

A ZÖLD RENDSZÁM JELENE ÉS JÖVŐJE

Változások várhatók a jogosultságot meghatározó szabályozás terén.

SZERZŐ: KUGLER PÉTER

A

környezetkímélő járművek megkülönböztetésére szolgáló zöld rendszámot 2015 őszén vezették be, vagyis már két éve igényelhető Magyarországon. A jogosultságot meghatározó környezetvédelmi osztályba sorolás négy kategóriáját a nemzeti fejlesztési miniszter 40/2015. (VI. 30.) NFM rendelete határozta meg, amely – az uniós szabályozást követve – módosította a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletet. A környezetvédelmi osztályt meghatározó jelzések (kódok) az alábbiak:

- » 5E, 5Z: tisztán elektromos hajtású és egyéb nulla emissziós járművek (például Nissan Leaf, Volkswagen e-up).
- » 5P: külső töltésű (plug-in) hibrid gépkocsik (például VW Passat GTE). Az elektromos-benzines vagy -dízelmeghajtású modelleknek tisztán elektromos üzemben minimum 25 kilométeres hatótávolsággal kell rendelkezniük.



» 5N: növelt hatótávolságú plug-in hibridek (például BMW i3, Toyota Prius PHV), amelyeknek elektromos módban legalább 50 kilométert kell tudniuk megtenni.

A Belügyminisztérium nyilvántartásának 2017. augusztus 25-i állapota szerint Magyarországon eddig 3146 db zöld rendszámpárt adtak ki forgalomba helyezett környezetkímélő járműveknek, amelyeknek a fele tisztán elektromos meghajtású gépkocsi. (2016 novemberéig ez a szám 1362 db volt.) A darabszám heti átlagban 100–150 járművel gyarapszik, ezért nem kizárt, hogy az év végére meg fogja közelíteni a négyezret – tudtuk meg **Vigh Zoltántól**, a Jedlik Ányos Klaszter közkapcsolati vezetőjétől.



Megéri zölden vezetni

Elgondolkodtató, hogy hazánkban miért nem nő dinamikusabban a zöld rendszám használatára jogosult személygépkocsik száma. Igaz, hogy a magyar átlagkeresetből élők számára még elérhetetlenek ezek a járművek, de a magasabb jövedelemmel rendelkezők körében is kevesen választják a közép- vagy felső kategóriás autók helyett ezeket a környezetbarát típusokat. Jellemzően még mindig a korlátozott hatótávolság és a hiányos infrastruktúra az akadály. Pedig az elektromos autókkal számos kedvezmény is jár. Bemutatunk néhányat ezek közül, számokkal érzékeltetve.

Vásárláskor nem kell regisztrációs díjat fizetni. Így egy 2000 cm³-s, EU6-os belsőégésű motorral szerelt kocsihoz viszonyítva 200 ezer, de egy hasonló, 3000 cm³-s modellnél már akár 400 ezer forint is megspórolható.

Mentesülnek a vagyonszerzési illeték megfizetésétől. Ezzel 100–250 ezer forint takarítható meg.

Nem kell költeni a teljesítményalapú gépjárműadóra, korábbi nevén súlyadóra. Ez lóerőtől függően új jármű esetén évi 100–300 ezer forinttal növelné a fenntartási költséget.

Ártámogatás keretében a vásárlók tisztán elektromos meghajtású jármű vásárlásához pályázati úton az autó vételárának 21%-át, de legfeljebb 1,5 millió forintot kaphatnak, ez maximum 15 millió forint értékű autóig kérhető.

Elfelejtethetik a parkolási díjat Budapesten és egyre több magyar városban. Egyrészt könnyebbséget jelent az, hogy nem kell bajlódni a díjat beszedő helyi szolgáltató beazonosításával, a fizetéssel, majd utána az idő múlásával. Másrészt munkába járás esetén – átlagosan 400 forintos parkolási óradíjjal számolva – éves szinten több százezer forint maradhat a gépkocsit használó zsebében.

Természetesen a városoknak és lakóiknak az lenne a legjobb megoldás, ha a munkába járók az elegendő számú ingyenes P+R parkolóhelyen letennék az autóikat, és tömegközlekedési eszközökre szállnának át. Ám a viteldíjat így is ki kell fizetni.

Ingyenüzemanyaggal, vagyis elektromos árammal tölthetik fel Budapest számos pontján a járműveiket – egyelőre. Ez jól átgondolt útvonaltervezéssel azt is eredményezheti, hogy tulajdonképpen üzemanyagköltség nélkül közlekedhetnek a főváros útjain.

Kinek járjon zöld rendszám?

A különböző támogatások alapvető célja, így a zöld rendszámé és a hozzá kapcsolódó kedvezményeké is, hogy az állam ösztönözze a lakosságot az alternatív, környezetkímélő közlekedési eszközök vásárlására. Az elmúlt időszakban azonban sokan megkérdőjelezték a hatályos szempontrendszert. Vajon érdemes-e a jómódúak luxusautó-vásárlásait is támogatni? Valóban „zöld” egy több mint 2 tonnás terepjáró csak azért, mert képes tisztán elektromosan megtenni 30 kilométert?

Még ha elsőre egyszerűnek tűnik is a válaszadás, a szabályozás problematikája ennél sokkal összetettebb, és több új kérdés vetődik fel. Hol húzzuk meg a technológiai határokat, egyáltalán milyen paraméterek alapján? Mennyire vegyük figyelembe a társadalmi és szociális érzékenységet, vagy csak tisztán a környezetvédelmi érdekeket tartjuk szem előtt? Mekkora az ország teherbíró képessége? Mennyire gyors technológiaváltást tartunk szükségesnek? És a sort még folytathatnánk.

Változás várható

A Nemzetgazdasági Minisztérium és az elektromobilitási piac meghatározó

szereplőit felölelő Jedlik Ányos Klaszter is tapasztalta, hogy a zöld rendszámok kapcsán vannak társadalmilag indokolt aggályok. Nevezetesen a plug-in hibrid járművek is részesülnek a Jedlik Ányos Terv keretében bevezetett kedvezményekből, noha még lokálisan sem minősülnek zéró emissziós járműveknek. Vígh Zoltán szerint a tárcva várhatóan a közeljövőben két javaslatot terjeszt a kormány elé e kérdés kapcsán. Az egyik változat fenntartja a status quót a kiszámítható jogi környezet és a tisztán fosszilis meghajtású (belsőégésű motorral felszerelt) járművekhez képest jelentős előnyöket élvező plug-in hibridek vonatkozásában. A másik javaslat szerint viszont 2018 júliusától fokozatosan kivezetik a plug-in hibrideknek szóló kedvezményeket. A kormány a döntés-előkészítő anyagok megismerése után az érintettekkel konzultálva határoz majd az ügyben.

A tisztább levegő és a csendesebb utcák mindannyiunk érdekét szolgálják, még akkor is, ha valószínűleg sokáig csak a kevesek kiváltsága lesz Magyarországon zöld rendszámú személygépkocsi tulajdonosává válni. Egy óriási technológiai váltás küszöbén állunk. A XX. század elején is sok évnél kellett eltelnie, mire a lóhátról, konfliktusból átültek először a tehetősebbek az autókba, és évtizedeknek, mire egy átlag magyar hozzájuthatott, mondjuk, egy Trabanthoz. Napjainkban rohamléptékű fejlődésnek indult az önzetű járművek technológiája is, illetve terjed a közösségi megosztáson alapuló járműhasználat. Vagyis akár még az is bekövetkezhet, hogy mire bárki meg tudná fizetni a zöld rendszámú új autója árát, addigra saját személygépkocsi birtoklása nélkül is környezetkímélő gépjárművel közlekedhet.

NÉHÁNY ZÖLD RENDSZÁM HASZNÁLATÁRA JOGOSULT SZEMÉLYGÉPKOCSI-MODELL ÉS FŐBB PARAMÉTEREIK

VOLKSWAGEN E-UP

Meghajtás: **elektromos**

Teljesítmény: **60 kW**

Hatótávolság: **160 km**

Károsanyag-kibocsátás: **0 g/km**



FORD FOCUS ELECTRIC

Meghajtás: **elektromos**

Teljesítmény: **145 kW**

Hatótávolság: **225 km**

Károsanyag-kibocsátás: **0 g/km**



***A hatótávolság tisztán elektromos üzemmódban**



VOLVO XC60 T8

Meghajtás: **Plug-in hibrid**

Teljesítmény: **235 kW+65 kW**

Hatótávolság*: **45 km**

Károsanyag-kibocsátás: **49 g/km**

VOLVO S90 T8

Meghajtás: **Plug-in hibrid**

Teljesítmény: **235 kW+65 kW**

Hatótávolság*: **40 km**

Károsanyag-kibocsátás: **46 g/km**



TOYOTA PRIUS PHV

Meghajtás: **Plug-in hibrid**

Teljesítmény: **145 kW**

Hatótávolság*: **50 km**

Károsanyag-kibocsátás: **23 g/km**

HYUNDAI IONIQ ELECTRIC

Meghajtás: **elektromos**

Teljesítmény: **88 kW**

Hatótávolság: **200 km**

Károsanyag-kibocsátás: **0 g/km**

