intézkedés bevezetését követően igazoltan számottevően javul a levegő szennyezettségének mértéke.

Az ilyen zónák kialakítását megelőzően meg kell határozni az alacsony emissziós zónák bevezetéséhez szükséges felelősségi köröket és kompetenciákat az övezetek szükségességével és kijelölésével kapcsolatban.

Pontosan meg kell határozni és az érintett önkormányzatok számára elő kell írni, hogy milyen szempontrendszer szerinti megalapozó hatásvizsgálatok elvégzése szükséges a zónák bevezetéséhez. Mindemellett folyamatosan ellenőrizni kell a fő- és mellékútvonalak forgalomcsillapítása érdekében hozott intézkedések betartását.

A cél elérése érdekében: útmutatót kell összeállítani az alacsony emissziós övezetek létrehozásának megkönnyítésére, és át kell tekinteni a lehetséges támogatási rendszer kialakítását.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedés költségvonzata az előkészítés, a bevezetés és az üzemeltetés tételeiből tevődik össze. A szabályozási környezet kidolgozása, a hazai alkalmazás feltételeinek meghatározása és a segédkönyv elkészítésének költsége megközelítőleg 25 millió forintban határozható meg. A bevezetés költségei közvetlenül az önkormányzatokat terhelik, azonban a LEZ létesítéséhez EU-s támogatások vehetők igénybe.

Amennyiben a LEZ úgy kerül kialakításra, hogy az EURO V-nél rosszabb normának megfelelő tehergépkocsik és nem menetrendszerinti autóbuszok után díjat kell fizetni, akkor ez számottevő bevételt jelenthet az érintett önkormányzatok számára.

Az intézkedés PM₁₀ szennyezéscsökkentési potenciálja:

Az intézkedés révén elérhető PM₁₀ szennyezéscsökkenés a zónán belüli korábbi terheléshez viszonyítottan a behajtási korlátozás szigorúsága függvényében 5–25%.

2. Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása

A fő- és mellékutak forgalomcsillapításával az útfelületen lerakódott PM₁₀ felkavarása csökkenthető, emellett a forgalomcsillapításnak más kedvező hatásai is vannak: csökken a balesetveszély, a zaj, nagyobb biztonságban érzik magukat az utcán az emberek, különösen a gyerekek és az idősek.

Az egyes fő- és mellékútvonalak forgalomcsillapításával kapcsolatos döntéseket elsősorban az önkormányzatok hozhatják meg, a kormány pedig a következőkkel segítheti a megvalósításukat:

- tájékoztató anyagok elkészítése és terjesztése,
- az intézkedéseket elősegítő szabályozás áttekintése,
- a vonatkozó pályázatok előnyben részesítése.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedés központi költségvetési vonzatát a szabályozási környezet esetleges módosításához szükséges adminisztratív költségek jelentik. A szabályozási környezet kidolgozásának, a tájékoztató anyagok elkészítésének költsége megközelítőleg 25 millió forintban határozható meg.

Az intézkedés PM₁₀ szennyezéscsökkentési potenciálja:

Az intézkedés révén elérhető PM₁₀ szennyezéscsökkenés az adott útszakaszon bevezetésre kerülő korlátozás megvalósításának függvénye. Az intézkedés révén elérhető PM₁₀ szennyezéscsökkenés a korábbi terheléshez viszonyítottan 15–25%.

2. Az elektronikus útdíjszedés bevezetése a nehézgépjárművek részére

A nehézgépjármű forgalom által okozott társadalmi problémák csökkentésének egyik eszköze az elektronikus útdíjszedés. A bevezetésekor figyelembe veendő szempontok a következők:

- A díjak kialakításánál a megtett kilométerre vetített összegben érvényesülnie kell a díjfizetés alá eső infrastruktúra teljes költségének, beleértve az építési, az üzemeltetési és fejlesztési, valamint finanszírozási költségeket.
- A díjak kialakításánál a megtett kilométerre vetített összegben érvényesülnie kell a használó és szennyező fizet elvnek. A díjat ennek megfelelően differenciálni kell a jármű tömege és azok motorjainak szennyezőanyag kibocsátása alapján is.
- Az elektronikus útdíjszedésnek mindemellett nemcsak a gyorsforgalmi utakra, hanem fokozatosan a teljes országos főúthálózatra is ki kellene terjednie.
- Lényeges, hogy az útdíjat teljes egészében a meglévő közlekedési hálózat fenntartására, felújítására, valamint a kapcsolódó szabályozás módosulására és a megmaradó források függvényében a környezetkímélőbb közlekedési módok támogatására fordítsák.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter

Határidő: a 2013-as és 2014-es költségvetés tervezésével összhangban

Az intézkedés költségkihatásai:

Az elektronikus útdíj-rendszer bevezetése komoly beruházást igényel, amelynek becsült összege kb. 50-50 milliárd forint. Azonban a rendszer bevezetésével és megfelelő, az externális költségeket is figyelembe vevő tarifarendszerével nagyobb bevétel generálódik, mint amekkora a ráfordítás.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A legnagyobb PM₁₀ kibocsátók, környezetszennyezők és közlekedési infrastruktúrahhasználók a nehéz tehergépjárművek. Az intézkedés bevezetésével a szükségtelen futások csökkennek, a szállítványozó vállalatok hatékonyabban tervezik meg fuvarokat, a gépjárművek minősége jobb lesz, amelyek eredményeképpen számottevő mértékű kibocsátáscsökkenést lehetne elérni.

3. A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika

A városi áruszállítás környezetkímélőbbé tételére számos intézkedést szükséges megtenni. Ezek mindenképp a következők:

- súlykorlátozott övezetek bevezetése (a tehergépkocsik csak díjfizetés mellett hajthatnak be az övezetbe),
- ösztönző rendszerek bevezetése (pl. csökkentett díj a kedvezőbb károsanyag-kibocsátású gépjárműveknek),
- környezetvédelmi szempontból a lehető legszigorúbb környezetvédelmi követelményrendszernek megfelelő járművek használata a belvárosi területeken,
- olyan logisztikai központok létrehozása a városhatárokon, melyek igénybevitelével a nagy tömegű járművek nem lépnek a sűrűn lakott városi területekre, és amelyek növelik a teherfuvarozás hatékonyságát,
- új parkolási szabályok bevezetése a teherfuvarozás körében,
- legjobb városi módszerek („best urban practices”) közvetítése a teherfuvarozók részére a teherfuvarozás hatékonyságának növelése érdekében.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedések költségkihatásai:

A komplex city logisztikai fejlesztések elősegítésére pályázati rendszer kialakítására van szükség, amelynek pályázati forrása éves szinten 5 milliárd forint. Az intézkedések összességében az önkormányzatok számára többletbevételt eredményeznek.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Mivel a városokban a tehergépkocsik a PM₁₀ kibocsátás legjelentősebb forrásai, az intézkedés számottevően csökkentené ezt a szennyezést.

4. A gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének felülvizsgálata és módosítása a finomrézecske csökkentés és más, a környezeti levegő minőségének javítására szolgáló programok megvalósítása érdekében

1. Környezetterheléssel arányos besorolási rendszer

A közúti közlekedés a városi levegő minőségét főként a részecske és a NO_x kibocsátásával befolyásolja. Ezen kipufogógáz-összetevők mennyisége a gépjármű konstrukciójától és állapotától függ. A gépjárművek ennek megfelelő osztályozása, valamint ezen osztályozás szerinti, kívülről is látható megkülönböztetése hatékony eszközök alkalmazására ad lehetőséget a levegő, különösen a városi levegő minőségének védelme érdekében. Ezért felül kell vizsgálni a gépjárművekre vonatkozó környezetvédelmi besorolás rendszerét, amelynek során:

- a jelenleg alkalmazott európai tagállami rendszerekkel és a legújabb kutatási eredményekkel összhangban ki kell alakítani az új hazai besorolási rendszert a hozzá tartozó jelölési rendszerrel, amely alkalmas az utólagosan felszerelésre kerülő emisszió-csökkentő berendezések figyelembevételére is,

- az új rendszer bevezetése után annak környezeti hatásainak adatbázisszerű modellezési feltételeit meg kell valósítani az intézményrendszer megteremtésével.
- Felelős:* közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
- Határidő:* 2012. december 31.
- Az intézkedés költségkihatásai:*
Az intézkedés költségeként csupán a jelenlegi gépjármű-nyilvántartási rendszer korszerűsítésének, valamint a jelenleg hatályos – a környezetvédelmi besorolásról rendelkező – jogszabály [a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja] korszerűsítésének (esetlegesen új jogszabállyal történő helyettesítésének) jogalkotási költségei jelentkeznek.
Ezt kiegészíti a bevezetéshez szükséges elemzés, hatásvizsgálat, illetve szakmai előkészítő javaslat, ezek költsége összességében mintegy 20 millió forint nagyságrendet jelent.
- Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:*
Az intézkedéshez közvetlenül nem köthető közlekedési PM₁₀ szennyezéscsökkentési potenciál, ugyanakkor az Intézkedési Programban felsorolt több intézkedés hatékony bevezetésének alapfeltétele.
2. A környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerének áttekintése
A gépjárművek környezetvédelmi felülvizsgálata egy 2010. év végén született rendelet értelmében beintegrálódott a műszaki vizsgába, megváltoztatva ezzel a korábbi szabályozás szerinti vizsgálati előírásokat. Számos szakmai dokumentum alátámasztotta, mekkora jelentősége van annak, hogy a forgalomban részt vevő gépkocsik környezetvédelmi szempontból is megfelelőek legyenek.
Megvizsgálandó, hogy mely technológiákkal valósítható meg a járművek közúton történő vizsgálata, ami az üzemeltetők figyelmét jobban a gépkocsik karbantartására irányítja. Ezzel hatékonyan csökkenthető a szennyezőanyag, köztük a PM₁₀ kibocsátás.
Országos ellenőrzési kampányt kell indítani a gépjárműállomány környezetvédelmi megfelelőségének szűrőpróbaszerű vizsgálatára a közutakon (pl. emissziós radar). Meg kell határozni azokat a technikai fejlesztéseket, amelyek a műszaki vizsgába építetten hatékonyabbá teszik a környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerét.
- Felelős:* közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
- Határidő:* 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében
- Az intézkedés költségkihatásai:*
A közúti ellenőrzési kampány becsült költsége 100 millió forint.
- Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:*
Az intézkedés hatására a forgalomban közlekedő gépkocsik környezetvédelmi megfelelősége javul, közelebb kerül a gyári értékhez. 2010-ben a forgalomban közlekedő személygépkocsik 8%-a nem felelt meg a környezetvédelmi követelményeknek, amelyek többsége az állomány öregebb (0, 2, 4 környezetvédelmi osztályba tartozó) gépjárműveit jelentette.
5. A környezettudatos vezetési szemlélet elterjesztése és a környezettudatos járművezetés (ökovezetés) képzés lehetővé tétele hivatásos és nem hivatásos vezetők részére
A gépjárművek károsanyag-kibocsátása nagymértékben függ a vezetési stílustól. A tudatos, környezettudatos vezetési hatékony módja lehet a környezeti hatások csökkentésének, fontos, hogy a gyakorlatban minél több gépjárművezető alkalmazza. A hatás maximalizálásának érdekében:
- a környezettudatos járművezetés (ökovezetés) képzést be kell építeni a hivatásos gépjárművezetők számára kötelező elméleti és gyakorlati gépjárművezetői képzés és továbbképzés tananyagába és a vizsga követelményeibe,
 - át kell tekinteni az önkéntes környezettudatos járművezetési képzések és tanfolyamok rendszerének kialakíthatóságát,
 - a környezettudatos járművezetés népszerűsítő kampányokat kell indítani.
- Felelős:* közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter
- Határidő:* 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Egy vezetéstechnikai – közlekedésbiztonsági – kampány bevezetési költsége éves szinten kb. 150 millió forint.

A MAGYARORSZÁG NEMZETI ENERGIAHATÉKONYSÁGI CSELEKVÉSI TERVE (az energiahatékonyság javításának 2020-ig szóló stratégiai alapelvei, Magyarország 2016-ig szóló nemzeti energiahatékonysági cselekvési terve és a célkitűzések megvalósításának támogatási igényei) 4.4. pontjában a „Nem számszerűsített intézkedések” soron említi ötödik tételként az ökovezetés programok jelentőségét, mert azok bevezetése és elterjesztése segíti az autósokat az energiatakarékos és környezetkímélő vezetéstechnika elsajátításában, amely a mindennapi közlekedésben is jelentősen mérsékelheti az energiaigényt.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A 2009. évi kibocsátás számítási adatok szerinti mintaszámítás alapján megállapítható, hogy a hazai gépjárműállomány Euro2 és Euro3 kategóriájába tartozó járművek esetében a szennyezőanyag kibocsátásban maximálisan elérhető szennyezéscsökkenés az ökovezetés használata esetén az összes közúti közlekedési PM₁₀ kibocsátáshoz viszonyítva 8,1% (Euro2), illetve 5,2% (Euro3).

6. Autóbuszcseré-program és ösztönzőrendszer kialakítása a dízelüzemű gépjárművek részecskeszűrővel történő felszerelésének elősegítésére

1. Autóbuszcseré-program

A hazai autóbusz állomány meghatározó részét teszik ki azok a korszerűtlen járművek, amelyek esetében sem részecskeszűrő felszerelésére, sem pedig motorcserére nincs lehetőség. A hazai buszállomány közel fele az EURO I és az az alatti kategóriába tartozik, amelyek esetében nem lehet szó részecskeszűrő felszereléséről. A BKV buszállományának több, mint 70%-a alkalmatlan utólagos részecskeszűrő berendezés beépítésére, ezeket a buszokat le kell cserélni.

Komoly környezeti problémát jelentenek elsősorban a fővárosban a városnéző és turistabuszok, amelyek többsége szintén a korszerűtlen környezetvédelmi osztályba tartozik. Meg kell vizsgálni ezen járművek környezeti kockázatát, és át kell tekinteni azokat a megoldásokat, amelyekkel csökkenthető ezen járművek szennyezőanyag kibocsátása. Megoldást jelenhet ezen buszok közlekedtetésének magas díjszinten történő megállapítása is. A szabályozás országos, vagy helyi szintű szabályozással történhet.

A járműállomány fiatalítása érdekében:

- autóbuszcseré támogatási programot kell kidolgozni az autóbuszal közszolgáltatást végző társaságok számára, minimum követelmények előírásával;
- szabályozni kell a nem menetrendszerinti buszok forgalmát a belterületeken.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: a támogatási program kialakítása 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedésnek közvetlen pénzügyi hatása nincs.

Közvetett költségvetési igény a kb. 7000 darabra tehető, korszerűtlen autóbusz kiváltására kidolgozott támogatási program költségvetési kereteinek meghatározása. Egy új busz beszerzési költsége kb. 60 millió forint. A csereprogram, mint pályázati rendszer becsült éves költségvetése 24 milliárd forint (amely kb. 400 busz lecserélését tenné lehetővé).

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A jelzett kategóriákba tartozó autóbuszok PM₁₀ kibocsátása 133 tonna (2009-es állományadatok figyelembevételével). Egy korszerű autóbusz PM₁₀ kibocsátása kb. 30-szor kisebb, mint egy EURO I kategóriás autóbuszé.

2. Nehézgépjárművek és egyéb gépek utólagos felszerelése részecskeszűrővel

A már üzemelő, dízelmotorral felszerelt, használt autóbuszok, tehergépkocsik és egyéb haszonjárművek, valamint más gépek részecskeszűrő kibocsátásának csökkentése részecskeszűrők utólagos felszerelése révén valósítható meg. A részecskeszűrők alkalmazásával a szennyezés mértékét nagyságrendekkel lehet csökkenteni, ezért a részecskeszűrő utólagos felszerelését elősegítő rendszert kell létrehozni. Az ösztönzési rendszer kialakítása előtt:

- meg kell határozni a részecskeszűrővel történő felszerelésre alkalmas gépjárművek műszaki szempontok szerinti kategóriáit és az egyes kategóriákba tartozó gépjárművek számát;

- meg kell határozni az egyes gépjármű kategóriák esetében az alkalmazott eszközökre vonatkozó műszaki követelményeket, beleértve az üzemeltetésre és karbantartásra vonatkozó követelményeket is;
- ki kell alakítani az alkalmazáshoz szükséges vizsgálati eljárásokat, azok menetét és a kapcsolódó intézményrendszert;
- elő kell készíteni a részecskeszűrők alkalmazásának kiterjesztését vasúti vontató járművekre, belvízi hajókra és építőipari gépekre is;
- a környezetvédelmi engedélyezési eljárásokban a részecskeszennyezés elfogadható határértékeként elő kell írni az EURO V besorolásnak megfelelő PM₁₀ szennyezési határt az elérhető legjobb technika elvének megfelelően;
- ki kell dolgozni a részecskeszűrők felszerelését ösztönző rendszereket.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: a támogatási program kialakítása 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

A dízelüzemű járművek összállományának – a három fő járműkategóriában (személygépkocsik, tehergépkocsik és autóbuszok) – eltérő hányada alkalmas az utólagos emissziócsökkentő berendezések (jelen esetben DPF/részecskeszűrő) beépítésére. Az átalakításra alkalmas állomány – a járműállományi prognózisok alapján – rövid-, de még középtávú előrejelzés szerint is pillanatnyilag konstans nagyságúnak vehető. Ennek oka az, hogy a spontán módon is csökkenő, korszerűtlen állomány egyedei olyan életkorú és műszaki színvonalú járműveket jelentenek, melyekre ilyen berendezések felszerelése nem jöhet szóba.

Elsődleges közelítésben a maximális járműegyedszám a következő módon alakul:

db	M1	M3/a*	M3/b**	N1	N2	N3
Euro2	~66 000	~950	~2 500	~76 000	~21 000	~7 500
Euro3	~200 000	~1 250	~2 200	~95 000	~29 000	~6 700
Összesen	~266 000	~2 200	~4 700	~171 000	~50 000	~14 200

* Az „M3/a” csoport a 8000 kg össztömeg alatti, M3 besorolású autóbuszokat – „midibuszok” jelöli.

** Az „M3/b” csoport a 8000 kg össztömeg feletti M3 besorolású autóbuszokat jelöli. Az M2 kategória általában nem került elemzésre, nagyságát elhanyagolhatónak tekinthetjük, mivel – bár a KSH statisztika konkrétan erre nem alkalmaz leválogatást, az M2 járművek mennyisége mintegy 500 darabra tehető, ami a járműállomány 0,1 ezreléke.

A fenti állomány, az arra műszakilag alkalmazható berendezések átlagos, becsült árát (beszerzési és beépítési költség) figyelembe véve az alábbi összköltséget jelentene:

MrdFt	M1	M3/a	M3/b	N1	N2	N3
Euro2	10,9	1,1	4,1	12,5	6,9	12,4
Euro3	33	1,4	3,6	15,7	31,9	11,1
Összesen	43,9	2,4	7,7	28,2	38,8	23,4

A fenti adatokkal kategóriánként az alábbi összköltség jelentkezik, annak függvényében, hogy mely környezetvédelmi besorolás mellett támogatandó az utólagos felszerelés az alábbi összköltség jelentkezik, kategóriánként:

	MrdFt
Euro2	47,9
Euro3	96,6
Összesen	~144

Az intézményrendszer és jogszabályi környezet kialakításának adminisztratív költsége kb. 25 millió forint.

Az intézkedés PM₁₀ szennyezés csökkentési potenciálja:

A 2009. évi kibocsátás számítási adatok szerinti mintaszámítás alapján megállapítható, hogy a dízelüzemű gépjárműállomány Euro2 és Euro3 kategóriájába tartozó járművek esetében a szennyezőanyag kibocsátásban maximálisan elérhető szennyezéscsökkenés részecskeszűrő hatására az összes közúti közlekedési PM₁₀ kibocsátáshoz viszonyítva majdnem 3% (~150 tonna PM₁₀) (Euro2), illetve több mint 4% (210 tonna PM₁₀) (Euro3).

7. A közutakra kerülő és a közutakon leülepedett por mennyiségének csökkentése

1. Közutak tisztítása

A járművek kipufogógázából és egyes alkatrészeinek (különösen a gumik és a fékbetétek) kopásából eredő szennyezés egy része leülepszik az útburkolaton, majd azt a járművek kereke vagy a menetszél felkavarja és szállópor-szennyezés formájában ismét megjelenik a levegőben. Emiatt szükséges a közszolgáltatásként működő úttisztításnak a porszennyezést hatékonyan megszüntetni képes munkafázist is tartalmaznia. Racionalizálni kell az országos és a helyi közutakra vonatkozó jogszabályok követelményeit országos minimumkövetelmények létrehozásával, amelyek egyrészt a tisztítási ciklusidők gyakorlati igényekhez való tökéletesebb illesztését, másrészt a ciklusidők helyett a megkövetelt tisztasági állapot definiálását jelenti a jogszabályokban.

- Racionalizálni kell az országos és helyi közutakra, továbbá a járdákra vonatkozó jogszabályok követelményeit országos minimumkövetelmények létrehozásával.
- Meg kell vizsgálni annak lehetőségét, hogyan lehet kiterjeszteni területileg a közszolgáltatásként működő úttisztítást.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

2. Közútra felhajtás – sárfelhordás

Az építési területekről, mező- és erdőgazdasági munkálatok helyszínéről gyakran történik olyan sárfelhordás a közutak felületére, amely a későbbiekben szálló por formájában további szennyezést okoz. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) rendelkezéseinek kiterjesztése, valamint a szabálysértés büntetési tételeinek meghatározása és a jogszabály betartásának ellenőrzése által a szilárd burkolattal nem rendelkező területekről felhajtó járművek kerekei által felhordott, a szilárd burkolatú útra juttatott sárszennyeződés csökkentése, megelőzése.

A cél elérése érdekében: ki kell dolgozni a nagyobb építési munkálatok esetén megvalósítandó tisztító felhajtó szakaszok konkrét követelményeit, definiálva az érintett munkálatok köreit.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

A közutakon található, gumi- fék- és útfelület-kopásból eredő fajlagos szennyezések az egyes járműkategóriákra az alábbiak szerint vehetők figyelembe:

járműkategória	mennyiség (db)	éves futás (km)	fajl.szenny.*	szennyezés
M1	3 008 600	12 000	0,02	0,765 kt/év
M2	500	25 000	0,05	0,001 kt/év
M3	17 200	60 000	0,10	0,100 kt/év
N1	350 000	25 000	0,03	0,255 kt/év
N2	102 300	50 000	0,05	0,248 kt/év
N3	32 800	120 000	0,10	0,382 kt/év
				1,751 kt/év

* A COPERT_4 fajlagos értékei szerint.

A nem szilárd burkolatú utakról az útra felhordott sár, illetve a szóródó rakomány okozta szennyeződés az úton kialakuló finompor szennyezéshez vezet. Ennek a mértéke 0,60 kt/év.

A közutakra kerülő porszennyezés visszaszorításával és az útfelületen lévő por eltávolításával mintegy 2.351 kt-val csökkenthető az összes porkibocsátás.

Az intézkedések költségkihatása:

Az intézkedések költségeként a KRESZ korszerűsítésének, kiegészítésének jogalkotási költségei jelentkeznek. A közúti ellenőrzések kiterjesztése e követelmények betartatása érdekében a befolyó bírságösszegekből finanszírozható, illetve hatékony visszatartó erő esetén a célzott ellenőrzések száma mérsékelhető.

A tisztítás költségei a közutak kezelőinél jelent többletköltséget, éves szinten 50 millió forintot.

Az intézkedések PM_{10} csökkentési potenciálja:

Az intézkedések együttes szennyezéscsökkentési potenciálja 2,35 kt/év.

8. A közforgalmú közlekedés előnyben részesítése az egyéni motorizált közlekedéssel szemben

A közforgalmú közlekedés vonzereje növekszik, amennyiben használatával az eljutási idő rövidebb, mint az egyéni közlekedési mód (személygépkocsi) esetében. Ennek érdekében függetleníteni kell a közforgalmú közlekedés járműveit a torlódásoktól. A közforgalmú közlekedés vonzerejének növelésével csökkenthető az egyéni közlekedést használók száma és így a levegőszennyezés.

1. ITS rendszerek (intelligens közlekedési rendszerek) fejlesztése

Az ITS rendszerek alapfeladata az információközlés és az ellenőrzés automatizálása, amivel áttételesen képes hatni a környezetterhelés mértékére, így a szálló részecske kibocsátás csökkentésére. A rendszerek elterjesztésére és alkalmazására tudatos, széles látókörű és átgondolt városfejlesztési és közlekedésfejlesztési koncepciókra és stratégiákra van szükség. Az ITS rendszerek közlekedésfejlesztésben játszott szerepének erősítése érdekében az érintett pályázati rendszerekben előnyben kell részesíteni az ilyen megoldásokat, melyek a következők:

- A forgalomirányítás területén
 - = Forgalomirányítás rádiós üzenetekkel
 - = Forgalomirányítás változtatható tartalmú táblákkal
 - = Parkolási helyek, mélygarázsok üres férőhelyeinek kiírása változtatható tartalmú táblákra
- A közlekedés-automatika területén:
 - = Adaptív forgalmi jelzőlámpa-rendszer kiépítése
 - = Tömegközlekedésnek előnyt adó jelzőlámpa
 - = A forgalom irányát megváltoztató jelzőlámpa
- Az utastájékoztató területén:
 - = Tájékoztató megállóknál, az átszállási pontokon és az interneten a járművek pillanatnyi helyéről és a várható várakozási időről
 - = Tájékoztató az interneten a közösségi közlekedés menetrendjéről, elérhetőségéről, útvonaltervezési segítség
 - = Taxik mozgását követő rendszer
- Telekocsi és autómegosztás

Felelős: közlekedésért felelős miniszter

Határidő: a 2012-es költségvetés és pályázati rendszerek tervezésével összhangban

Az intézkedések költségkihatása:

Az intézkedés elsődleges célja, hogy az ITS rendszerek fejlesztése prioritást kapjon az érintett pályázati rendszerekben. Több Volán társaságnál is folyik ITS fejlesztés (elektronikus utastájékoztató és forgalomirányító rendszerek, valamint elektronikus jegyrendszer kiépítésére). Ezek költségei általában a 100-900 millió forintos sávban mozognak.

2. Közforgalmú közlekedés előnyben részesítése külön forgalmi sávokkal

A közforgalmú közlekedés vonzereje nő azáltal, ha a közúti közlekedésben előnyt élveznek önálló, minimális kivételeket engedő forgalmi sávok használatával. A közforgalmú közlekedés vonzerejének növelésével (mivel az önálló sávok rövidítik az eljutási időt) csökkenthető az egyéni közlekedést használók száma és így a levegőszennyezés. Ezért a tömegközlekedési sávok kialakítására irányuló, vagy azt magában foglaló projekteket előnyben kell részesíteni a támogatási döntéseknél.

A célok elérése érdekében: a közforgalmú közlekedés járművei által használt sávok kialakítására és más előnyben részesítendő megoldások alkalmazására irányuló vagy azt magában foglaló projekteket előnyben kell részesíteni a támogatási döntéseknél.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: a 2012-es költségvetés és pályázati rendszerek tervezésével összhangban

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedés célcsoportjába azok tartoznak, akik hatékony közösségi közlekedést tudnak igénybe venni, vagyis a fővárosban és a nagyobb vidéki városainkban dízelüzemű személygépkocsival közlekedők. Az ő esetükben alternatíva ugyanis csak a közösségi közlekedés.

A személygépkocsi-állomány országosan mintegy 20%-át dízelüzeműnek feltételezve, továbbá a fővárosban bejegyzett ~116.000 db dízelüzemű személygépkocsi-állománnyal számolva a nagyvárosok érintett lakosaival együtt is mintegy 200 000–240 000 gépkocsivezető az érintett célcsoport.

A közforgalmi közlekedés számára fenntartott forgalmi sáv kialakításának egy km-re vetített fajlagos költsége számos tényezőtől függően néhány millió forinttól 100 millió forintos nagyságrendig terjedhet (útburkolati jelek felfestése, kitáblázás, útszélesítés, új forgalmi sáv létrehozása, közművek kiváltása stb.).

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Ennél az intézkedésnél három hatást kell figyelembe venni. Az első hatás – közelítésként – az intézkedés hatására a forgalomból kivont jármű elmaradó PM₁₀ kibocsátása. Az autómentes napokon regisztrált forgalomcsökkenés alsó értékét alapul véve mintegy 5%-os személygépkocsi használat csökkenéssel számolhatunk maximálisan. Ez az említett ~200 000 fős célcsoport mellett 10 000 személygépkocsit jelent, az összes dízel M1 állomány ~1,70%-át, illetve az „Euro-0” állomány 7,4%-át.

Emellett figyelembevételre került, hogy az átlagos szolgáltatás mellett elfogadható minimális kiterhelés mellett 10 000 ember átlagosan évi 10 000 km közlekedéséhez korszerű, Euro V autóbuszok üzembeállításával, és 25%-os terheléssel számolva, hozzávetőlegesen 80–100 db autóbusz üzembeállítására lehet szükség.

A hatás egyenletesen elosztva a teljes vizsgált állomány tekintetében mintegy 16 tonna szennyezés-kibocsátás csökkenést eredményezne.

Továbbá célszerű figyelembe venni azt is, hogy a kevesebb közlekedő jármű következtében csökkennek a forgalmi torlódások, ami szintén jelentős kibocsátás csökkenéssel jár.

9. A nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése

A motorizált közlekedés részarányának csökkentése, egyúttal a nem motorizált közlekedési módok népszerűségének növelése a cél. A nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése révén e módok nagyobb szerepet kapnak a városi elővárosi közlekedésben és lehetőség adódik arra, hogy minél több gépjárművezető váltson – legalább időszakosan – környezetbarát közlekedési módra. Ezért:

- fenn kell tartani a jelenleg futó kampányokat, elsősorban a Bringázz a munkába, az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap, valamint a Föld napja kampányokat;
- újabb célcsoportra orientáló központilag koordinált népszerűsítő rendezvényekre van szükség.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatása:

Mivel a nem motorizált közlekedési módok gyakorlatilag az ország egész területén „rendelkezésre” állnak, ám azok kizárólag a személyforgalomban kapnak szerepet, az érintett célcsoport az egyéni személygépkocsival közlekedők körét érinti. Mivel a kampányok eszközigénye mérsékelt, a kampány költségkihatása a közlekedésbiztonsági kampányokkal, legfeljebb a kerékpáros közösségi közlekedés kampányával összevethető mértékű (ez utóbbi példája is egy – ez esetben a fővárosban kezdeményezett – nem motorizált közlekedést népszerűsítő kampánynak). Ezeknek a kampányoknak a lehetősége korlátozott, azonban egyes helyszíneken (Budapest, a Balaton-part stb.) hatásosak lehetnek.

Az éves szintű költség-előirányzat 50 millió Ft/év.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Az intézkedés közvetlen PM₁₀ csökkentő hatása a tudatformáló jellegű intézkedések eredményeképpen mutatható ki. Továbbá azért is fontos az ilyen kampányok fenntartása, mert a megvalósuló jó példa („best practice”), illetve egy-egy sikeres kampány jelentős mértékben elősegítheti a 7. számú intézkedés hatásosságát.

10. A nehézgépjárművek forgalomkorlátozásának szigorítása

A hétfégi nehéz tehergépkocsi forgalom korlátozásának komoly környezetvédelmi előnyei vannak. A szabályozás az évek során folyamatosan enyhült, amely rontott a hatékonyságán. Ezért át kell tekinteni a hatályos szabályozást, ugyanolyan szigorú intézkedéseket megfogalmazva mind a hazai, mind a nemzetközi fuvarozókra.

Mindemellett át kell tekinteni a települések rendelkezésére álló, a nehéz tehergépkocsi forgalom szigorú korlátozására vonatkozó feltételrendszert.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter
közlekedésért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatása:

Az intézkedés költségvetési kihatása a szükséges hatáselemzések, intézkedések, tájékoztatás stb. alapján kb. 20 millió forint.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja a szigorítás eredményeképpen a közutakon nem közlekedő gépjárművek kibocsátásának adott időszakra vonatkozó elmaradásában határozható meg. Összességében nem csökken a kibocsátás, hanem átrendeződik. A jelenleg hatályos szabályozás szerint azokban az időszakokban kerül korlátozásra a nehéz tehergépkocsi forgalom, amikor az emberek pihenő- és szabadidejüket töltik, többet tartózkodnak a szabadban, amikor a nehéz tehergépkocsi forgalom kiemelten zavaró hatással bír. Az intézkedés az emberi egészségre gyakorolt hatása, pihenési és rekreációs szempontból kiemelkedő.

11. A vasúti és a kombinált áruszállítás fejlesztése és támogatása

A vasúti áruszállítás leghatékonyabb módja a konténeres/cserrefelépítményes szállítás. Az áru fuvarozásban használt szabványos konténerek, valamint a cserrefelépítmények közúton problémamentesen fuvarozhatók el a vasúti terminálig, és a vasút is rendelkezik ezek szállítására alkalmas vasúti kocsikkal. A konténeres szállítás lényegesen előnyösebb, mint a RoLa (gördülő országút). Mindemellett ahol a RoLa infrastrukturális háttere rendelkezésre áll, ott azt fenn kell tartani, sőt fejleszteni kell a RoLa vonatok kapacitását.

- Fejleszteni kell a vasúti-közúti kombinált áruszállítást.
- Versenyképesebbé kell tenni a vasúti közlekedést.
- Előnyben kell részesíteni a vasúti és a kombinált rendszereket alkalmazó infrastrukturális beruházásokat.
- Meg kell szüntetni a vasúti pályahasználat és a közúti útdíj közötti eltéréseket.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

A RoLa kombinált fuvarozás támogatására a közlekedésért felelős tárca 2011-ben 550 millió forintot fordít. Amennyiben a vasúti pályahasználati díj és a közúti útdíj 1 km-re vetített díja között a vasút javára történik előrelépés, amely feltételezi a használat arányos közúti útdíjrendszer bevezetését, akkor a vasút versenyképességének javulásával a vasúti áruszállítás volumene megemelkedhet. Az infrastruktúra fejlesztés projektekre szánt összegek vasút és közút közötti arányos megosztásával speciális többlet költségvetési forrásokra nincs szükség.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A vasúti és a közúti-vasúti kombinált áruszállítással továbbított, a közútról levett árumennyiség nagyságrendje függvényében határozható meg a PM₁₀ csökkentési potenciál. A szennyezőanyag kibocsátás elsősorban a közúti járműkilométer mérséklődésének arányában csökken.

12. Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása

Számos hazai és nemzetközi projekt foglalkozott a munkába járással kapcsolatos közlekedési szokásokkal, az igénybe vett közlekedési eszközökkel az iskolába járástól az ipari parkok alkalmazottainak közlekedésén át, a bankok, közigazgatási szervek, nagyobb közlekedési vállalatok munkavállalóinak munkába járási gyakorlatáig.

A munkahelyi közlekedési tervek abban segítenek, hogy a munkáltató ösztönözze munkavállalói munkába járási szokásait, elősegítse a hatékony, mégis környezetbarát közlekedést, és egyben alakítsa az alkalmazottak közlekedési szemléletét.

A munkahelyi közlekedési tervek népszerűsítése érdekében segédkönyv összeállítására van szükség, amelyben jó gyakorlati megoldások bemutatásával ösztönözhető a vállalatok munkahelyi közlekedési tervek elkészítésére. A segédkönyvet meg kell jelentetni a közlekedésért felelős minisztérium honlapján.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatásai:

Nincs érdemi központi költségvetési kihatása, a segédkönyv összeállítását a közlekedésért felelős minisztérium apparátusa hajtja végre és a honlapján teszi közzé, becsült költsége 15 millió forint.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Nemzetközi gyakorlat alapján munkahelyi közlekedési tervekkel a munkavállalók munkába járási szokásai hatékonyan befolyásolhatók, az energiahatékonyság a bevezetés után mintegy 5–10%-kal javítható.

13. Hivatali személygépkocsi használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása

Az intézkedés célja, hogy a hivatali forgalomban a környezetre alacsony terhelést jelentő, kislevegű járművek terjedjenek el. Ennek ösztönző eszköze a hivatali gépjárművek költségelszámolásának hozzáigazítása a gépjármű környezetvédelmi jellemzőihez, illetve a nagy teljesítményű, magas fogyasztású gépkocsik elszámolásának korlátozása.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatásai:

Nincs érdemi központi költségvetési kihatása, jogszabály módosításra van szükség.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A környezetkímélőbb, alacsonyabb szennyezőanyag kibocsátású hivatali gépkocsik beszerzésére való ösztönzéssel jelentősen csökkenthető a PM₁₀ kibocsátás.

14. Parkolási rendszerek

A parkolási rendszerek átalakításának célja kettős: egyrészt az időszakos alternáló parkolással elérhető, hogy az útfelületek tisztítása hatékonyabbá váljék, másrészt a riasztási fokozat esetén életbelépő forgalomkorlátozások hatásait erősítheti az időszakra vonatkozóan átmeneti jelleggel bevezetett emeldíjas parkolás, amely elősegíti a városba irányuló célforgalom közösségi közlekedés felé terelését.

1. Időszakos alternáló parkolás

Az Európa más országainak (pl. Franciaország, Olaszország) nagyobb városaiban már alkalmazott rendszer lényege, hogy az útfelület ütemezett tisztításának időszakára tiltja az egyes utcák egyik oldalán történő parkolást. A rendszer lehetővé teszi, hogy a tisztítást nem csak az útpálya felületén, hanem annak szélén is elvégezhető legyen. Ennek jelentőségét az adja, hogy a szilárd szennyeződések az útpálya kialakításának sajátosságai, valamint a gépjárművek haladása által keltett légörvények és a csapadéklefolyás miatt jellemzően az útpadka és az útpálya találkozásánál gyűlik fel, azonban a parkoló gépjárművek miatt nem távolítható el hatékony gépi megoldással.

A rendszer bevezetése lehetővé tenné a kérdéses terület hatékony tisztítását is. Kivitelezése ütemes útfelület tisztítási rendszer kialakításával és közlekedési táblák kihelyezésével biztosítható. A KRESZ lehetőséget biztosít a „Megállni és várakozni tilos” táblák hatályát módosító kiegészítő táblákkal történő ellátásával, amelyeken a tisztítás tervezett időpontja szerepel (pl. szerdánként 18:00–19:00).

Az intézkedés a lakossági szokások jelentős megváltoztatása, a parkolási lehetőségek érdemi csökkentése nélkül és viszonylag alacsony költségekkel megvalósítható.

Az intézkedés végrehajtásának, az előírások betartásának és betartatásának intézmény- és eszközrendszere adott (közterület-felügyelet).

Felelős: közlekedésért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedés közvetlen költsége az útszakasz hosszától, annak jellemzőitől (a kihelyezendő közlekedési táblák számát meghatározó kereszteződések számától) függ, ezért nem számszerűsíthető. Egy-egy közlekedési tábla állandó jellegű kihelyezésének fajlagos költsége 150–200 ezer forint.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Tekintve, hogy a szilárd szennyeződés túlnyomó része az útpadka és az útpálya találkozásánál halmozódik fel az útfelületek tisztításának hatékonysága jelentősen növelhető, akár 60-80%-kal több szennyeződés távolítható el az útfelületről.

2. Időszakos, átmeneti parkolási díjmelés

A riasztási fokozat esetén életbe lépő forgalomkorlátozások az eddig tapasztalatok alapján, a gépjárműhasználók szemléletbeli hiányosságai, illetve az intézkedés foganatosításának ellenőrzési nehézségei (rendőri jelenlét) miatt önmagukban nem érik el a kívánt hatásukat (lásd Miskolc esete). A riasztási fokozat esetén életbe lépő forgalomkorlátozásokkal párhuzamosan megemelt parkolási díjak azonban gazdasági ösztönzőként erősíthetik a lakosság hajlandóságát az intézkedések fokozottabb betartására, az egyidejűleg forgalmi engedély felmutatásával igénybe vehető közösségi közlekedés nagyobb arányú igénybevitelére.

Parkolódíjat a helyi lakosok, illetve vállalkozások nem, csak a városba irányuló célforgalomban résztvevő gépjárművek fizetnek, és bár a parkoló, álló gépjármű nem szennyezi a levegőt, azonban a szennyezett városi

területekre irányuló célforgalom a parkolóhelyre történő eljutás során jelentősen növeli a gépjárműforgalmat (Budapesten napi 300 000 darab gépjármű).

Az intézkedés végrehajtásának, az előírások betartásának és betartatásának intézmény- és eszközrendszere adott (parkolási társaságok). Az emelt díjak beszedése a parkolóórák átállítása nélkül is (pl. riasztási időszakban két darab, azonos időszakra vonatkozó parkolási jegy megváltására kötelező szabálmódosítás) is elvégezhető.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
helyi önkormányzatokért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedés közvetlen költségeként a közösségi közlekedés járatsűrűségének esetlegesen szükségessé váló növelésével kapcsolatos költségek említendők, ezek pontos számszerűsítése csak a bevezetés tapasztalatai alapján becsülhető, azonban a parkolási díjakból befolyó emelt összegek ezt önkormányzati szinten képesek ellentételezni.

Az intézkedés PM_{10} csökkentési potenciálja:

Az intézkedés önmagában a kibocsátás jelentős csökkentését nem eredményezi, azonban a forgalom csillapítása révén a riasztási fokozat és így a magas légszennyezettségi állapot fennmaradásának elhúzódását jelentősen csökkentheti.

15. A környezetet kevésbé károsító alternatív hajtóanyagok és hajtásrendszerek részarányának növelése a közlekedési járművek körében

1. Elektromos üzemű járművek bevezetése

A városi közlekedésben az elektromos üzem növelésére azokban a városokban van reális lehetőség, ahol valamilyen kötöttpályás elektromos közlekedés jelenleg is van. A legtöbb városban azonban az elektromos autóbusz- vagy trolibuszhálózat létesítését kell megvizsgálni, elsősorban a városmagok, történelmi városrészek, zöldövezetek közlekedésében.

A lokális alkalmazás tekintetében a belvárosi/zöldövezeti területeken megjelenő elektromos járműveknek lehet jelentékeny környezetterhelés csökkentő hatása. Az elektromos üzemű járművek használatával lényegében megszűnik a motor eredetű részecske kibocsátás, és a fékezés energiája felhasználásával a fékbetétkopás is minimalizálható.

A városok zöldövezeteiben és a fokozott levegőtisztasági követelményeket támogató körzetekben, csillapított forgalmú zónákban megoldást tehát a nem kötöttpályás, tisztán elektromos üzemű járművek alkalmazása adhat. Ezeknek a járműveknek az elterjedését megfelelő jogszabályi és műszaki feltételek megteremtésével kell biztosítani.

Meg kell vizsgálni mind a lakossági, mind a kommunális felhasználás tekintetében, hogy melyek azok az elektromos energiahálózatot érintő fejlesztések, amelyek minimálisan szükségesek egy gazdaságosan üzemeltethető flottanagyság mellett a rendszer kivitelezéséhez.

Elő kell készíteni a töltőhálózat műszaki követelményeinek rendszerét.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedésnek közvetlen pénzügyi kihatása kb. 25 millió forint a döntésmegalapozó dokumentumok összeállítására.

Az intézkedés PM_{10} csökkentési potenciálja:

Minden kiváltott járművel az általa okozott szennyezés szűnik meg, mivel az elektromos üzem szennyezőanyag kibocsátása gyakorlatilag nulla.

2. K+F a CNG (sűrített földgáz) üzem elterjesztésére a közszolgáltatásokban

A hagyományos dízelüzemű gépjárművek sűrített földgáz üzemre történő átállítása nemcsak a levegőszennyezés csökkenését eredményezi, de a zajkibocsátásra is kedvező hatással van.

A cél a közszolgáltatásban üzemelő járművek CNG üzemre történő átállásának elősegítése. Az átállás a jelenlegi járműpark jó állapotú, műszaki akadályokat a CNG átállás tekintetében nem támogató járművek tekintetében releváns. A CNG üzemre átállás e járműveknél a meghajtómotor és a teljes hajtóanyag-ellátó rendszer cseréjét jelenti.

Első körben a városi/elővárosi autóbusz-állomány mind teljesebb körének átalakítása valósulhat meg, második körben pedig a kommunális üzem járműveinek bevonása, végül a taxik gázüzemre átállítása. A meglévő CNG park szélesítésére van szükség, illetve a közszolgáltatást be kell vonni a CNG üzembe, ahol erre lehetőség van.

A CNG üzemű járművek elterjedésének általában korlátokat szab az infrastrukturális és technológiai beruházások komoly forrásigénye.

A CNG üzem elterjedésének elősegítése érdekében:

- át kell tekinteni az infrastruktúra kiépítésének költségcsökkentési lehetőségeit, a lehetséges támogatási mechanizmusokat;
- a CNG hajtóanyag kedvezményes jövedéki adó kulcsát (0%) a jövőben is fenn kell tartani;
- ki kell dolgozni a vonatkozó támogatási formákat és eljárásrendeket, továbbá meg kell határozni a támogatás alapjaként szolgáló műszaki követelményrendszert;
- vizsgálati programot kell kidolgozni az infrastruktúra kiépítés költségcsökkentési lehetőségeinek feltárására.

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedésnek közvetlen pénzügyi költsége kb. 15 millió forint.

Közvetett költségvetési vonzata a támogatási rendszer kialakításának és működtetésének van. Az Intézkedési Program nem számol az infrastruktúra megteremtésének költségeivel, miután ezek az energiaszolgáltató piacbővítési költségei közé tartoznak. Az infrastruktúra kialakításához abban az esetben célszerű támogatást adni, ha az átállítás flottaszinten valósul meg. A megvalósítási költségek lehetséges legnagyobb kihatásait a közlekedési szolgáltatónál jelentkező járműbeszerzési és/vagy üzemeltetési költségek jelentik. A központi támogatás esetében két lehetőség kínálkozik, egyrészt a járműbeszerzés/átalakítás támogatása (egyszerre jelentkező teher) és/vagy az üzemeltetés támogatása (hosszú távra elosztott teher), ezáltal ösztönzés a járműbeszerzésre. A CNG üzemű járművek beszerzési ára mintegy 50 000 euro többletköltséget jelent. A minimálisan gazdaságosan megvalósítható üzem nagyság kb. 100 jármű üzembeállítását jelenti (többletköltség mintegy 1,375 milliárd forint a flottára). Ehhez még hozzátevéődik a karbantartó telephely gázbiztos kialakításának és felszerelésének költségei.

Az intézkedés PM₁₀ szennyezés csökkentési potenciálja:

A CNG üzem esetén a PM₁₀ szennyezés a gázolaj üzemhez képest 80%-kal csökken. Egy 100 darabos CNG flotta 100 huszonéves autóbusz kivonása mellett 3,9 tonna PM₁₀ csökkenést eredményez.

3. Hibrid üzemű nehézgépjárművek bevezetése

Az intézkedés célja a kedvező környezeti hatással bíró hibrid nehézgépjárművek elterjesztésének elősegítése és az ehhez kapcsolódó jogszabályi környezet kialakítása. Ennek érdekében az adók olyan differenciálására van szükség, amely ösztönzi a hibrid nehézgépjárművek beszerzését és üzemeltetését. A hibridüzem előnyei elsősorban a városi alkalmazásokban jelentkeznek.

Ösztönzőrendszert kell kialakítani a city logisztika részeként beszerzendő áruszállító és kommunális feladatokat ellátó tehergépkocsikra

Felelős: közlekedésért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedésnek közvetlen pénzügyi kihatása éves szinten 500 millió forint.

Közvetett költségként az ösztönzőrendszer felállítása jelentkezik. Annak részeként a járműbeszerzés és/vagy a járműüzemeltetés jelent költségigényt, a hibrid tehergépkocsik beszerzési ára 25–30%-kal magasabb az azonos besorolási kategóriába tartozó dízel üzeműekhez képest.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A hibridüzem a városi forgalomban biztonságosan lehetővé teszi 25–30% üzemanyag megtakarítást, és azonos besorolási kategória mellett egy dízel üzemű járművel szemben 30%-os PM₁₀ szennyezés kibocsátás csökkenést jelent. Éves szinten egy 500 darabos dízel-hibrid flotta 500 db huszonéves tehergépkocsi kivonása mellett 19,3 tonna PM₁₀ csökkenést eredményez.

4. K+F a hidrogén, mint hajtóanyag alkalmazására

A hidrogén széles körű hazai alkalmazásának előkészítése és elősegítése kísérleti projektekkel kezdhető meg. A célok eléréséhez olyan lehetőségek kiaknázására van szükség, ahol már nem teljesen az alapoktól kell felépíteni a teljes energiaszolgáltató rendszert, hanem annak bizonyos elemei adottak. A cél kísérleti projekt indítása Pakson, ahol az atomerőmű a technológiai folyamat részeként képes az áramtermelés kapcsán felhasználásra kerülő mennyiségben felül hidrogén előállítására – vízbontás révén. Az ott létrehozott infrastruktúra alapul szolgálhat egy szélesebb körű alkalmazáshoz. A leendő töltő infrastruktúra és a helyben lévő, szállítást nem igénylő hidrogénre alapozva kézenfekvő e városban megkezdeni a hidrogénre alapozott helyi autóbusz-közlekedés meghonosítását.

Másik lehetőségként kísérleti projekt indítása a szélenergia+vízbontás rendszerében ott, ahol szél erőmű áll rendelkezésre, és a közelben városi autóbusz közlekedés található (Miskolc, Mosonmagyaróvár, Szombathely).

Az intézkedés megvalósításához:

- meg kell teremteni a hidrogén alkalmazásának műszaki-jogi feltételeit;
- a jogszabályi háttérnek lehetővé kell tennie, hogy valós kísérletek e hajtóanyaggal nehézségek nélkül megvalósulhassanak.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter
közlekedésért és az energetikáért felelős miniszter
gazdaságpolitikáért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedésnek elsődleges költségként a hatályos jogszabályi környezet korszerűsítésének jogalkotási költségei jelentkeznek. Ezt kiegészíti a bevezetéshez szükséges elemzés, hatásvizsgálat, illetve szakmai előkészítő javaslat, amelynek költsége összességében mintegy 20 millió forint nagyságrendet jelent.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Az intézkedéshez – a rövid távon reális alkalmazási kör mellett – közvetlenül nem köthető a közlekedési szektorra vonatkozó PM₁₀ kibocsátás csökkentési potenciál. Ugyanakkor a zöld-energiatermelés és a zöld közlekedés EU-s célkitűzéseinek érdekében teendő intézkedések elengedhetetlen feltétele a hidrogén alkalmazása.

B. IPAR

1. A porleválasztási technológiák áttekintése és a porleválasztó rendszerek ellenőrzési kötelezettségének (frakcióportalanítási határfok) jogszabályi bevezetése

A porleválasztási technológiát alkalmazó tevékenységek esetében szükséges a filter alkalmasságának vizsgálatát elválasztani a kötelező mérések és adatszolgáltatások rendszerétől. A hatékonyság ellenőrzésére a mainál gyakoribb időközönként van szükség, definiált ellenőrzési módszertan és kijelölt szervezet által. A végrehajtáshoz jogszabály módosításra van szükség.

A cél elérése érdekében: ki kell dolgozni a szükséges jogszabály-módosító javaslatokat.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatása:

Az intézkedés költségvetési kihatása kb. 5 millió forint. Az ellenőrzés fokozása a személyi és tárgyi feltételek bővítését igényli.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A filter alkalmasságának sűrített ellenőrzése és szükség esetén történő szankcionálása ösztönzőleg hathat a kibocsátók magatartására, így a PM₁₀ kibocsátás csökkentésére. A sűrűbb ellenőrzés kényszer a megfelelésre, amellyel az ipari kibocsátások hatékonyan csökkenthetők.

2. A bányászat PM₁₀ szennyezésének feltárása és a tevékenység bevonása a kötelező adatszolgáltatási rendszerbe

Jelentős mértékű porkibocsátással járnak a bányászati eljárások során mind közvetlenül a technológia, mind a kapcsolódó tevékenységek. Esetükben nincs definiált módszertan a porkibocsátás meghatározására, ezért szükség van olyan tanulmány elkészítésére, amely felméri az egyes bányászati tevékenység típusokat, definiálja a porkibocsátás meghatározásának módszertanát, amely alapján a bányászati tevékenység is bekerülhet a kötelező adatszolgáltatás és a rendszeres ellenőrzés rendszerébe.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatása:

A bányászat PM₁₀ terhelésének feltárásához vizsgálatokon alapuló tanulmányok elkészítésére van szükség, amelyek hozzávetőleges költsége 30 millió forint.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A bányák által kibocsátott PM₁₀ szennyezés megbecslése a vizsgálat része lesz.

C. MEZŐGAZDASÁG

A mezőgazdasági tevékenységek jelentős porkibocsátással járnak. Léteznek olyan technológiák, amelyek hatékonyan járulnak hozzá kifejezetten a mezőgazdasági területekről származó PM₁₀ kibocsátás csökkentéséhez, mint bizonyos szélérősség esetén előírt szántási, tarlóhántási, egyéb talajművelési tevékenysége tilalma, védő fasorok vagy erdősávok telepítése, az uralkodó szélirányra merőleges barázdairányú szántás stb. A lehetséges alkalmazási lehetőségeket ezért össze kell gyűjteni, és rendszerezni kell. Mindemellett a mezőgazdasági tevékenység során keletkező PM₁₀ terhelés mértékét, terjedését és hatásait vizsgálni kell.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatása:

A mezőgazdaság PM₁₀ terhelésének feltárásához vizsgálatokon alapuló tanulmányok elkészítésére van szükség, amelyek hozzávetőleges költsége 30 millió forint.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A mezőgazdaság által kibocsátott PM₁₀ szennyezés megbecslése a vizsgálat része lesz.

D. LAKOSSÁG

1. A kerti hulladék égetésének megtiltása a házi komposztálás rendszerének országos szintű kiépítésével párhuzamosan Magyarországon még mindig gyakori és elterjedt a kerti hulladék égetése a környezetvédelmi szempontból sokkal kedvezőbb megoldást jelentő komposztálással szemben. A kerti hulladék égetése főszabály szerint tilos, azonban a helyi önkormányzatok hatásköre annak meghatározása, hogy milyen időintervallumban és milyen rendszerességgel lehet mégis a kerti hulladékot égetni. A kerti hulladék égetése jelentős mértékben hozzájárul a PM₁₀ szennyezettséghez, ezért általános megtiltása indokolt. A teljes tiltás bevezetése együtt kell, hogy járjon a házi komposztálás lehető legszélesebb elterjedésével, ezért ki kell dolgozni/tovább kell fejleszteni a házi komposztálás elterjesztését szolgáló támogatási rendszert.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter

helyi önkormányzatokért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

Az intézkedés önkormányzati kiadásként jelentkezik a kerti hulladékok begyűjtésének és kezelésének tekintetében.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A kerti hulladékok égetésének megtiltásával az összes PM₁₀ kibocsátás kb. 2,5%-a spórolható meg.

2. A távfűtés versenyképességének javítása, a lakossági tüzelőberendezések által okozott szennyezés csökkentése

A távfűtés versenyképességét céltámogatással és fűtőkorszerűsítési programokkal elő kell segíteni.

A zöldberuházásokon belül sor kerülhet a 20 évnél öregebb kazánok cseréjére, amellyel elsősorban családi házak nyerhetnek támogatást. Az intézkedés illeszkedik az Új Széchenyi Terv programjaihoz, a Zöldgazdaság-fejlesztési program keretein belül nyílhat lehetőség „az energetikai innováció területén támogatandó témák” közül a tüzelőberendezések fejlesztésének támogatásáról szóló pályázati konstrukcióba illesztve. A jelenleg elérhető technológiák komplex felújítással a 70-80%-os kibocsátás csökkenést is lehetővé tehetik.

A cél megvalósításához szükséges: fűtőkorszerűsítésre irányuló pályázati rendszer létrehozása.

Felelős: energetikáért felelős miniszter

gazdaságpolitikáért felelős miniszter

környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében

Az intézkedés költségkihatásai:

A fűtőkorszerűsítésre irányuló pályázati rendszer létrehozására nagyságrendileg 500 millió forintnyi pályázati keretre van szükség évente.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A lakossági fűtés mintegy 36%-kal részesedik a PM₁₀ kibocsátásból, amely a fa, az olaj, illetve egyéb tüzelőanyagok égetésének eredménye. A gáztüzelés PM₁₀ kibocsátása elenyésző, ezért a csökkentési potenciál a gáztüzelésű rendszerek fenntartásának függvénye.

A távhő, hatékonysága miatt továbbra is fenntartandó megoldás, mivel a legtöbb hőerőmű gáztüzelésű, amelyeknek szintén minimális a PM₁₀ kibocsátása.

3. A dohányzás visszaszorítása

A dohányzás következményeként Magyarországon 18 percenként meghal egy ember. Minden ötödik hazai halálesetet a dohányzással összefüggő betegségek okoznak. A tüdőrák-halálozás 90%-a, az idült légúti betegségekben bekövetkező halálozás 80%-a, az összes rosszindulatú daganatos halálozás egyharmada, a szív és érrendszeri halálozás negyede hozható összefüggésbe a dohányzással. A passzív dohányosokat is gyilkolja a cigarettafüst, egy esztendőben több mint 2500-an halnak ebbe bele. Még riasztóbb, hogy csak Budapesten minden harmadik 3–6 éves gyermek (13 500 fő) volt passzív dohányos az elmúlt esztendőben. A dohányfüst számos, az Intézkedési Program szempontjából releváns, mérgező részecskét tartalmaz.

Ezért csökkenteni kell annak lehetőségét, hogy az emberek dohányfüstben dolgozzanak és éljenek. Az intézkedés célja a nemdohányzók érdekeinek maximális védelme érdekében a vonatkozó jogszabályok minél következetesebb végrehajtása és folyamatos szigorítása, a dohányzók számának csökkentése mellett. Ezért:

- Folyamatosan szigorítani kell a nemdohányzók védelmében hozott szabályokat.
- Következtesen érvényt kell szerezni a jogszabályi tilalmaknak.
- Gazdasági ösztönzőkkel csökkenteni kell a dohányosok számát.

Felelős: egészségügyért felelős miniszter
közigazgatásért felelős miniszter

Határidő: a 2012-es költségvetés tervezésével összhangban

Az intézkedés költségkihatásai:

Központi költségvetési forrást nem igényel, a cigaretta jövedéki adójának emelésével bevétel generálódik, illetve közvetve csökkenthetőek az egészségkárosodás miatti egészségügyi költségek.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

A dohányfüstöt tartalmazó levegő káros az egészségre. A dohányfüstöt tartalmazó levegőben lévő apró részecskék és gázok több mint négyezer féle kémiai anyagot tartalmaznak. Ezek többsége veszélyes – legalább hatvan rákkeltő (ilyen az arzén, a benzol, a króm, a nikkel, a vinilklorid, a kadmium, a formaldehid) –, ezen kívül olyan mérgező anyagok vannak benne, mint a nikotin, nitrogénoxidok, ciánvegyületek, ammónia vagy a szén-monoxid. Minden második felnőtt férfi és minden negyedik felnőtt nő dohányzik. A dohányfüst 91,8 százaléka gáznemű anyag. A 8,2 százaléka szilárdtest fázis, amely füst-milliliterenként 5 milliárd szemcséből áll.

A dohányzás jelentősen megnöveli a zárt munkahelyen a levegőszennyezettség koncentrációját.

E. LAKOSSÁG, SZOLGÁLTATÁSI SZEKTOR

A 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátásának csökkentése

A gázár emelkedésével egyre többen térnek át fa-, szén- és olajtüzelésre. A 2009-es hazai tüzelőanyag felhasználási adatok alapján a lakossági és a szolgáltatási szektor biomassza felhasználása drasztikusan megemelkedett, amely szignifikánsan járult hozzá a két szektor PM₁₀ kibocsátásának emelkedéséhez.

A fafűtéssel üzemelő kis tüzelőberendezések esetében át kell tekinteni a kibocsátás szabályozási lehetőségeket. Az újonnan üzembe állított lakossági tüzelőberendezésekre szigorú környezetvédelmi és energiahatékonysági előírásokat szükséges bevezetni, az erre vonatkozó jogszabályi környezetet ki kell dolgozni. Ennek érdekében:

- termékoldali szabályozást kell kidolgozni;
- támogatási rendszert kell felállítani a kis tüzelőberendezések cseréjére.

Felelős: energetikáért felelős miniszter
környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: a támogatási rendszer felállítása tekintetében 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésre állásának függvényében
a szabályozás tekintetében: 2011. december 31.

Az intézkedés költségkihatásai:

A szabályozási környezet kialakítása új jogszabály megalkotását igényli, amelynek előkészítésére kb. 20 millió forintnyi összegre van szükség.

A csereprogram komplex pályázati rendszerben képzelhető el, amelynek költségigénye 1 milliárd forint.

Az intézkedés PM₁₀ csökkentési potenciálja:

Az intézkedés hatására a kis tüzelőberendezésekből származó szennyezés kibocsátás rövid távon 41–45%-kal csökkenthető.

F. HORIZONTÁLIS INTÉZKEDÉSEK

1. Az országhatáron átterjedő levegőszennyezés modellezése

A szomszédos országok kibocsátásai alapvetően befolyásolják az országban kialakuló küszöbértéket, határértéket, tűrőhatárral növelt célértéket meghaladó szennyezettséget. Hazánkban jelenleg nem áll rendelkezésre olyan tanulmány, amely tudományos alapon meghatározná, milyen mértékben járulnak hozzá a környező országok a hazai szennyezettséghez.

Ezért kutatási programot kell indítani az országhatáron átterjedő légszennyezés rendszeres meghatározására.

Meg kell teremteni olyan nemzetközi együttműködések alapjait, amelyek alkalmasak a határon átterjedő porszennyezés csökkentési lehetőségeinek meghatározására és a gyakorlatban történő megvalósítására.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatása

A kutatási projekt végrehajtására az első évben 50 millió forint, majd évente 5 Mft költségvetési forrásra van szükség.

2. A szmogrendelet szabályozásának áttekintése

A szmogrendelet hatályos szabályozása áttekintést igényel. A szabályozási környezet felülvizsgálatára tárcaközi munkacsoport került felállításra, amelynek munkája eredményeképpen a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet ezen része a szükséges mértékben átalakításra kerül.

Felelős: környezetvédelemért felelős miniszter

Határidő: a 2012. december 31.

Az intézkedés költségkihatása

Nincs költségvetési kihatása a feladatnak.

III. Költségbecslési összefoglaló

Az intézkedések végrehajtása kapcsán a központi és az önkormányzati költségvetést terhelő szükséges kiadások nagyságát 2030-ig az első táblázat foglalja össze intézkedésenként.

A második táblázat fejezeti és uniós forrásonként bontva tartalmazza az intézkedések költségigényét.

A harmadik táblázat az iparfejlesztési hatásokat tartalmazza, amely alapján az egyes intézkedések európai uniós forrásokhoz rendelhetők.

A harmadik táblázat az iparfejlesztési hatásokat tartalmazza, prioritási sorrendben

prioritási sorrend	intézkedés megnevezése	összege (Mft) összesen	lehetséges forrás megnevezése
A. KÖZLEKEDÉS			
1	1. Alacsony emissziós övezetek (LEZ) létrehozása és egyéb forgalomcsillapítási intézkedések Alacsony emissziós zónák Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása	25 25	NFM fejezeti kezelésű előirányzat folyamatban NFM fejezeti kezelésű előirányzat előkészítés alatt
2	8. A közforgalmú közlekedés előnyben részesítése az egyéni motorizált közlekedéssel szemben ITS rendszerek Külön forgalmi sávok	- -	- -
3	4. A gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének felülvizsgálata és módosítása Környezetterheléssel arányos besorolási rendszer	20	NFM fejezeti kezelésű előirányzat (jogalkotási költségkeret)
4	A környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerének áttekintése 5. Ökovezetés	100 2x150	15%-ra: NFM fejezeti kezelésű előirányzat; 85%-a a források rendelkezésre állásának függvényében „A környezetkímélő vezetési szemlélet elterjesztése és a környezettudatos járművezetés (ökovezetés) képzés lehetővé tétele hivatásos és nem hivatásos vezetők részére” Az EU közlekedés-politikai fehér könyve (COM(2011)144 final) 30. intézkedése alapján a Bizottság a gépjárművezetői jogositvány irányelv felülvizsgálatánál beépíti ezt a szabályozásba. A téma előkészítés, vizsgálat költsége a 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet 5. § (2) bekezdése alapján a 2011. évi költségvetésben a környezetvédelmi hozzájárulásból az előkészítés finanszírozása biztosított, ill. biztosítható
5	6 Autóbuszcseré Program és ösztönzőrendszer kialakítása a dízelüzemű gépjárművek részecskeszűrővel történő felszerelésének elősegítésére Autóbuszcseré-program	19x24 000	a források rendelkezésre állásának függvényében

	Részecskeszűrő program	25 + 10x14 400	NFM fejezeti kezelésű előirányzat (jogalkotási keret) a források rendelkezésre állásának függvényében
6	7. A közútra kerülő és a közutakon leülepedett por mennyiségének csökkentése Közutak tisztítása Közútra felhajtás – sárfelhordás	10x50	Lehetséges forrás: KDOP-4.1.1/F-11, NYDOP-4.1.1/F11 – környezet-fejlesztési akciók a fenntartható településekért
7	9. A nem motorizált közlekedés népszerűsítése	5x50	50% részben finanszírozott NFM fejezeti kezelésű előirányzat (Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap) 50% VM fejezeti kezelésű előirányzat – a források rendelkezésre állásának függvényében
8	10. A nehéz gépjárművek forgalomkorlátozásának szigorítása	20	VM fejezeti kezelésű előirányzat – a források rendelkezésre állásának függvényében
9	11. A vasúti és a kombinált áruszállítás fejlesztése és támogatása	2x (200+500)	2012–2013: 200: NFM fejezeti kezelésű előirányzat – a kombinált áru fuvarozás működtetésének támogatása 500: GOP (GOP-2011-3.2.1. logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztése)
10	12. Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása	7x (200+500)	2014-től a források rendelkezésre állásának függvényében
11	13. Hivatali személygépkocsi használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása	15	NFM fejezeti kezelésű előirányzat Segédkönyv előkészítése – Az EU közlekedés-politikai fehér könyve (COM(2011)144 final) 31. intézkedése (Vállalati mobilitásirányítási tervek kidolgozásának szorgalmazása a nagyobb munkaadók körében.) alapján
12	14. Parkolási rendszerek Időszakos alternáló parkolás Időszakos, átmeneti parkolási díjemelés	19x50	a források rendelkezésre állásának függvényében

13	15. A környezetet kevésbé károsító alternatív hajtóanyagok és hajtásrendszerek részarányának növelése a közlekedési járművek körében elektromos	25	NFM fejezeti kezelésű előirányzat
	CNG	15	50%: NFM fejezeti kezelésű előirányzat, 50%: a források rendelkezésre állásának függvényében
	hibrid	4x500	20%: K+F – A hazai járműipar bevonásával – a közlekedési társaságok által befizetett innovációs járulékok felhasználásával; 80%: a források rendelkezésre állásának függvényében
	hidrogén	20	50%: NFM fejezeti kezelésű előirányzat 50%: a források rendelkezésre állásának függvényében
14	3. A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika	2x5000	Lehetséges forrás 2012–2013: KÖZOP-2011-4.1 közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
15	2. Az elektronikus útdíjszedés bevezetése a nehézgépjárművek részére	8x5000	2014-től a források rendelkezésre állásának függvényében
		2x50 000	Széll Kálmán tervnek megfelelően
			B. IPAR
1	1. A porleválasztási technológiák áttekintése és a porleválasztási rendszerek ellenőrzési kötelezettségének jogszabályi bevezetése	5	VM fejezeti kezelésű előirányzat – a források rendelkezésre állásának függvényében
2	2. A bányászati PM ₁₀ szennyezésének feltárása és a tevékenység bevonása a kötelező adatszolgáltatási rendszerbe	30	VM fejezeti kezelésű előirányzat – a források rendelkezésre állásának függvényében
			C. MEZŐGAZDASÁG
1	A mezőgazdaság PM ₁₀ kibocsátásának csökkentése	30	közvetlenül kapcsolódó EU-s forrás, amely a talajerózió csökkentésén keresztül a porkibocsátás csökkentését is szolgálja: ÚJMVP II. tengely: agrár környezetgazdálkodási támogatások, nem termelő mezőgazdasági beruházások
			D. LAKOSSÁG

1	2. A távfűtés versenyképességének javítása, a lakossági tüzelőberendezések által okozott szennyezés csökkentése	2x500	az intézkedés céljait közvetve a KEOP 5.4.0 – távhőszektor energetikai korszerűsítése jelű konstrukció szolgálhatja.
2	3. A dohányzás visszaszorítása	–	TÁMOP 6.1.2 – egészségre nevelő és szemléletformáló életmódprogramok
3	1. A kerti hulladék égetésének megtiltása, a házi komposztálás rendszerének országos szintű kiépítésével párhuzamosan	5x100	az intézkedéssel a következő EU-s források lehetnek összhangban: KEOP 1.1.1 – települési szilárd hulladékgazdálkodási rendszerek KEOP 1.1.1/B – települési szilárd hulladékgazdálkodási rendszerek továbbfejlesztése KEOP 6.1.0 FEF kampányok KEOP 6.2.0 FEF mintaprojektek
E. LAKOSSÁG, SZOLGÁLTATÁS			
1	1. A 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátásának csökkentése	20	NFM fejezeti kezelésű előirányzat
		2x500	lehetséges forrás a felfüggesztett KEOP 4.2.0 – helyi hő és hűtési energiaigény kielégítése megújuló energiaforrásokkal
F. HORIZONTÁLIS INTÉZKEDÉSEK			
1	1. Az országhatáron áttérjedő levegőszennyezés modellezése	50 + 18x5	K+F kutatás, ÁROP (államreform operatív program) lehetséges forrás: ETE SI-HU 2.3. Környezetvédelem és gazdálkodás HU-SK 2.5. Határon átnyúló információtechnológiai fejlesztések HU-RO 1.3.4 Tervek, tanulmányok készítése délelet-európai transznacionális együttműködési program (SEE 2.2: a környezeti ártalmak megelőzése)
2	2. A szmogrendelet szabályozásának áttekintése	–	–