

Beszámoló jelentés

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

Kisméretű Szálló Por (PM₁₀ részecske) Csökkentés Ágazatközi Intézkedési Programjáról

2013.

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 részecske (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 **PM₁₀ Tárcaközi Bizottság**. Fő feladata az intézkedési program végrehajtásának nyomon követése, az intézkedések végrehajtásának tárcák közötti koordinálása. A PM₁₀ Tárcaközi 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 ígérek megfelelően. A beszámoló jelentés elérhető a nyilvánosság számára a PM₁₀-weboldalon is.

Jelen beszámoló a program indulása óta eltelt időszakban teljesített feladatokról, illetve folyó intézkedésekről ad számot. Tekintve, hogy a program a 2030-ig tartó időszakot öleli fel, az intézkedések egy részénél még csak stratégiaalkotás illetve tervezés történt vagy kezdődött, de néhány esetben már befejezett feladatokról lehet számot adni.

Jelen jelentést a PM₁₀ Tárcaközi Bizottság 2013. december 4-i ülésén 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

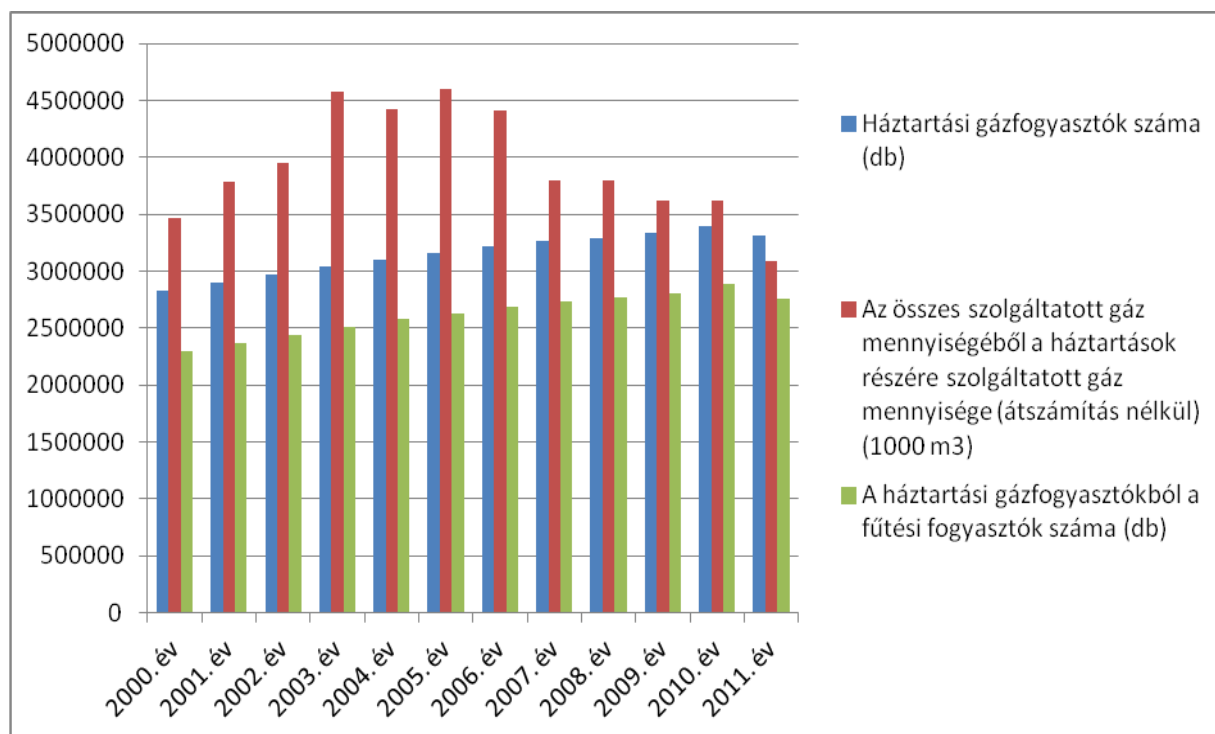
A légszennyezettség mérését és értékelését hazánkban az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat végzi. Az automata monitorállomásokon mért, 2005-2012. évi éves átlagokat és a napi határérték túllépések számát, valamint a 2013. évre vonatkozó, november végi adatokkal záruló adatsorokból származó előzeteseket a mellékletként található táblázat 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. Megjegyezzük, hogy a 2013. évre vonatkozó éves átlagok körültekintéssel értelmezendők (fűtési időszak hiányzó adatai nélkül átlagol).

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. A 2012. év kedvezőbben alakult, éves határérték túllépés egyetlen állomáson sem történt, a napi túllépések maximális száma sem érte el a százat. Ennél is kedvezőbb képet mutatnak a 2013. év előzetes adatai is. Nagy valószínűséggel éves határérték túllépésre egyik állomáson sem kerül majd sor, és mérséklődött a napi határérték túllépések száma is.

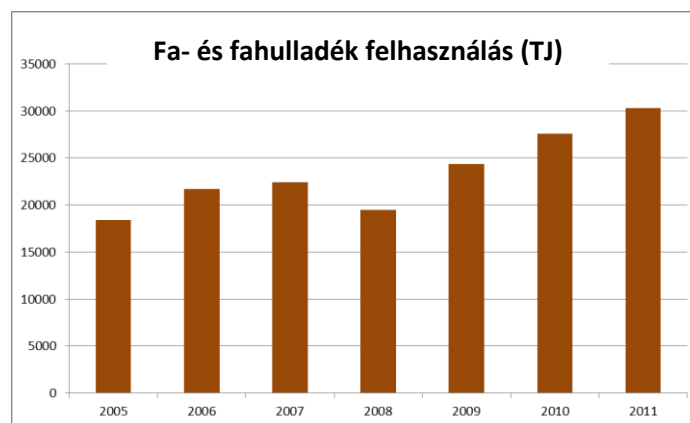
Fő PM₁₀ kibocsátó forrássá léptek elő a szilárd tüzelőanyag elégetésével járó folyamatok, ezek közül is kiemelkedően a lakossági tüzelés. Továbbra is jelentős a közúti közlekedés kibocsátása. Ez részint a dízel üzemű járművek kipufogó-eredetű részecske-kibocsátása, részben a surlódóbetétek, gumiabroncsok kopásából, illetve az ezeknek következtében kiülepedett por újbóli felkavarásából származó közlekedési kibocsátások, valamint a diffúz kibocsátó források, illetve a nagy távolságból érkező szennyezés.

Az utóbbi években vált jól érzékelhetővé a **lakossági tüzelésben** tapasztalható változás. Mivel a vezetékes gáz ára a 2000-2010 közötti időszakban 325 Ft/10 m³-ről 1.150 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 porterheltsége 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)

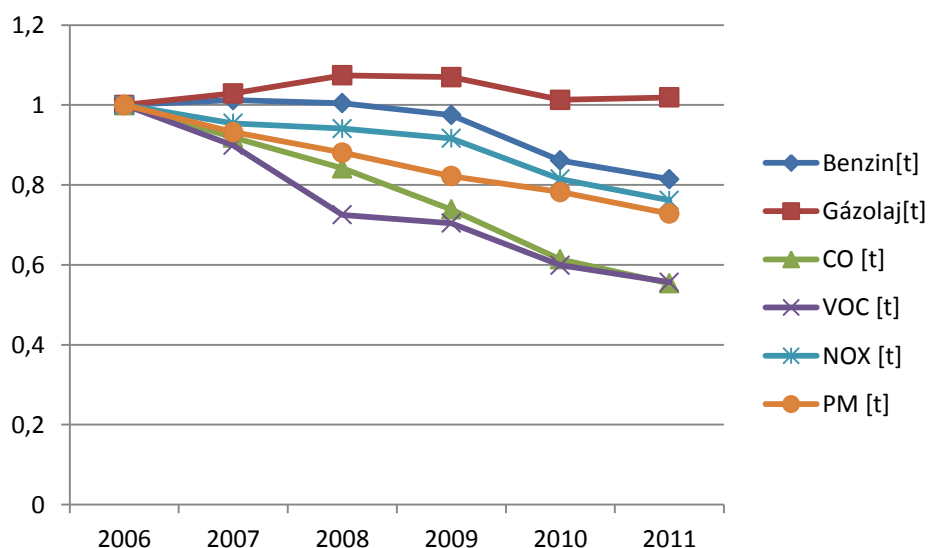


Biomassza felhasználás a lakossági szektorban 2005-2011
(forrás: OMSZ, IIR jelentés)

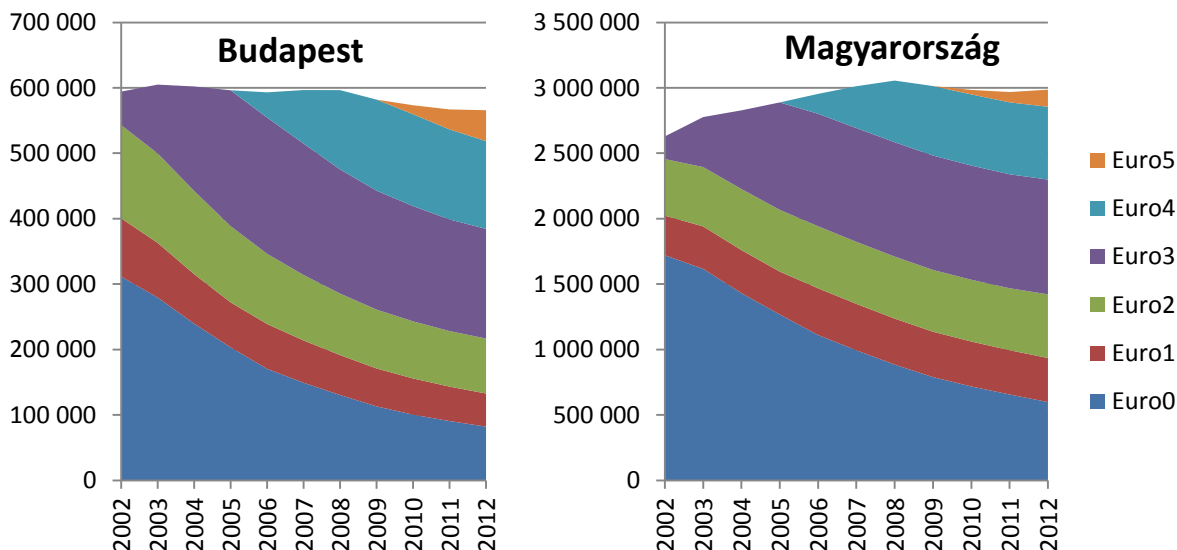
Az elmúlt években bevezetett rezsicsökkentés várhatóan mérsékli ezt a folyamatot, hatása azonban később lesz vizsgálható.

A **gépjárművek** károsanyag-kibocsátása azonban az új technológiák térnyerésével csökkenő tendenciát mutat és a városokban a levegő porterheltsége a szigorúbb típusvizsgálati követelmények, az ú.n. *Euro* típuskibocsátási előírások alkalmazása miatt némileg enyhült. Ez a folyamat ugyan a gazdasági válság hatására lelassult, az új járművek beszerzésének, a járműállomány megújulásának mértéke, aránya messze elmarad a 2007 előtti éveket jellemzőtől, annak – a legrosszabb évet alapul véve is – kevesebb, mint 50%-a.

Ugyanakkor az üzemanyag-felhasználás csökkenése – a gazdasági válság és a jelentősen dráguló üzemanyagok iránti keresletcsökkenés – a szennyezettség alakulására jótékony hatást gyakorol. Ehhez hozzájárul az, hogy a koros, magasabb szennyező-kibocsátású személygépkocsik tulajdonosai – takarékosági okokból – az átlagnál is visszafogottabb gépkocsi-használatuk miatt hozzájárulnak a légszennyezés további mérséklődéséhez. Jóllehet az éves benzin eladás csökkent, a gázolaj értékesítés még a válság kirobbanása után is – ugyan nem jelentős mértékben – de egy rövid időszaktól eltekintve növekedett.



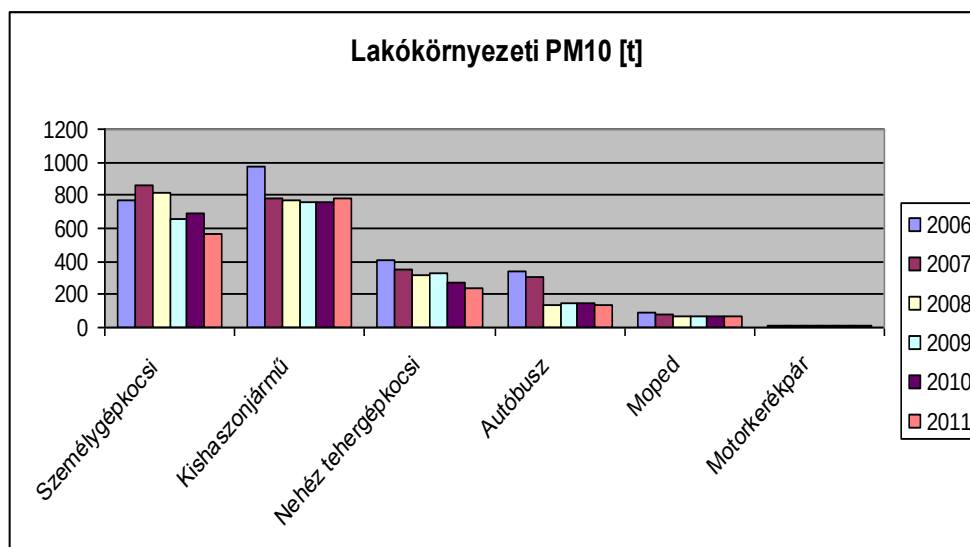
A közúti közlekedés éves össz-emissziójának és tüzelőanyag felhasználásának alakulása Magyarországon
2006-2011 között a 2006-os bázis évhez viszonyítva
(forrás: KTI)



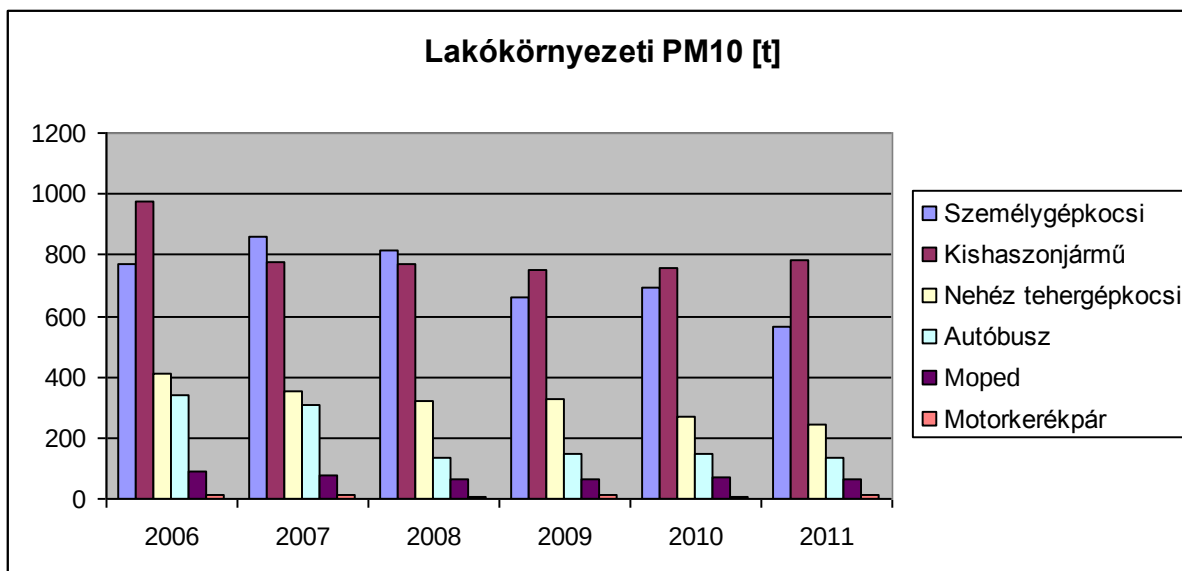
Személygépkocsik emissziós fokozat szerinti megoszlásának változása Budapesten és országos szinten
(forrás: KTI)

A COPERT-4 (**C**omputer **P**rogramme to Calculate **E**mission from **R**oad **T**ransport) 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 összmenyiségének alakulása tipikus eszközönként 2006 és 2011 között (forrás: KTI)



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

Összességében tehát megállapítható, hogy a PM₁₀ szennyezettség az utóbbi két évben csökkent, de még mindig előfordul a napi határértékek túllépése az ország több területén. A javulásban a kibocsátásoknak a - részben a gazdasági válságnak hatására tapasztalható - csökkenése mellett a kedvező időjárás is fontos szerepet játszott.

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 (és a PM₁₀ honlapon elérhető):

- A füstköd-riadó tervek kidolgozásához **alapadatok és tervezési segédlet** a közúti gépjármű-közlekedés 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 LEZ fizikai megvalósítása (Budapest + 3 nagyváros esetén) olyan mértékű anyagi ráfordítást igényel (közel 1 Mrd Ft), melynek biztosításához EU források bevonására van szükség. Erre a következő hétéves ciklusban, 2014 után kerülhet sor.

A1.2**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 balesetvesztély, 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.

Az intézkedés jelenlegi állása

A fővárosban – de számos vidéki nagyvárosban is, különös tekintettel azokban, ahol jelenleg folynak a közúti-villamosok hálózatának bővítési munkái (Debrecen, Miskolc, Szeged) – belvárosi területek forgalomcsökkentését célzó beruházások történtek az év során. E fejlesztések hatása nehezen számszerűsíthető, ám sok esetben - mivel ezek nem csak az adott útszakasz

forgalmára, hanem a korábban arra haladó átmenő forgalomra is hatással vannak – a beruházás területénél jóval nagyobb területet is érintenek.

A2

Az elektronikus útdíj szedés bevezetése a nehézgépjárművek részére

Az 1999/62/EK (Eurovignetta) irányelv maximum 11 €/nap (~ 3.300 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.

Az intézkedés jelenlegi állása

A Széll Kálmán Terv kiterjesztése keretében megvalósítandó egyes intézkedésekről szóló 1122/2012. (IV.25.) Kormányhatározat alapján a Kormány 2012-ben és 2013-ban 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.
- autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvényt
- az útdíj mértékéről és az útdíjköteles utakról 25/2013. (V. 31.) NFM rendeletet
- a közúti közlekedési bírságolással kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról 175/2013. (V. 31.) Korm. rendeletet

A fentiek alapján az ED rendszer tervezésére, kiépítésére és díjszedésére az Állami Autópálya Kezelő Zrt. (2013. november 1-től Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.) került felhatalmazásra. A kiépítés pályáztatása során beérkezett ajánlatok alapján négy indulót kértek fel ajánlattételre, melynek értékelését követően a nyertes vállalkozás 2013 januárjában elállt a szerződéskötéstől. A Kormány ezért elfogadta a megtett úttal arányos elektronikus díjszedéshez szükséges eszközök beszerzési feltételeinek módosításáról szóló 1079/2013. (II.22.) Kormányhatározatát. A Kormány és az Országgyűlés 2013 májusában elfogadta az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjjal kapcsolatos törvény tervezetét, illetve ahhoz kapcsolódó rendeleteket.

Magyarországon 2013. július 1-től kezdett el működni a HU-GO elnevezésű ED rendszer, mely az összesen 6.500 km-nyi gyorsforgalmi úthálózaton és külterületi főutakon közlekedő 3,5 tonna össztömeg feletti járművekre (kivéve buszok) terjed ki. A megtett úttal arányos díjfizetés mértéke az igénybe vett út kategóriájától, a gépjármű tengelyszámától és annak környezetvédelmi besorolásától függ. Az elektronikus útdíjból 2013. július 1. és november 20. között 63,5 milliárd Ft bevétel folyt be.

A3

A városi áruszállítás ésszerűsítése - city logisztika

A3.4

A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika

Az intézkedés olyan logisztikai központok létrehozására irányul a városhatárokon belül, melyek igénybevétele 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

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.

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 91 támogatási szerződés kapcsán 15,813 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 levegő, 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 típusjövahagyási 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 típusjövahagyás követelményeinek teljesülését egyértelműen jelölő besorolási rendszer kerül bevezetésre.

Elkezdődött a gépjárművek komplex címkézésének átalakítását megalapozó tanulmány készítése.

A4.2

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 fogalomban 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.

Az intézkedés jelenlegi állása

Ezen intézkedés megvalósításához szorosan kötődik az ezt a kérdést érintő hazai jogszabály(-pár) elhúzódó módosítási folyamata. Az 5/1990 és 6/1990 KöHÉM rendeletek módosítása szükséges ezen intézkedések hazai jogszabályba való beillesztéséhez. Előrelépés valószínűleg 2014 folyamán várható.

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. 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 készült azokról a témakörökről, amelyeket be kell vezetni a gépjármű vezetés rendszerébe. A gazdaságos vezetéssel kapcsolatos nyilvános információk megtalálhatók a www.ecodriving.hu honlapon.

A6

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

A6.1

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:

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

Az intézkedés jelenlegi állása

Az elmúlt évben, bár nem központi keretből, nem a közösségi tulajdonú autóbusz-közlekedési vállalatok tevékenységében, de két helyszínen is jelentős előrelépés történt a helyi közlekedés busz-állományának megújulásában. Budapesten és Pécsen is nagyobb darabszámú beszerzésre került sor az önkormányzattal szerződött alvállalkozóknál. A fővárosi esetben a szolgáltatás kiemelten javul a hétvégeken, amikor is a menetrendi eltérések miatt kisebb járműigényt arányában nagyobb mértékben ki tudja elégíteni a szolgáltató új járművekkel, amely lehetőséget – részben amiatt is, hogy e járművekkel nyújtható akadálymentes közlekedés, ki is használ. (A 2014-re tervezett újabb beszerzésekkel e folyamat folytatódni fog.)

A Volán társaságok járműbeszerzései 2010 nyarán függesztésre kerültek, mivel ekkor még nem született döntés a vállalatok - beszerzendő járművek darabszámát és összetételét alapvetően befolyásoló - átalakításáról. Az autóbusszos szolgáltatók versenyképességének és méretgazdaságosságának javítása érdekében azóta megkezdődött a 24 állami cég összevonása 7 regionális társaságba. A Volán-társaságok átalakítási folyamatának megkezdésével 2013 második felében megindultak az első központiilag koordinált járműbeszerzési tenderek is. A vásárlások közvetlen fedezetét a Magyar Fejlesztési Bank Zrt. Közösségi Közlekedésfejlesztési Finanszírozási programja, míg a hitelek megtérülését a társaságok bevételei (menetdíjak és állami források) biztosíthatják. Ennek keretében a Volánbusz 2014 első negyedévéől kezdődően 106 szülő kialakítású Man és 61 csuklós Rába-Volvo autóbust állít forgalomba, miután lezárult a beszerzésre kiírt eljárás. A megrendelés összértéke mintegy 10 milliárd forint. Az új járművekkel elsősorban a Budapest elővárosi forgalomban találkozhatnak majd az utasok 2014 elejétől. A lezárt tender mellett folyamatban van egy újabb 49 autóbusz beszerzésére irányuló, járműpótlási közbeszerzési eljárás is, ezzel folytatódik a Volán-társaságok járműbeszerzési programja.

A6.2

Részecskeszűrő program

A részecskeszűrők utólagos felszerelését elősegítő rendszert kell létrehozni, mivel a már üzemelő, dízelmotorral felszerelt, használt autóbuszok, tehergépkocsik és egyéb haszonjárművek, valamint más gépek részecske-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.

Elkészült a dízelüzemű nehézgépjárművekre utólagosan felszerelt emisszió-csökkentő berendezések alkalmazásba vételének előmozdítását célzó, illetve az alkalmazás szabályzásával kapcsolatos feladatok tárgyú tanulmány. 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 részecske csökkentő műszaki eszközök gépjárművekre történő beszerelésének általános műszaki és jogi feltételeit.

A programponthoz kapcsolódik, hogy az ENSZ-EGB keretein belül – hazai részvétel mellett – elkészített, az utólagos emisszió csökkentő berendezések jóváhagyására vonatkozó új nemzetközi előírás elfogadásra került. Ezen előírás követelményeire támaszkodva elő kell készíteni a részecskeszűrők alkalmazásának kiterjesztését vasúti vontató járművekre, belvízi hajókra és építőipari gépekre is.

Az ösztönző rendszerek kidolgozásához meg kell határozni a részecskeszűrővel történő felszerelésre alkalmas gépjárművek számát gépjármű-kategóriánként és az országos össz-emisszió számításra alapozva az elérhető eredményeket. A folyamat bázisául rendelkezésre állnak a Közlekedéstudományi Intézetnél végzett valósüzemi kísérletek tapasztalatai és a csökkentési eredmények meghatározásához szükséges emissziós adatbázisok, amelyek kiegészítésére az alkalmazástól függően szükség lehet.

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, 2012-re 199-re emelkedett. A növekedés elsősorban az M0 déli szakaszán történő fejlesztésnek köszönhető.

A 2012-es 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 **valós idejű online utas-tájékoztatási rendszerét**. Ez főleg az utazási-mód megválasztásának optimalizálását befolyásolhatja.

2014-ben megvalósul a BKK Zrt. 6,7 Mrd Ft összköltségvetésű FUTÁR (Forgalomirányítás és Utastájékoztatási Rendszer) az Új Széchenyi Terv által támogatott projektje, melynek keretében 263 utastájékoztató kijelző kerül kihelyezésre a megállóban, 2295 járművön műholdas nyomkövetése történik meg és új korszerű rádiórendszer épül ki.

A8.2

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

vonzerének 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.

Az intézkedés jelenlegi állása

Első sorban a fővárosi nagy közlekedési beruházások – ezek közt is kiemelten a 4-es metróvonal kapcsán végzett nagy felszíni beruházások, illetve a belváros megújítási programjában a Ferenciek tere, Kossuth Lajos utca és az Erzsébet híd környezetében megvalósuló út(át)építések a felszíni és a felszín alatti közösségi közlekedés előnyösebb körülményeinek biztosításával az egyéni gépkocsi-használat visszaszorítását – visszaszorulását célozzák. Konkrét, számszerűsíthető forgalomcsökkenés ma még csak nagy bizonytalansággal becsülhető, de a pozitív hatás egyértelmű.

A9

A nem motorizált közlekedés népszerűsítése

A jelenleg is folyamatban van a Bringázz a munkába, az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap, valamint a Föld napja kampányok, ennek kapcsán újabb célcsoportra orientáló központilag koordinált népszerűsítő rendezvények történtek és történnek napjainkban is.

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 (szeptember 16-22.) és Autómentes Nap (szeptember 22.) rendezvénysorozat. Ennek előkészítése céljából az NFM Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzat közreműködésével 2013. április 16-17-én két napos konferencia került megrendezésre Veszprémbe. A Mobilitási Héthez kapcsolódóan az NFM, az EMMI és a VM közös rajz-, fotó- és családi kreatív pályázatot hirdetett meg áprilisban, „Tiszta levegő – Mozdulj érte!” címmel. A díjátadó ünnepségre 2013. szeptember 16-án a Mobilitási Hét nyitórendezvényeként került sor.

A Mobilitási Hét és Autómentes Nap rendezvényére szóló felhívó levelet közel ötszáz önkormányzatnak küldte meg a tárca (www.emh.kormany.hu, www.facebook.com/EMH.AMN).

A szeptember 16-22 között zajlott programokban 129 önkormányzat vett részt. Ezzel Ausztria és Spanyolország után hazánkból kapcsolódott legtöbb település a programhoz.

Az NFM megbízásából a Magyar Kerékpárosklub által szervezett, a hivatásforgalmi kerékpározást népszerűsítő „Bringázz a munkába! (Bam!) 2013 tavaszi kampány, április 20-tól május 25-ig, őszi folytatása szeptember 23-tól október 25-ig tartott (www.bringazzmunkaba.hu).

Az NFM által meghirdetett Kerékpárosbarát Munkahely és Kerékpárosbarát Település pályázatokra 2013. szeptember 30-ig jelentkezettek az önkormányzatok és vállalatok

(www.kmsz.hu; www.kormany.hu). A pályázatokra 25 önkormányzat és 35 munkahely jelentkezett. Eredményhirdetésre 2014 januárjában kerül sor.

A közlekedésért felelős tárca támogatásával megvalósult kerékpáros rendezvények:

- Liszt Ferenc Nemzetközi Kerékpártúra, (2013. augusztus 25.)
- Halas-Szabadka Barátság Kerékpártúra, (2013. augusztus 31.)

A vidékfejlesztési tárca a 2013. évben 6 M Ft kerettel támogatja a jelenleg futó kampányokat, elsősorban a Bringázz a munkába, az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap, a Föld napja kampányokat, valamint környezetvédelmi közlekedési akciókat.

A10

A nehézgépjárművek forgalomkorlátozásának szigorítása

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

Az intézkedés jelenlegi állása

A Közlekedéstudományi Intézet által elvégzett munka során kiszámításra került Magyarország 2012-es légszennyezőanyag kibocsátása az LRTAP² Egyezmény szerinti nemzetközileg elfogadott módszer szerint, közlekedési alágazatonként. Külön számítások keretében megállapításra került a 7,5 tonna feletti tehergépkocsik károsanyag kibocsátása. A korlátozásra vonatkozó hazai és nemzetközi szabályozás, valamint a települések rendelkezésére álló eszközrendszer elemzése után megvizsgálásra kerültek az országban működő automata mérőállomások mért eredményei és a naptári napok periodikus változása között található összefüggések. A vizsgálat megerősítette azt a megfigyelést, miszerint Magyarországon a légszennyezettségi helyzet változása elsősorban az időjárási tényezők függvénye. Megállapításra került, hogy egy-egy napi, vagy heti szinten szabályozott közlekedési eredetű kibocsátás befolyásolás a levegő PM₁₀ tartalmára lényegében nincsen hatással. Eredményt elérni ezért leginkább az olyan folyamatosan fennálló hatásokat eredményező intézkedésekkel lehet, amelyek a kibocsátásokat a forrásoknál fogják meg, azaz amelyek egy időben állandó, redukált kibocsátási szintet képesek generálni. A magyarországi 7,5 tonna feletti tehergépjármű állományt és az általuk kibocsátott éves PM₁₀ légszennyező anyag mennyiség vizsgálata során megállapításra került, hogy a 2006 és 2012-es évek között a 7,5 tonna feletti tehergépkocsikból származó PM kibocsátás közel a felére csökkent, aminek az oka egyértelműen a korszerűbb járművek használata, hiszen a forgalmazott gázolaj mennyisége lényegében nem változott. A korszerű technológiák alkalmazása képes mintegy 90-95%-kal csökkenteni a részecske kibocsátást, ezért elsősorban azt kell elősegíteni, hogy a gépkocsi állomány kellő ütemben tudjon megújulni. A járműállomány vizsgálatára alapozott javaslatként szerepel, hogy a több mint tíz évvel ezelőtt életbe lépett Euro III emissziós besorolás helyett a mintegy ötödannyi részecske-kibocsátást megengedő Euro IV és V, valamint az újonnan hatályba lépett Euro VI. gépkocsikra vonatkozzon a nemzetközi forgalomban közlekedő gépkocsik mentessége. Ezzel egyidőben a megfelelő, minősített részecskeszűrővel ellátott Euro II és III gépkocsikra is ki kell terjeszteni a kivételezést. Mindehhez a műszaki szabályozási háttér rendelkezésre áll, azonban a módosítás elfogadottságának növelése érdekében javasolt egy megfelelő finanszírozási rendszer kialakítása a szűrők felszerelését elősegítendő. Javaslatként szerepel az elkészült anyagban továbbá, hogy a 2013 júliusától bevezetett használati árnyos útdíj – jelenleg nem alkalmazott – költségek

² Long Range Transboundary Air Pollution – Genfi Egyezmény a Nagy Távolságra Jutó, Országhatáron Átterjedő Légszennyezésről

díjelem alkalmazási lehetőségeit a jövőben szükséges lenne megvizsgálni a hétvégi forgalomkorlátozás vonatkozásában. Mivel a külső költség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez, valamint azokon az útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajártalomnak van kitéve, a külső költség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét, ezért annak megvizsgálása is javasolt, hogy ennek az eszköznek az alkalmazásával megfelelő hatékonyságú alternatív szabályozás alakítható-e ki a hétvégi forgalomkorlátozásra.

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 átlagnál 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 infrastrukturális 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 áru fuvarozás potenciális versenytársát jelentő ún. szórt (vasúti) vagonos fuvarozás ösztönzését – összhangban az EU 2011-ben nyilvánosságra hozott közlekedéspolitikai fehér könyvével – célzó állami támogatás elindítását az EU 2012 elején hagyta jóvá. Ennek keretében Magyarország 2012-től 4,1 Mrd Ft/év 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 eltéréséből 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 újdíjat jövő évben felváltja a használatarányos 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. A 2014-2020-as időszakban az intermodális logisztikai központok fejlesztésének támogatását a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) keretében tervezzük folytatni.

A12

Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása

Munkahelyi közlekedési tervezési segédlet készítése a munkáltatók részére

Az intézkedés jelenlegi állása

Megvalósult:

Az NFM megbízásából a Környezettudományi Központ Alapítvány 2012-ben három vidéki helyszínen, a dél-alföldi régióban, Békésen, a nyugat-dunántúli régióban, Sopronban, valamint az észak-magyarországi régióban, Egerben 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 (és a PM₁₀ honlapon elérhető) 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 igénybevételére 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.

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.

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 azszal 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 motorteljesítménye (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.

Elkezdődött a hivatali személygépkocsi-használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú további módosítását megalapozó tanulmány készítése.

A14

Parkolási rendszerek

A14.2

Időszakos, átmeneti parkolási díjemelés

A riasztási fokozat esetén életbe lépő forgalomkorlátozások az eddig tapasztalatok alapján, a gépjárműhasználók szemléletbeli hiányosságai, illetve az intézkedés fogantatásának 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 igénybevételére.

Parkoló-díjat 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.

Az intézkedés jelenlegi állása

Első sorban a fővárosi nagy közlekedési beruházások – ezek közt is kiemelten a 4-es metróvonal kapcsán, illetve a belváros megújítási programjában végzett felszíni beruházások során megépülő P+R parkolók által létrejövő parkolási lehetőségek jelentősen befolyásol(hat)ják a város belső területeinek személygépkocsi-forgalmát, illetve parkolási igényeit is. Az ebből következő konkrét, számszerűsíthető forgalomcsökkenés ma még csak nagy bizonytalansággal becsülhető, de a pozitív hatás egyértelmű.

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 kockázatukra 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 11 budapesti és 10 vidéki nyilvános töltési hely áll rendelkezésre. A vidéki töltőhelyek – az egyetlen Miskolcon található kivételével – a Balaton közelében, illetve az M1 autópálya közelében találhatók. A töltési helyeken általában 2 – a fizető zónákban is – ingyenes és csak az elektromos autót feltöltők által igénybe vehető parkolóhelyet is biztosítanak. A töltőhelyek a <http://ev-charging.com/at/hu/elektrotankstellen> honlap térképén is megtalálhatók, beazonosíthatók.

Az NFM védnökségével rendezték meg 2013 májusában az „ALTrace Győr 2013 - ALternatív Futam” rendezvényét. A verseny célja olyan kreatív mérnöki megoldások, innovatív ötletek élményszerű bemutatása, amelyek hozzájárulhatnak az alternatív mobilitás, a környezetet óvó közlekedés szemléletének elterjedéséhez. A hagyományokhoz híven a különböző technológiával (elektromos, hidrogén, napelemes, sűrített levegős) üzemelő „0 emissziós” járművek számos kategóriában (többek között Prototípus, Szériaautó-átalakítás, Verseny Autó) állhattak rajthoz a futamon.

A15.2

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

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium összesen 1,6 Mrd forint támogatást ad új, gáz meghajtású (CNG) autóbuszok beszerzéséhez állami vagy önkormányzati tulajdonú közösségi közlekedési társaságok számára. A pályázati úton elnyerhető forrásból az azonos műszaki tartalmú dízelüzemű és gázüzemű járművek árkülönbsége fedezhető.

A gáz meghajtású járművek használatának terjedésével a közösségi közlekedés szén-dioxid-kibocsátása és a kisméretű szilárd részecske koncentrációja, a városok légszennyeződése csökkenthető. A vissza nem térítendő, utófinanszírozású támogatást az Új Széchenyi Terv Zöld Beruházási Rendszer keretében, a kvótabevételek terhére biztosítja a szaktárca.

A pályázaton közösségi közlekedési feladatokat érvényes közszolgáltatási szerződés alapján ellátó állami vagy önkormányzati tulajdonú gazdálkodó szervezetek vehetnek részt. A támogatás kizárólag új, alacsony padlójú, gáz meghajtású autóbuszok beszerzéséhez igényelhető.

A pályázat meghirdetésekor rendelkezésre álló keretösszeg 1,6 Mrd forint. A vissza nem térítendő támogatás mértéke szóló kialakítású járművenként legfeljebb 18 M Ft, csuklós autóbuszokként legfeljebb 24 M Ft lehet. A pályázók biztosítékadási kötelezettség mellett a teljes támogatási összeg negyedéig, de legfeljebb 300 M Ft értékben előleget is igényelhetnek.

A pályázónak vállalnia kell, hogy a járművek üzembe állítását követő két hónapon belül véglegesen kivon a forgalomból legalább ugyanannyi, környezetvédelmi szempontból elavult autóbust. További feltételként a CNG buszok közlekedtetéséhez (pl. üzemanyag töltéséhez) megfelelő infrastrukturális háttérrel kell biztosítani vagy kialakítani, és legalább 3 éven át fenntartania.

A részletes pályázati dokumentáció az Új Széchenyi Terv Zöld Beruházási Rendszer hivatalos honlapján (www.zbr.gov.hu) és a pályázatkezelő ÉMI Nonprofit Kft. oldalán (www.emi.hu) érhető el. A konstrukció két alkalommal került meghosszabbításra, a jelenleg érvényes határidő szerint a pályázatok benyújtására tárgyév végéig, azaz 2013.12.31-ig – illetve a támogatási keret erejéig - van lehetőség.

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 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 2012-ben érvényben lévő támogatási rendszer két fő pillérét a Kutatási és Technológiai Innovációs Alap (KTIA), illetve a Gazdaságfejlesztési Operatív Program (GOP) 1. prioritása jelentették. 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 voltak, összesen 76 Mrd forint összegben. Ezeken a pályázati lehetőségeken a hidrogén üzemanyagú buszok fejlesztői, a hidrogén generálására vonatkozó kutatók, fejlesztők is indulhattak.

B

Ipar

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

A feladat elvégzésére még 2012. évben a Nemzeti Környezetügyi Intézet kapott megbízást. Megvizsgálták a Magyarországon használatos porleválasztási technológiákat, majd az ellenőrzésekre vonatkozó jogszabályi környezet is áttekintésre került. A porleválasztási technológiák számbavétele, a légszennyező források működtetése során megkövetelt elérhető legjobb technikák áttekintése megtörtént, a felügyelőségek által a legnagyobb porkibocsátású technológiák kibocsátásaira, illetve az alkalmazott porleválasztó berendezések hatásfokaira vonatkozóan megadott adatoknak az értékeléséből megállapították, hogy az engedélyezett módon üzemelő ipari légszennyező forrásoknak a PM₁₀ kibocsátáshoz való hozzájárulása nem jelentős.

Ugyan külön a porleválasztó rendszerek ellenőrzési kötelezettségére nézve nincs jelenleg jogszabályi rendelkezés, de a fentiekben megfogalmazottak alapján nem is szükséges, mivel a határértékek előírása, a rendszeres mérési kötelezettségek, a hatósági ellenőrzések révén a levegővédelmi követelményeknek való megfelelés, ezeken belül a technológia (beleértve a porleválasztási technológiát is) előírások szerinti működtetése biztosítható. Amennyiben a felügyelőség jogsértést tapasztal, rendelkezésére állnak azon hatósági kényszerítő eszközök (kötelezés, tevékenység megtiltás, bírság kiszabása), amelyekkel a jogszabályoknak megfelelő működés vagy a tevékenység abbahagyása kikényszeríthető.

B2

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

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

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

Az intézkedés jelenlegi állása

A feladat a tanulmánynak és a bányászati tevékenységnek a Levegőtisztaság-védelmi Információs Rendszerbe (LAIR) történő beépítésének megteremtésére szolgáló bejelentőlapok és azok kitöltési útmutatóinak elkészítése. A feladatot 2014. májusi befejezési határidővel az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség (OKTVF) végzi (18 M Ft) a hét, laboratóriummal rendelkező környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőség bevonásával.

C

A mezőgazdaság porkibocsátásának korlátozása

A mezőgazdasági tevékenységek jelentős porkibocsátással járnak. Léteznek olyan technológiai eljárások, amelyek hatékonyan járulnak hozzá a kifejezetten a mezőgazdasági területekről származó PM₁₀ kibocsátás csökkentéséhez – például bizonyos szélereősség esetén előírt szántási, tarlóhántási, egyéb talajművelési tevékenységek tilalma, védő fasorok vagy erdősávok telepítése, vagy az uralkodó szélirányra merőleges barázdairányú szántás. A lehetséges alkalmazási lehetőségeket ezért össze kell gyűjteni, és rendszerezni kell.

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

Az intézkedés jelenlegi állása

A feladat a háttéranyagok összegyűjtésére, rendszerezésére és a megoldási lehetőségek összefoglalására szolgál, megalapozva a következő évek munkáját a források rendelkezésre állásának függvényében. A feladatot a 2013. évi VM forrásból a Nemzeti Környezetügyi Intézet végzi. A feladat keretében felmérésre kerülnek a mezőgazdasági terményszárítók, illetve adatgyűjtés, rendszerezés, az esetleges problémák feltárása valósul meg.

VM Erdészeti Tudományos Intézetben (ERTI) az alábbi vizsgálatokkal járul hozzá a kisméretű szállópor csökkentéséhez:

- A mezővédő erdősávok pozitív és esetleg negatív hatásainak elemzése, korábbi években játszott szerepe és a jelenlegi helyzetének értékelése.
- A környezetre (klímára) gyakorolt hatások összegzése, különös tekintettel a mezőgazdasági területekről származó PM₁₀ kibocsátás csökkentésére. A szélesebbesség, a hőmérséklet, a relatív légnedvesség, a mikro- és mezoklíma jellemzőinek tényleges mérési adatokon alapuló leírásának elvégzése.
- Agro-erdészeti rendszerek, mint az ökológiai gazdálkodás megvalósítható formájának elemzése, mely magában foglalja a biológiai sokféleség növelésével elérhető új termékek, mint gyógy- és aromanövények, méhlegelők szerepét.
- Táplálékforrás és zöldfolyosó hálózatként az intézet értékeli a fasorokat és erdősávokat. Lehetséges táplálékforrás: a rovarok számának emelkedése, összetett táplálékláncok kialakulása, így az agro-erdészeti rendszerek önszabályozó képességének fennmaradása. A fészkelő- és búvóhely biztosítása révén a vadászható apróvad létszám növelése.

A VM Mezőgazdasági és Gépesítési Intézet (VM MGI) a mezőgazdasági technológiák kutatásával, fejlesztésével az alábbi területen járul hozzá a kisméretű szállópor csökkentéséhez:

- A helyhez kötött légszennyező forrásoknál, a gabonaipari telepeken a mezőgazdasági üzemekben lévő feldolgozó szárító-tároló telepek, továbbá takarmánykeverő üzemek porkibocsátásának csökkentése. A mezőgazdasági üzemekben mintegy 2000 szemestermény-szárító telep és 350-500 takarmánykeverő üzem található. A szemestermény-szárító berendezéseknél még mindig nagy számban (300-500) található az üzemekben nyílt diffúz légszennyező források, amelyek az Európai Unióban lényegében sehol nem engedélyezettek. Ugyanakkor ezen kívül számtalan pontforrás nem a határértéknek megfelelő emisszióval bír. Az intézet a technológiai kibocsátás mérésére rendelkezik megfelelő kutatási eszközrendszerrel.

- A mezőgazdasági műveleteknél, részben kapcsolódva a közlekedési kibocsátás csökkentéséhez, figyelemre méltó fejlesztések történtek a dízel motorok káros részecske-emissziójának a csökkentésére. Magyarországra is érvényes az „emissziós direktíva”, amely szerint a mg-i járművek motorjainak kibocsátására a szigorúbb IIIB előírás érvényes (2014 után már nem építhető be olyan motor, amely nem felel meg ennek az előírásnak). A program indítását indokolja az is, hogy a jövő évben véglegessé váló 167/2013. szabályozás, amely 2016-ban lép hatályba, további szigorításokat tartalmaz. A hazai szabályozási rendszer megteremtésére az intézet megfelelő szakmai háttérrel rendelkezik.
- A művelettakarékos talajkímélő stb. mezőgazdasági, illetve egyéb technológiák fejlesztése. A művelettakarékos technológiák csökkenthetik a traktorok által kibocsátott égéstermékek, és a művelő-gépek által felkavart (akár vegyszerrel terhelt por) mennyiségét. Ezen technológiák megismertetése és adaptálási lehetőségeinek vizsgálata segítheti terjedésüket. A csávázott vetőmagok porának vetéskori szűrése új technológiai fejlesztéseket igényel és ezek megismertetése szintén a jövőbeni követelmények egyike lehet.
- A lakossági tüzelőberendezéseknél az emisszió csökkentése érdekében az intézet akkreditált hő energetikai laborral rendelkezik. A minősítésre kötelezett tüzelő berendezések káros anyag emisszióinak a meghatározását koromszám és egyéb tüzeléstechnikai méréseket, energetikai hatékonyság vizsgálatokat végez. A lehetséges alkalmazási lehetőségeket ezért össze kell gyűjteni és rendszerezni.

D

Lakosság

D1

A kerti hulladékégetés tiltása és a házi komposztálás rendszerének kiépítése

A kerti hulladék égetése főszabály szerint tilos, azonban a jelenleg hatályos szabályok szerint 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.

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

Az intézkedés jelenlegi állása

A tiltás bevezetéséhez fel kell mérni, hogy jelenleg hány önkormányzat és milyen feltételekkel teszi lehetővé a kerti hulladék elégetését. Fel kell mérni, hogy az érintett településeken milyen lehetőségek vannak a kerti hulladékok hasznosítására és ezeknek milyen költségvonzatai vannak. Meg kell becsülni, hogy a tiltás bevezetése milyen mértékű kibocsátás csökkenést eredményez a legfontosabb szennyező anyagok vonatkozásában. El kell készíteni a tiltás bevezetéséhez szükséges jogszabály módosítási javaslatokat és el kell készíteni a jogszabály hatásvizsgálati lapját. A feladatot 2013-ban a Nemzeti Környezetügyi Intézet hajtja végre (5 M Ft).

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 1543/2013. (VIII. 15.) Kormányhatározat alapján új pályázati felhívások kerültek megnyitásra, a távfűtést közvetlenül érintően az alábbi tárgyban és meghirdetendő kerettel:

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

Lakossági tüzelőberendezések:

Az elmúlt három évben lakossági pályázatok keretében közel 45 milliárd forint összegű támogatás átutalásával 215.000 család otthonának energiafogyasztás és rezsiköltség csökkentését ösztönöztük, mellyel 119 milliárd forintnyi építési beruházás valósult meg országszerte. A támogatási programok keretében elvégzett fejlesztések több mint 567 millió kWh/év energiamegtakarítást eredményeztek és közel 96.000 tonnával csökkentik évente a háztartások széndioxid kibocsátását.

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

Az NFM által támogatott és az ÉMI Nonprofit Kft. kezelése alatt álló „**ÖKO program**” keretében pályázatot nyújthattak be a társasházak és lakásszövetkezetek saját tulajdonú, távhővel ellátott épületeik, valamint a helyi önkormányzatok saját tulajdonú, távhővel ellátott bérházaik lakásonkénti hőfogyasztásának szabályozására és mérésére alkalmas eszközök beszerelésére.

A 2009. évi ÖKO kiírás keretében jelenleg 15.212 db lakást érintő 229 db pályázat rendelkezik érvényes támogatói döntéssel, a megítélt 0,938 Mrd Ft összegű támogatás 21.889.704kWh/év energia megtakarítást eredményez. A pályázatok megvalósítása, az elszámolások feldolgozása folyamatosan zajlik, eddig 197 db pályázat 13.148 db lakása számára 0,722 Mrd Ft összegű támogatás kifizetése történt meg.

Zöld Beruházási Rendszer (ZBR) „Energiahatékonysági Alprogram” (EH) - 2009. Klímabarát Otthon Energiahatékonysági Alprogram 2 Mrd Ft-os keretösszeggel jött létre hagyományos technológiával épült ingatlanok, lakásszövetkezetek, társasházak, energiahatékonysági beruházásainak támogatására (kiegészítve iparosított technológiával épült lakások nyílászáró cseréjével). A jelenleg érvényes, 1,681 Mrd Ft összegű megítélt támogatás 1.035 db pályázat beruházásainak megvalósításához járul hozzá, 1.655 db lakást érintve,

20.420.000 kWh/év energia megtakarítást eredményezve. Az elszámolások feldolgozása folyamatosan zajlik, eddig 1,63 Mrd Ft összegű támogatás kifizetése történt meg 1.031 db pályázat 1.576 db lakása számára.

ZBR „Panel Program II.” 2009-ben került meghirdetésre az iparosított technológiával épült lakóépületek szén-dioxid-kibocsátás csökkentést és energiamegtakarítást eredményező korszerűsítésének, felújításának támogatása, 16,7 Mrd Ft-os keretösszeggel. A jelenleg érvényes, 18,54 Mrd Ft összegű megítélt támogatás 452 db pályázat beruházásainak megvalósításához járul hozzá, 33.283 db lakást érintve, 209.345.000 kWh/év energia megtakarítást eredményezve. A pályázatok megvalósítása és az elszámolások feldolgozása folyamatosan zajlik, eddig 11,16 Mrd Ft összegű támogatás kifizetése történt meg 254 db pályázat 21.979 db lakása számára.

A 2011. évben került meghirdetésre a lakosság részére a **ZBR „Mi Otthonunk Felújítási és Új Otthon Építési Alprogram”** energiahatékonysági felújítást megvalósító beruházások, energiatakarékos új építésű lakások megvalósításának, megújuló energiaforrások felhasználásának támogatására (hagyományos technológiával épült lakáscélú ingatlanok, családi ház, ikerház, sorház, láncház, max. 12 lakásos társasház esetén). A program 2,3 Mrd Ft-os keretösszeggel jött létre. A jelenleg érvényes, 1,5 Mrd Ft összegű megítélt támogatás 392 db pályázat beruházásainak megvalósításához járul hozzá, 442 db lakást érintve, 10.173.000 kWh/év energia megtakarítást eredményezve. A pályázatok megvalósítása és az elszámolások feldolgozása folyamatosan zajlik, eddig 1,43 Mrd Ft összegű támogatás kifizetése történt meg 385 db pályázat 432 db lakása számára.

Szintén 2011-ben jelent meg a **ZBR- „Napkollektor”** „Megújuló energiahordozó felhasználását elősegítő, használati meleg víz előállítását és fűtésrészegítést szolgáló napkollektor rendszer kiépítése alprogram” célja a meglévő lakóépületek szén-dioxid-kibocsátás csökkentését eredményező, valamint energiahatékonyság javítását célzó napenergiát hasznosító rendszerek beszerzése és telepítése.

A program 2,97 Mrd Ft támogatási keretösszeggel jött létre. A jelenleg érvényes, 2,51 Mrd Ft összegű megítélt támogatás 3.520 db pályázat beruházásainak megvalósításához járul hozzá, 3.564 db lakást érintve, 11.818.000 kWh/év energia megtakarítást eredményezve. A pályázatok megvalósítása és az elszámolások feldolgozása folyamatosan zajlik, eddig 2,49 Mrd Ft összegű támogatás kifizetése történt meg 3.513 db pályázat 3.555 db lakása számára.

A 2012. évben Új Széchenyi Terv „Fűtéskorszerűsítés” című energiahatékonysági konstrukció került megnyitásra, 1,042 Mrd Ft-ra emelt keretösszeggel, ami fűtési rendszerek korszerűsítését segíti elő a lakosság részére. Ennek keretében a jelenleg érvényes, 0,968 Mrd Ft összegű megítélt támogatás 1.012 db pályázat beruházásainak megvalósításához járul hozzá, 1.017 db lakást érintve, 4,33 tonna/év CO₂ kibocsátás csökkenést eredményezve. A pályázatok megvalósítása és az elszámolások feldolgozása folyamatosan zajlik, eddig 0,460 Mrd Ft összegű támogatás kifizetése történt meg 523 db pályázat 527 db lakása számára.

Az intézkedés a CO₂ kibocsátás csökkentésén túl a kisméretű szilárd részecske (PM₁₀) csökkentéséhez is hozzájárul a kisméretű szálló por (PM₁₀ részecske) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról szóló 1330/2011. (X. 12.) Korm. határozatban foglaltakkal összhangban. A 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátás csökkentésének hatására a kis tüzelőberendezésekből származó szennyezés kibocsátás rövidtávon 41-45%-kal csökkenthető.

A 2013. évben az Új Széchenyi Terv keretében a „**Társasházak Energetikai Felújítása**” című támogatási konstrukció került megnyitásra hagyományos téglafalazatú, 1971 előtt épült társasházak számára. A támogatási program 0,834 Mrd Ft-os keretösszege a lakások külső nyílászáróinak energia-megtakarítást eredményező felújításához vagy cseréjéhez, az épületek nyári hővédelmének javításához, a homlokzatok és födémek hőszigeteléséhez, épületgépészeti felújításhoz, elektromos korszerűsítéshez és a megújuló energiafelhasználás növeléséhez nyújt jelentős segítséget a lakóközösségeknek. Ennek keretében 0,828 Mrd Ft összegű támogatás megítéléséről 2013 novemberében született támogatói döntés 36 db pályázat beruházásainak megvalósításához hozzájárulva.

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.

Az intézkedés jelenlegi állása:

A nemdohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyes szabályairól szóló 1999. évi XLII. törvény (Nvt.) 2013. évben két alkalommal került módosításra. 2013. január 1. napján lépett hatályba a módosítások nagyobb része, a kisebb része pedig 2013. július 1. napján. A korábbi szabályozásnál szélesebb jogkört kapott a Kormány, így a felhatalmazás alapján került kiadásra a dohánytermékek előállításáról, forgalomba hozataláról és ellenőrzéséről, a kombinált figyelmeztetésekről, valamint az egészségvédelmi bírság alkalmazásának részletes szabályairól szóló 39/2013. (II. 14.) Korm. rendelet. A rendeletben részletesen szabályozásra kerültek a dohánytermékek gyártásának, importálásának és az Európai Unió más tagállamából való behozatalának feltételei, illetve szabályozza a dohánytermékek forgalomba hozatalának feltételeit is. Részletesen megállapítja az adatszolgáltatás szabályait. Meghatározásra kerültek a szabadforgalomba bocsátott cigaretta hozama cigarettánkénti határértékei. Továbbá már nemcsak a fogyasztóvédelmi hatóságnak van piacfelügyeleti feladata, hanem az Országos Tisztifőorvosi Hivatalnak és a járási népegészségügyi intézeteknek is.

A törvény betartatásának továbbra is eszköze a lakosság véleményformálása, illetve a rendszeres hatósági ellenőrzés. A lakosság széleskörű informálására országos kampányok valósulnak meg. Az Nvt. betartásának ellenőrzésében a kormányhivatalokban működő NSZSZ-ek és a járási népegészségügyi intézetek munkatársai vesznek részt. Ezzel összefüggésben az Országos Tisztifőorvosi Hivatal a nemdohányzók védelméről szóló munkaértekezletet tartott 2013. április 4-én a megyei népegészségügyi szakigazgatási szervek és a kerületi járási népegészségügyi intézetek nemdohányzók védelme szakterülettel foglalkozó munkatársai részére.

Az Országos Tisztifőorvosi Hivatal több alkalommal kérte fel a kormányhivatalok NSZSZ-eit vezető megyei tisztifőorvosokat a nemdohányzók védelme érdekében történő akcióellenőrzések elrendelésére, továbbá kiemelt munkatervi feladatul jelölte meg számukra 2013. március 01-április 30. közötti időszakban szállodai szivarszobák-, illetve 2013. szeptember 01- október 31. közötti időszakban szórakoztató, vendéglátó-ipari egységek fokozott hatósági ellenőrzését.

A dohánytermékeket utánzó, imitáló termékek megjelenése és gyors elterjedése figyelhető meg az utóbbi időben Magyarországon is. Veszélyességükre már több nemzetközi szakmai szervezet is felhívta a figyelmet, ennek alapján elkészült egy tájékoztató anyag a lakosság számára „Gyakran Ismételt Kérdések (GYIK) az elektronikus cigarettával kapcsolatban” címmel, mely az Országos Egészségfejlesztési Intézet Dohányzás Fókuszpontjának Dohányzás *Visszaszorítása Magyarországon* honlapján elérhető.

(<http://www.fokuszpont.dohanyzasvisszaszoritasa.hu/hu/content/e-cigarette>).

A 2013-as évben januártól októberig 40.162 egységet vizsgáltak meg, ebből a kifogásolt egységek száma 183 volt, 214 esetben történt hatósági intézkedés. A kifogásolások arányát – azaz azokat az eseteket, ahol az Nvt. betartásával kapcsolatban valamilyen szabálytalanságot találtak – tekintve a közterületek állnak az első helyen (60%), ezt követik a munkahelyek (15%), majd a szórakoztató, vendéglátó-ipari egységek (10%). A legkedvezőbb arány a büntetés-végrehajtási intézetek, a közösségi közlekedési eszközökön, illetve a pszichiátriai intézetek (0,5%) esetén tapasztalható.

E1

A 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátásának csökkentése

A gáz ára és a fával, szénnel, vagy olajjal való egyedi fűtésre való áttérés között összefüggés mutatható ki. 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

A feladat elvégzésére 2012. évben a Nemzeti Környezetügyi Intézet kapott megbízást. Mivel a feladat jogszabály tervezetek készítésére és azok megalapozó háttér tanulmányának elkészítésére irányul, ehhez kapcsolódva szükséges az előterjesztés elkészítése azok közigazgatási egyeztetésre bocsátásához legkésőbb 2014. elejéig.

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 szilárd részecske kibocsátás csökkentését szolgáló különböző, az energiahatékonyságot szolgáló pályázatok:

A 1543/2013. (VIII. 15.) 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: 43,8 Mrd Ft (2013. KEOP 4. prioritás)
- Távhő-szektor energetikai korszerűsítése vissza nem térítendő formában történő támogatása: 4 Mrd Ft (2013. KEOP 5. prioritás, KEOP-2012-5.4.0)

- Épületenergetikai és közvilágítás korszerűsítés, opcionálisan megújuló energiafelhasználással kombinálva: 34,4 Mrd Ft (2012. KEOP 5.5.0.)
- Központi költségvetési szervek energiahatékonysági beruházásai: 20,80 Mrd Ft (2013. KEOP 5.6.0)

A 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezéseket érintő lakóépületek energiahatékonysági korszerűsítésére az elmúlt három évben közel 7 Mrd Ft támogatás került megítélésre. A kapcsolódó ZBR Mi otthonunk-2011, ZBR Napkollektor-2011, az ÚSZT Fűtőkorszerűsítés-2012, valamint a 2013-ban meghirdetésre került ÚSZT „Tásasházak Energetikai Felújítása Alprogram” pályázati konstrukciókról bővebb tájékoztatás a **D2 pont** „Lakossági tüzelőberendezések” alcíménél került feltüntetésre. Az említett konstrukciók az épületek energetikai jellemzőinek javításával hozzájárulnak a CO₂ és a PM₁₀ emisszió csökkentéséhez.

Folyamatban van az Energhatékonsági Irányelvvel összehangolt Nemzeti Épületenergetikai Stratégia véglegesítése, hozzájárulva az ellátásbiztonságra és a klímavédelemre irányuló célkitűzéseink hatékony eléréséhez. A stratégiai dokumentum hozzájárul a kibocsátás csökkentést generáló támogatások célzott és hatékony programozásához a lakossági és a középületi szféra esetében is.

A Vidékfejlesztési Minisztérium a 2013. évi forrásból a Nemzeti Környezetügyi Intézetet bízta meg a 140 kW bemenő hőteljesítmény alatti, szilárd tüzelésre alkalmas tüzelőberendezésekre vonatkozó környezetvédelmi előírások kidolgozása érdekében a biomasszától eltérő tüzelőanyagok lakossági tüzelőberendezésben történő égetése minőségi követelményei meghatározására.

F1

Az országhatáron áttérjedő levegőszennyezés modellezése

A határon áttérjedő légszennyezés rendszeres meghatározásához szükséges tanulmány tudományos alapon határozna meg a környező országok hozzájárulását hazánk légszennyezettségéhez.

Az intézkedés jelenlegi állása

A 2012. évben meghatározott feladat keretében az Országos Meteorológiai Intézet megvizsgálta, hogy a szilárd részecske szennyezettség kialakulásához milyen mértékben járul hozzá az országhatáron túli légszennyező források kibocsátása. Ennek érdekében modellszámításokat kellett végezni a szilárd részecske terjedésének meghatározására. A modellszámítást a szakmailag megvalósítható területi bontásban, de legalább országos léptékben kellett elkészíteni (2012: 43 M Ft). A modell működtetéséhez, további fenntartásához a VM 2013. évi forrást biztosít az Országos Meteorológiai Szolgálat részére (2013: 6 M Ft).

F2

A szmoghelyzet szabályozásának áttekintése

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

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 ülésén kerül majd sor.

A Vidékfejlesztési Minisztériumhoz több jelzés is érkezett azzal kapcsolatosan, hogy a füstködriadó kihirdetésének jogszabályban rögzített módja jogi szempontból nem megfelelő, a füstködriadó alatt bevezetett tilalmaknak nem lehet érvényt szerezni. A jogalkalmazói tapasztalatok azt mutatják, hogy a vonatkozó szabályozás egészét felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy a szabályozás a rendkívüli szennyezettség kezelésének hatékony eszközévé válhasson.

A szabályozás felülvizsgálata mellett az önkormányzatoknak szükségük van gyakorlati segítségre a füstködriadó-terveik elkészítéséhez.

Ehhez nyújtanak segítséget a mintaprojekt keretében elkészített mintatervek, amelyek tartalmazzák az adott tulajdonsággal bíró településre vonatkozó intézkedési lehetőségeket, összefoglalva azok várható hatásait. A Nemzeti Környezetügyi Intézet kapott idén megbízást a munka támogatására (5 M Ft).

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 irányzat 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 jelezzük, hogy a Kormány a 1414/2013. (VII. 4.) Korm. határozattal elfogadta a „**Nemzeti Kutatás-fejlesztési és Innovációs Stratégia 2020**”-at. A Stratégiában vázolt célok mihamarabbi elérése érdekében két, a hazai pályázati rendszerben új elemnek minősülő program koncepciója került kidolgozásra.

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.

Elkészült és folyamatos bővítése, fejlesztése eredményeként egyre színesebb és tartalmasabb a **PM₁₀ honlap** (<http://pm10.kormany.hu/>), amely teret és nyilvánosságot ad a programmal kapcsolatos információknak, az elkészült kézikönyveknek és PR anyagoknak, elvezet a témával kapcsolatos legfontosabb oldalakhoz és ismeretekhez.



A PM₁₀ honlap nyitóoldala

Melléklet a PM₁₀ program 2013. évi beszámoló jelentéséhez

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013. 11. 30-ig	
Mérőállomás helye	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)	Éves átlag	Napi határérték túllépés (>50 µg/m³)
	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)	(µg/m³)	(db)
Ajka	29	38	26	20	24	10	24	20	24	15	23	16	28	43	22	13	20	9
Budapest, Budatétény									27	3	23	21	30	49	24	25	22	4
Budapest, Baross	48	129	42	91	40	46												
Budapest, Csepel					42	100	35	66	32	47	29	26	38	65	33	44	26	13
Budapest,Erzsébet	55	160	50	157	46	117	32	50	36	52	36	78	40	86	35	60	35	52
Budapest, Gergely u.			39	77	31	41	29	26	30	34	28	38	30	39	25	26	22	8
Budapest, Gilice	45	106	38	69	30	43	32	43	30	37	28	43	33	48	30	41	28	22
Budapest, Honvéd	53	135	54	162	44	105	32	40	31	33	30	47	34	59	31	40	31	22
Budapest, Káposztásmegyer											27	32	31	48	26	29	25	17
Budapest,Kosztolányi	33	52	49	153	37	64	39	87	29	34	29	40	29	39	29	31	37	46
Budapest, Kórákás	47	113	54	161	43	94	39	74	31	31	37	84	35	64	29	39	27	13
Budapest, Pesthidegkút	37	76	32	45	24	14	19	1	28	24	31	45	31	51	27	30	24	16
Budapest, Széna	30	24	30	27	24	8	37	43	37	51	38	74	37	79	31	33	31	33
Budapest, Teleki tér					16	1	35	53	37	71	36	76	39	79	25	28	28	20
Budapest, Tétény	47	79			42	60	41	96	35	38								
Debrecen, Dobozi u.			32	39	28	29	31	21										
Debrecen, Hajnal u.									30	25	32	40	35	58	30	30	29	17
Debrecen, Kalotaszeg	35	56	32	45	28	23	29	32	28	29	27	25	33	47	28	31	26	14
Debrecen, Klinika	29	39	35	58	30	34	29	43	29	27	30	37	34	55	28	26	26	9
Dorog	38	84	42	94	31	54	31	46	33	46	35	66	36	47				
Dunaújváros	25	24	35	61	25	26	23	19	24	27	26	44	34	66	29	36	25	19
Eger	40	72	43	102	28	23	28	37	28	21	24	27	27	40	23	15		
Eger2															30	10	21	6
Esztergom	34	63	28	53	29	39	27	37	31	36	30	46	38	65	28	34	26	27
Győr2	42	70	38	77	30	42	19	8	31	33	32	45	34	60	32	27	26	17
Győr1	29	32	29	34	27	22	20	4	26	6	28	30	32	47	27	16	23	9
Hernádszurdok	33	53			20	0	25	18	24	15	23	11	26	27	22	7	21	5
Kazincbarcika	20	5	17	4	14	0	35	60	37	70	40	93	41	99	37	89	29	46
Komló	16	0	37	59			41	63	34	60	29	29	31	45			27	11
K-pusztá					26	22	26	31	28	27	28	45			25	34	19	2
Miskolc, Alföldi	25	26	41	83	36	76												

Miskolc, Búza tér	57	177	62	224	41	89	41	91	36	59	39	77	44	112	36	77	34	64
Miskolc, Lavotta	28	29	37	70	31	41	33	64	33	51	36	69	42	92	34	68	31	49
Miskolc, Mányoki	23	15	22	17	19	5												
Mosonmagyaróvár																	22	3
Nyíregyháza	34	54	35	55	25	12	30	40	34	48	33	51	38	66	31	37	31	34
Oszlár	20	10	27	25	21	8	22	17	22	10	22	20	28	34	25	23	21	6
Pécs, Boszorkány									26	26	27	27	32	61	28	24	26	15
Pécs, Buzsáki	18	10	16	2	16	0	13	2										
Pécs, Légszeszgyár	16	0	34	37	31	29	32	49										
Pécs, Nevelési Közp.							24	17	28	21	23	17	28	36	31	36	33	43
Pécs, Szabadság út			39	82	29	29	25	28			44	108	49	127	39	82	32	35
Putnok	53	147	53	146	35	72	40	100	36	64	36	83	40	111	38	90	33	60
Sajószentpéter	21	12	36	81	29	41	31	58	33	35	31	48	40	101	37	89	33	55
Salgótarján	25	10	42	70	41	92	36	77	36	53	32	50	31	56	29	44	31	16
Sárród					22	16	19	14	20	14	22	18	21	25	18	12	19	8
Sopron	35	70	36	74	30	43	28	33	28	29	30	43	33	51	23	19	24	17
Százhalombatta1	30	40	29	40	22	14	19	11	23	12	23	25	27	38	20	12	22	9
Százhalombatta2	30	39	28	29	28	29	23	17	23	20	27	37	30	52	23	24	23	12
Százhalombatta3	29	33	31	32	25	21	25	20	23	16	25	30	27	34	14	5	14	0
Szeged	46	125	45	119	43	101	41	93	38	64	33	46	45	26				
Szeged2													32	35	28	23	24	8
Székesfehérvár	36	69	36	69	29	22	28	22	32	31	35	55	37	75	22	22	23	10
Szentgotthárd																	17	0
Szigetújfalu	31	36	31	37	25	6	23	1	27	4	24	3	39	14				
Szolnok	22	20	23	12	21	6	16	3	31	22	29	28	28	16	24	11	22	7
Szombathely																	21	4
Tatabánya, Erdész u.	30	52	31	53	24	18	27	26	31	35	29	51						
Tatabánya, Ságvári u.	23	5	35	52	27	25	26	26	26	20	27	35	30	48	26	21	25	15
Tököl					32	23	26	35	29	32	30	56	37	73	32	40	32	25
Vác	17	3	44	65	32	26	25	15	30	28	23	26	25	26				
Vác, Csányi krt.													30	3	19	10	20	3
Várpalota	36	80	50	138	38	90	38	73	33	56	38	78	40	94	33	56	24	26
Veszprém	29	28	27	14	26	20	25	21	25	16	28	38	26	37	15	9	17	8

A napi határérték túllépések darabszáma 35 felett van.

Az állomáson éves határérték átlépés ($>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) történt.

Év közben áttelepített, illetve a megszűnt állomások üzemelési ideje az adott évben:

Budapest, Baross – 2007.01.01.-2007.06.14.; Budapest, Teleki – 2007.08.23.-2007.12.31

Szigetújfalu – 2007.01.01.-2007.06.13.; Tököl – 2007.08.23.-2007.12.31.

Budapest, Tétény – 2007.06.06.-2007.12.31.

Debrecen, Dobozi u. – 2008.01.01.-2008.07.14.

Miskolc Mányoki – 2008.01.01.-2008.07.24.

Pécs Buzsáki – 2008.01.01.-2008.10.14.

Budapest Tétény : 2009.01.01-2009.08.30.; Budapest Budatétény: 2009.09.03.-2009.12.31

Szeged: 2011.01.01-2011.03.21; Szeged2: 2011.03.26-2011.12.31.

Vác: 2011.01.01-2011.10.11.; Vác, Csányi krt.: 2011.10.14-2011.12.31

Eger: 2012.01.01-2012.09.30.; Eger2: 2012.10.01-2012.12.31.

Mosonmagyaróvár, Szentgotthárd, Szombathely új állomások 2013 áprilisától üzemelnek.

Nemzetközi adatszolgáltatásba bejelentett állomások vastag betűvel jelölve.

Szigetújfalun 2008-tól az adatok időszakos mintavételes mérésekből származnak. (56 db adat/év)