

SZAKPOLITIKAI JAVASLAT - 2022 No.11

# HOGYAN ÉRJÜNK EL A KLÍMA- SEMLEGESSÉGET? II.

Az Egyensúly Intézet szakpolitikai javaslatai az energiaszektor, az ipar és a közlekedés fenntarthatóvá tételéről



Egyensúly  
Intézet

# Magyarország jövő időben ▶▶

---

Egyensúly Intézet

# TARTALOMJEGYZÉK

<b>Vezetői összefoglaló</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Mi a probléma?</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Földgázhasználat Magyarországon</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Ipari kibocsátások</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Közlekedési kibocsátások</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Az Egyensúly Intézet szakpolitikai javaslatai az energiaszektor, az ipar és a közlekedés fenntarthatóvá tételéről</b> .....	<b>10</b>

# VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

## 01

A klímaválság elleni globális küzdelem keretében az Európai Unió – és annak tagjaként Magyarország is – azt vállalta, hogy 2050-re eléri a teljes klímasemlegességet. Ehhez jelentősen át kell alakítanunk az életünket, a termelés módjától a közlekedésen át az otthonaink fűtéséig. Az érintett területek közül ebben a javaslatcsomagban hárommal: a földgázhasználat mérséklésének lehetőségeivel, az ipari dekarbonizációval és a közlekedési szektor zöldítésével foglalkozunk.

---

## 02

A földgázfogyasztás a teljes hazai kibocsátások mintegy 27–29 százalékáért felelős. Magyarországon a földgáznak a teljes energiafelhasználáson belüli aránya 34 százalék, ami kiugróan magas érték az EU-n belül. A klímacélok mellett ráadásul az orosz gázfüggőség miatt (és különösen az ukrajnai konfliktus fényében) a földgázzal való leválás elsőrendű biztonsági kérdés is.

## 03

Az ipar a teljes hazai kibocsátások 31 százalékáért felelős. Bár a magyarországi ipar energiaintenzitás szempontjából általában nem áll rosszul, az energiatermelésben mielőbb csökkenteni kell a fosszilis energiahordozók arányát.

---

## 04

Rövid távon a közlekedés zöldítése lesz a legnagyobb kihívás a klímasemlegesség felé vezető úton. Miközben ez az egyetlen szektor, amely esetében az elmúlt évtizedben egész Európában növekedtek a kibocsátások, Magyarországon 25,5 százalékkal a második legnagyobb volt a növekedés a régió belül. Az egyik fő probléma az, hogy az autók száma folyamatosan növekszik, a magyar személygépjármű-flotta pedig évről évre egyre idősebb.

## 05

Ösztönözzük konkrét határidőkkel a földgázzal való leválást! Indítsunk részletesen ütemezett programot a földgáz fokozatos kivezetésére: 1. 2026-ig szűnjön meg a gázszolgáltatás a gázt kizárólag sütésre-főzésre használó (mérő nélküli, átalánydíjat fizető) mintegy 300 ezer háztartásban!; 2. 2026 és 2034 között minden háztartás konyhájából vezessük ki a gázt!; 3. 2025-től legyen tilos a gáz bekötése az új épületekben!; 4. 2030-ig válasszunk le 200 ezer háztartást a gázhálózatról!

---

## 06

Az ipari dekarbonizáció fő követelménye a nagy mennyiségben, megfizethető áron elérhető karbonsemleges energia – ennek biztosítása az ipari zöldítés legfontosabb feladata. Az állam vissza nem térítendő forrásokkal és kedvezményes hitelekkel támogassa az alacsony kibocsátású technológiák terjedését! Uniós tagságunkat kihasználva támogassuk az európai karbonvám bevezetését! 2025-re duplázzuk meg a zöld közbeszerzések arányát!

## 07

2023-tól indítsunk magyar roncsbe-váltó programot, amellyel a legalacsonyabb jövedelmű családokat segíthetjük 15 évesnél idősebb, különösen szennyező járműveik lecserélésében! 2030-tól tilt-suk be a legszennyezőbb autók forgalomba állítását! Az autópályákon csökkentjük 110 kilométer/óra a sebességkorlá-tot! Hozzunk létre autómentes, tiszta zónákat a nagyvárosokban! Környezetvédelmi besorolás alapján differenciáljuk a parkolási díjakat! 2025-től csak elektromos autó kaphasson új taxiengedélyt, 2030-tól pedig már csak elektromos autóval lehessen taxiz-ni! 2025-ig a magyarországi vasútháló-zat 20 százaléka legyen villamosított!

---

A témához kapcsolódó részletes háttér-tanulmányunk elérhető az Egyensúly Intézet honlapján:

[www.egyensulyintezet.hu](http://www.egyensulyintezet.hu)

# 1. MI A PROBLÉMA?

A klímaválság elleni globális küzdelem keretében az **Európai Unió – és annak tagjaként Magyarország is – azt vállalta, hogy 2050-re eléri a teljes klímasemlegességet.** Vagyis addigra az európai országok összes szén-dioxid-kibocsátása nem haladhatja meg az erdők, mezők (az úgynevezett nyelők) által évente megkötött, illetve a légkörből más módon kivont szén-dioxid mennyiségét. A magyar Országgyűlés e célt szem előtt tartva fogadta el 2020. június 20-án a klímavédelemről szóló törvényt, amely kimondta, hogy **hazánknak 2030-ra legalább 40 százalékkal kell csökkentenie az üvegházhatású gázok kibocsátását az 1990-es bázisévhez képest.**

2050-re tehát el kell érniük a teljes karbonsemlegességet, ehhez pedig jelentősen át kell alakítanunk az életünket, a termelés módjától a közlekedésen át az otthonaink fűtéséig. Nincs idő a halogatásra, ha bolygónkat és civilizációnkat elérhető keretek között szeretnénk megőrizni – az előttünk álló feladatok azonnali lépéseket indokolnak.

Az érintett területek közül **az alábbiakban hárommal: a földgázhasználat mérséklésének lehetőségeivel, az ipari dekarbonizációval és a közlekedési szektor zöldítésével foglalkozunk.**

## 2. FÖLDGÁZHASZNÁLAT MAGYARORSZÁGON

A földgázfogyasztás a teljes hazai üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy 27–29 százalékáért felelős – a hazai klímacélok vizsgálata során már önmagában ezért is indokolt részletesen elemezni a gázfelhasználás csökkentésének lehetőségeit.

Magyarország gázfogyasztása 2021-ben mintegy 9,5 milliárd köbméter volt, ebből: a lakossági felhasználás aránya 40 százalék, az ipari, kereskedelmi, mezőgazdasági célú felhasználás, valamint a gázalapú villamosenergia-és hőtermelés részaránya 60 százalék.

Hazánk gázimportkitettsége európai összehasonlításban nem tekinthető extrémnek: a hetedik vagyunk az Európai Unióban. Míg az EU-átlag 2021-ben 83 százalék volt, a magyar földgázellátáson belül a külföldről behozott mennyiség aránya 67 százalék – igaz, ennek mintegy 95 százaléka származik Oroszországból, szemben az EU 40 százalékos arányával.

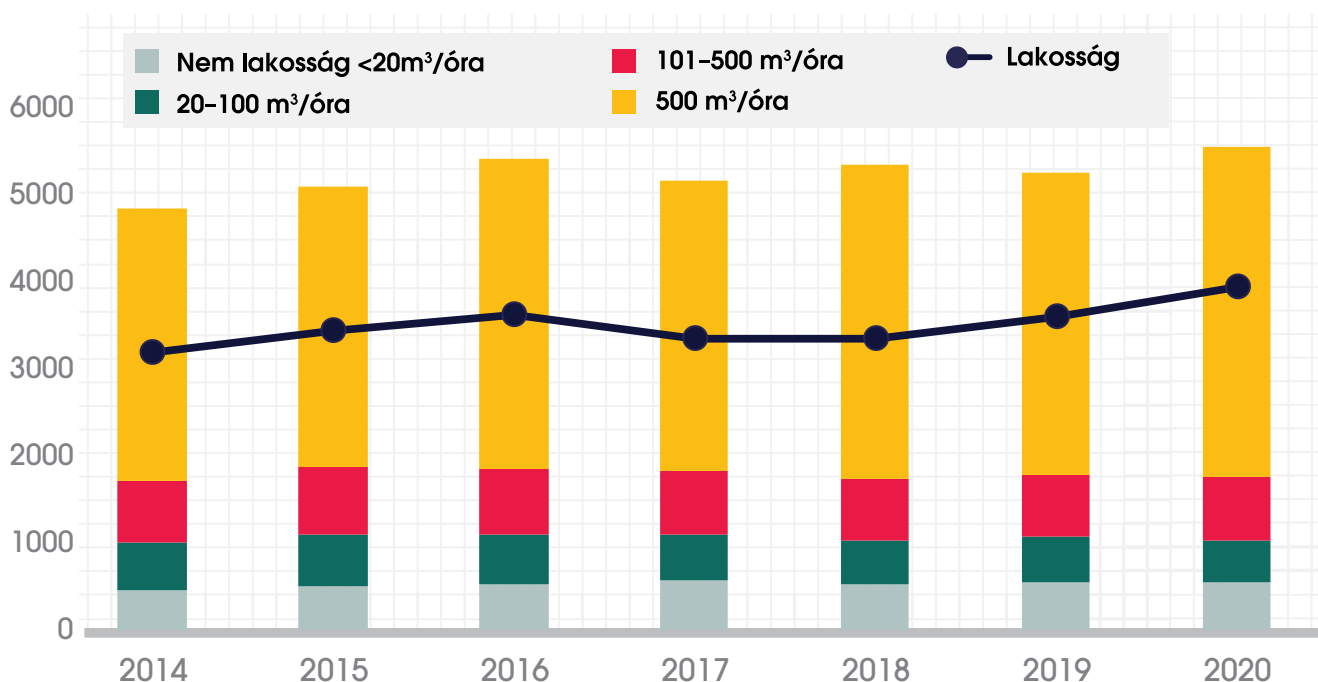
Jóval rosszabb azonban a pozíciónk, ha a földgáznak a teljes energiamixen (vagyis az összes felhasznált, illetve megtermelt energiamennyiségen) belüli súlyát vizsgáljuk:

Magyarországon ez 34 százalék, ami a harmadik legnagyobb arány az EU-n és a legmagasabb a visegrádi régióon belül.

A magyar háztartások 73 százaléka használ gázt, az alábbi három cél valamelyikére vagy valamilyen kombinációjára: fűtésre, melegvíz előállításra és sütésre-főzésre.

Az elmúlt évek hazai gázfelhasználási adataiból egyértelműen kirajzolódik, hogy a gázpiac nagy és növekszik, méghozzá mind a lakossági, mind az ipari felhasználást tekintve. A lakossági gázfelhasználás például az utóbbi négy évben folyamatosan emelkedett, és 2021-ben már megközelítette a 4 milliárd köbmétert.

Számos előnye mellett a földgáz használatának fő hátránya az, hogy tetemes mértékben járul hozzá a szén-dioxid-kibocsátáshoz. Épp ezért konszenzus van azt illetően, hogy ha a 2020-as klímátörvényben megfogalmazott 2050-es klímasemlegességet valóban el szeretnénk érni, szükség lesz a gázhasználat tervezett ütemű mérséklésére és a gázinfrastruktúra folyamatos átalakítására, a kiterjedt elosztóhálózat fokozatos leépítésére.

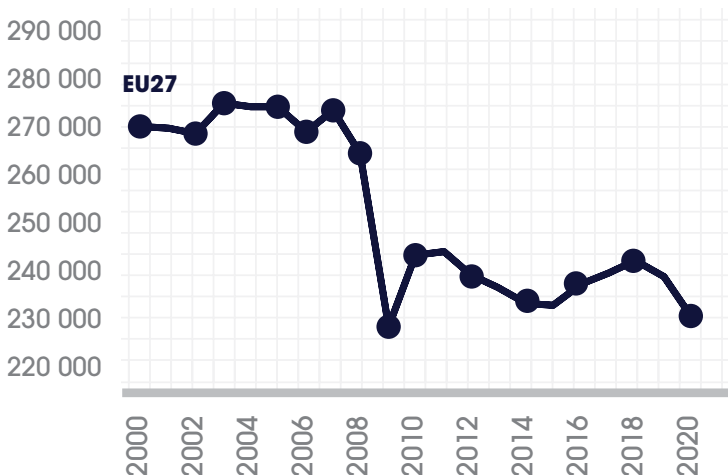


1. ábra: Magyarországi földgázértékesítés lakossági és nem lakossági felhasználók részére.

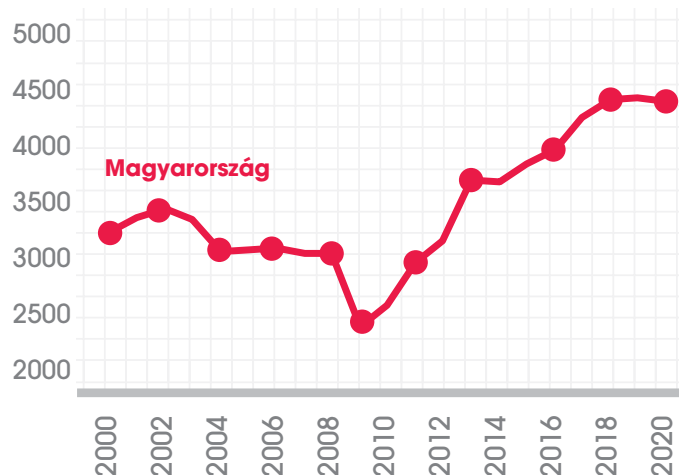
Forrás: Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal

## 3. IPARI KIBOCSÁTÁSOK

Az ipari dekarbonizációs lehetőségek elemzése során az alábbiakban a feldolgozóiparra fogunk koncentrálni, amely kiemelt helyet foglal el a hazai nemzetgazdaságon belül. A feldolgozóiparnak a bruttó hazai termékhez való hozzájárulása az elmúlt évek átlagában 24 százalék körül alakult.



Az elmúlt évtizedben az EU-ban az ipari energiafelhasználás számottevően csökkent – ezzel szemben Magyarországon 2010 után jelentősen nőtt az ipari energiafelhasználás.



2. ábra: Ipari végső energiafelhasználás az Európai Unióban és Magyarországon 2010 és 2018 között (forrás: saját szerkesztés az Eurostat adatai alapján)

A hazai ipari kibocsátások kedvezőtlen alakulása mögött két fő ok áll.

▶ Az elmúlt évtizedben szinte valamennyi alágazatban jelentős termelésnövekedés volt tapasztalható.

▶ Bár a hazai ipar egy része (így a járműgyártás, a vegyipar és a fémipar) energiaintenzitás szempontjából versenyképesnek tekinthető, egyes szektorok (mindenekelőtt az élelmiszeripar) energiaintenzitása jóval magasabb, mint más európai uniós országoké – ez annyit jelent, hogy egységnyi energiából relatíve kevesebb értéket állítunk elő, mint más európai országok.

és közép vállalatok részesedése. Ezen az ágazaton belül a jellemzően hazai tulajdonú mikro-, kis- és középvállalatok korlátozott anyagi és humán erőforrásaik miatt kevésbé képesek végrehajtani a versenyképességet biztosító energiahatékonysági beruházásokat.

Összességében, bár a hazai ipar energiaintenzitás szempontjából általában nem áll rosszul, az energiatermelésben így is mielőbbi cselekvésre van szükség: csökkenteni kell a fosszilis energiahordozók arányát. Ezért az ipari dekarbonizáció szempontjából is megkerülhetetlen, hogy a villamosenergia-, a hőenergia- és a közlekedési szektor üzemanyagigényének minél nagyobb hányadát alacsony karbonintenzitású forrásból biztosítsuk.

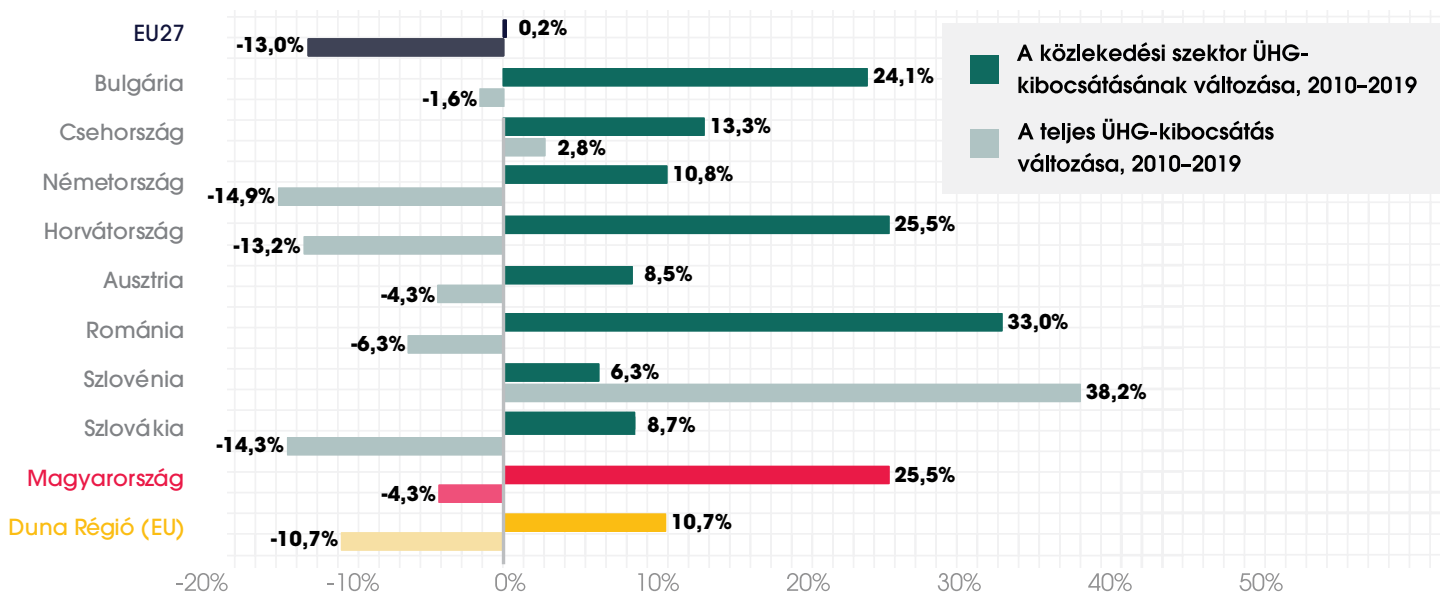
Az ágazatok közötti eltérés egyik oka, hogy míg a járműiparban és a vegyiparban domináns a globális értéklánca-bekapcsolódó nagyvállalatok, külföldi tulajdonú leányvállalatok aránya, addig az élelmiszeripar jóval heterogénebb szerkezetű, vagyis jelentős arányú a kis-



## 4. KÖZLEKEDÉSI KIBOCSÁTÁSOK

A közlekedési szektorban az elmúlt évtizedben – más szektorokkal ellentétben – nem történt érdemi kibocsátás-csökkenés, sőt **gyakorlatilag ez az egyetlen szektor, amely esetében Európa túlnyomó részében növekedés figyelhető meg.** A Duna Régió<sup>1</sup> teljes ÜHG-kibocsátása az elmúlt évtized folyamán 10,7 százalékkal csökkent, ugyanakkor a közlekedési szektorhoz köthető kibocsátás jelentős mértékben, 10,7 százalékkal nőtt.

Magyarország esetében azonban a helyzet még borúsabb: egyrészt az összkibocsátás kevésbé csökkent (4,3 százalékkal), másrészt **a közlekedési szektor kibocsátásának növekedése 25,5 százalékkal a második legnagyobb volt a régióban.**



4. ábra: Az ÜHG-kibocsátás alakulása a Duna Régióban 2010 és 2019 között (forrás: Eurostat)

Hazánkban 2010 és 2019 között a **nehéz-tehergépjárművekhez és buszokhoz, valamint a személyautókhoz köthető kibocsátás is jelentős mértékben növekedett.** A kistehergépjárművek kibocsátásában enyhe csökkenés figyelhető meg, míg a vasúthoz és az egyéb közlekedési formákhoz köthető kibocsátás továbbra is elhanyagolható maradt.

2010-ben az ezer főre jutó személygépjárművek száma 299 darab volt, 2019-re pedig elérte a 390 db/1000 fős szintet. Hasonló trend figyelhető meg az 1000 lakosra jutó nehéz-tehergépjárművek számának változásában is. **A járműpark emellett évről évre egyre idősebb: míg 2013-ban a személygépkocsik átlagos életkora 13 év volt, ez az érték 2021-re meghaladta a 15 évet.**

A magyar klímasemlegesség felé vezető úton a közlekedési szektor zöldítése lesz a legnagyobb kihívás. Ennek fő eszközei a következők.

- ▶ **A legszennyezőbb autók forgalomba állításának és használatának korlátozása.**
- ▶ **Az üzemanyagváltás,** vagyis a fosszilis üzemanyagokról környezetkímélőbb megoldásokra, például elektromos-ságra, bioüzemanyagokra vagy egyéb alternatívákra való átállás.
- ▶ **Közlekedésmód-váltást elősegítő intézkedések,** amelyek előtérbe helyezik a kedvezőbb emisszióval rendelkező közlekedési módokat, elsősorban a közösségi közlekedést, a vasúti szállítványozást, valamint a biciklis- és gyalogosközlekedést.

<sup>1</sup> Ausztria, Bulgária, Csehország, Horvátország, Németország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia

# 5. AZ EGYENSÚLY INTÉZET SZAKPOLITIKAI JAVASLATAI AZ ENERGIASZEKTOR, AZ IPAR ÉS A KÖZLEKEDÉS FENNTARTHATÓVÁ TÉTELÉRŐL

## I 5.1. GÁZFÜGGŐSÉGÜNK FELSZÁMOLÁSA

▶ KONKRÉT HATÁRIDŐKKEL ÖSZTÖNÖZZÜK  
A GÁZRÓL VALÓ LEVÁLÁST!

A gázzal való fokozatos leválás programjának **világos üzeneteket kell közvetítenie minden érintett, így különösen a felhasználók és az őket ellátó gázszolgáltatók felé.** Ehhez részletes ütemtervet kell rendelni a gázzal való leváláshoz, konkrét határidőkkel és folyamatos kommunikációval.

A következő években **elsősorban a háztartási gázfelhasználás csökkentésére kell koncentrálni**, majd ezt követheti az ipari gázfelhasználást mérséklő alternatív megoldások egyre szélesebb körű alkalmazása, végül az erőművi gázfelhasználás mérséklése. A továbbiakban a háztartási felhasználás mérséklését segítő intézkedésekre és ezek ütemezésére fogalmazunk meg javaslatokat.

**A következő években elsősorban a háztartási gázfelhasználás csökkentésére kell koncentrálni.**

▶ 2026-RA SZÚNJÖN MEG A  
GÁZSZOLGÁLTATÁS OTT, AHOL AZT CSAK  
SÜTÉSRE-FŐZÉSRE HASZNÁLJÁK!

A háztartási gázfelhasználás mérséklésének első lépéseként **indítsunk négyéves, a sütési-főzési célú gázfelhasználás kivezetését célzó programot az átalánydíjat fizető (mérő nélküli) háztartásokban!** A program keretében 2026-ig megszűnne a gázszolgáltatás azokban a háztartásokban, amelyekben a gázt kizárólag sütési-főzési céllal használják.

A teljes lakossági gázfelhasználás nagyságrendileg **1,5–2 százalékát (60 millió köbméter/év) teszi ki az átalánydíjas, mérő nélküli gázfelhasználás.** Ilyenkor jellemzően kizárólag sütés-főzési céllal használják a gázt, miközben az épületet más módon (elsősorban távfűtéssel) fűtik. **Csak Budapesten mintegy 170 000 háztartás tartozik ebbe a körbe.** Ha országosan 300 000 ilyen háztartással számolunk és háztartásonként 50 000 forint vissza nem térítendő támogatással az elektromos főzőlapok és sütők beszerzésére, **úgy a teljes program 15 milliárd forint közvetlen támogatással finanszírozható lenne.**

## ▶ 2034-RE AZ ÖSSZES HÁZTARTÁSBAN VEZESSÜK KI A GÁZT A KONYHÁBÓL!

A 2026-ig tartó első szakaszt követően, egy következő, nyolcéves program keretében 2034-re teljes mértékben számúzzuk a gázt a konyhából! Egy ilyen második fázis indításának előnye, hogy **kiszámítható, ütemezett piaci keresletet teremt a háztartási gépek cseréjére.**

2019-ben a teljes háztartási végső energiafelhasználás mintegy 5 százaléka volt a főzési célú. Ha ezzel az arányszámmal számolunk, úgy a gáz főzőlapok és sütők elektromosra cserélése azokban a háztartásokban, ahol egyébként gázzal fűtenek, önmagában 170–180 millió köbméterrel csökkentheti a földgázfelhasználást.

## 2034-re teljes mértékben számúzzuk a gázt a konyhából!

## ▶ 2025-TŐL LEGYEN TILOS A GÁZ BEKÖTÉSE AZ ÚJ ÉPÜLETEKBEN!

2025-től – más országok példájához hasonlóan – Magyarországon is legyen tilos az új építésű épületek csatlakozása a földgázrendszerhez! Épületfelújítások, átalakítások során vissza nem térítendő forrásokkal, elektromos fűtési megoldások (például hőszivattyú) esetében pedig a villamosenergia-elosztóhálózati terhek teljes vagy részleges állami átvállalásával (szükséges hálózatbővítések, csatlakozási díj) kell támogatni a háztartások átállását.

## ▶ 2030-IG VÁLASSZUNK LE 200 EZER HÁZTARTÁST A GÁZHÁLÓZATRÓL!

A gáz fűtési célú alkalmazásának visszaszorítása érdekében **határidő kitűzése mellett mielőbb dönteni kell egyes elosztói körzeteknek a földgázrendszerrel való leválasztásáról.** Első lépésként a gáz-elosztóhálózat kihasználtsági adataira figyelemmel **ki kell jelölni azokat a körzeteket (20–30 kistérséget, lehetőleg eltérő településszerkezettel), amelyek kísérleti projektként szolgálhatnak a későbbi teljes körű kivezetés előkészítéséhez.** E szakasz során **2030-ig legalább 200 000 háztartást kell leválasztani a földgázrendszerrel.** A kijelölt körzetekben állami támogatás biztosítása mellett kerülne sor az adott területen optimális fűtési rendszerek kiépítésére (hőszivattyú, biomassza, távfűtés).

## 2030-ig legalább 200 000 háztartást kell leválasztani a földgázrendszerrel.

A kijelölt régiók leválásához szükséges források mértékét nehéz előre becsülni. Egy-egy bevont háztartás esetében az átalakítás 3–10 millió forintra becsülhető, ami még óvatos számítások alapján is 400–500 milliárd forintos **forrásigényt jelent.** A kísérleti projektek tapasztalatai ahhoz is hozzásegíthetnek, hogy 2030-tól az első évek tapasztalatai alapján a leginkább költséghatékony megoldásokat alkalmazzassuk a további bevont körzetekben.

## I 5.2. AZ IPARI KIBOCSÁTÁSOK CSÖKKENTÉSE

### ▶ VISSZA NEM TÉRÍTENDŐ FORRÁSOKKAL ÉS KEDVEZMÉNYES HITELEKKEL TÁMOGASSUK AZ ALACSONY KIBOCSÁTÁSÚ TECHNOLÓGIÁK TERJEDÉSÉT!

Biztosítani és ösztönözni kell, hogy a Magyarországon beruházó, többségükben (közel háromnegyedükben) külföldi tulajdonú vállalatok érdekeltek legyenek abban, hogy hazánkba a legmodernebb, alacsony kibocsátású technológiákat telepítsék. Ennek eszköze lehet mindenekelőtt a **stabil, kiszámítható szabályozási környezet és az innovatív megoldások támogatása, kisebb részben vissza nem térítendő forrásokkal, nagyobb részben hitel- és garanciatermékekkel.**

A kiemelkedő energiahatékonyságú új beruházások mellett a hazai kis- és középvállalatok energiaintenzitásában mért lemaradásának csökkentésére is szükség van, amit az államnak **adókedvezményekkel és célzott támogatási programokkal** kell segítenie.

### ▶ UNIÓS TAGSÁGUNKAT KIHASZNÁLVA TÁMOGASSUK A KARBONVÁM BEVEZETÉSÉT!

A hazai ipar versenyképességének fenntartása és fejlődése érdekében megkerülhetetlen, hogy hatékonyan **csökkentseni tudjunk a „szénszivárgás” kockázatát** – különösen fontos ez például a kínai konkurenciának halmozottan kitett acél-, illetve cementipar tekintetében, de a német feldolgozóiparral való szoros kapcsolataink miatt a határainkon túlról begyűrűző hatások is jelentősek. **Magyarországnak ezért támogatnia kell a tervezett CBAM-mechanizmust, vagyis az uniós karbonvámot.** Emellett EU-tagságunkat arra is fel kell használnunk, hogy **a karbonvámot az alapanyagtermelő szektorokon felül a teljes ipari értékláncre kiterjesszék.**

**A hazai ipar versenyképességének fenntartása és fejlődése érdekében megkerülhetetlen, hogy hatékonyan csökkentseni tudjunk a „szénszivárgás” kockázatát.**

### ▶ NEMZETI GARANCIATERMÉKKEL ÖSZTÖNÖZZÜK A FENNTARTHATÓ TECHNOLÓGIÁK TERJEDÉSÉT!

A még nem megtérülő, de már piaci bevezetéshez közeli új technológiák elterjesztése érdekében **az állam dolgozzon ki nemzeti garanciaterméket** (magyar CCfD-t)! Vagyis egyedi szerződésekben garantálja, hogy a karbonsemleges technológiákra átálló vállalatok hozzájussanak a megtérüléshez szükséges összeg és az éves átlagos karbonár közötti különbséghez! A CCfD a karbonár garantálásán keresztül alkalmas eszköz az alacsony karbonintenzitású technológiák bevezetését célzó projektek forrásigényének biztosítására, a keresleti kockázat csökkentése és a széndioxid-ár ingadozásai okozta bizonytalanság megszüntetése révén.

A **CCfD** (*carbon contract for difference*) **konstrukciója** a piaci bevezetéshez közeli, de még nem megtérülő új technológiák elterjesztését segíti. A CCfD olyan szerződéses viszonyrendszer a tagállamok és az alacsony CO<sub>2</sub>-intenzitású technológiát fejlesztő vállalatok között, amely megtéríti az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerének keretei között kialakult éves átlagos szén-dioxid-kvóta ára, illetve a szerződésben foglalt összeg közötti különbséget – egyszerűbben fogalmazva **garanciát biztosít a szén-dioxid-piacok ingadozásaival szemben, ezáltal ösztönözve az innovációt**. Tegyük fel például, hogy egy acélipari szereplő olyan technológiába szeretne beruházni, amelynek segítségével megújulóalapú villamos energiával végzett vízbontás révén zöld hidrogént tud előállítani. A beruházás jelenleg

tetemes költségeit a vállalat a szén-dioxid-kvótái eladásával kívánja előteremteni. A probléma itt a szén-dioxid-piac szélsőséges kiszámíthatatlansága, amely miatt nehéz felelősen megterveznie egy efféle költséges beruházást. Ezt a bizonytalanságot hivatott ellensúlyozni a CCfD: a vállalat meghatározott időre szerződést köt az állammal, amely vállalja, hogy az adott időtartam alatt garantálja a szén-dioxid rögzített (szerződésben foglalt) áron történő értékesítését. **Ha a piaci szén-dioxid-ár elmarad attól a szinttől, amely megtérülővé tenné az új technológiára való átállást, a vállalat kompenzációként megkapja a megtérüléshez szükséges ár és a piaci szén-dioxid-ár különbségét (ha pedig a szén-dioxid ára magasabb a szerződésben foglaltnál, a vállalatnak kell kifizetnie a különbséget a haszonból).**

## ▶ 2025-RE DUPLÁZZUK MEG A ZÖLD KÖZBESZERZÉSEK ARÁNYÁT!

Ösztönözni kell a zöld (köz)beszerzéseket, amelyek piacot teremthetnek az alacsonyabb karbonintenzitású feldolgozóipari termékek használatának. E tekintetben már Magyarországon is látható a törekvés, mivel azonban a fenntarthatósági szempontok megjelenítése vagy elhanyagolása jelenleg az ajánlatkérő saját döntése, hazánkban még mindig rendkívül alacsony az ilyen típusú kiírások aránya az összes közbeszerzés között: 2021-ben 10 százalék körül volt. Az államnak ösztönzők beépítésével kell

elősegítenie a szemléletváltást és a közösségi beszerzések „kizöldülését”. Tűzzük ki célul, hogy **2025-re az összes kiírás 20 százaléka zöld közbeszerzés legyen!**

**Az államnak ösztönzők beépítésével kell elősegítenie a szemléletváltást és a közösségi beszerzések „kizöldülését”.**

## I 5.3. A KÖZLEKEDÉS ZÖLDÍTÉSE

### ▶ 2023-TÓL INDÍTSUNK RONCSBEVÁLTÓ PROGRAMOT!

A közúti forgalomhoz köthető kibocsátás hatékonyan csökkenthető az alacsony emissziójú új autók beszerzésének támogatásával. Az alacsony jövedelmű családok (amelyeknek az autója jellemzően 15 évnél idősebb) **nemigen tudnak élni a rendelkezésre álló elektromosautó-vásárlási támogatással**, mivel az anyagi terhek még a támogatás mellett is túl nagyok. Ebben a programban **nem (csak) elektromos autók beszerzésére lehetne pályázni, hanem megfizethető árú, alacsony kibocsátású belső égésű motorral szerelt autókra**, mivel kedvezőbb árfekvésük mellett már ezek is jelentős kibocsátás-csökkentéssel járnának a lecserélt, idős járművekhez képest.

### ▶ 2030-TÓL TILTSUK BE A LEGSZENNYEZŐBB AUTÓK FORGALOMBA ÁLLÍTÁSÁT!

A közúti kibocsátások csökkentéséhez nagyban hozzájárulhat a **használt autók importálásának korlátozása azok környezetvédelmi besorolása alapján**. Magyarországon is határozzunk meg konkrét céldátumot a belső égésű motoros gépjárművek teljes kivezetésére, illetve dolgozzunk ki ütemtervet a tiltás feltételeinek megteremtésére!

Követendő példa lehet a szlovén modell, ahol 2030 után már csak olyan autókat lehet forgalomba hozni, amelyek CO<sub>2</sub>-kibocsátása nem több mint 50 g/km. Ezt a szintet jelenleg csak a plug-in hibridek és a tisztán elektromos autók érik el, de e szabályozás elvben nem zárja ki, hogy tisztán fosszilis járművek is elérjék.

### ▶ AZ AUTÓPÁLYÁKON CSÖKKENTSÜK 110 KILOMÉTER/ÓRÁRA A SEBESSÉGKORLÁTOT!

A közúti forgalomhoz köthető kibocsátást olyan eszközökkel is csökkenteni lehet, amelyek nem igényelnek plusz költségvetési forrásokat. Ilyen például az autópályákon a sebességkorlátozások átalakítása: **a jelenlegi 130 kilométer/órás korlát helyett vezessünk be 110 kilométer/órás felső határt!** Ez a korlátozás viszonylag csekély mértékéhez képest az üzemanyag-fogyasztás jelentős csökkenését (és ezáltal kibocsátás-csökkentést is) eredményezne. Szakértői becslések szerint **a dízelautók esetében 12 százalékkal, míg a benzines járművek esetében 18 százalékkal csökkenne a fogyasztás.**

### ▶ HOZZUNK LÉTRE TISZTA ZÓNÁKAT A NAGYVÁROSOKBAN!

Az úgynevezett alacsony kibocsátású zónákat (*low-emission zones*) eredetileg a légszennyezettség csökkentése és a közösségi közlekedés vonzóbbá tétele céljából kezdték bevezetni, ám mint fentebb már említettük, értelemszerűen a közlekedési kibocsátások csökkentését is elősegíthetik. **Budapesten a tiszta zónák arra is alkalmasak lennének, hogy betöltsék a régóta tervbe vett és mindig elhalasztott dugódíj funkcióját**, oly módon, hogy csak azon autók után kelljen fizetni, amelyek nem felelnek meg bizonyos kibocsátási standardoknak.

### ▶ A KEVÉSSÉ SZENNYEZŐ AUTÓK KEVESEBB PARKOLÁSI DÍJAT FIZESSENEK!

**Érvényesítsük a parkolási díjak mértékében a személygépjárművek kibocsátásai közötti különbséget!** A jelenlegi hazai parkolási szabályozások jellemzően nem tesznek megkülönböztetést fenntarthatósági szempontból az autók között (kivéve ez alól az a gyakorlat, hogy a legtöbb város önkormányzata elengedi a parkolási díjat a zöld rendszámú autók számára). **A környezetvédelmi besorolás szerinti differenciálás technikailag megoldható volna, és fontos is lenne, hogy a könnyebb, kisebb, kevésbé szennyező autók után ne ugyanannyit kelljen fizetni, mint a nagy, illetve erősen szennyező autókért.**

Fontos lenne, hogy a könnyebb, kisebb, kevésbé szennyező autók ne ugyanannyit fizessenek, mint a nagy, illetve erősen szennyező autók.

### ▶ 2030-TÓL CSAK ELEKTROMOS AUTÓKKAL LEHESSEN TAXIZNI!

Európa-szerte egyre terjedő gyakorlat, hogy a közlekedési szolgáltatást nyújtó magánvállalatok (taxitársaságok, autómegosztók) számára kötelezővé teszik a járműflotta zöldítését. Ennek a megoldásnak az a fő előnye, hogy olyan járművek válnak nulla kibocsátásúvá, amelyek számukhoz képest nagyobb arányt tesznek ki a városi forgalomban. **2025-től a magyar városokban újonnan csak elektromos személygépjárművek kapjanak személytaxiszolgáltatáshoz tartozó engedélyt, 2030-tól pedig már csak elektromos autóval lehessen taxizni!** A szabályozás a városon belüli levegőminőséget is érzékelhetően javítaná.

### ▶ 2025-IG A VASÚTHÁLÓZAT 50 SZÁZALÉKA LEGYEN VILLAMOSÍTOTT!

Az ingázó forgalom csökkentése érdekében fejlesszük a vasúti közlekedést az agglomerációs területeken, hogy a vasúti közlekedés reális alternatívája legyen az autóval bejárásnak! **A folyamat kizárólag akkor lehet sikeres, ha ezzel párhuzamosan a tömegközlekedés színvonalát a városokban is sikerül fejleszteni.** A vasúti közlekedés a kibocsátások szempontjából nemcsak a tömegközlekedésben, hanem a szállítmányozásban is kiutat jelenthet, így a teherforgalomhoz köthető vasúti infrastruktúra fejlesztését is végre kell hajtani.

Magyarországon a vasúti hálózat hossza jelenleg mintegy 7500 km; ebből mindössze 3111 km villamosított, ami a teljes hálózat 42 százaléka. **Ennek a közlekedési formának a zöldítése érdekében a villamosított arányt 2025-ig 50 százalékra kell emelni** – ez még így is elmaradna a nyugat-európai arányoktól, de legalább közelebb kerülnének azokhoz.

# AZ EGYENSÚLY INTÉZET SZAKPOLITIKAI JAVASLATAI

TERÜLET	JAVASLAT
<b>GÁZFÜGGŐSÉGÜNK FELSZÁMOLÁSA</b>	<b>Konkrét határidőkkel, folyamatos kommunikációval ösztönözzük a gáztól való leválást!</b>
	<b>2026-ra szűnjön meg a gázszolgáltatás ott, ahol azt csak sütésfőzésre használják! Adjunk vissza nem térítendő támogatást az elektromos főzőlapok és sütők beszerzésére!</b>
	<b>2034-re az összes háztartásban vezessük ki a gázt a konyhából!</b>
	<b>2025-től legyen tilos a gáz bekötése az új épületekben!</b>
	<b>2030-ig válasszunk le 200 ezer háztartást a gázhálózatról!</b>
<b>AZ IPARI KIBOCSÁTÁSOK CSÖKKENTÉSE</b>	<b>Vissza nem térítendő forrásokkal és kedvezményes hitelekkel támogassuk az alacsony kibocsátású technológiák terjedését!</b>
	<b>A zöldülő magyar ipar versenyképessége érdekében támogassuk az uniós karbonvám bevezetését!</b>
	<b>2025-re duplázzuk meg a zöld közbeszerzések arányát (10%-ról 20%-ra)!</b>



# AZ ENERGIASZEKTOR, AZ IPAR ÉS A KÖZLEKEDÉS FENNTARTHATÓVÁ TÉTELÉRŐL

TERÜLET

JAVASLAT

A KÖZLEKEDÉS ZÖLDÍTÉSE

2023-tól indítsunk roncsbeváltó programot!

2030-tól tiltsuk be a legszennyezőbb autók forgalomba állítását!

110 kilométer/órás sebességkorlátot az autópályákon!

Tiszta zónákat a nagyvárosokban!

Környezetvédelmi besorolás alapján differenciált parkolási díjakat!

2030-tól csak elektromos autókkal lehessen taxizni!

2025-ig a vasúthálózat 50 százaléka legyen villamosított!

# RÓLUNK

Az Egyensúly Intézet jövőorientált szellemi műhely, amely hazánk számára készít jövőképeket, szakmai javaslatokat. Kidolgozni az ország politikai, gazdasági és kulturális jövőképét, szilárd szellemi alapot teremteni a magyarok felemelkedéséhez – a gyorsan változó 21. században az Egyensúly Intézet ezt tekinti egy agytröszt legfontosabb feladatának.

Olyan témákról gondolkodunk, amelyekről kevesebb szó esik a nyilvánosságban, mint kellene. Ilyen téma a robotizáció és az átalakuló munkaerőpiac, levegőnk és folyóvizeink tisztasága, a nemzeti öntudat és a közösségek szerepe egy ország életében, az oktatás jövője, az ország gazdasági kitörési pontjai vagy a megváltozó világrend.

Az Egyensúly Intézet állandó kutatói csapata és tanácsadói testülete közgazdászokból, szociológusokból, politikai elemzőkből, klímaszakértőkből, külpolitikai szakértőkből áll. Sokszínű és magasan képzett, professzionális csapatunk széles körű tapasztalatokkal rendelkezik az akadémiai kutatás és az alkalmazott tudomány területéről egyaránt.

# Magyarország jövő időben ▶▶

---

Egyensúly Intézet



**Egyensúly  
Intézet**

Cím: **H-1026 Budapest, Szilágyi Erzsébet fasor 73.**

Telefon: **+36 1 249 5238**

Honlap: **[www.eib.hu](http://www.eib.hu)**

E-mail: **[info@eib.hu](mailto:info@eib.hu)**

Facebook: **[facebook.com/egyensulyintezet](https://facebook.com/egyensulyintezet)**

Twitter: **[twitter.com/EIntezet](https://twitter.com/EIntezet)**

Linkedin: **[linkedin.com/company/equilibrium-institute1](https://linkedin.com/company/equilibrium-institute1)**