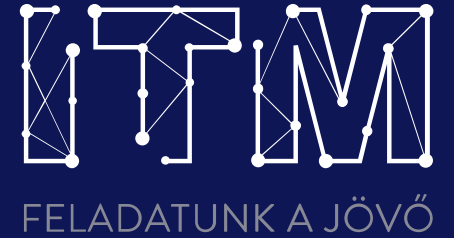


Közlekedéstudományi Egyesület  
XXIV. A magyar közlekedés helyzete az EU-ban  
Miskolc, 2020. február 20.



# Az Uniós új gépjárművekre vonatkozó üvegházhatású gázkibocsátás csökkentési joganyagok

Csermely Tibor

Kormány-főtanácsos, Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály

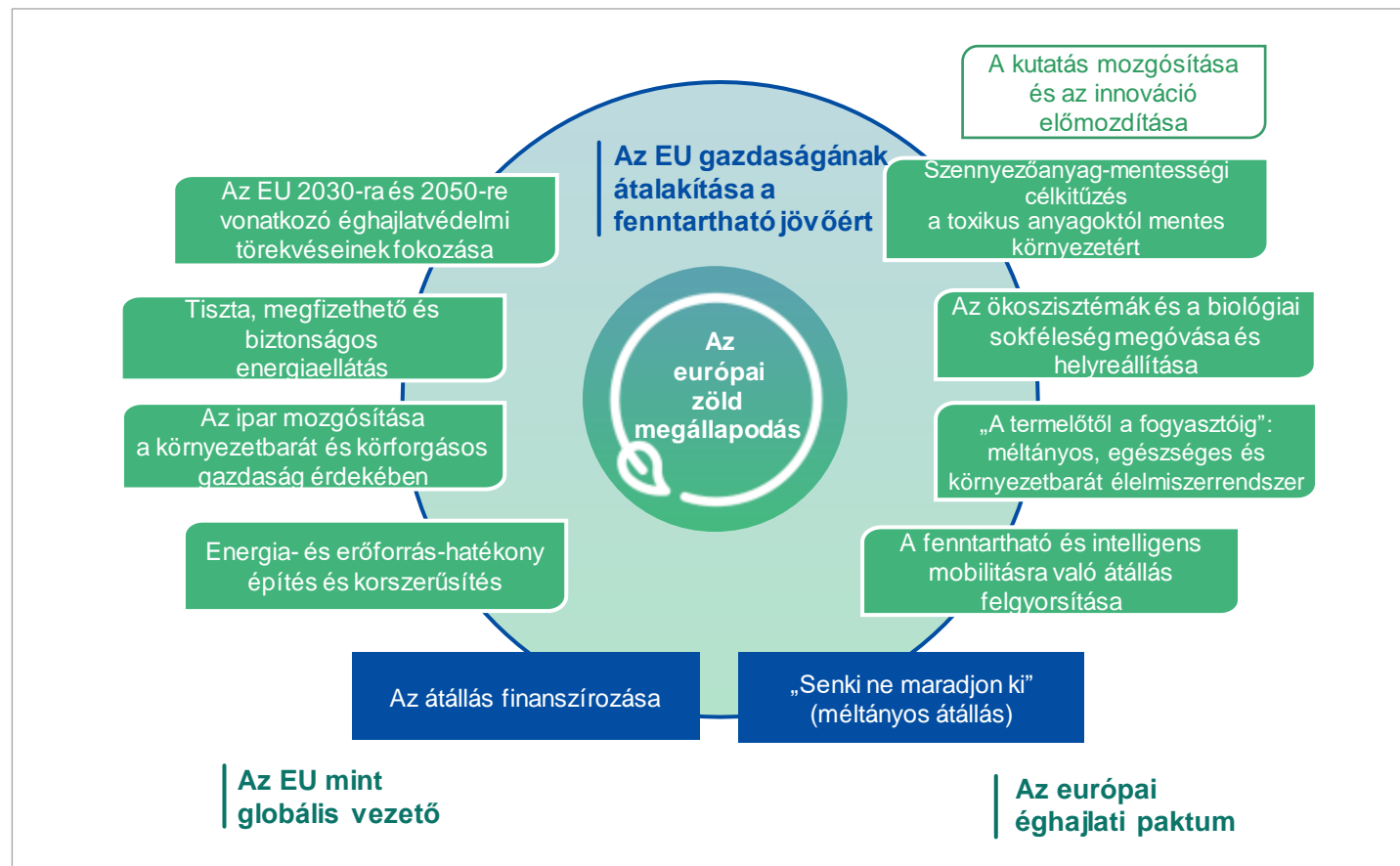


INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLOGIAI  
MINISZTERIUM

- Párizsi megállapodás, Uniós célok, Green Deal
- Üvegházhatású gázok forrása az Unióban
- Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása
- A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdítása
- Zöld Busz Program

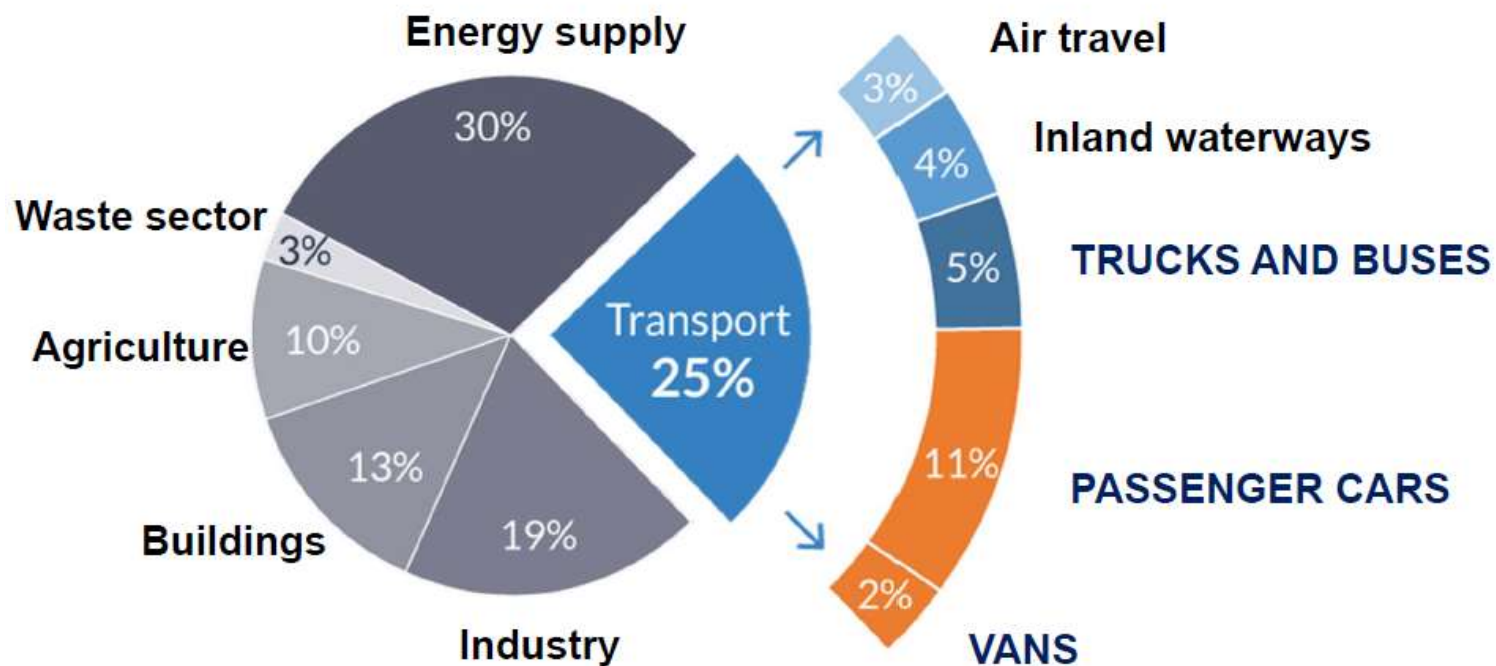
- A Párizsi Megállapodás aláírása 2016. április 22. Globális hőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C fok alatt kell tartani, és törekedni kell arra, hogy a hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C fokra korlátozódjon
- Uniós cél, hogy az (EU) 2018/842 rendelet szerint a 2005-ös szinthez képest 2030-ra az üvegházhatású gáz kibocsátást 30%-al kell csökkenteni







## SOURCES OF GREENHOUSE GAS EMISSIONS IN THE EU



# Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása, (EU) 2019/1242 rendelet

Az új értékesítésű nehézgépjárművekre (N2 és N3 kategória) vonatkozóan a 2019-es átlagos CO<sub>2</sub> kibocsátásához képest az alábbi csökkentést kell elérni

2025-től kezdődően 15%-os kötelező érték

2030-tól kezdődően legalább 30%-os ideiglenes célérték

Ha a csökkentés nem teljesül többlet kibocsátási díj fizetendő



# Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása, (EU) 2019/1242 rendelet

Járműcsoportok:

A HDV-k kb. 77%-a.

Nehézgépjárművek	Vezetőfülke-típus	Motorteljesítmény
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű merev tehergépkocsik	Összes	< 170 kW
	Nappali vezetőfülke	≥ 170 kW
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 170 kW és < 265 kW
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW
6 x 2-es tengelykiosztású merev tehergépkocsik	Nappali vezetőfülke	Összes
	Hálólhelyes vezetőfülke	
4 x 2-es tengelykiosztású és 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes
	Hálólhelyes vezetőfülke	< 265 kW
	Hálólhelyes vezetőfülke	≥ 265 kW
6 x 2-es tengelykiosztású nyerges vontatók	Nappali vezetőfülke	Összes
	Hálólhelyes vezetőfülke	



# Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása, (EU) 2019/1242 rendelet

- kibocsátásmentes nehézgépjármű:

belső égésű motor nélküli vagy olyan belső égésű motorral felszerelt nehézgépjármű amelynek károsanyag kibocsátása  $1 \text{ g CO}_2/\text{kWh}$  alatt marad

- alacsony kibocsátású nehézgépjármű:

a kibocsátásmentes nehézgépjárműtől eltérő olyan nehézgépjármű, amelynek az I. melléklet 2.3.3. pontja szerint meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása kevesebb mint az azon járműalcsoportba tartozó valamennyi jármű szén-dioxid-referenciakibocsátásának fele, amelybe a nehézgépjármű tartozik

Küszöbérték= járműcsoport referencia CO<sub>2</sub> x átlagos hasznos terhelés / 2





# Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása, (EU) 2019/1242 rendelet

## ▪ Kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművek

2020. július 1-jétől kezdve, majd ezt követően minden beszámolási időszakban a Bizottság minden gyártó esetében meghatározza a kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezőt az előző beszámolási időszakra vonatkozóan.

A 2019 és 2024 közötti beszámolási időszakra a kibocsátásmentes és az alacsony kibocsátású nehézgépjárművek beszámítása 2 járműként történik.

A 2025-től kezdődő beszámolási időszakok esetében külön a gyártóra vonatkozó képlet alapján kell kiszámolni.



## ■ A fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékek teljesítése

Ha megállapítást nyer, hogy egy gyártónak 2025-től kezdődően egy adott beszámolási időszakban szén-dioxid-többletkibocsátás tulajdonítható, akkor a Bizottság szén-dioxid-többletkibocsátási díjat szab ki, amelynek kiszámítása az alábbi képlet szerint történik:

2025-2029. között:

$$(\text{CO}_2\text{-többletkibocsátási díj}) = (\text{CO}_2\text{-többletkibocsátás} \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm})$$

2030-tól kezdődően:

$$(\text{CO}_2\text{-többletkibocsátási díj}) = (\text{CO}_2\text{-többletkibocsátás} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm})$$



# Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása, (EU) 2019/1242 rendelet

- **Az adatok és a gyártók eredményeinek közzététele**
- 2020. július 1-jétől minden év április 30-ig:
  - átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás
  - kibocsátásmentességi és alacsony kibocsátási tényezője az előző beszámolási időszakban
- nyilvántartásba vett összes új nehézgépjármű átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátása
  
- 2026. július 1-jétől minden év április 30-ig
  - szén-dioxid-többletkibocsátása az előző beszámolási időszakban



# Az új nehézgépjárművek szén-dioxid kibocsátási előírásainak meghatározása, (EU) 2019/1242 rendelet

- **Felülvizsgálat és jelentéstétel**
- A Bizottság legkésőbb 2022. december 31-én jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak
- e rendelet eredményességéről,
- a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékről, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású nehézgépjárművekre vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó ösztönzési mechanizmus szintjéről,
- az egyéb típusú nehézgépjárművekre, többek között pótkocsikra, helyi és helyközi forgalomban használt autóbuszokra és különleges felépítményű gépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek megállapításáról, valamint a
- nehézgépjárművekre vonatkozóan kötelező kibocsátáscsökkentési célértékek 2035-től, illetve 2040-től kezdődő bevezetéséről.



# Az új személygépkocsikra és új könnyű haszonjárművekre vonatkozó CO2 kibocsátási előírások, (EU) 2019/631 rendelet

Az új értékesítésű személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan a 2021-es átlagos CO2 kibocsátásához képest az alábbi csökkentést kell elérni.

Személygépkocsiknál (M1 kategória):

2025-től 15%                      2030-tól 37,5%

Könnyű haszongépjárműveknél (N1 kategória):

2025-től 15%                      2030-tól 31%

Amennyiben a csökkentés nem teljesül többlet kibocsátási díj fizetendő.

A résziaci gyártók számára kisebb CO2 csökkentés kérelmezhető, ami a 2007-es kibocsátáshoz képest:

2025-2028-ig 45%-a

ZLEV Ösztönző Mechanizmus

# A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdítása, (EU) 2019/1161 irányelv

Az uniós vagy tagállami közbeszerzéssel a közúti járművek megvásárlására, bérlésére, lízingjére vagy részletfizetéssel történő megvásárlására alkalmazandó 2021. augusztus 2-től.

Magyarországra vonatkozó minimális beszerzési célértékek:

M1, M2, N1 járműkategóriákra:

2021-2025 alacsony CO<sub>2</sub>: 23,1% / 2026-2030 nulla CO<sub>2</sub>: 23,1%

N2, N3 járműkategóriákra: (alternatív meghajtás, kibocsátásmentes: max. 1g CO<sub>2</sub>/kWh)

2021-2025: 8% / 2026-2030: 9%

M3 járműkategóriára: (alternatív meghajtás, kibocsátásmentes: max. 1g CO<sub>2</sub>/kWh)

2021-2025: 37% / 2026-2030: 53%



# A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdítása, (EU) 2019/1161 irányelv

Tagállam	Tehergépkocsik (N <sub>2</sub> és N <sub>3</sub> jármű-kategória)		Buszok (M <sub>3</sub> jármű-kategória)	
	2021. augusztus 2-2025. december 31	2026. január 1-2030. december 31	2021. augusztus 2-2025. december 31	2026. január 1-2030. december 31
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Svédország	10 %	15 %	45 %	65 %
Dánia	10 %	15 %	45 %	65 %
<b>Magyarország</b>	<b>8 %</b>	<b>9 %</b>	<b>37 %</b>	<b>53 %</b>
Románia	6 %	7 %	24 %	33 %



# A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdítása, (EU) 2019/1161 irányelv

## A szolgáltatásokra vonatkozó kódok

<b>CPV-kód</b>	<b>Leírás</b>
60112000-6	Közúti tömegközlekedési szolgáltatások
60130000-8	Különleges közúti személyszállítási szolgáltatások
60140000-1	Nem menetrendszerű utas szállítás
90511000-2	Hulladékgyűjtési szolgáltatások
60160000-7	Közúti postai szállítás
60161000-4	Csomagszállítási szolgáltatás
64121100-1	Postai kézbesítési szolgáltatások
64121200-2	Csomagkézbesítési szolgáltatások





# A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdítása, (EU) 2019/1161 irányelv

- **Jelentéstétel és felülvizsgálat**
- A tagállamok 2022. augusztus 2-ig tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv végrehajtásáról
- A tagállamok 2026. április 18-ig, majd azt követően háromévente jelentést készítenek
- A Bizottság, összegyűjti és közzéteszi az ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek számát és kategóriáit, azáltal, hogy kivonatot készít a közbeszerzési felhívások elektronikus adatbázisában (Tenders Electronic Daily - TED)
- 2027. december 31-ig a Bizottság felülvizsgálja ezen irányelv végrehajtását, és adott esetben a 2030 utáni időszakra vonatkozó módosítására irányuló jogalkotási javaslatot terjeszt elő



- Klímavédelmi Akcióterv alapján
- A közösségi közlekedésben a 2020–2028 közötti időszakban az autóbusz-állomány cseréje a hazai buszgyártás ösztönzésével
- A helyi személyszállítási közszolgáltatási feladatokat ellátó autóbuszok tiszta és energiahatékony piacának ösztönzése.
- A Magyar Állam 2020 - 2022. között támogatja az alacsony energiafogyasztású, továbbá alacsony szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátású EURO-VI kibocsátási normával rendelkező, vagy alternatív – elektromos vagy sűrített földgáz – meghajtású autóbuszok beszerzését. 25.000 fő feletti településeken 2022-től az elektromos meghajtású autóbuszok beszerzését.

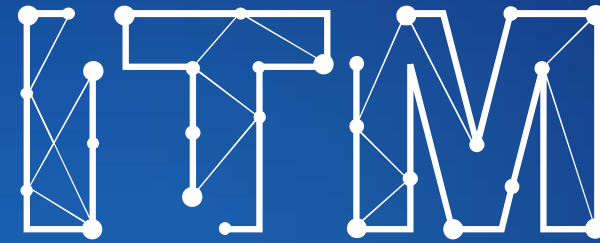


- Zöld Busz Mintaprojekt: elektromos meghajtású autóbusz-beszerzést ösztönző mintaprojekt melynek keretében
- 2020. december 31-ig
- Régióként legalább egy, telephelyi infrastruktúrával rendelkező településen legalább három hónapos, demonstrációs (különösen műszaki, járatszervezési, vezetéstechnikai, kommunikációs) célú használat céljából megjelenjenek elektromos meghajtású buszok, továbbá
- A megyei jogú városok számára lehetővé váljon a jelenlegi városi buszállomány részleges cseréje új, elektromos meghajtású autóbuszokra



- A Mobilitási csomagok gépjárművekre vonatkozó károsanyag kibocsátási szabályozásai lesznek azok az intézkedések, amelyek kikényszerítik a legfontosabb újításokat a járműgyártóktól és megváltoztatják a jelenlegi járműhasználati szokásokat, hogy a közlekedési ágazat károsanyag kibocsátása is összeegyeztethető legyen a párizsi éghajlat-változási megállapodással.
- A közlekedés dekarbonizációját szolgáló célokat a holisztikus megközelítéssel kell kezelni.
- A célok eléréséhez szükség van: megfelelő mennyiségű alternatív üzemanyag töltő infrastruktúrára; EU-n belüli akkumulátorgyártásra. Az uniós polgárok vásárlóerejét, a fogyasztók magatartását is figyelembe kell venni.





Köszönöm  
a megtisztelő figyelmet!

Csermely Tibor



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI  
MINISZTERIUM