

2012. évi beszámoló jelentés

az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott

Kisméretű Szálló Por (PM₁₀) Csökkentés Ágazatközi Intézkedési Programjáról

az Országgyűlés Fenntartható Fejlődés Bizottsága számára

Bevezetés

A levegőtisztaság-védelem területén folyó munka eredményeként az 1980-as évektől kezdődően csökkent hazánk légszennyezettsége. Napjainkban a fő szennyezőanyagok közül csak három, a talajközeli ózon, a nitrogén oxidok és a kisméretű szálló por (10 mikrométernél kisebb átmérőjű részecskék, **PM₁₀**) okoz problémát. Utóbbi csökkenő trendje az elmúlt években növekvőbe fordult – nemcsak hazánkban, hanem európai átlagban is.

Az Európai Unió új levegőminőségi irányelve¹ 2005-től teszi hatályossá a PM₁₀-re vonatkozó egészségügyi határértékeket:

Éves: 40 µg/m³

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

Ezeket a határértékeket Magyarország több pontján sem sikerült teljesíteni. Az Európai Bizottság emiatt 2008-ban kötelezettségszegési eljárást indított hazánkkal szemben (az eljárásról részletesebb leírás a beszámoló végén található).

A fentiekre tekintettel, a helyzet megoldásának céljából készült és került elfogadásra 2011 októberében az **ágazatközi intézkedési program**.

Megalakult és 2012. május 21-én megtartotta első ülését a **Kisméretű Szálló Por (PM₁₀) Tárcaközi Bizottság**. Fő feladata az intézkedési program végrehajtásának nyomon követése, az intézkedések végrehajtásának tárcák közötti koordinálása. A Bizottság minden évben jelentést készít az előrehaladásról, melyet késedelem nélkül megküld az Európai Bizottság részére a 2012. június 4-i package-ülés alkalmával tett szóbeli ígérnek megfelelően. A beszámoló jelentés elérhető lesz majd a nyilvánosság számára a készülő PM₁₀-weboldalon is.

Jelen beszámoló az azóta eltelt egy évben teljesített feladatokról, illetve folyó intézkedésekről ad számot. Tekintve, hogy a program 30 évet ölel át, az intézkedések egy részénél még csak stratégiaalkotás illetve tervezés történt vagy kezdődött, de néhány esetben már befejezett feladatokról lehet számot adni.

A jelentést a Kisméretű Szálló Por (PM₁₀) Tárcaközi Bizottság elfogadta.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról

PM₁₀ szennyezettségi helyzet

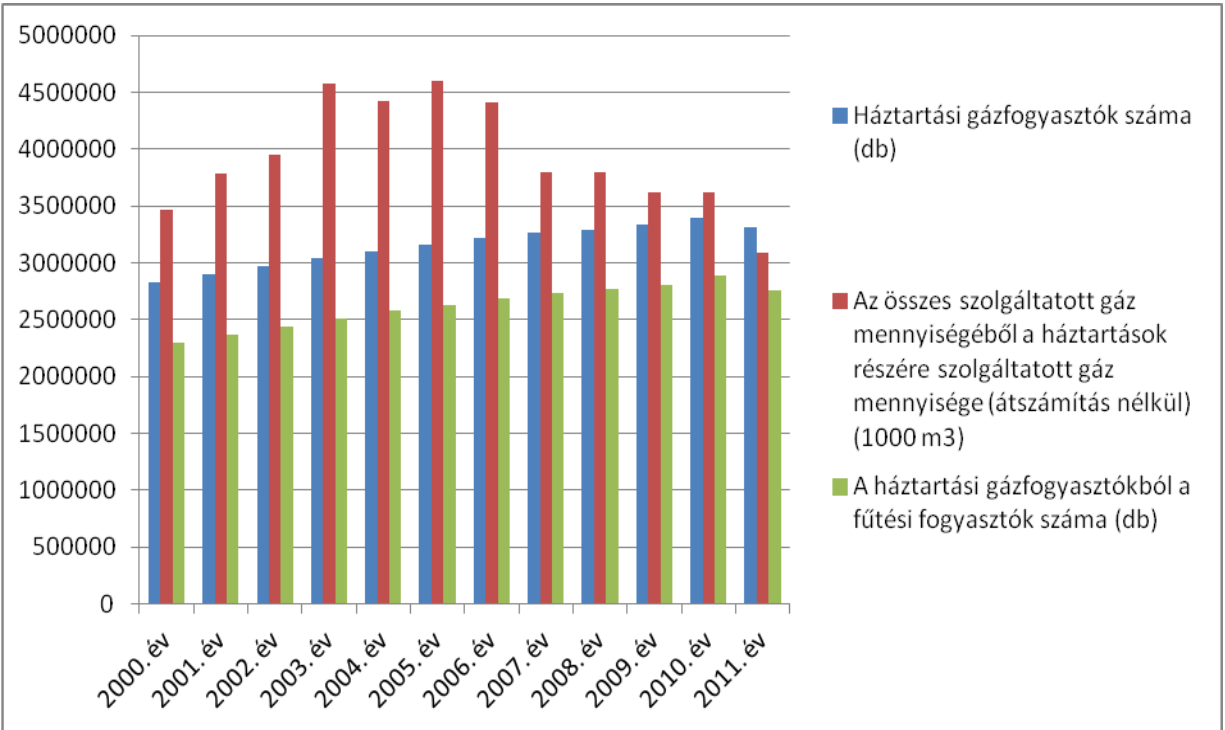
A mellékletként található táblázat az automata monitorállomásokon mért, 2005-2011. évi éves átlagokat és a napi határérték túllépések számát, valamint a 2012. évre vonatkozó, október végi adatokkal bezáródó adatsorokból származó előzeteseket foglalja magába. A táblázatban vastaggal a közösségi adatszolgáltatásban részt vevő állomások, narancssárgával az éves határértéket, sárgával a napi határérték túllépések megengedett számát meghaladó értékek szerepelnek.

Az adatsorokból látható, hogy a legkedvezőbb 2009. évben sehol nem történt éves határérték túllépés, 2010-ben is csak egy állomáson, míg a 2006. és 2011. évben volt a legmagasabb a szennyezettség.

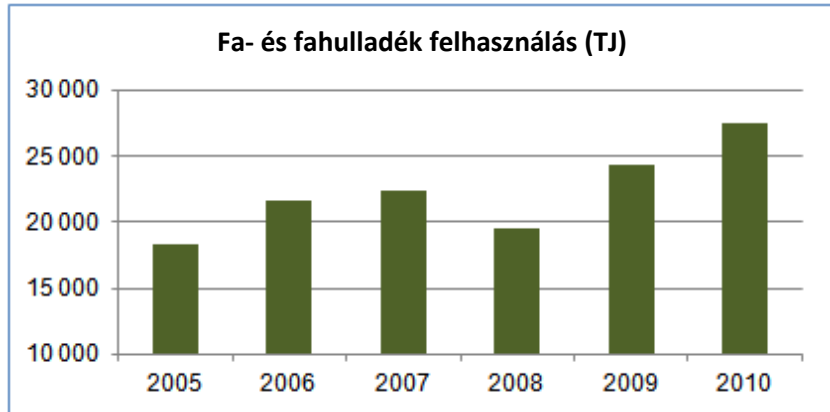
Fő PM₁₀ kibocsátó forrássá léptek elő a szilárd tüzelőanyag elégetésével járó folyamatok, ezek közül is kiemelkedően a lakossági tüzelés. Továbbra is jelentős a közúti közlekedés, kiemelten a dízel üzemű járművek részecske-kibocsátása. Ezekhez hozzájárul még a kiülepedett por újbóli felkavarása, a diffúz kibocsátó források, illetve a nagy távolságból érkező szennyezés.

Bár a szennyezettség kialakulása komplex folyamatok és kibocsátások eredménye, a 2011-ben tapasztalt magas szennyezettség okait kutatva három érdemel kiemelést. Egyrészt a **lakossági tüzelésben** tapasztalható változás. Mivel a vezetékes gáz ára a 2000-2010 közötti időszakban 325 Ft/10 m³-ről 1150 Ft/10 m³-re emelkedett, a lakosság egy része szilárd tüzelőanyag (szén, fa, biomassza, egyéb) felhasználásra váltott. Mivel utóbbiak esetén a szilárd szennyezőanyag kibocsátás jelentős, ezzel a levegő portelhetősége számottevően nőtt.

A következő diagram jól mutatja, hogy a háztartási gázfogyasztók száma, az összes szolgáltatott gáz mennyiségéből a háztartásokra eső rész, valamint a háztartási gázfogyasztókból a fűtési fogyasztók száma is csökkent. Ennek egy része magyarázható csak a lakosság által megvalósított energiatakarékosági intézkedésekkel. Az azt követő diagram szerint a lakossági szektorban felhasznált biomassza mennyisége folyamatos növekedést mutat. Eszerint a lakossági gázfogyasztás csökkenésének másik oka a tüzelőanyag váltás.



Lakossági gázfelhasználással kapcsolatos adatok a 2000-2011 közötti időszakban
(forrás: KSH)



Biomassza felhasználás a lakossági szektorban 2005-2010
(forrás: OMSZ, IIR jelentés)

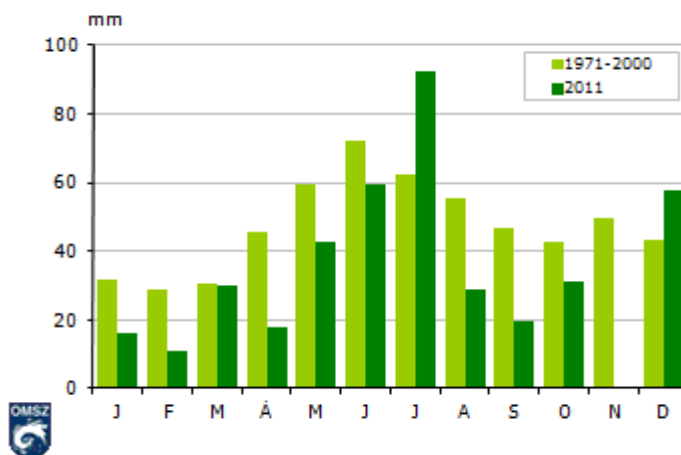
A lakossági fűtésben történt változás hozzájárult a levegőminőség romlásához, de magában nem indokolja annak 2011-ben tapasztalt jelentős mértékét. Ehhez további, főként a meteorológiai jellemzőkben található okok járultak hozzá.

A **meteorológiai** adatok elemzéséből kitűnik, hogy az említett 2006. és 2011. év volt az időszakban a **legszárazabb**:

év	éves csapadékmennyiség az 1971-2000. évekhez viszonyított normál százalékban
2005	120
2006	95
2007	108
2008	102
2009	105
2010	169
2011	72

Éves csapadékmennyiség az 1971-2000. évekhez viszonyított normál százalékban
(forrás: www.met.hu)

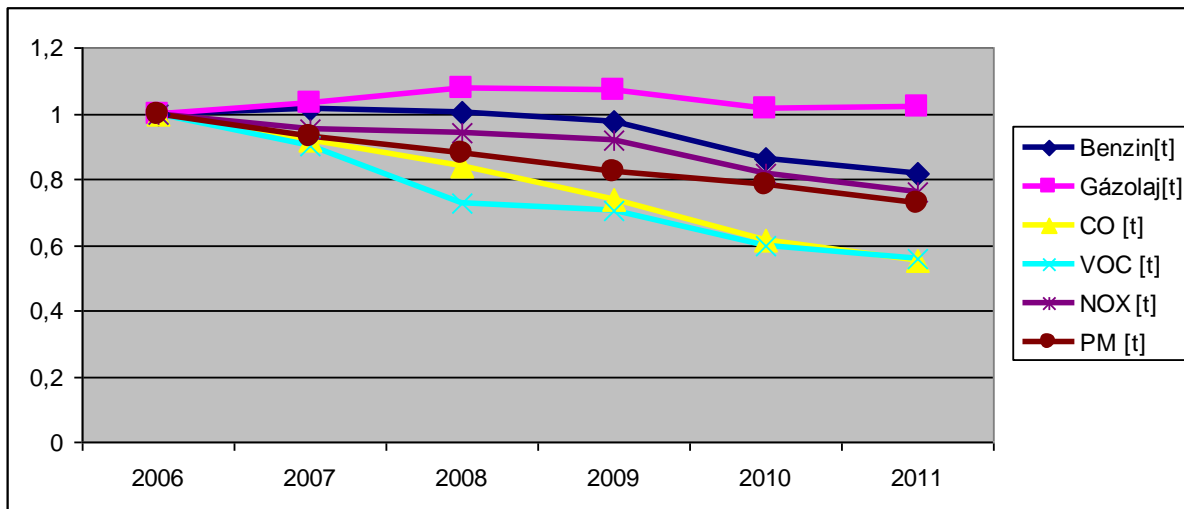
Ráadásul a 2011. évben a csapadékmentes periódusok jórészt egybeestek a fűtési időszakokkal:



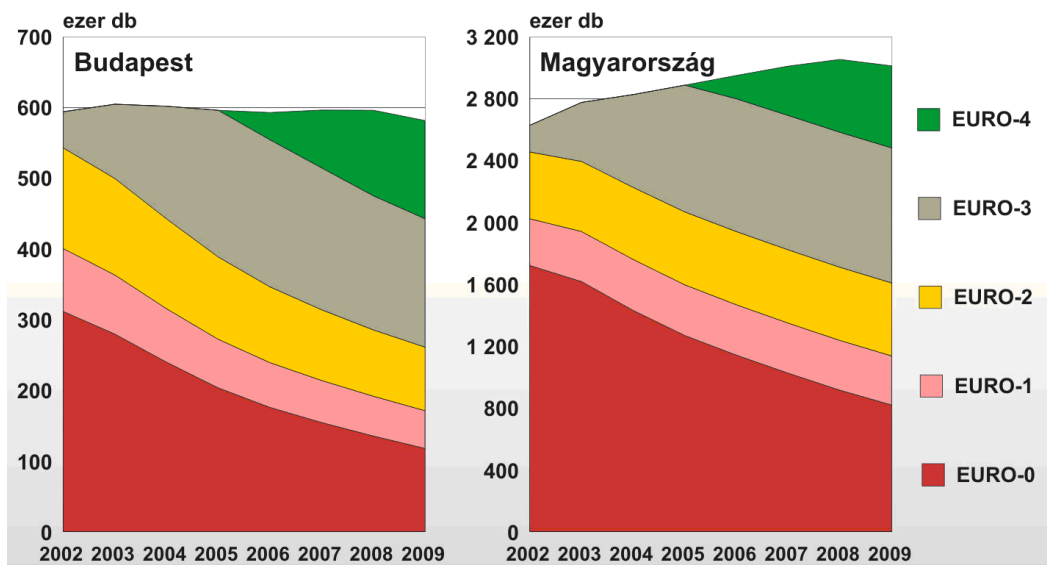
Havi csapadékösszegek 2011-ben és az 1971-2000-es átlagértékek (mm)
(forrás: www.met.hu)

A szárazság nemcsak a levegőben található szennyezők kimosását gátolta, hanem a már kiülepedett por felferődését is elősegítette, mindezzel hozzájárult a porszennyezettség növekedéséhez.

Harmadrészt a **gépjárművek** károsanyag kibocsátása az új technológiák térnyerésével csökkenő tendenciát mutat és a városokban a levegő portelhettsége a szigorúbb típusvizsgálati követelmények, az ú.n. *Euro* típuskibocsátási előírások alkalmazása miatt némileg enyhült. Ezt fokozta a gazdasági válság és a jelentősen növekvő árú üzemanyagok iránti keresletcsökkenés. Jóllehet az éves benzin eladás csökkent, a gázolaj értékesítés még a válság kirobbanása után is növekedett, majd egy jelentős csökkenés után ismét emelkedni kezdett.



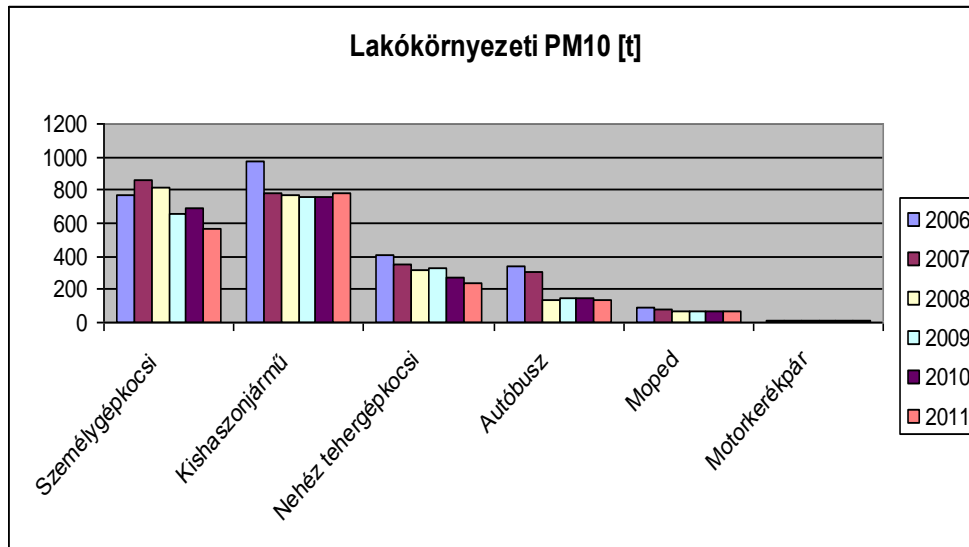
A közúti közlekedés éves össz-emissziójának alakulása Magyarországon 2006-2011
(forrás: KTI)



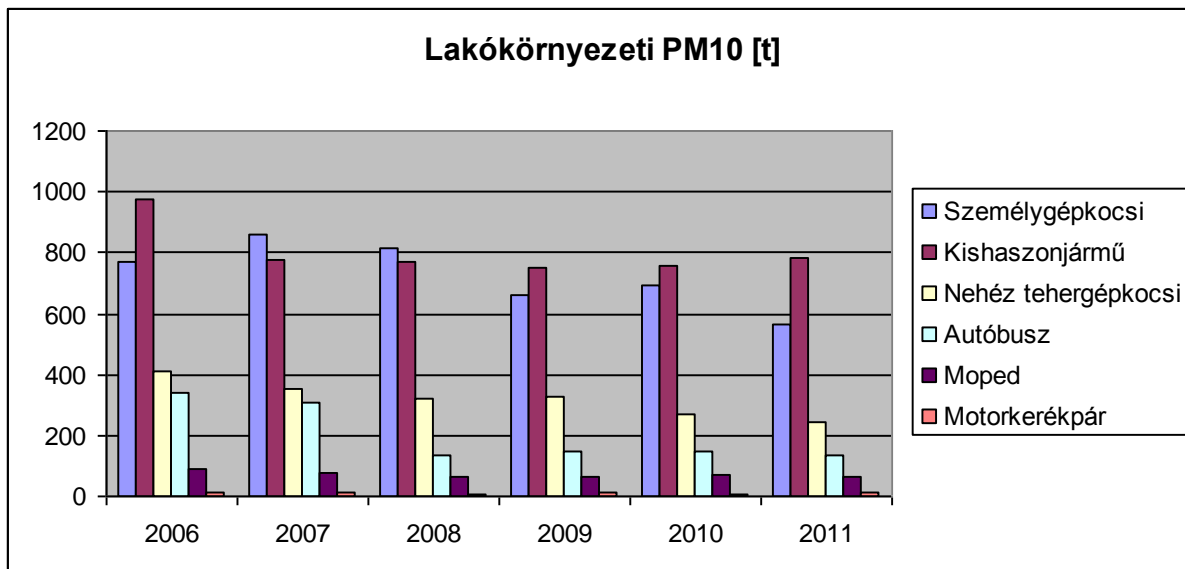
Személygépkocsik emissziós fokozat szerinti megoszlásának változása Budapesten és országos szinten
(forrás: KTI)

A COPERT-4 (Computer Programme to Calculate Emission from Road Transport) szoftverrel végzett éves össz-emisszió számítások eredményei, ha korlátozottan is, de jól mutatják a 2006 és 2011 közötti öt éves ciklusban bekövetkező változásokat. Az eredmények tekintetében figyelembe kell venni mind a járműállomány összetételének változását, mind pedig az emelkedő üzemanyag árakból adódó egyéni gépjármű használat csökkenését.

Szintén az éves országos össz-emisszió számításokból kivehető a városi PM₁₀ szennyezés változásának alakulása, azonban a lokális viszonyok pontos megismerése részletesebb, több bemenő adatot figyelembe vevő értékeléssel lehetséges.



A lakókörnyezeti PM₁₀ szennyezés országos és éves összmenységének alakulása tipikus eszközönként 2006 és 2011 között. (forrás: KTI)



A lakókörnyezeti országos és éves PM₁₀ szennyezés összmenységének tipikus eszközökre vonatkoztatott mennyisége 2006 és 2011 között. (forrás: KTI)

Összességében tehát megállapítható, hogy a 2011. évi jelentős szálló por szennyezettség fő oka a száraz időjárásban kereshető, melyet tovább súlyosbított a lakossági tüzelőanyag felhasználásban történt változás, és melyet a közlekedési kibocsátások enyhe csökkenése nem tudott kompenzálni.

A1

Alacsony emissziós övezetek (LEZ) létrehozása és egyéb forgalomcsillapítási intézkedések

A1.1

Alacsony emissziós zónák kialakítása

A fő- és mellékútvonalak forgalomcsillapítása érdekében hozott intézkedések betartásának folyamatos ellenőrzési feltételeinek megteremtése. Ennek megvalósítására – az Intelligens közlekedési (ITS) rendszerek fejlesztésével komplexen kezelve – a tér(forgalom)figyelő kamerarendszerek által biztosított információ integrálásával. Ez az információ a szmogriadó-riasztási rendszerek működtetésében is szerepet kell, hogy kapjon.

Elkészült:

- A füstköd-riadó tervek kidolgozásához **alapadatok és tervezési segédlet** a közúti gépjárműközlekedés vonatkozásában, (a füstködriadó-tervekben alkalmazható lehetséges intézkedések bemutatása; a már létező hazai füstködriadó-tervek értékelő elemzése, a várható hatás becslése figyelembe véve a kivételezettek körét; a tartósan fennálló határérték túllépések esetében a különböző intézkedés típusok elemzése, értékelése azoknak az emisszióra gyakorolt hatása légszennyező komponensenként – nemzetközileg elfogadott emisszió számítási modellre alapozva)
- **Feltételrendszer és útmutató** az alacsony emissziós övezetek (LEZ) létrehozásának elősegítése érdekében, (övezetek bevezetéséhez szükséges szempontrendszer, hatástanulmányok monitoring rendszerek a feltárt eredmények alapján, övezetek kialakításának nemzetközi gyakorlata)

A megvalósítás olyan mértékű anyagi ráfordítást (Budapest + 3 nagyváros esetén közel 1 Mrd Ft) igényel, melynek biztosításához EU források bevonására van szükség.

A2

Az elektronikus útdíj szedés bevezetése a nehézgépjárművek részére

Az 1999/62/EK (Eurovignetta) irányelv maximum 11 €/nap (~ 3000 Ft/nap) összegben rögzíti a megtett úttal arányos, elektronikus technológiájú útdíjszedő rendszer (ED) hiányában a tehergépjárművekre kivethető infrastruktúra-használati díjakat. A használók által ilyen módon (időarányosan) fizetett útdíj összege elmarad az infrastruktúrában és a környezetben általuk okozott károktól. A tervek szerint Magyarországon 2013. július 1-től kezdene működni az ED rendszer, mely az összesen 6318 km-nyi gyorsforgalmi úthálózaton és külterületi főutakon közlekedő 3,5 tonna össztömeg feletti járművekre (kivéve a buszok) terjedne ki.

Határidő: 2013. július 1.

Az intézkedés jelenlegi állása

A Széll Kálmán Terv kiterjesztése keretében megvalósítandó egyes intézkedésekről szóló 1122/2012. (IV.25.) Kormányhatározat alapján a Kormány az idén elfogadta az ED rendszer bevezetéséhez szükséges:

- a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer bevezetéséről szóló 1138/2012. (V.3.) Korm. határozatot, és

- a megtett úttal arányos tarifarendszerű, korszerű elektronikus díjszedés díjpolitikájáról és a rendszerbeszerzés feltételeiről, finanszírozásáról szóló 1361/2012 (IX.14.) Korm. határozatot.

A fentiek alapján az ED rendszer tervezésére, kiépítésére és díjszedésre az Állami Autópálya Kezelő Zrt. került felhatalmazásra. A kiépítés pályáztatása során beérkezett ajánlatok alapján négy indulót kértek fel ajánlattételre.

A3

A városi áruszállítás ésszerűsítése - city logisztika

A3.4

A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika

Az A3.4 intézkedés olyan logisztikai központok létrehozására irányul a városhatárokon belül, melyek igénybevételével a nagy tömegű járművek nem lépnek a sűrűn lakott városi területekre, és amelyek növelik a teherfuvarozás hatékonyságát.

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

Logisztikai központok létrehozása a városhatárokon

Ezek igénybevételével a nagy tömegű járművek nem lépnek a sűrűn lakott városi területekre, és amelyek növelik a teherfuvarozás hatékonyságát.

A főváros élelmiszerkereskedelmi láncainak átstrukturálódása az optimális megoldások kialakulását elősegítheti – kevesebb szolgáltató, a szállítás racionalizálható. Ugyanakkor, főleg a nagyforgalmú utcák miatt – önkormányzati engedélyezés révén is – előmozdítandók olyan megoldások, mint például az éjszakai áruszállítás, koncentrált rakodóhelyek.

A szolgáltatási szektort illetően az új hulladékgazdálkodási szabályozás által bevezetésre kerülő kötelező szelektív gyűjtési követelmények miatt a nagyvárosok hulladékszállítási/gyűjtési gyakorlatát – közlekedésszervezési szempontok miatt is – felül kell vizsgálni, és azt a city-logisztikai rendszerbe integrálva kell átalakítani a megnövekvő szállítási igények okán.

Az intézkedés jelenlegi állása

Az intézkedés megvalósítását a Gazdaságfejlesztés Operatív Program GOP-2011-3.2.1. (logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztése) pályázat segítette, melynek kiírási feltételei az intermodális központok tekintetében 2012-től kedvezőbbé váltak. A pályázatot a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) a forráskeret kimerülése miatt 2012. október 15-én felfüggesztette. A GOP-3.2.1. (és Közép-magyarországi régióban elérhető KMOP-1.4.2. tükörpályázatából) kiírásból az NFÜ adatai szerint 2007-től napjainkig 72 támogatási szerződés kapcsán 12,862 Mrd Ft kifizetés történt.

A4

A gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének felülvizsgálata és módosítása.

A4.1

Környezetterheléssel arányos besorolási rendszer

A közúti közlekedés a városi levegő minőségét főként a részecske és a nitrogén-oxidok 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 leve-

gő, különösen a városi levegő minőségének védelme érdekében. Ezért felül kell vizsgálni a gépjárművekre vonatkozó környezetvédelmi besorolás rendszerét.

Elkészült a gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének felülvizsgálata, figyelembe véve az utólagosan felszerelhető emisszió-csökkentő berendezéseket.

A felülvizsgálat kimutatta, hogy egy olyan, a károsanyag kibocsátásra vonatkozó osztályozási és jelölési rendszer kialakítása, amely kellően alkalmas különféle alkalmazásokra (dugódíj, alacsony emissziós zónák, adózás, stb.), kizárólag a típusjóváahagyási adatokon alapuló gépjármű specifikus műszaki tulajdonságokra épülhet. Az osztályozás (besorolás) és jelölés kérdésében megoldás csak úgy képzelhető el, ha a jelenlegi osztályozási rendszer helyett fokozatosan egy új, az EK típusjóváahagyás követelményeinek teljesülését egyértelműen jelölő besorolási rendszer kerül bevezetésre.

A5

A környezetkímélő vezetési szemlélet elterjesztése és a környezettudatos járművezetés (ökodriving) képzés lehetővé tétele hivatásos és nem hivatásos vezetők részére

Ökovezetés

A környezettudatos járművezetés (ökovezetés) képzés beépítése a gépjárművezetők elméleti és gyakorlati gépjárművezetői képzés és továbbképzés tananyagába és a vizsga követelményeibe. át Az önkéntes környezettudatos járművezetési képzés- és tanfolyam-rendszer kialakíthatóságának áttekintése.

A környezettudatos járművezetés népszerűsítő kampányok indítása

Elkészült:

A gazdaságos vezetés (ECO-DRIVING), a nemzeti közúti közlekedési energia megtakarítás hazai alkalmazásának módszertani előkészítése tárgyú tanulmány. Összeállítás készül azokról a témakörökről, amelyeket be kell vezetni a gépjármű vezetés rendszerébe. A gazdaságos vezetéssel kapcsolatos nyilvános információk megtalálhatók a www.ecodriving.hu honlapon.

Az Európai Mobilitási Hét rendezvényhez kapcsolódóan elkészült a "környezetkímélően és energiatakarékosan" tárgyú PR anyag.

A6.3

Részecskeszűrő program

Meg kell határozni a részecskeszűrővel történő felszerelésre alkalmas gépjárművek műszaki szempontok szerinti kategóriáit és járművek 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.

A folyamat bázisául rendelkezésre állnak a részben az NFM (és jogelődjei), részben a BKV megrendelésében a Közlekedéstudományi Intézetnél végzett valósüzemi kísérletek tapasztalatai, melyek kiegészítésére az alkalmazástól függően szükség lehet.

A dízelüzemű nehézgépjárművekre utólagosan felszerelt emisszió-csökkentő berendezések alkalmazásba vételének előmozdítását célzó, illetve az alkalmazás szabályzásával kapcsolatos feladatok tárgyú tanulmány **elkészült**. A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról szóló 22/2012 (V.8.) NFM rendelet valamint a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról szóló 23/2012 (V.8.) NFM rendelet biztosítja az utólagosan felszerelt kibocsátás-csökkentő műszaki eszközök beszerelésének általános műszaki és jogi feltételeit.

Tanulmány készült: „a közúti gépjármű állomány környezetbarát és energiakímélő megújulásának felgyorsítását szolgáló nemzeti program megalapozása” tárgyban.

A8

A közforgalmú közlekedés előnyben részesítése az egyéni motorizált közlekedéssel szemben

A8.1

Intelligens közlekedési rendszerek (ITS) fejlesztése

A területen **több fejlesztés van folyamatban**, a tényleges végrehajtás alatt is, illetve – részben még kísérleti jelleggel – további rendszerek üzemelnek.

A hátralevő várakozási időt megjelenítő, **visszaszámláló közlekedési lámpák** alkalmazása több megyei jogú városban elkezdődött. A 2010-ben a 168 változtatható jelzéstartalmú tábla száma 2011-re 183-ra, az idén várhatóan 199-re emelkedik. A növekedés elsősorban az M0 déli szakaszán történő fejlesztésnek köszönhető.

Az idén a lengyel-ukrán futball EB kapcsán Nyíregyháza elkerülő mentén kerül kihelyezésre az **aktuális határvárakozási időket jelző tábla**, ami alapján az utazók a számukra legkedvezőbb határátkelőhelyet tudják kiválasztani.

A **MÁV-Start Zrt.** 2011 augusztusában indította el a **valósídejű online utas-tájékoztatási rendszerét**. Ez főleg az utazási-mód megválasztásának optimalizálását befolyásolhatja.

A9

A nem motorizált közlekedés népszerűsítése

A jelenleg futó kampányok, (Bringázz a munkába, az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap, valamint a Föld napja) kampányok fenntartása és továbbvitele. Újabb célcsoportra orientáló központilag koordinált népszerűsítő rendezvények kialakítása.

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

Határidő: 2012-től folyamatosan a források rendelkezésre állása

Az intézkedés jelenlegi állása

Megvalósult:

Az NFM nemzeti koordinációjával zajló, a közösségi és nem motorizált közlekedési szokások népszerűsítését elősegítő Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap (2012. szeptember 16-22.) rendezvénysorozathoz 2012-ben 112 hazai települési önkormányzat csatlakozott. www.emh.kormany.hu

Az NFM megbízásából a Magyar Kerékpárosklub által szervezett, a hivatásforgalmi kerékpározást népszerűsítő „Bringázz a munkába! (Bam!) 2012. április 15-től május 15-ig tartó tavaszi kampányában 7.500 fő, a 2012. szeptember 21-től október 25-ig zajló őszi kampányban közel 5000 fő vett részt. www.bringazzmunkaba.hu

Folyamatban van: az NFM által meghirdetett Kerékpárosbarát Munkahely és Kerékpárosbarát Település 2012. évi pályázatok kiértékelése, eredményhirdetése. www.kmsz.hu
A programok finanszírozása az NFM költségvetésében 2012. évben: 34 M Ft, VM 5M Ft.

A10

A nehézgépjárművek forgalomkorlátozásának szigorítása

A hétvégi nehéz tehergépkocsi forgalomkorlátozás környezetvédelmi előnyei megteremtése a cél, ugyanis a szabályozás az évek során sokat enyhült, ezzel veszített hatékonyságán.

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

Az intézkedés jelenlegi állása

Ellenjegyzésre került a VM-KTI megállapodás, amely során a Közlekedéstudományi Intézet elvégzi a feladatot. A feladat ellátása érdekében át kell tekinteni a hatályos szabályozást, és meg kell találni azokat az intézkedéseket, amelyek ugyanolyan szigorral kezelik a hazai, mint a nemzetközi fuvarozókat. Mindemellett át kell tekinteni a települések rendelkezésére álló, a nehéz tehergépkocsi forgalom szigorú korlátozására vonatkozó feltételrendszert is, és javaslatot kell tenni esetleges új elemek és lehetőségek bevezetésére.

A feladat teljesítésének véghatárideje: 2013. június

A11.

Vasúti kombinált áruszállítás támogatása és fejlesztése

A vasúti áruszállítás egyik leghatékonyabb módja a konténeres/csereszekrényes szállítás. Az áru-fuvarozásban használt szabványos konténerek, valamint a csereszekrények közúton problémamentesen fuvarozhatók el a vasúti terminálig, és a vasút is rendelkezik ezek szállítására alkalmas vasúti kocsikkal. A konténeres és a csereszekrényes szállítás lényegesen előnyösebb, mint a Ro-La (gördülő országút), mivel kevesebb holttömeget (a Ro-La szállítás során a holttömeg gyakorlatilag egy nagy értékű, kihasználatlan közlekedési eszköz) kell szállítani. Ráadásul a speciális Ro-La vagonok karbantartása és működtetése nagyon költséges, a vagonok kis kerekei a vasúti pályát az átlagosnál nagyobb mértékben rongálják, ami jelentős karbantartási többletköltséget okoz.

Fejleszteni kell a vasúti-közúti kombinált áruszállítást, versenyképesebbé kell tenni a vasúti közlekedést. Előnyben kell részesíteni a vasúti és a kombinált rendszereket alkalmazó infrastruktúrális beruházásokat. A vasúti pályahasználat és a közúti útdíj közötti eltérések megszüntetésével növelni kell a vasúti áruszállítás versenyképességét.

határidő: 2012-től folyamatosan, a források rendelkezésének állása függvényében

Az intézkedés jelenlegi állása

A közúti árufuvarozás potenciális versenytársát jelentő ún. szórt (vasúti) vagonos fuvarozás ösztönzését - összhangban az EU 2011-ben nyilvánosságra hozott közlekedéspolitikai fehér könyvvel - célzó állami támogatás elindítását az EU 2012 elején hagyta jóvá. Ennek keretében Magyarország 2012-ben összesen 4,1 Mrd Ft támogatást biztosít a tolatási és külső vonatfelvételi szolgáltatási díjak maximum 30%-os csökkentésére.

Az Európai Bizottság gördülő országút (Ro-La) működési támogatása tárgyban született N 78/2008 C(2008)3185 számú határozata a Ro-La támogatási programot 2008-ban négy évre hagyta jóvá, így az engedélyezett állami támogatás határideje lejárt. Az Európai Unió tagjaként Magyarország csak a Bizottság jóváhagyásával nyújthat állami támogatást.

A Ro-La működési támogatás egyik alapvető indoka a közúti és vasúti szállítás közötti – elsősorban az infrastruktúra-használati díjak eltéréseiből fakadó - versenyképesség-különbség volt, ezért a Bizottság mindaddig engedélyezte a támogatást, amíg Magyarország nem vezeti be az elektronikus, használatarányos útdíj-szedési rendszert. Arra tekintettel, hogy a közúti tehergépjárművekre vonatkozóan a jelenlegi időarányos útdíjat jövő évben felváltja a használat arányos útdíj, a versenyhátrány kiegyenlítése miatt Magyarország nem kezdeményezte a támogatás megújítását.

A kombinált forgalmi beruházásokat a Gazdaságfejlesztés Operatív Program GOP-2011-3.2.1. (logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztése) pályázat segítette, melynek kiírási feltételei az intermodális központok tekintetében 2012-től kedvezőbbé váltak. A pályázatot a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) a forráskeret kimerülése miatt 2012. október 15-én felfüggesztette.

A12

Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása

Munkahelyi közlekedési tervezési segédlet készítése a munkáltatók részére

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés jelenlegi állása

Megvalósult:

Az NFM megbízásából a Környezettudományi Központ Alapítvány három vidéki helyszínen, a dél-alföldi régióban, Békésen 2012. május 27-én, a nyugat-dunántúli régióban, Sopronban 2012. május 29-én, valamint az észak-magyarországi régióban, Egerben 2012. június 29-én települési önkormányzatok valamint vállalatok képviselői, munkatársai számára munkahelyi közlekedési tervekről szóló egy-egy napos **tréninget szervezett**. A tréningek résztvevői munkahelyi mobilitási tervek fogalmáról, céljai, vállalati, környezeti és társadalmi hasznáról, a terv elkészítésének folyamatáról kaptak tájékoztatást.

Elkészült a munkahelyi közlekedési terveket népszerűsítő **segédkönyv**.

Az elektronikus kézikönyv tartalmazza a munkahelyi közlekedési terv elkészítésének folyamatát, az egyes lépések megtételéhez kapcsolódó tudnivalókat (helyzetfelmérés, SWOT analízis, a közösségi és nem motorizált közlekedés igénybevitelére ösztönző eszközök, az ésszerű autóhasználatot elősegítő, a közlekedés iránt igényeket csökkentő eszközök, terv elkészítése, végrehajtása, megfigyelés, értékelés, felülvizsgálat frissítés és/vagy módosítás), a példamutató európai és hazai gyakorlati megoldásokat valamint a munkavállalók utazási szokásait, a munkahely, telephely megközelíthetőségét felmérő kérdőív segédletet.

A programot finanszírozása az NFM költségvetésében a 2012. évben: 2,4 M Ft

A13

Hivatali személygépkocsi-használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása

A hivatali gépjárművek költségelszámolását hozzá kellene igazítani a gépjármű környezetvédelmi jellemzőihez, így a hengerűrtartalom helyett a cégautóadó mértéke a személygépkocsi környezetvédelmi osztályba sorolásától és a hajtómotorjának teljesítményétől függne.

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés jelenlegi állása

Az intézkedés **teljesült**.

A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 2011. évi hatályos rendelkezései szerint a cégautóadó adómértéke 1600 cm³ hengerűrtartalomig 7000 Ft/hó, afölötti hengerűrtartalmú hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 15 000 Ft/hó volt.

Az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló 2011. évi CLVI. törvény 2012. január 1-jétől módosította a cégautóadó mértékét. A módosítás eredményeképpen nemcsak az adó mértéke változott meg, hanem az eddigi hengerűrtartalom szerinti besorolás is. A gépjárműadóról szóló törvény módosításával 2012. január 1-jétől a cégautóadót környezetvédelmi osztály és kilowattban kifejezett teljesítmény szerinti differenciált mértékkel kell megfizetni, a hengerűrtartalom helyett.

A havonta fizetendő cégautó adó mértéke személygépkocsinként:

A gépjármű motor- teljesítménye (kW)	Környezetvédelmi Osztály jelzés		
	0 - 4	6 - 10	5 és 14 - 15
0 – 50	16 500.-	8 800.-	7 700.-
51 – 90	22 000.-	11 000.-	8 800.-
91 – 120	33 000.-	22 000.-	11 000.-
120 -	44 000.-	33 000.-	22 000.-

Tehát minél nagyobb teljesítménnyel és kedvezőtlen környezetvédelmi besorolással rendelkezik egy személygépkocsi, annál magasabb az utána fizetendő cégautóadó összege is. Ugyanakkor, a kisebb teljesítményű és jó környezetvédelmi besorolású személygépkocsi után a fizetendő adó összege kevesebb. A kizárólag elektromos hajtómotorral ellátott személygépkocsi pedig mentes az adó alól.

A15

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

A15.1

Elektromos járművek

A program szerint megvalósítandó a jogszabályi és műszaki feltételek megteremtése az elektromos járműveknek az elterjedésének elősegítésére. Mivel a tisztán elektromos üzemű járművek (BEV) beszerzési ára jelenleg többszöröse a benzin-, vagy dízelüzemű járműveknek, a rendszer bevezetése csak „pilot-projekt”-eken keresztül valósulhat meg. Jelenleg az energiaszolgáltatók saját üzleti kockázataikra működtetnek ilyen rendszereket. Ennek kockázatai elemzendők – az ellátásbiztonság érdekében.

A programban feladatként jelentkezik az elektromos energiahálózat vizsgálata az esetleges fejlesztések megalapozásához egy „gazdaságosan üzemeltethető flottanagyság mellett”. Mivel jelenleg az energiaszolgáltatók, illetve a berendezésgyártók is többféle töltési rendszerben gondolkodnak, melyek eltérő igényeket támasztanak, ezért a feladat csak a töltési rendszerek végleges kialakítása után valósítható meg.

Végül megjelölt feladat előkészíteni a töltőhálózat műszaki követelményeit és kiépíteni azok rendszerét. Ezzel a kérdéssel – a töltőrendszerek szabványosítási folyamatát követve – a PM₁₀ csökkentési program 2020-ig tartó ütemezésében csak 2014/15-től kezdődően lehetséges érdemben foglalkozni.

Az elmúlt két évben elsősorban a nagy energiaszolgáltatók, az ELMŰ-ÉMÁSZ, az E-ON és az MVM részéről születtek kezdeményezések az elektromos autózás elterjesztése érdekében. A szolgáltatók az eddigiekben elsősorban a töltő infrastruktúra létesítése terén tettek lépéseket. Ennek köszönhetően az elektromos autók akkumulátorának a feltöltéséhez 8 budapesti és 10 vidéki nyilvános töltési hely áll rendelkezésre (a töltési helyeken általában 2 – a fizető zónákban is - ingyenes és csak az elektromos autót feltöltők által igénybe vehető parkolóhelyet is biztosítanak).

A15.4

Hidrogén hajtású járművek

A hajtóanyag alkalmazása – az elektromos hajtás megjelenési/bevezetési idejével azonosan várható. Ennek függvényében kell megteremteni a hidrogén alkalmazásának műszaki-jogi feltételeit;

- a jogszabályi háttérnek lehetővé kell tennie, hogy valós kísérletek e hajtóanyaggal itthon is nehézségek nélkül megvalósulhassanak.
- kísérleti projektek indítása központi támogatás nélkül, az energiaszektor kockázati befektetésében valósulhat meg. (pl. Paks)

E szakterületen már évek óta folynak Magyarországon kutatások. Már a 2008. évben érvényes pályázati, támogatási rendszerben is indultak olyan cégek, intézmények, amelyek a hidrogén ilyen célú felhasználását kívánták kutatni, fejleszteni. A jelenleg érvényes támogatási rendszer két fő pillére a Kutatási és Technológiai Innovációs Alap (KTIA), illetve a Gazdaságfejlesztési Operatív Program (GOP) 1. prioritása. Az NGM által kidolgozott 2012. évi vállalati K+F programportfóliót a Nemzeti Kutatási, Innovációs és Tudománypolitikai Tanács 2012. február 7-i ülésén jóváhagyta, ez alapján 2012 márciusában megkezdődött a K+F pályázatok meghirdetése. A pályázatok forrása a KTIA, valamint a GOP, összesen 76 Mrd forint összegben (ebből 60 Mrd Ft jelent meg eddig). Ezekből a pályázati lehetőségekből a hidrogén üzemanyagú buszok fejlesztői, a hidrogén generálására vonatkozó kutatók, fejlesztők is indulhatnak.

B1

A porleválasztási technológiák áttekintése és a porleválasztó rendszerek ellenőrzési kötelezettségének jogszabályi bevezetése

A porleválasztási technológiát alkalmazó tevékenységek esetében szükséges a filter alkalmasságának vizsgálatát elválasztani a kötelező mérések és adatszolgáltatások rendszerétől.

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

Az intézkedés jelenlegi állása

Elkészült a Megállapodás a VM és a NeKI (Nemzeti Környezetügyi Intézet) között, aki a feladat ellátását végzi. 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. 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. A megállapodás ellenjegyzésére az NGM miniszter úr engedélye után van lehetőség. A feladat teljesítésének véghatárideje: 2013. június.

D2

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

A távfűtés versenyképességének javítására elsősorban azért van szükség, mert a távhőszolgáltatás fontos eszköze a Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Tervében és a Nemzeti Energiastratégiában meghatározott célszámok elérésének, az energiapolitikai irányok megvalósításának. A távhő szolgáltatásban olyan lehetőségek vannak, amelyek nagyban hozzájárulhatnak a hazánk által vállalt éves energiafelhasználás és CO₂ kibocsátás csökkentési mérték teljesítéséhez, illetve jelentősen csökkenthetik az ország energiahordozó (földgáz) import függőségét.

határidő: 2012-től folyamatosan a rendelkezésre álló források függvényében

Az intézkedés jelenlegi állása

A Nemzeti Energiastratégia alapján folyamatban van a Távhőfejlesztési Cselekvési Terv kidolgozása és a távhő vállalatok kintlévőségeinek kezelésére módszer kialakítása. Új távhő árszabályozás bevezetésével tervezzük a leginkább klímabarát, és legkedvezőbb közegészségügyi hatású energiák, a megújuló energiaforrások előnyben részesítését a fosszilis alapú termelőkkel szemben.

A 1331/2012. (IX. 7.) Kormányhatározat alapján új pályázati felhívások előkészítése történik, a távfűtést közvetlenül érintően az alábbi tárgyban és meghirdetendő kerettel:

Távhő-szektor energetikai korszerűsítése megújuló energiával kombinálva: 4 Mrd Ft.

A kisméretű szálló por kibocsátás csökkentését szolgáló különböző az energiahatékonyságot szolgáló, távhő felhasználás csökkentéséhez hozzájáruló lakossági pályázatok:

- ÖKO program-2009. A távhővel ellátott lakóépületek lakásonkénti hőfogyasztásának szabályozására és mérésére alkalmas eszközök beszerelésének támogatása, 1,08 Mrd Ft-os keretösszeggel
- Zöld Beruházási Rendszer (ZBR) Energhatékonsági Alprogram (EH) - 2009. Klímabarát Otthon Energhatékonsági Alprogram 2 Mrd Ft-os keretösszeggel
- ZBR Panel Program II.-2009. az iparosított technológiával épült lakóépületek szén-dioxid-kibocsátás csökkentést és energiamegtakarítást eredményező korszerűsítésének, felújításának támogatása, 14,8 Mrd Ft-os keretösszeggel

Lakossági tüzelőberendezések:

Lakóépületek energiahatékonysági korszerűsítésére az elmúlt két évben több mint 18 Mrd. Ft támogatás került megítélésre, hozzájárulva 30.000 család lakásának felújításához.

A 2011. évben két új támogatási konstrukció került meghirdetésre a lakosság részére, a „Mi otthonunk felújítási és új otthon építési Alprogram” 2,3 Mrd Ft, a napkollektor rendszerek beszerzésére 2,97 Mrd. Ft támogatási keretösszeggel.

A 2012. évben további 864 M Ft keretösszeggel került energiahatékonysági konstrukció megnyitásra, ami fűtési rendszerek korszerűsítését segíti elő a lakosság részére, ennek keretében eddig több mint 900 db pályázat befogadása történt meg.

Az iparosított technológiával épült, jellemzően távfűtést felhasználó lakóépületek szén-dioxid-kibocsátás csökkentést és energia-megtakarítást eredményező korszerűsítését, felújítását támogató ZBR Klímabarát Otthon Panel Alprogram keretében 2012-ben 1.727 lakást érintő, 1,083 Mrd Ft összegű támogatás került megítélésre.

D3

A dohányzás visszaszorítása

Az intézkedés célja a nemdohányzók érdekeinek maximális védelme érdekében a vonatkozó jogszabályok minél következetesebb végrehajtása és folyamatos szigorítása, a dohányzók számának csökkentése mellett

Határidő: a 2012-es költségvetés tervezésével összhangban.

Az intézkedés jelenlegi állása:

Az Országgyűlés 2011. április 26-án elfogadta a 2011. évi XLI. törvényt „*a nemdohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyesszabályairól szóló 1999. évi XLII. törvény módosításáról*”, amely jelentős mértékben szigorítja a dohányzás térbeli korlátozásával kapcsolatos rendelkezéseket. A törvénymódosítás 2012. január 1-jén lépett hatályba. A törvény módosítása szerint dohányzási tilalom vonatkozik valamennyi zárt légtérű közforgalmú helyiségre, azaz valamennyi munkahelyre, egészségügyi szolgáltatóra, vendéglátó ipari egységre, beleértve a közintézményeket, szórakozóhelyeket, kocsmákat, bárakat, tömegközlekedési eszközöket, buszmegállókat, a gyalogosok által használt aluljárókat, játszótereket és azok 5 méteres körzetét is. A törvény szigorításával Magyarország is megfelel az Európai Unió és a WHO egészségpolitikai, szakmai elvárásainak és egyben jelentős mértékben csökkentheti a dohányzás okozta népegészségügyi és gazdasági károkat is. A törvény betartásának nélkülözhetetlen eleme a lakosság véleményformálása, illetve a rendszeres hatósági ellenőrzés. A lakosság széleskörű informálására országos kampányok valósultak meg. Az Nvt. betartásának ellenőrzésében a kormányhivatalokban működő NSZSZ-ek és a kistérségi intézetek munkatársai vesznek részt. Az ellenőrzéséről az első három hónapot magában foglaló türelmi időszak lezárásával megszülettek az első eredmények. Összesen 18073 egységet vizsgáltak, ebből a kifogásolt egységek száma 957, a hatósági intézkedések száma pedig 530 volt. A kifogásolások arányát - azaz azokat az eseteket, ahol a törvény betartásával kapcsolatban valamilyen szabálytalanságot találtak – tekintve a büntetés-végrehajtási intézmények állnak az első helyen (16,7%), ezt követi a közterület (13,7%), valamint pszichiátriai intézet (13,6%), a legkisebb arányt a munkahelyek (3,7%), illetve az egészségügyi szolgáltatók (2,5%) képviselik.

A Parlament Jövedékiadó-emelésekről szóló döntése alapján egyrészt az egészségügy többletforráshoz jut, másrészt a dohánytermékek árának növekedése kedvező hatással lehet a dohányzásról

való leszokásra, az elszívott cigaretta mennyiségének csökkenésére is. A dohánytermékek jövedéki adója a korábban tervezettnél kisebb mértékben, de nem két, hanem egy lépésben nő, a jövő év helyett már december 1-jén. A cigaretta jövedéki adója 12.500 forint lesz ezer darabonként, valamint a kiskereskedelmi eladási ár 31 százaléka, de legalább 24.920 forint. A szivarra, a szivarkára a kiskereskedelmi eladási ár 28,5 százaléka, a finomra vágott fogyasztási dohányra a kiskereskedelmi eladási ár 52 százaléka, de legalább 12 460 forint lesz a jövedéki adó kilogrammonként.

E1

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.

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

Az intézkedés jelenlegi állása

Elkészült a Megállapodás a VM és a NeKI (Nemzeti Környezetügyi Intézet) között, aki a feladat ellátását végzi.

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

A megállapodás ellenjegyzésére az NGM miniszter úr engedélye után van lehetőség. A feladat teljesítésének véghatárideje: 2013. június.

Folyamatban van a hőtermelő berendezések és légkondicionáló rendszerek energetikai felülvizsgálatáról szóló 264/2008. (XI. 6.) Korm. rendelet módosításának előkészítése, amely keretében megvizsgálásra kerül a Korm. határozat szerinti feladatban foglalt szabályozás beépítésének a lehetősége.

A kisméretű szálló por kibocsátás csökkentését szolgáló különböző, az energiahatékonyságot szolgáló pályázatok:

A 1331/2012. (IX. 7.) Kormányhatározat alapján új pályázati felhívások előkészítése történik, a tüzelőberendezéseket közvetlenül, vagy közvetetten érintően az alábbi tárgyban és meghirdetendő kerettel:

- Megújuló energia alapú hő- és villamosenergia-termelés vissza nem térítendő formában történő támogatása: 40 Mrd Ft
- Épületenergetikai és közvilágítás korszerűsítés, opcionálisan megújuló energiafelhasználással kombinálva: 30 Mrd Ft
- Központi költségvetési szervek energiahatékonysági beruházásai: 20 Mrd Ft

Lakóépületek energiahatékonysági korszerűsítésére az elmúlt két évben több mint 18 Mrd Ft támogatás került megítélésére, hozzájárulva 30.000 család lakásának felújításához.

A 2011. évben két új támogatási konstrukció került meghirdetésre a lakosság részére, a „Mi otthonunk felújítási és új otthon építési Alprogram” 2,3 Mrd Ft, a napkollektor rendszerek beszerzésére 2,97 Mrd. Ft támogatási keretösszeggel.

A 2012. évben további 864 M Ft keretösszeggel került energiahatékonysági konstrukció megnyitásra, ami fűtési rendszerek korszerűsítését segíti elő a lakosság részére, ennek keretében eddig több mint 900 db pályázat befogadása történt meg.

Folyamatban van az Energhatékonyági Irányelvvel összehangolt Nemzeti Épületenergetikai Stratégia kidolgozása, ami a meglévő épületek energetikai felújítására, valamint az új épületek energiatakarékossági követelményrendszerének kialakítására és megvalósítására vonatkozik, hozzájárulva az ellátásbiztonságra és a klímavédelemre irányuló célkitűzéseink hatékony eléréséhez. A dokumentum várhatóan 2013. június 30-ára fog elkészülni. A stratégiai dokumentum hozzájárul a kibocsátás csökkentést generáló támogatások célzott és hatékony programozásához a lakossági-, a köz-, és a vállalati szféra esetében is.

F1

Az országhatáron áttekintendő levegőszennyezés modellezése

A határon áttekintendő légszennyezés rendszeres meghatározásához szükséges tanulmány tudományos alapon határozná meg a környező országok hozzájárulását hazánk légszennyezetttségéhez.

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés jelenlegi állása

Ellenjegyzésre került a VM-OMSZ megállapodás, mely alapján az Országos Meteorológiai Szolgálat végzi a feladatot. Megvizsgálja, hogy a szálló por szennyezetttség kialakulásához milyen mértékben járul hozzá az országhatáron túli légszennyező források kibocsátása. Ennek érdekében modellszámításokat végez a szálló por terjedésének meghatározására szakmailag megvalósítható területi bontásban, de legalább országos léptékben. A feladat keretében összegyűjti az országosan rendelkezésre álló, a PM₁₀ szennyezetttség forrás-összetételének meghatározása céljából végzett eddigi kutatások eredményeit. Megvizsgálja, hogy a szennyezetttség alakulását az azt meghatározó meteorológiai paraméterek milyen mértékben befolyásolják. Valamennyi, a légszennyezetttségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet 1. számú melléklete szerinti légszennyezetttségi zónára és agglomerációra külön értékelést végez, amelyben a fenti vizsgálatok eredményeit külön-külön és együtt is értékeli. A feladat teljesítésének véghatárideje 2013. június.

F2

A szmogrendelet szabályozásának áttekintése

A szmogrendeletek hatályos szabályozása áttekintést, és azt követően több jogszabály módosítását igényli majd.

Határidő: 2012. december 31.

Az intézkedés jelenlegi állása

Megalakult a Szmogriadó Tárcaközi Bizottság, mely első ülését 2012. március 13-án tartotta. A rövid távú intézkedési tervek szabályozásának felülvizsgálata érdekében elindult a szmogriadóval kapcsolatos tapasztalatok begyűjtése. Kérdőívek kitöltésével az érintett önkormányzatok, valamint környezetvédelmi, közlekedési és egészségügyi hatóságok osztották meg tapasztalataikat. A kérdőívek feldolgozása után került sor a szabályozás új koncepciójának kidolgozására, melyet a

Nemzeti Környezetügyi Intézet végez. A koncepció részletes megvitatására a bizottság következő, év végi ülésén kerül majd sor.

A program intézkedéseire nem köthető, de a program végrehajtását elősegítő intézkedések

A Kormány egyedi döntéseivel megítélhető regionális beruházási támogatás szabályairól és a Beruházás ösztönzési célú iránymutatás felhasználásának szabályairól szóló 270/2012. (IX.25.) Korm. rendeletbe beépítésre került a **támogatás nyújtásának szempontjai közé a kisméretű szállópor csökkentését szolgáló megoldások alkalmazása** [9.§/p.].

A K+F tevékenységekhez kapcsolódóan tájékoztatásul jelezzük, hogy az NGM kidolgozta a „**Nemzeti Kutatás-fejlesztési és Innovációs Stratégia 2020**”-at, melynek társadalmi egyeztetése jelenleg folyik. A Stratégiában vázolt célok mihamarabbi elérése érdekében két, a hazai pályázati rendszerben új elemnek minősülő program koncepciója került kidolgozásra. Ezen koncepciók alapján a pályázati kiírások előkészületben vannak, megjelenésük még ebben az évben várható. A kiírásért felelős tárca az NFM.

Jelen kérdéskörhöz az ún. „**K+F Versenyképességi és Kiválósági Szerződések**” program 3. alprogramja kapcsolódik. A 3. Társadalmi kihívások alprogram célja valamely (globális) társadalmi probléma megoldására fókuszálva, az érintett ágazatok tudományos, kutatási és technológiai erőforrásait szinergiában alkalmazva olyan komplex, jövőbe mutató megoldások kidolgozásának támogatása, amelyek egyúttal globális piaci kitörési lehetőségeket biztosíthatnak. A teljes mértékben felülről felépített (top-down) „komplex” projektek további célja, hogy a széleskörű együttműködésben végzett KFI tevékenység, kiegészítve versenyképes K+F kapacitások kiépítésével, olyan nemzeti kezdeményezések kialakulását segítse elő, amelyek a Horizont 2020 nemzetközi kiválóságot feltételező pályázatainak akár témavezetőként is sikeresen indulhatnak. A hazai KFI szereplők közötti kooperáció erősítését célozza meg a szakterületi határok átlépésével, különös tekintettel az interdiszciplináris területekre.

Készül a **PM₁₀ honlap**, mely teret és nyilvánosságot ad majd a programmal kapcsolatos információknak, az elkészült kézikönyveknek és PR anyagoknak, elvezet a témával kapcsolatos legfontosabb oldalakhoz és ismeretekhez.