

Tudományos cikk

Import használt könnyű gépjárművek összetételének vizsgálata és javaslatok a környezetvédelmi szempontok érvényesítésére

Beküldve: 2021.11.26.
Elfogadva: 2023.08.14.
Online közzététel: 2023.12.18.

- ID DEÁK JÁNOS** vezető kutató tudományos munkatárs, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont, Levegőtisztasági és Járműtechnikai Osztály deak.janos@kti.hu;
- ID GÁSPÁR-ZSOVÁN NOÉMI** osztályvezető, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont, Levegőtisztasági és Járműtechnikai Osztály, gaspar.noemi@kti.hu;
- ID TELEKESI TIBOR** kutatóközpont-vezető, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont, Levegőtisztasági és Járműtechnikai Osztály, telekesi@kti.hu;
- ID DR. FÖGLEIN KATALIN** A szenior kutató, tudományos munkatárs, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont, Levegőtisztasági és Járműtechnikai Osztály, foglein.katalin@kti.hu,

Kivonat: A járműállomány környezetvédelmi tulajdonságok és életkor alapján történő értékelését követően javaslatokat mutatunk be arra, hogyan lehetne elősegíteni az elavult járművek importja helyett a minél kedvezőbb jellemzőkkel rendelkező használt és új járművek térnyerését a magyarországi gépjárműpiacon. Elsősorban az adószabályok átalakítására vonatkozó javaslatok várható hatását vizsgáljuk.

Kulcsszavak: járműpiaç; környezetvédelmi osztályba sorolás; gépjárműadó; regisztrációs adó

Examination of the composition of imported used vehicles and proposal for the enforcement of environmental protection aspects

Abstract: After evaluating the Hungarian vehicle fleet on the basis of the environmental characteristics and age, there are suggestions presented on how to promote the growth of used and new vehicles with the best possible characteristics in the Hungarian automotive market instead of importing technically outdated vehicles. First of all, the examination is concentrating on the expected impact of the proposals to reform the tax rules.

Keywords: vehicle market; environmental classification; vehicle tax; registration tax

Bevezetés

A KTI Közlekedéstudományi Intézet munkatársai az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából 2019-ben készítették „A hazai gépjárműállomány alakulásának elemzése a külföldről érkező használt járművek (M1, N1 kategória) tükrében és az ehhez kapcsolódó intézkedések feltárása” című tanulmányukat, a cikkben ennek megállapításai olvashatók.

Hazánkban az évente piacra kerülő személygépkocsik jelentős része használt, ráadásul döntő részben magánimport keretében kerül be az országba.

Egyértelműen kijelenthető, hogy a használtjármű-behozatalnak elsődleges oka gazdasági, vagyis olcsóbban lehet hozzájutni a járművekhez, vagy ugyanakkora összegből fiatalabb, felszereltebb járműhöz. Bár jelentős bizalmatlanság van a külföldi járművek valós állapotával kapcsolatban az előélet ismeretének hiánya és a futásteljesítmény valódisága miatt, a beszerzési ár még mindig sokat nyom a latba. Önmagában a külföldről történő járműbehozatal nem tiltandó, azonban nem mindegy a beáramló járművek életkora, műszaki színvonala és környezetvédelmi szintje. A regisztrációs díj mértéke függ a környezetvédelmi állapottól, de az avultatás miatt gyakorlatilag sosem kell a teljes összeget fizetni az idősebb járművekre, tehát az avultatás az idősebb járművek behozatalát ösztönzi. Az idős járművek behozatala esetében további ösztönző, hogy a gépjárműadó, mint folyamatosan fizetendő díj, a kor előrehaladtával csökken. A környező tagállamok intézkedéseinek megismerésére tett felmérés eredménye változó

képet fest, de jól látszik, hogy a válaszadóknál nincs kifejezett intézkedés a külföldről érkező környezetszennyező járművek importjának visszaszorítására, azonban több szabályozási és finansziális tényező együttesen ezt a célt szolgálja.

A hatást még fokozzák az európai országokban egyre nagyobb számban megjelenő alacsony emissziós zónák és fokozódó környezetvédelmi, műszaki intézkedések, szemléletformálás, amelyek miatt a használt járműkínálat nő. Az Európai Unió ambiciózus CO₂ kibocsátási céljai a következő években vélhetően felerősítik a keresletet a hagyományos meghajtású járművek iránt.

A cél nem a használt jármű behozatal ellehetetlenítése, hanem az, hogy az elhasználódott, rosszul karbantartott, környezetszennyező, idős járművek importja ne legyen előnyös lehetőség, továbbá a hibás, nem biztonságos külföldi járművek ne kerülhessenek forgalomba. Környezetvédelmi szempontból a legalább Euro 5 /Euro V szint megfelelő lenne az ösztönzendő járművekre. A cél elérése közvetlen tiltással nem kivitelezhető, a megoldás a gazdasági, műszaki környezet módosításával érhető el.

Ezt a jelenséget eddig többnyire az autózással, autóvásárlással foglalkozó sajtótermékek, internetes portálok mutatták be időről időre, egy-egy statisztikai adatot kiragadva, ám nyilvánvalóan nem tudományos igénygel.

Egy ilyen írásban állapította meg például az Alapjártat Autós Közösség portál 2021-ben, hogy: „Míg a tavalyi év folyamán új személyautókból 128 031 darabot helyeztek forgalomba, addig 130 431 külföldről behozott, használt gépkocsi kapott rendszámot hazánkban.” A publikációban megtalálható továbbá: „Összességében is jól megfigyelhető a tendencia, hogy a magyarországi járműállomány folyamatosan, egyre inkább öregszik: jelenleg az ország útjain futó autók átlagéletkora 14,4 év. Ez nagyrészt annak is köszönhető, hogy az elmúlt 5 év folyamán csaknem 110 ezerrel több import használt autót helyeztek forgalomba idehaza, mint újat”.¹

Hasonlóképpen vélekedett a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete (MGE) 2019. novemberében²:

„Továbbra is kiemelten kell foglalkozni a Magyarországra beáramló használt autók korösszetételével és azzal, hogy a Nyugat-Európában levetett és szubvencióval cserélt korszerűtlen dízel és benzines autók ne árásszák el hazánkat. Az MGE sajtóközleményben és minden lehetséges fórumon sürgette és sürgeti a használt autók importjának mederbe terelését annak érdekében, hogy a fejlettebb országokban „levetett” régebbi, nagyobb károsanyag-kibocsátású autók ne, vagy ne ilyen mértékben nálunk kerüljenek forgalomba.”

2021 májusában a „vezess.hu” portál Magazin rovatában ez volt olvasható: „A legalább 10 éves autók aránya az importon belül 2020. első negyedévében 60,5%-ról 64,6%-ra nőtt”.³

A használt autók magas életkora, műszaki elavultsága többnyire gyenge karbantartottsága és műszaki állapota nem szolgálja az állomány biztonságának és környezetterhelésének, valamint üzembiztonsági színvonalának javulását, sőt egyértelműen ez ellen hat.

A szakirodalom ismeretében azt tűztük ki célul, hogy

- kvantitatív módon megvizsgáljuk, hogy a használt személygépkocsik és kishaszonjárművek milyen arányban jelennek meg a hazai állományban,
- ennek eredményei alapján milyen intézkedések javasolhatók annak érdekében, hogy javuljon a behozott személygépkocsik műszaki és környezetvédelmi színvonala. Ezt követően elemeztük a szóba jöhető intézkedések lehetséges hatásait.

Az elemzéseket és a javaslatokat azok várható hatásaival együtt részletes és terjedelmes témajelentésben ismertettük. (Gáspár-Zsován, 2020) Jelen munkában sűrített módon tesszük közzé ezek összefoglalását.

A hazai piaci viszonyok ismertetése

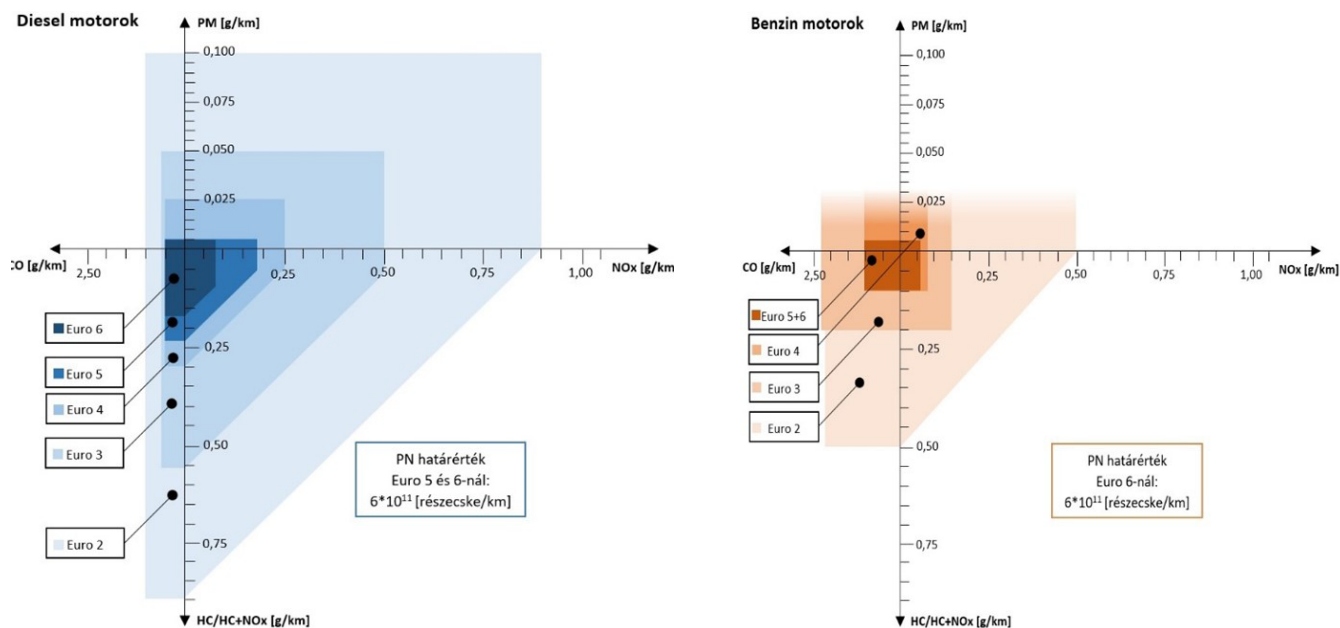
Személygépjárművek megengedett károsanyag-kibocsátása (új állapotban) az egyes Eurobesorolások követelményeinek megfelelően

További vizsgálódásaink lényegét és célját jól megvilágítja a következő két diagram (1. ábra), amelyeken látható, hogy a ma megengedett kibocsátási szintek az egyre szigorodó előírások eredményeképpen a 25 évvel ezelőttinek (Euro 2) csupán a töredékei.

¹ <https://alapjarat.hu/aktualis/nemet-modellek-uraltak-az-import-hasznalt-autok-piacat-2020-ban> (utolsó hozzáférés: 2023.01.03.)

² <https://www.vezess.hu/magazin/2019/11/14/akkor-most-megmutatjuk-mi-jon-nyugatrol-az-oroszagba/> (utolsó hozzáférés: 2023.01.03.)

³ <https://www.vezess.hu/hirek/2021/05/01/a-szigor-ellenere-oregebb-autokat-hoznak-be-kulfoldrol-a-magyarok/> (utolsó hozzáférés: 2023.01.03.)



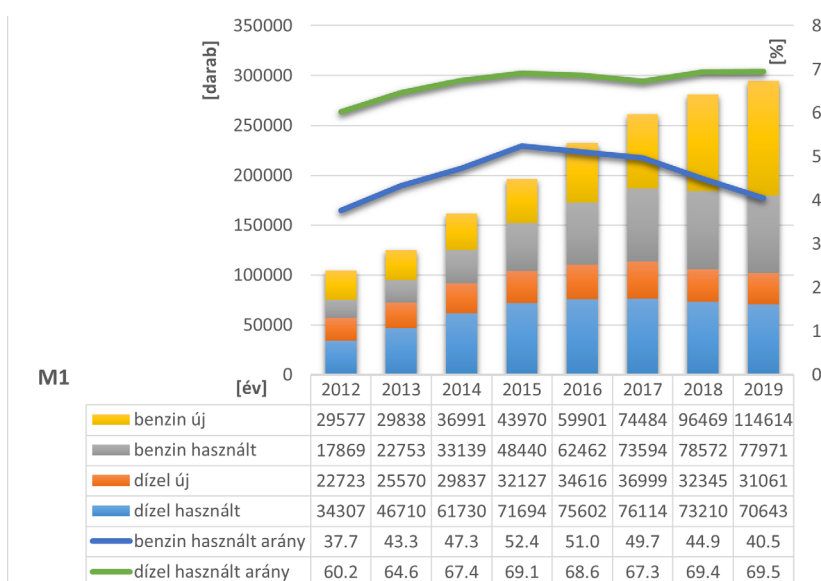
1.ábra Benzin- és dízelmotorok károsanyag-kibocsátási követelményei a különböző Euro- környezetvédelmi besorolások esetén

Forrás: <https://www.delphi.com/innovations>; <https://www.borgwarner.com/technologies/emissions-standards>

Ez egyben jelzi azt, hogy a mai behozatalban még igen komoly arányt képviselő Euro 4-es, 10 évesnél idősebb autók (beleszámítva állapotuk romlását is) milyen negatív hatással lehetnek a közlekedési eredetű légszennyezés mértékére.

A járműállományi adatok elemzése

Az alábbi, 2. ábrán látható a használtan és újonnan forgalomba helyezett M1 kategóriájú személygépkocsik darabszáma a gépjármű hajtását szolgáló tüzelőanyag szerinti bontásban. Az ábrán látható, hogy mind a használt, mind az újonnan forgalomba helyezett személygépkocsik darabszáma benzinüzem esetében növekvő tendenciát, míg dízelüzem esetében a 2017-es csúcspont után csökkenő számot mutat. Ennek a csökkenésnek az oka valószínűleg a közvélemény általi megítélés folyamatos romlása a dízelüzemű személygépkocsikkal szemben, továbbá a Nyugat-Európában már megkezdődött, főleg dízel járműveket érintő, alacsony emissziós zónák (LEZ - Low Emission Zone) létrehozásának a félelme.



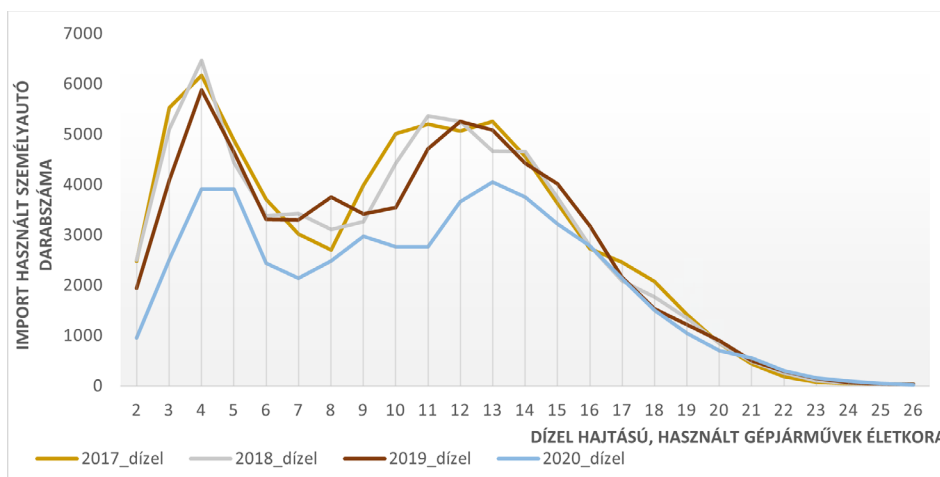
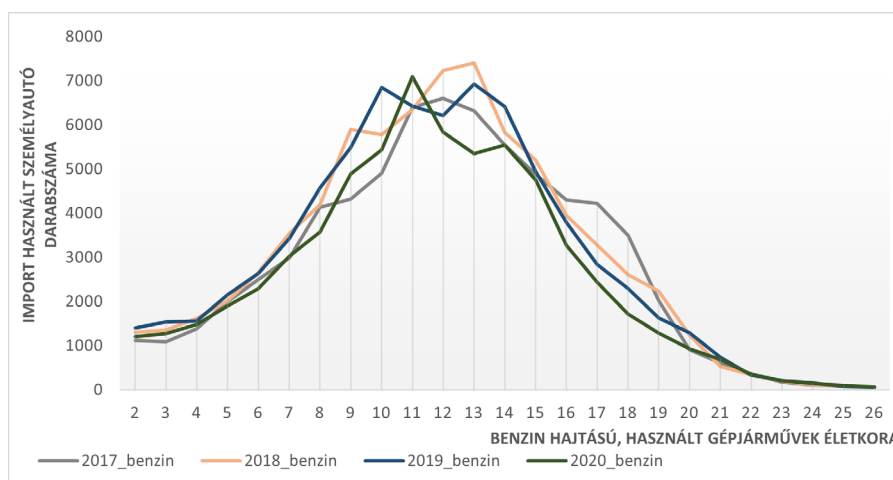
2. ábra Importált, új és használt M1 kategóriájú benzin és dízel járművek magyarországi forgalomba helyezésének éves eloszlása a darabszám függvényében

Forrás: DataHouse adatszolgáltatása a KTI részére

Mindezek mellett a 2. ábrán megfigyelhető még a használt járművek arányának alakulása a forgalomba helyezett személygépkocsik között. Jól látható, hogy a forgalomba helyezett járműveknél a dízel esetében nagyobb a használt gépkocsik aránya az új autókhoz képest, mint a benzines járművek esetében. Az ezen arányok alakulását jelző két görbe alakra hasonló, viszont ~20%-os eltérés figyelhető meg közöttük a dízel járművek javára. Ez az érték 2019-re elérte a 30%-ot, mivel a dízel járművek esetében nagyon kis mértékben nőtt 2017-től kezdődően a használt járművek aránya, míg a benzines autókénál csökkent ez az érték.

Más megvilágításban érzékelteti a fenti összefüggéseket a 3-4. ábra, amelyen követhető, hogy milyen volt az egy-egy évben behozott dízel- és benzinhajtású személygépkocsik életkorának megoszlása. Itt is látható, hogy a legtöbb használt személygépkocsi életkora a 10-15 éves sávban (az Euro 4 és Euro 5 kategória határán) mozog, és a dízelek darabszáma csökken.

Jól megfigyelhető különbség mutatkozik a benzin- és dízelüzemű személygépjárművek behozatala között. Az előbbieket eloszlását egy Gauss görbe írja le, a csúcspont 12 évnél található. A behozatal mértéke a 2017-2020. közötti időszakban, valószínűsíthetően a járvány miatt, nem mutat egységes képet. A 2017-2018. között emelkedő mennyiség a 2019-2020. közötti időszakban csökkenésbe váltott.



3-4 ábra Importált benzin- és dízelhajtású használt személygépkocsik évenkénti kor-megoszlása

Forrás: Belügyminisztérium adatszolgáltatása a KTI részére

A dízelüzeműek görbéje két csúcsponttal rendelkezik a 4. év és a 11-14. évek vonatkozásában. Az ábrán jól ki-vehető, hogy az 2017-2019. években a 4 éves életkornál látható első (6000 db/év körüli) behozatalhoz tartozó éles csúcspont, a 2020. évi görbén a 4-5 éves életkorban behozott azonos számú értékre (4000 db/év körüli) csökkent vissza, és az importált személygépjárművek összdarabszáma is csökkent.

A második csúcspont a 2017. év, a 10-13 éves életkorú (5000 db/év körüli) járművek behozataláról 2020-ra fokozatosan a 12-14 éves életkorúak behozatalára változott, és a 2017-2018-as növekvő mennyiség 2019-2020. évekre itt is csökkenésbe váltott (4000db/év körüli). A dízel üzemű, importált gépjárművek életkorfája ellaposodott, és a két csúcs elkezdett összemosódni. A tendencia mindkét hajtóanyag esetében az idősebb életkorú, és kevesebb darabszámú gépjármű behozatala felé tolódott 2017-ről 2020-ra. A 2020. évben bekövetkezett pandémia hatása a

behozatali tendenciákban a 2021. évi adatok ismeretében kerülhet meghatározásra.

Megjegyezzük, hogy a 3-4. és a 8. ábra esetében – ahol arányokat jelentetünk meg, a 2020-as évre rendelkezésre álló BM adatokat használtuk. Technikai okokból a Datahouse adatai 2020-ra nem voltak elérhetőek, viszont az abszolút darabszámok a két forrás esetében nem hasonlíthatók össze egymással, mert

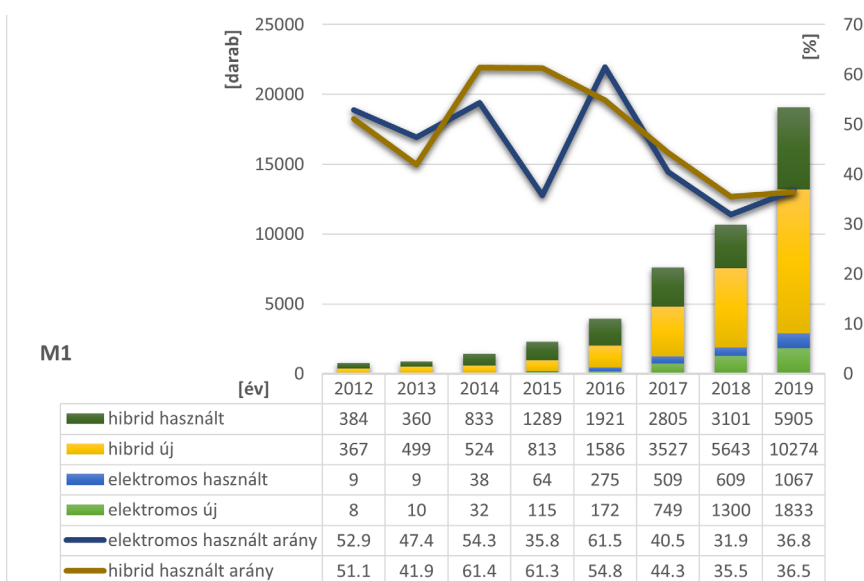
- a Datahouse éves újautó-forgalmazási adataiból nem vonják ki a viszonylag jelentős (egyes márkák és modellek esetében akár a 30%-ot is elérő) reexportot,
- az új gépjármű esetében különbség adódik az eladás évében gyártott és forgalmazott, illetve az eladást megelőző években gyártott, de a vizsgált évben, Magyarországon forgalomba először helyezettek között (amely között lehet új, vagy már használtan importált),
- illetve a használt gépkocsi definíciója is eltérő lehet a fenti okokból.

Az arányokat illetően azonban ezek a különbségek nem jelentenek torzító eltérést. Ezt csupán érdekességként említjük meg, mert a médiában általában a reexport figyelmen kívül hagyásával teszik közé az új autók forgalomba helyezési adatait.

Érdeemes vetni egy pillantást arra is, hogy miként alakul az alternatív hajtású használt személygépkocsik megjelenése a magyar autópiacon, hiszen a várakozás szerint a használt példányok a nyugat-európai új forgalomba helyezést követően az újabb modellek, megoldások (nagyobb hatótávolságot biztosító akkumulátorok) bevezetések hamarosan felbukkannak a kelet-európai használtautó-piacon. Ez az egyik oldalon kedvező a környezetterhelés szempontjából, másrészt figyelemmel kell lenni erre a tényre a műszaki vizsgáztatás és az elhasznált akkumulátorok újrahasznosítása szempontjából is. Az 5. ábrán láthatók ezek forgalomba helyezési darabszámai, használtakra és újakra bontva, továbbá ezek arányait is feltüntettük.

Az 5. ábra szerint minden alternatív hajtás darabszáma folyamatosan emelkedik. 2016-ig a forgalomba helyezett hibrid használt járművek darabszáma magasabb volt, mint az új hibridautók darabszáma, 2017-től viszont több új hibrid hajtású személygépkocsi kerül forgalomba, mint használt, sőt az új autók darabszáma kezdi lehagyni a használtakét, valószínűleg a kapcsolódó kedvezményrendszernek köszönhetően. Érdekes tény, hogy a forgalomba helyezett alternatív hajtású használtautók aránya hasonló a benzinüzemű gépkocsikéhoz, ami ~40% volt 2019-ben. Mindezek ellenére negatívumként megemlíthető, hogy a forgalomba helyezett alternatív hajtású személygépkocsi száma továbbra is erősen elmarad a belsőégésű motoros hajtásokétól, bár az eddigi trend szerint ez néhány éven belül változni fog, mivel egyre nagyobb darabszámban kerülnek forgalomba alternatív hajtású új járművek, ráadásul az igény is egyre nagyobb mértékben növekvő.

Megfigyelhető trend, hogy mind az elektromos-, mind a hibrid importált személygépjárművek aránya csökkenő tendenciát mutat a 2016. évtől. Ebben közrejátszhat a hazai elektromosítást támogató kormányzati törekvés is.

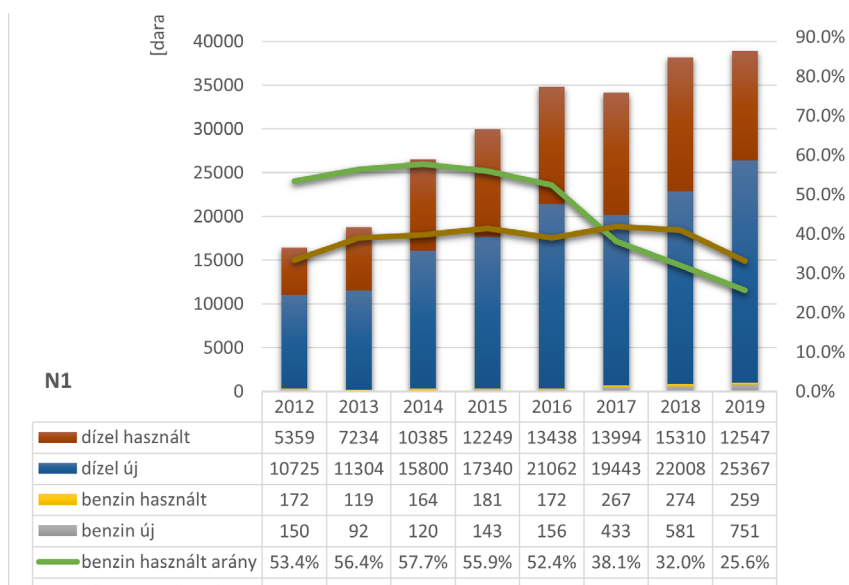


5. ábra Importált, új és használt M1 kategóriájú elektromos és hibrid járművek magyarországi forgalomba helyezésének évenkénti eloszlása a darabszám függvényében

Forrás: DataHouse adatszolgáltatása a KTI részére

A következő, 6. ábrán láthatjuk az N1 kategóriájú kishaszongépjárművek forgalomba helyezési darabszámait új és használt járművekre bontva, a benzin és dízel üzem függvényében.

Az N1 kategóriánál megfigyelhető, hogy az új kishaszongépjárművek forgalomba hozatali darabszáma töretlenül folyamatosan, évről-évre növekszik. Hasonló megállapítást tehetünk a használt járművek esetében is, viszont ezek száma 2019-ben nagymértékű csökkenést mutat. A benzinüzemű járművek darabszáma természetesen elhanyagolhatóan kevés a dízellel összevetve, mivel a kínálat is csekély ebben a szegmensben. Benzin üzem esetében megfigyelhető, hogy a használtak aránya 2014-től kezdődően folyamatosan csökkent, 2016-tól pedig nagymértékben esett, amely esés 2019-ben is kitartott. Dízel üzem esetében is a használt járművek aránya 2018-ról 2019-re nagymértékben esett. Nagyon jó hír, hogy 2019-ben az újak száma kb. kétszerese volt a használtaknak.



6. ábra Importált új és használt N1 kategóriájú járművek magyarországi forgalomba helyezésének éves eloszlása a darabszám függvényében

Forrás: DataHouse adatszolgáltatása a KTI részére

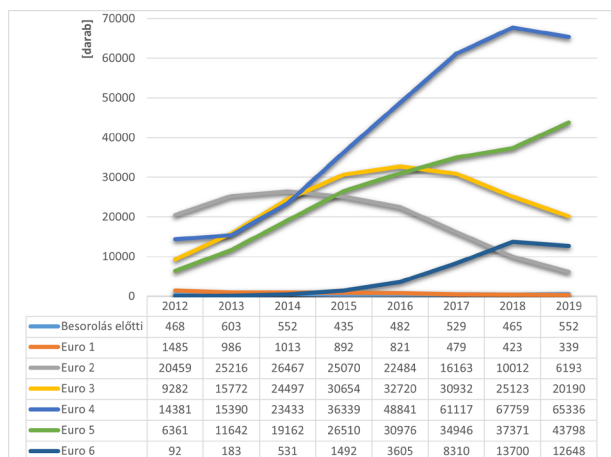
Behozott személygépjárművek összetétele környezetvédelmi besorolásuk szerint

A 7. ábrán a forgalomba helyezett használt személygépkocsik Euro besorolásra bontott darabszáma látható.

Jól láthatóan a forgalomba helyezett járművek között továbbra is az Euro 4-es besorolásúak vannak a legnagyobb számban, viszont 2019-re először csökkent a regisztrált számuk, és nagyobb mértékben ugrott az Euro 5-ös forgalomba hozatali darabszám. Ez valószínűleg a használtautó piac Euro 5-re való átállását jelzi előre, azaz az eddigi Euro 4-es személygépkocsikra irányult igény kezd áttevődni az Euro 5-ös gépkocsikra. Károsanyag-kibocsátás szempontjából ez kedvező folyamatnak tekinthető. Az Euro 5-ön kívül minden más besorolás csökkenő darabszámot mutat, kivételt képez a nagyon idős, még a besorolás előtti időszakból származó személygépkocsik száma, de összességében ezek aránya nagyon alacsony. Sajnos az Euro 6-os használt személygépkocsik száma is csökkent 2019-re.

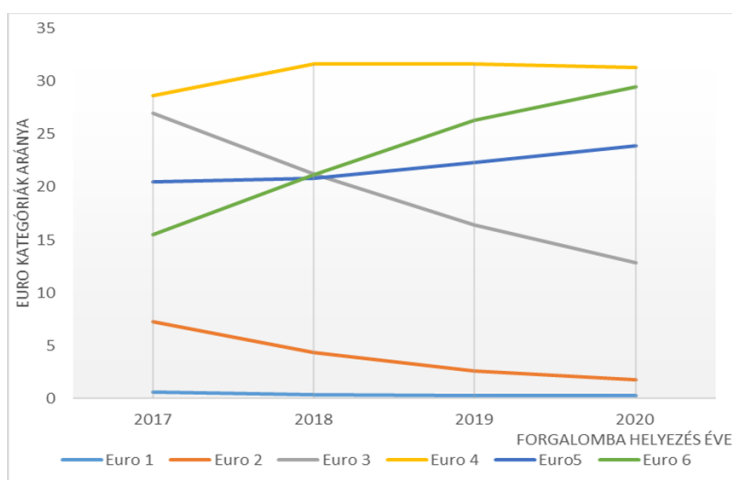
Ezeket a trendeket aláhúzza az egyes Euro-kategóriák teljes éves importált használt személyautó-darabszámon belüli arányának évenkénti alakulása (7.ábra).

A 7. és 8. ábrát szemlélve egyaránt szembejön, hogy a behozatal gerincét az Euro 4 és Euro 5 besorolású autók jelentik (ami az előbbieknél a legjobb esetben 15, az utóbbiak esetében 11 éves modelleket, és ennek megfelelő károsanyag-semlegesítési technológiát jelent, miközben a 15-20 éves technológia - Euro3 - is még jól észlelhető arányban jelent meg 2020-ban is). Ha ezeknek az adatoknak az ismeretében ismét vetünk egy pillantást az 1. ábrára, láthatjuk, hogy pl. mai Euro 6-os szintet az Euro 4-gyel összehasonlítva utóbbi NOx- és részecske-kibocsátása több mint ötszöröse az előbbinek. Ez a különbség az életkor során romló tulajdonságok miatt 10-15 éves korban sokkal nagyobb is lehet.



7. ábra Importált, használt M1 kategóriájú járművek magyarországi forgalomba helyezésének éves eloszlása az emissziós besorolásuk függvényében

Forrás: DataHouse adatszolgáltatása a KTI részére



8. ábra Különbé Euro-besorolású importált használt személygépkocsik áránya a teljes behozott darabszámon belül, évenkénti bontásban

Forrás: Belügyminisztérium adatszolgáltatása a KTI részére

A használt gépjárművek behozatalát visszaszorító adminisztratív és adómódosítási javaslatok

A javaslatok célja, hogy a rossz műszaki állapotú, klímavédelmi, légszennyezési és közlekedésbiztonsági szempontból elavult járművek importja helyett minél jobb műszaki és környezetvédelmi jellemzőkkel rendelkező használt és új járművek térnyerését segítse elő a magyarországi gépjárműpiacon. EU tagállamból hatósági engedéllyel behozott járművek forgalomba helyezésének direkt korlátozására nincs EU konform lehetőség. Közvetlen módon az adószabályok átalakításával, közvetett módon fokozott műszaki vizsgálatokkal és egyéb intézkedéssel együtt lehet ösztönözni a fiatalabb, alacsonyabb károsanyag-kibocsátású járművek behozatalát. A mérlegelt intézkedések között helyet kapott a közvetlen tiltás lehetősége is, azonban ennek megvalósíthatósága európai szinten aggályos.

Közvetlen hatású javaslat

KÖZVETLEN TILTÁS

A lehetőségek vizsgálatokor először a szennyező, idős járművek behozatalának közvetlen tiltása merül fel. Elvben és technikailag ez lenne az az intézkedés, amely egyértelműen és célravezetően tudná biztosítani azt a hatást, hogy ne jöjjenek be Magyarországra ilyen járművek.

E kézenfekvő lehetőségnek uniós aggályai vannak, ugyanis a nemzeti szinten történő tiltás az uniós szabad piaci elvekkel ellentétes. Ezen opció megemlítésének azonban van létjogosultsága, mivel ha az uniós közlekedési-környezetvédelmi szabályozásokat nézzük, akkor látható, hogy minden tekintetben a kibocsátások csökkentésére, az energiaforrások hatékony és fenntartható felhasználására irányulnak a célkitűzések. Bizottsági ülésekből és megbeszélésekből tudható, hogy az előregedett járművek importja jellemzően Közép és Kelet-Európa tagállamait

érinti, amelynek többször hangot is adtak, azonban a Bizottság jellemzően azt reagálja, hogy megvizsgálja, felméri a témakört. Az esetleges tagállami összefogásokkal és alapos indokolással azonban a Bizottság elé lehetne vinni a közvetlen tiltás lehetőségét.

Ha a közvetlen tiltásra lehetőség lenne, akkor azt a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben kellene megtenni. A törvényben a közlekedés alapvető rendelkezései szerepelnek, köztük a közúti járművek üzemeltetésének műszaki feltételei. Ebben a részben található a járművek belföldi üzemen tartásának, forgalomba helyezésének lényeges szabályozása, ahol helyet kaphatna a tiltás is. Mivel részletszabályozásra nincs szükség, elegendő csak itt szerepeltetni, hogy mely járműkategóriára és mely Euro szintre vagy környezetvédelmi osztályra terjedne ki a korlátozás.

Javaslatunk szerint műszaki szempontokból nézve az M1 és N1 kategóriájú járművek Euro 4 szintig történő behozatalát lenne helyénvaló megtiltani. Egy szerényebb esetben az Euro 3 szintig is megfelelő lehet a teljes tiltás, ha mellette egyéb, horizontális intézkedés is megvalósul, pl. az Euro 4 szint regisztrációs adótételei növekednek, így a behozatali számok itt is jelentősen csökkennének.

A regisztrációs adó tételeinek, avultatásának módosítása

JELENLEGI HELYZET

Jelenleg a regisztrációs adó és az avultatás (ami a régebbi járművekre kedvezőbb adótétel alkalmazását teszi lehetővé) nem korlátozza az idősebb, elavult károsanyag-csökkentő technikával rendelkező gépjárművek behozatalát, ezért hasznos lenne az avultatási tényezőt vagy szigorúbb feltételekhez kötni, vagy helyette egy másik tényezőt alkalmazni, amely segíti az újabb autók behozatalát és gátolja, fékezi az elavultakét.

2003. évi CX. törvény rendelkezik a regisztrációs adóról. A törvény hatálya a személygépkocsikra, lakóautókra, továbbá a motorkerékpárokra terjed ki, ezeket összefoglalóan gépjárműnek említi az előírás.

A gépjármű kategóriába, műszaki és környezetvédelmi osztályba sorolását a közlekedési hatóság a forgalomba helyezés engedélyezésének eljárásában állapítja meg, és a műszaki adatlapon rögzíti. Ezek alapján a vámhatóság az adót a törvény mellékletei alapján állapítja meg, a melléklet I. része vonatkozik az adótételekre, a II. része az avultatás mértékére. A regisztrációs adó a következő tényezők segítségével kerül meghatározásra: környezetvédelmi besorolás (ami az Euro besoroláson alapul), a jármű kora, dátum szerinti első forgalomba helyezése, hengerűrtartalma, általános műszaki jellemzők.

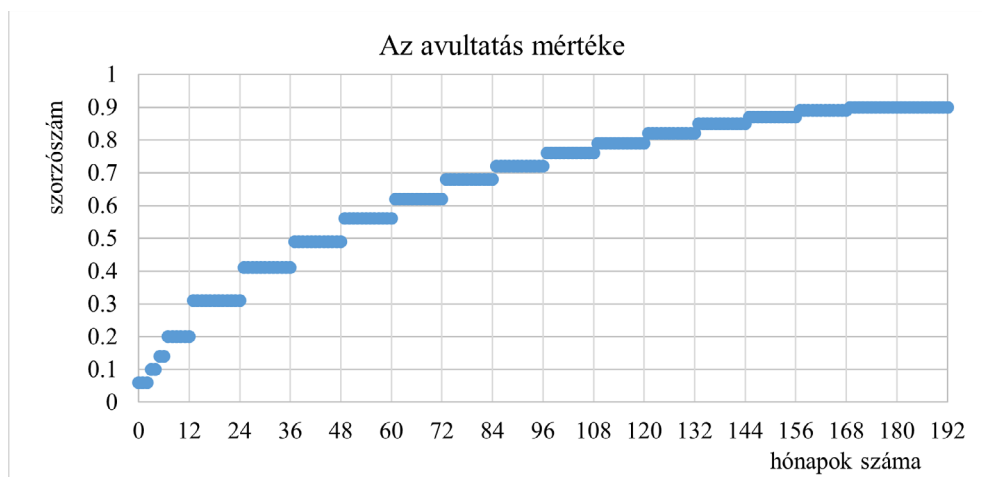
Látszik, hogy érvényesül a „szennyező fizet” elv, vagyis a nagyobb hengerűrtartalmú, és rosszabb Euro besorolású járműre magasabb az adó, azonban a személygépkocsinál a legjobb kategória esetében az Euro 5 és Euro 6 még együtt szerepel, pedig műszakilag jelentős különbséget képviselnek.

A regisztrációs adó értékét csökkenti az avultatás tényezője. A csökkentés mértéke a jármű korától függ, mégpedig úgy, hogy az autó életkorának növekedésével nő az avultatás mértéke. Példaként egy 3 éves jármű esetében a regisztrációs adó 51%-át kell kifizetni.

1. táblázat Regisztrációs adó tételek személygépkocsik esetében (a törvényben szereplő táblázat részlete)

Adó-kategória	A személygépkocsi műszaki tulajdonságai	Adótétel				
		[A személygépkocsi környezetvédelmi osztályba sorolása a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja szerint]				
		11-nél jobb	9-11	5-8	4	4-nél rosszabb
		Euro 5 és 6 Ft/db	Euro 4 Ft/db	Euro 3 Ft/db	Euro 2 Ft/db	Euro 2-nél rosszabb Ft/db
1.	Otto-motoros személygépkocsi 1100 cm ³ -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1300 cm ³ -ig	45 000	180 000	270 000	360 000	540 000
2.	Otto-motoros személygépkocsi 1101-1400 cm ³ -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1301-1500 cm ³ -ig	65 000	260 000	390 000	520 000	780 000

Forrás: 2003. évi CX. törvény a regisztrációs adóról



9. ábra Az adó összegének meghatározása a gépjármű forgalomba helyezésétől számított időtartam figyelembevételével

Forrás: KTI számítás

Az elv, hogy az idősebb járműre kevesebbet kell fizetni, egyrészt érthető, hiszen a jármű valós értékével arányos, ugyanakkor nem veszi figyelembe azt a tény, hogy az idősebb autók jobban szennyeznek a környezetet, ugyanúgy rongálja az általa igénybe vett úthálózatot és többnyire kevésbé biztonságos, emiatt a mértéke komoly befolyásoló tényező a használtjármű-behozatal esetében, mivel a jelentős avultatás miatt erősen ösztönző erejű. Ez a fajta meghatározás egyértelműen és közvetlenül ösztönzi az idősebb járművek behozatalát, így ütközik az állományfrissítési törekvésekkel.

JAVASLAT

A regisztrációs adó módosítása két fronton javasolt, a személygépkocsik adótételeinek környezetvédelmi szempontból részletesebb szétválasztása, és az avultatás arányainak optimalizálása.

1. A javaslat első részébe (2. Táblázat) egy új oszlop került be a 14-es környezetvédelmi osztály feletti járműveknek, különválasztva ezzel az legújabb, Euro 6-os besorolású személygépjárműveket, az Euro 5 kategóriától.

Az Euro 6-hoz kerültek az eddigi legalacsonyabb díjtételek, amelyek eddig az összes Euro 5 felettire vonatkoztak. Ennek megfelelően minden oszlop eggyel továbbugrott a díjtételek tekintetében, pl. az Euro 6-hoz kerültek az eddigi Euro 5 felettiekre vonatkozó díjak, az Euro 5 díjtételei lennének Euro 4-re eddig vonatkozóak. Az Euro 4 kapná az eredetileg Euro 3 díjat, és az Euro 3 lekerülne az Euro 2 mellé.

A táblázat másik végén így, a legrégebbi, legszennyezőbb járművek oszlopa eddig az Euro 2-nél rosszabb szintűek voltak, most ez kiegészülne az Euro 3-as járművekkel is. Ennek a módosításnak az elve az, hogy a legkevesbé szennyező szint most már az Euro 6, így annak kell lennie az első oszlopban, a legalacsonyabb adótételeknél, többi szint ennek megfelelően tolódott. Az adótételek mértéke itt nem változott, csak már más szintet tekintünk környezetbarátnak.

2. táblázat Javaslat a regisztrációs adótételek módosítására személygépkocsik esetében (a táblázat sorainak részlete)

Adó-kategória	A személygépkocsi műszaki tulajdonságai	Adótétel				
		14-nél jobb	12-14	9-11	5-8	5-nél rosszabb
(ez a sor nem része a jogszabálynak, csak a jobb érthetőség miatt szerepel)		Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 3-nál rosszabb
1.	1100 cm ³	45 000 Ft/db	180 000 Ft/db	270 000 Ft/db	360 000 Ft/db	540 000 Ft/db
2.	1101-1400 cm ³	65 000 Ft/db	260 000 Ft/db	390 000 Ft/db	520 000 Ft/db	780 000 Ft/db

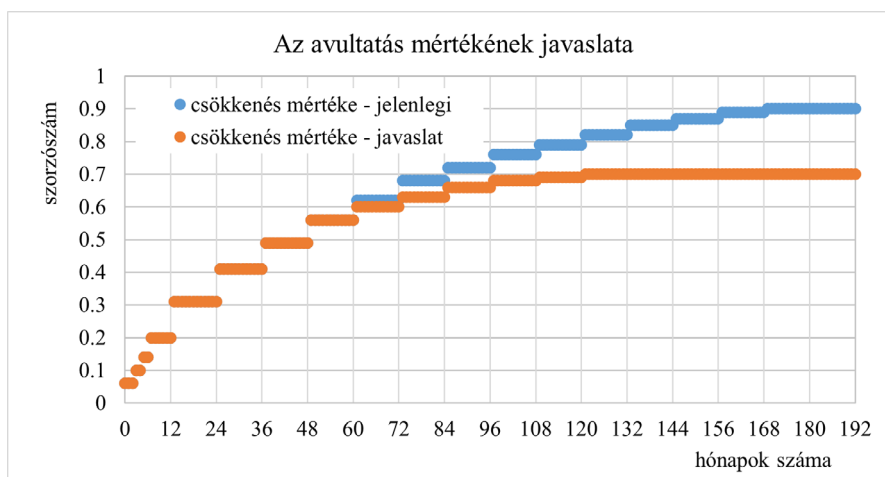
Forrás: KTI számítás

2. A második változtatás az 1-7. adókategóriákhoz kapcsolódó műszaki tulajdonságok meghatározása. Az eddigi megközelítés megkülönböztette az Otto és dízel motorokat, és figyelembe vette, hogy méretileg az egyes motoroknál mi tartozik egy csoportba.

Az 1. adókategória pl. Otto-motoros személygépkocsi 1100 cm³-ig és dízelmotoros személy-gépkocsi 1300 cm³-ig, a hengerűrtartalom eltérés abból adódhatott, hogy a dízel járművek esetében kb. 1100 cm³-nél kezdődnek a motorok, míg Otto-motornál már 800-900 cm³-esek is vannak. A javaslat megszüntetné ezt a típusú differenciálást, így átkerülnének a dízel járművek egy másik adó kategóriába, így összességében konstrukciós szempontok miatt a dízel járművekre növekedne az adó.

Az adótétel mellett az avultatás mértékének változtatása kulcsfontosságú. A jelenlegi görbe nagyon kedvez az idősebb járművek behozatalának, hiszen drasztikusan ugrik meg a csökkentés mértéke, tehát egy pár éves járműnél is már csak az összeg felét kell megfizetni. A szabályozás módosításánál cél a görbe ellaposítása.

A javaslat szerint (9. ábra) az avultatás mértéke 5 éves járműkorig az eddigiek szerint történne, hiszen az ilyen korú járművek behozatalának visszaszorítás nem cél. Ezen koron túli járművek esetében azonban a jelenlegihez képest kisebb lenne az avultatás mértéke 10 éves járműkorig, mivel ezek azok a járművek, amelyek behozatalát már nem akarjuk ösztönözni. A 10 év felett már nem változna az avultatás mértéke, az ilyen korú járművek behozatala már nem kívánt.



10. ábra Javaslatok az adó összegének meghatározására a gépjármű forgalomba helyezésétől számított időtartam figyelembevételével

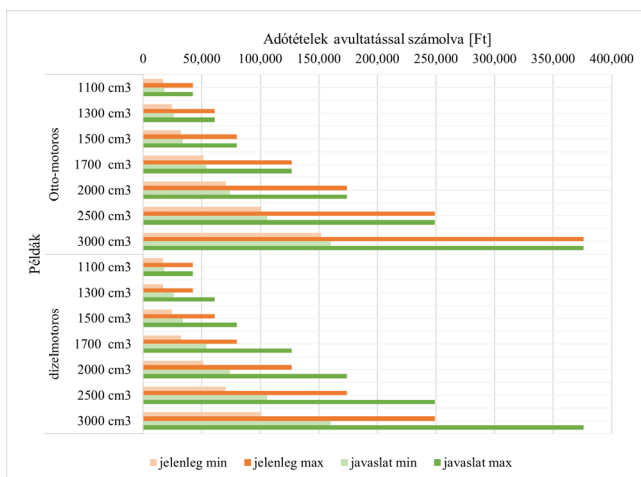
Forrás: KTI számítás

HATÁSOK

Mivel a jármű Euro besorolása dátumokhoz köthető, nagyságrendileg meghatározható, hogy az egyes javaslatokkal milyen mértékű változások következnenek be az egyes szintű és korú járművekre nézve. A következő 10., 11., 12., és 13. ábrán bemutatjuk a leginkább célba vett (Euro 5,4,3) kategóriák adótételeinek változását a javaslatok alapján az Euro 6-osok adójával összehasonlítva, amely utóbbiaknál csak a nagy hengerűrtartalmú dízel járművek adótétele változna. A többi Euro szintnél már jelentősebb a módosulás, annál nagyobb a változás, minél szennyezőbb, régebbi a jármű.

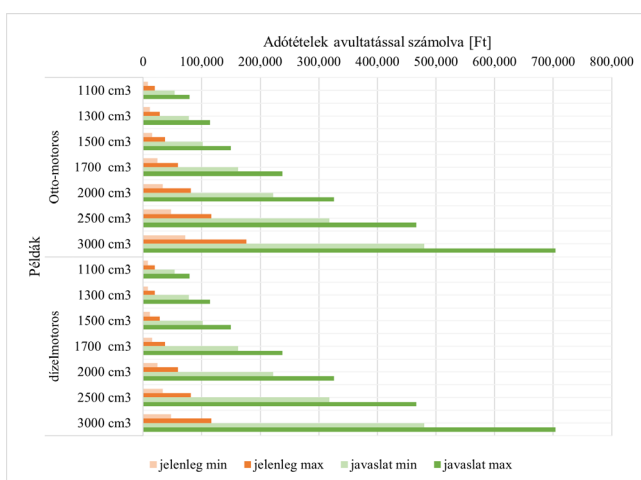
Ami az avultatást illeti, az a javaslat szerint 5 éves járműkorig az eddigiek szerint történne, hiszen az ilyen korú járművek behozatalának visszaszorítása nem cél. Ezen koron túli járművek esetében azonban a jelenlegihez képest kisebb lenne az avultatás mértéke 10 éves járműkorig, mivel ezek azok a járművek, amelyek behozatalát már nem akarjuk ösztönözni. A 10 év felett már nem változna az avultatás mértéke, az ilyen korú járművek behozatala már nem kívánt.

A regisztrációs adó mértékének, avultatásának megváltoztatásának forrásigénye nincs, de az állami bevételek esetében lehet változás. Ennek mértékét nehéz megbecsülni, mert ha az idősebb járművek alacsonyabb avultatása miatt többet kellene fizetnie a vásárlónak, az bevétel növekedés lenne, de ha ösztönzőleg emiatt inkább a fiatalabb járművekre nő meg a kereslet, akkor bár magasabb az avultatás, de ott eleve kevesebb az alapidj, összességében pedig jelentős költségvetési hatás nem várható.



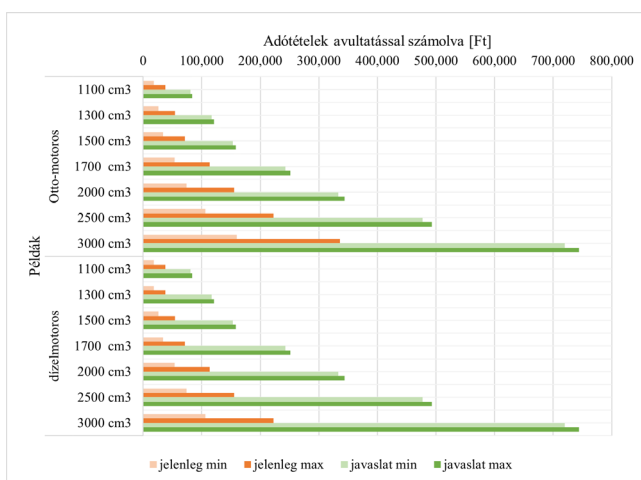
11. ábra A javaslat hatásai az Euro 6-os járművek esetében

Forrás: KTI számítás



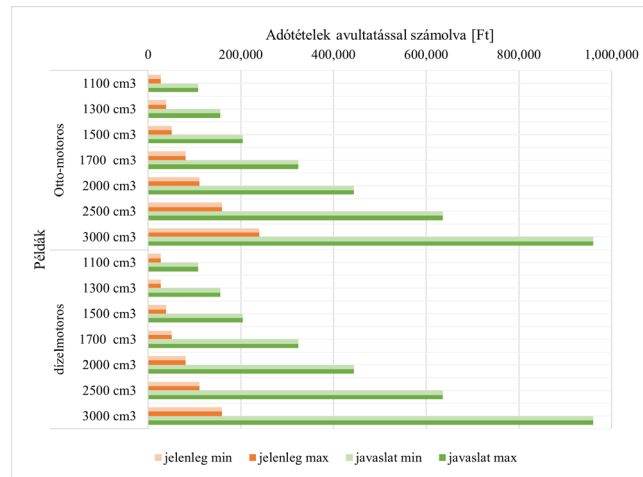
12. ábra A javaslat hatásai az Euro 5-ös járművek esetében

Forrás: KTI számítás



13. ábra A javaslat hatásai az Euro 4-es járművek esetében

Forrás: KTI számítás



14. ábra A javaslat hatásai az Euro 3-as járművek esetében

Forrás: KTI számítás

KÖZVETETT HATÁSÚ JAVASLAT

A gépjárműadó ösztönző jellegének vizsgálata, módosítása

JELENLEGI HELYZET

A gépjárműadó, mint folyamatosan fizetendő díj, az adózott jármű életkorának növekedésével folyamatosan csökken. Ebből adódóan a fiatalabb jármű után fizetendő gépjárműadó magasabb, amely negatív hatással van a fiatalabb autót vásárolni akarók motivációjára, de talán ez nem is akkora probléma, mint a másik oldal, vagyis az idős járműre keveset kell fizetni, forgalmi értéke nincs igazán ezeknek a járműveknek, így amíg működik, addig ezeket forgalomban tartják, mivel használati értéke továbbra is van. Levegőszennyezés, zajszennyezés és biztonságtechnikai kérdések miatt is kedvező lenne, ha az állomány átlagéletkora csökkenne. Viszont nincs eleghető gazdasági ok, ami miatt a tulajdonosok lecserélnék, bontóba vinnék az elavult járműveket, inkább a végletekig és sajnos azon túl is használják azokat, a „tűzoltó módszerrel” jól jellemezhető karbantartási mód mellett. Összességében ez az adótétel nem közvetlenül befolyásolja a külföldről történő behozatalt, sokkal inkább az idős járművek üzemeltetését ösztönzi, ennek a megváltoztatása lenne hatással az idősebb járművek keresletére, akár hazai szinten, akár importból behozott járműre.

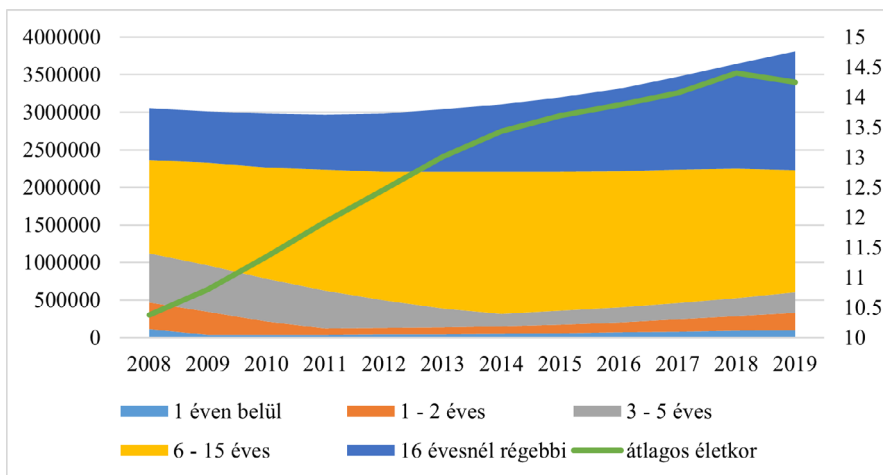
A gépjárműadó mértékét a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény határozza meg. A nyilvántartásban szereplő üzemben tartó vagy tulajdonos az adó alanya, és a jármű életútja alatt, amikor a jármű forgalomban van, évente kell fizetni. Az adó alapja személygépjármű esetében a motor teljesítményének kW-ban kifejezett értéke, amely a forgalmi engedélyben is adat. Az adó alapja tehergépjármű esetében a saját tömege, növelve a terhelhetősége (raksúlya) 50%-ával. A terhelhetőség a jármű megengedett legnagyobb össztömegének és saját tömegének különbsége.

Az adó mértéke személygépjármű esetében:

- gyártás évében és az azt követő 3 naptári évben: 345 Ft/kW (most Euro 6)
- gyártási évet követő 4-7. naptári évben: 300 Ft/kW (most Euro 6 és 5)
- gyártási évet követő 8-11. naptári évben: 230 Ft/kW (most Euro 5 és 4)
- gyártási évet követő 12-15. naptári évben: 185 Ft/kW (most Euro 4 és 3)
- gyártási évet követő 16. naptári évben és utána: 140 Ft/kW (most Euro 3 és régebbi)

A jelent nézve személygépjármű esetében a fenti megoszláshoz a jármű életkora szerint kapcsolható Euro besorolás. Ez azt mutatja, hogy most azok a bizonyos besorolású járművek fizetik azokat a tételeket, de az idő múlásával és új Euro szintek megjelenésével ezek módosulnak. Azonban amíg egy végig hazai üzemeltetésű jármű az életútja során fizeti a díjakat a gyártási évtől kezdve, addig a használaton behozott jármű már csak az alacsonyabb díjat fizeti ki az életkora miatt. A törvény jelenleg adómentességet ad a környezetkímélő gépkocsiknak.

A 2019-es adatok szerint hazánkban a személygépjárművek 41,5%-a több mint 16 éves, míg 2018-ban ez 38,3% volt, így ezt a szegmenst tovább kell osztani. A járműdarabszámokból kiderül, hogy az amúgy is magas meglévő darabszámokhoz évről évre hozzáadódnak a külföldről behozott járművek, így ez a szegmens nem hogy csökkenne, még növekszik is.



15. ábra Személygépjárművek kor és darabszám adatai

Forrás: Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete

JAVASLAT

Az intézkedés ebben az esetben a gépjárműadó differenciálásának felülvizsgálata, még úgy is, hogy ha szociális okokból az adó nem „megfordítására” (fiatalabb olcsóbb, idősebb drágább) nincs lehetőség. A külön pontban említett járműcsere-program megoldás lehet a szociális problémára, továbbá az életútjuk végére ért járművek forgalomból történő kivonásának könnyítése, ösztönzése együtt lehet megoldás. A gépjárműadó környezetvédelmi szempontú módosítására két lehetőséget mutatunk be, egyik javaslatunk csak arra van figyelemmel, hogy a jelenlegi célunk a használt, idős járművek behozatalának visszaszorítása, a másik javaslat azonban egy komplex, teljes reformot jelentő változtatás.

A gépjárművek CO₂ kibocsátással összefüggő adóztatása nem ismeretlen az EU-ban, az elv is teljesen elfogadható, azonban a megvalósítása felvet néhány technikai problémát. A CO₂ adatnak része kell lennie a forgalmi engedélynek, hogy olyan paraméter legyen, amely mindenki számára ismert. Az új járműveknél ez könnyen megtudható a COC dokumentumból, de a használtan bejövőknél már nem tudni, és utólag mérni sem lehet, csak adatbázisból tudható meg. Az elkövetkező EU-s szabályozásokat látva praktikus lenne mielőbb hazánkban is bevezetni, felmenő rendszerben, tehát csak az új járművekre először, így az NEDC és WLTP értékek közötti eltérések problémája sem lenne kérdéses. Javasolt lenne kezdeményezni EU-s szinten az adat szükségességének harmonizációját az import járművek adataink megismerésére.

AZ IDŐS JÁRMŰVEK ÜZEMELTETÉSÉRE HATÓ, EGYSZERŰ MÓDOSÍTÁS

A gépjárműadó környezetvédelmi osztályok szerinti további megoszlása adná magát, mint lehetséges javaslat, de a jármű életkora tükrözi a környezetvédelmi szintet is. A környezetvédelmi plusz költség pedig csak úgy lenne indokolható, ha a szennyezőbb járművek esetében van alapdíjemelés, így a mostani kor szerinti csökkenéssel együtt kiegyenlítődnének az egyes kor és környezetvédelmi szintnek megfelelő adók. Továbbá az új Euro szintek és környezetvédelmi osztályok bevezetésével ezt a pótlékot is módosítani kell. Ezek miatt ezt a fajta további differenciálást nem javasoljuk.

3. táblázat Javaslat a gépjárműadó adótételeinek módosítására személygépjárművek esetében

Jelenlegi helyzet			Javaslat		
Időszak	Euro szint most	Adótétel	Időszak	Euro szint most	Adótétel
gyártás évében és az azt követő 3 naptári évben	Euro 6	345 Ft/kW	gyártás évében és az azt követő 3 naptári évben	Euro 6	345 Ft/kW
gyártási évet követő 4-7. naptári évben	Euro 6 és 5	300 Ft/kW	gyártási évet követő 4-7. naptári évben	Euro 6 és 5	300 Ft/kW
gyártási évet követő 8-11. naptári évben	Euro 5 és 4	230 Ft/kW	gyártási évet követő 8-11. naptári évben	Euro 5 és 4	230 Ft/kW
gyártási évet követő 12-15. naptári évben	Euro 4 és 3	185 Ft/kW	gyártási évet követő 12-15. naptári évben	Euro 4 és 3	185 Ft/kW
gyártási évet követő 16. naptári évben és utána	Euro 3 és régebbi	140 Ft/kW	gyártási évet követő 16-18. naptári évben	Euro 3	180 Ft/kW
			gyártási évet követő 19-21. naptári évben	Euro 3 és 2	175 Ft/kW
			gyártási évet követő 22-24. naptári évben	Euro 2	170 Ft/kW
			gyártási évet követő 25. naptári évben és utána	Euro 1 és régebbi	140 Ft/kW

Forrás: KTI számítás

A javaslat a meglévő tételek emelése, de csak az idősebb járművek esetében. Ezt meg lehet úgy tenni, hogy új életkorsávok kerülnek bevezetésre, mivel tudjuk, hogy nagyon sok jármű van 16 év felett, és az eddigi rendszer 16 év felett már nem differenciálta az értékeket. Ebben a javaslatban a tehergépjárműveknél alkalmazott gépjárműadót alapvetően nem javasoljuk módosítani.

A javaslat szerinti új sávok év szerinti kialakításánál a mostani időhöz viszonyított Euro besorolások bevezetésének és kifutásának időpontjai adták, továbbá az a tény, hogy 2019-ben a 16 év feletti személygépjárművek átlagéletkora 20,98 év volt, arányaiban így ezek a járművek 16-25 évesek lehetnek.

TELJES REFORM

A személygépjárművek üzemeltetéséhez kapcsolódó adót olyan paraméterhez érdemes kapcsolni, amely egyrészt jól reprezentálja a szerényebb és a luxus járművek közötti különbségeket, de a környezetre gyakorolt hatásokat is, másrészt olyan adat, amely minden tulajdonos számára elérhető, tehát a forgalmi engedély adata.

A környezetre gyakorolt hatást a károsanyag-kibocsátás és az üvegházhatású gázok kibocsátása határozza meg. A károsanyag-kibocsátást a környezetvédelmi osztály tükrözi legjobban, ez utal az Euro szintre. A CO₂ kibocsátás közvetlen kapcsolatban van az üzemanyagfogyasztással, de ezek nem adatai a forgalmi engedélynek. Közvetett módon a hengerűrtartalom vagy a teljesítmény adat lehet alkalmas ennek megmutatására. Ez a két adat arra is jó, hogy különbséget lehessen tenni a normál igényű és a kedvtelési vagy luxus járművek között. Az idő, vagyis a jármű életkora még egy befolyásoló tényező.

4. táblázat Javaslat a személygépjárművek gépjármű adójára

Euro szint	Környezetvédelmi osztály	Az adó mértéke [Ft/kW]		
		110 kW alatt	110-150 kW	150 kW felett
Euro 6	15	200	250	350
Euro 5	14	225	275	375
Euro 5 alatti	14-nél kisebb	250*	300	400
kivéve:	5E, 5Z	0		
	5N	100	150	250
	5P	150	200	300

*** 2022-ig 10% kedvezmény a 12-15 éves, illetve 20% kedvezmény a 16 év feletti járművekre, utána a kedvezmény megszűnik**

Forrás: KTI számítás

A javaslat a személygépjárműveknél egy teljesen új megközelítést mutat be, amelynél „a szennyező és az extra igényű fizet” elv érvényesül. A teljesítmény további differenciálásának elve az, hogy a nagyobb teljesítményű járművek jobban szennyeznek, többet fogyasztanak, de ezt az egy sávos Ft/kW nem tükrözi arányaiban. Egy családi vagy egy normál üzemeltetésű jármű esetében nincs szükség extra nagy teljesítményekre, még ha valaki a hegytetőn lakik is. Akinek van igénye a nagy teljesítményre, az a magasabb adótételt is ki tudja fizetni. A 110 kW alatti oszlop, Euro 5 alatti adótétele az eddigi rendszer 8-11 éves sávjával egyezik. A *-gal jelölt kedvezmény átmeneti időt szolgáltatna a járműtulajdonosoknak, hogy a megadott ideig még a mostani adót fizessék, és addig eldönthessék, hogy tovább használják a mostani feltételekkel, kivonják a forgalomból vagy újra cserélik a járműveiket. A javaslat egyik fontos része, hogy az adótétel már nem függ az életkortól, tehát az életút alatt konstans, a környezetvédelmi besorolás nem változik ez idő alatt. A jelenlegi csökkenő adótételeket így nem fordítjuk meg, ami drasztikus lépés lenne, de az állandó értéken tartásnak is jelentős ösztönzési hatása van.

HATÁSOK

Az intézkedés generális hatása, hogy csökken az idős járművek iránt a kereslet, amely energetikai, környezetvédelmi és sok esetben közlekedésbiztonsági szempontból is előnyös. Mivel jelentős darabszámban vannak azok az idős járművek, amelyekre hatással lennének a javaslatok, ezért várható azon tulajdonosok nem tetszése, akik használják is ezeket a járműveket.

AZ IDŐS JÁRMŰVEK ÜZEMELTETÉSÉRE HATÓ, EGYSZERŰ MÓDOSÍTÁS

A javaslat hatása rövidtávon mindenképpen a bevétel emelkedését jelentené, de kérdéses, hogy ha eléri a kívánt hatást, miszerint csökken az idős járművek üzemeltetési igénye és az ezek iránti kereslet, és ezek egy részét újabb járművekre cserélik, akkor az milyen mértékű, mivel ettől függ a bevételek változása. Hogy mennyien cserélnék le emiatt járművet vagy mennyien döntenének inkább fiatalabb jármű vásárlása mellett, azt reprezentatív kikérdezéses felméréssel meg lehetne állapítani, de ez nem része ezen jelentésnek.

A jelenlegihez képesti változást a 2018-as járműállományi adatokhoz tudjuk hasonlítani. A javaslat szerinti korcsoportos bontás mutatja meg, hogy a változással érintett járműdarabszámok mekkora növekedést jelentenek. 2020-ban természetesen ezek a járművek már 2 évvel idősebbek, de összehasonlításként megfelelő alap.

5. táblázat A gépjárműadó adótételeinek módosításának bevételi hatásai a személygépjárművek esetében

Jelenlegi helyzet			Javaslat		
Időszak	Adótétel	Jármű darabszám 2018.	Időszak	Adótétel	Jármű darabszám 2018.
3 év alatt	345 Ft/kW	370.473	3 év alatt	345 Ft/kW	370.473
4-7 éves	300 Ft/kW	324.678	4-7 éves	300 Ft/kW	324.678
8-11 éves	230 Ft/kW	544.763	8-11 éves	230 Ft/kW	544.763
12-15 éves	185 Ft/kW	1.008.665	12-15 éves	185 Ft/kW	1.008.665
16 év kor felett	140 Ft/kW	1.396.955	16-18 éves	180 Ft/kW	595.172
			19-21 éves	175 Ft/kW	384.526
			22-24 éves	170 Ft/kW	200.768
			25 év felett	140 Ft/kW	216.489

Forrás: KTI számítás

A módosítás hatására nagyságrendileg 1.200.000 db jármű fizetne fajlagosan több adót, a többi jármű változatlanul, ugyanannyit fizetne, mint korábban. A módosítás jól indokolható, a személygépkocsi járműállomány 1/3-ra hatással lenne, de előfordulhat, hogy az idős, használt járművek behozatalára nem tenne jelentős hatást, mivel minimális a változás, ellenben azoknak az üzemeltetőknek, akik azért használnak ilyen korú járműveket üzemeltetnek, mert nincs lehetőségük újabbra cserélni, azok számára ez nehezítést jelentene. Egy 100 kW-os járműre, ha az 16-18 éves, akkor évente 4000 Ft-tal kellene többet fizetni, az idősebbeknél kevesebb lenne az emelkedés.

TELJES REFORM

A számszerű bevételi hatásokat további adatok hiányában nem tudjuk számolni. Az biztosan állítható, hogy rövidtávon csökkenni nem fognak a bevételek, mivel az adótételek jellemzően növekednek, csak más eloszlásban. Az új megközelítésű gépjárműadó elvszerűbben és igazságosabban osztja fel a terheket.

Egyéb jellegű javaslatok

Az eddig ismertetett javaslatok alapja, hogy az egyszer fizetendő regisztrációs adó, illetve a jármű életútja során fizetendő rendszeres járműadó ösztönző hatását feltételezve kívánják elérni a járműállomány fiatalítását, a behozott használt járművek környezetvédelmi és biztonsági szempontból kedvezőbb összetételét.

Ugyanezt a célt szolgálhatják egyéb, eszközüket és jelentőségüket tekintve eltérő megoldások is, például

- a környezetvédelmi vizsgálatok szigorítása az importált használt gépjárművek hazai forgalomba helyezését megelőzően, különös tekintettel a kiserelt vagy megrongált, nem működő kibocsátáscsökkentő berendezéseket illetően
- egy bizonyos kor feletti és környezetvédelmi osztály alatti járművek lecserélésének és egyben meghatározott szintű használt vagy új jármű vásárlásának ösztönzése (fix összegű támogatás, mint a Jedlik Ányos Tervnél vagy kedvezményes hitel), amelynek révén nem csak a tulajdonosok jutnának előnyökhöz, mivel jelentős közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi célokat is szolgálna.

Ezek feltételeinek kidolgozása eltérő irányú vizsgálódásokat igényel, ezért nem tárgya a jelenlegi munkának, így csak utalunk arra, hogy ilyen irányú lehetőségek kihasználása is támogathatja a kedvezőbb összetételű járműállomány elérését.

A KTI 2019. évben kiadott, használt gépjármű importtal kapcsolatos tanulmányának hatásai

A 2019-ben készített tanulmány hatására több jogszabályváltozás is életbe lépett az elmúlt években. 2021. január 1-jétől szigorodott Magyarországon a külföldről behozott használt autók műszaki vizsgáztatása (5/1990. (IV. 12) KöHÉM rendelet). Korábban a járműveknek csak honosítási eljárást kellett indítaniuk, ha rendelkeztek érvényes műszaki vizsgával az Európai Unió bármely tagállamában. Ez könnyű forgalmi cserét jelentett, és a jármű magyar rendszámot kapott, amely érvényes volt a külföldi műszaki vizsga érvényességéig. Azok a járműveknek viszont, amelyek nem rendelkeztek érvényes műszaki vizsgával, nehezített eljárással kellett számolniuk, hiszen nemcsak az eredetiség-vizsgálatot, hanem a magyar állam által üzemeltetett műszaki vizsgálóállomáson történő műszaki vizsgát is el kellett végezniük.

Az új szabályok szerint azonban további feltételek is vannak. Annak érdekében, hogy a külföldről behozott használt autók a forgalomba kerülhessenek, kötelező környezetvédelmi vizsgálaton kell részt venniük, a közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályairól szóló rendeletben meghatározott emissziómérés alapján ellenőrizni kell, hogy a jármű megfelel-e a gyári előírásoknak.

- ha a jármű „láthatóan” nem felel meg a környezetvédelmi vizsgának (például látható füstöt bocsát ki),
- ha az autó 6 évesnél régebbi, vagy
- ha 160 ezer kilométernél többet futott.

Amennyiben az alábbiak közül egy, vagy több kitétel fennáll⁴

- a jármű környezetvédelmi vizsgája sikertelen,
- megállapításra kerül, hogy a jármű nem üzemképes,
- az ER. 5. számú mellékletében⁵ meghatározott veszélyes hiba található rajta,
- az emissziómérés során a járműgyártó által meghatározott határértékeket túllépi,
- az Euro VI és Euro 6 (15-ös, 16-os környezetvédelmi osztályú, vagy magasabb benzin vagy dízel üzemű),
- jobb besorolású motorral felszerelt gépkocsi esetén az OBD kiolvasás eredménye a jármű környezetterhelésére nézve a gyártó ajánlása alapján nem megfelelő, vagy a környezetet szennyezi,

⁴ 511/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet a közúti közlekedésre vonatkozó közigazgatási hatósági ügyekben alkalmazandó kiegészítő eljárási szabályokról <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1700511.kor>

⁵ 5/1990 KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000005.koh>

akkor a közlekedési hatóság a „Műszaki adatlap” időbeli hatályaként a „Műszaki adatlap” kiadásának napját tünteti fel (1 napig érvényes műszaki vizsga). A járművet nem engedik forgalomba, és nem kap rendszámot, amíg a hibákat meg nem javítják. Az adott járműegyed honosítása nem kerül megtagadásra, azonban gyakorlatilag műszaki érvényesség nélkül kerül Magyarországon regisztrálásra, és forgalomban való részvételéhez a műszak érvényesség megújítása szükséges.

Az egynapos műszaki vizsga kiadására szűkebb keretek között volt csak korábban lehetőség, a honosítás során kiderülő, nem megfelelő műszaki állapot esetén, a műszaki adatlapot lehetett kiállítani aznapi érvényességgel.

A külföldről történő autóvásárlás kockázatokkal járhatott. A magánemberektől történő vásárlás további kockázatokot jelenthetett, hiszen a cégek hiányában nehéz lehet megtalálni az eredeti tulajdonost, különösen, ha az távolabbi országban él. Az eladók néha alacsony árú járművet adtak ajándékba a vásárláskor, amivel megkerülték a hasznosítási kötelezettséget, és így a járműveket nem kellett újrahasznosításra vagy lebontásra vinniük.

A díjak növelésére, és a plusz adók bevezetésére a jelenlegi gazdasági környezetben kevés mozgástér adódik, ezért a széles társadalmi rétegeket érintő, direkt adminisztratív szigorítás, mint a regisztrációs adó, vagy a súlyadó (esetlegesen differenciált) emelése nem történhetett meg. Az egyéb intézkedések között szereplő környezetvédelmi vizsgálat szigorítása viszont belekerült a honosítási, vagy egyedi forgalomba helyezési szabályok közé.

Az új szabályok, és az eladás kockázatai arra ösztönzik a külföldről autót vásárlókat, hogy körültekintőek legyenek, és gondosan ellenőrizték a járművek állapotát és a vásárlás feltételeit, hogy elkerüljék a problémákat a későbbiekben.

Felhasznált irodalom

Alapjárat Autós Közösség Portál <https://alapjarat.hu/> (utolsó hozzáférés: 2023.01.03.)

Gáspár-Zsován Noémi: A használt gépjármű importot szigorúbb környezetvédelmi követelményekhez kötő, ill. az elavult import járművek behozatalát, hazai forgalomba helyezését, korlátozó kérdések vizsgálata, ezek alapján a döntéshozók részére részletes szakértői javaslatok kidolgozása (KTI Tanulmány, 2020)

Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete 2019. novemberi sajtótájékoztató anyaga

vezess.hu portál Magazin rovat <https://vezess.hu> (utolsó hozzáférés: 2023.01.03.)

<https://infostart.hu/belfold/2021/01/23/be-sem-latjuk-mennyire-kockazatos-kulfoldon-autot-venni>

Adatforrások

Belügyminisztérium adatszolgáltatása a KTI részére

DataHouse adatszolgáltatása a KTI részére

DOI - <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2022.113442>

Singh, V. Gupta, K.- Agarwal, A. - Chakrabarty, N. (2022). Psychological impacts on the travel behaviour post Covid-19. *Asian Transport Studies*, 8, 100087.

<https://doi.org/10.1016/j.eastjs.2022.100087>

Standage, T. (2021). The Lost History of the Electric Car—And What It Tells Us about the Future of Transport. 2021. In. <https://www.theguardian.com/technology/2021/aug/03/lost-history-electric-car-future-transport> (A letöltés dátuma: 2023. december 21.).

Stephens-Romero, S. D.- Brown, T. M.- Kang, J. E.- Recker, W. W. - Samuelsen, G. S. (2010). Systematic planning to optimize investments in hydrogen infrastructure deployment. *International journal of hydrogen energy*, 35(10), 4652-4667.

<https://doi.org/10.1016/j.ijhydene.2010.02.024>

Tang, B.- Arat, H. T.- Conker, Ç. - Baltacıoğlu, E. - Aydin, K. (2020). Energy distribution analyses of an additional traction battery on hydrogen fuel cell hybrid electric vehicle. *International Journal of Hydrogen Energy*, 45(49), 26344-26356.

<https://doi.org/10.1016/j.ijhydene.2019.09.241>

Tiikkaja, H. - Viri, R. (2021). The effects of COVID-19 epidemic on public transport ridership and frequencies. A case study from Tampere, Finland. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10, 100348. DOI:10.1016/j.trip.2021.100348.

<https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100348>

Trapp, C. T. - Kanbach, D. K. - Kraus, S. (2022). Sector coupling and business models towards sustainability: The case of the hydrogen vehicle industry. *Sustainable Technology and Entrepreneurship*, 1(2), 100014.

Wappler, M.- Unguder, D. - Lu, X.- Ohlmeyer, H. - Teschke, H. - Lueke, W. (2022). Building the green hydrogen market—Current state and outlook on green hydrogen demand and electrolyzer manufacturing. *International Journal of Hydrogen Energy*.

<https://doi.org/10.1016/j.ijhydene.2022.07.253>

Wikramanayake, E.- Acharya, P. V. - Kapner, M. - Bahadur, V. (2021). Green hydrogen-based energy storage in Texas for decarbonization of the electric grid. In 2021 IEEE Green Technologies Conference (GreenTech) (pp. 409-415). IEEE.

<https://doi.org/10.1109/GreenTech48523.2021.00070>

Yap, J. - McLellan, B. (2023). A hidrogéngazdaság kutatásának, fejlesztésének és elvárásainak történeti elemzése, 1972–2020. *Környezet*. 10 (1), 11.

Yue, M.- Lambert, H. - Pahon, E.- Roche, R.- Jemei, S. - Hissel, D. (2021). Hydrogen energy systems: A critical review of technologies, applications, trends and challenges. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 146, 111180.

<https://doi.org/10.1016/j.rser.2021.111180>

Yusaf, T.- Fernandes, L.- Abu Talib, A. R.- Altarazi, Y. S.- Alrefae, W.- Kadrigama, K. - Laimon, M. (2022). Sustainable aviation—hydrogen is the future. *Sustainability*, 14(1), 548.

DOI:10.3390/su14010548

Zementwerke, V. D. (2020). Dekarbonisierung von Zement und Beton—Minderungsprofile und Handlungsstrategien.

Zhang, C.- Wei, Y.L.- Cao, P.F.- Lin, M.C. (2018). Energy storage system: Current studies on batteries and power condition system. *Renew. Sustain. Energy Rev.* 82, 3091-3106.

<https://doi.org/10.1016/j.rser.2017.10.030>