

A DÍJPOLITIKAI ALAPELVEK ÉS INTÉZKEDÉSI TERV 2020-IG

A FEHÉR KÖNYV ÖSZEFoglalása



**KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
KOORDINÁCIÓS
KÖZPONT**

Díjstratégiai iroda

Budapest, 2010. január

A MAGYAR KÖZÚTI DÍJPOLITIKAI REFORM

1. Díjpolitika

A díjpolitika a díjszedés céljának és a cél eléréséhez szükséges eszközrendszer elemeinek meghatározása. A jelenlegi használati díjas (e-matricás) rendszerben a díjköteles hálózaton nyújtott magasabb szolgáltatás ellenértéke a díj, de tehergépjárművek számára forgalomszabályozási céllal 42 főúti szakaszon is kötelező használati jogosultságot váltani. A bevétel az Útpénztár fejezeti kezelésű előirányzat forrásait gyarapítja, ez a fedezete részben az országos közúthálózat üzemeltetési, fenntartási és időszakos felújítási költségeinek, ami egyben keresztfinanszírozást is jelent. A közúthálózat állapotának megóvása, finanszírozási forrásainak bővítése és a közlekedésben résztvevők méltányosabb teherviselése érdekében szükséges a tarifapolitika átalakítása. Ennek téziseit tartalmazza a Zöld Könyv néven közreadott vitairat, és annak szakmai érdekképviselői egyeztetése bázisán összeállított, a díjszedés 2020-ig szóló alapelveit és a megvalósításra vonatkozó intézkedési tervét megfogalmazó díjpolitikai Fehér Könyv (<http://3k.gov.hu/pages/index.jsf?p=2&id=2912>).

2. Az e-matricás rendszer jellemzői és kritikája

Jelenleg 1.468 km-en folyik a díjszedés, eszköze az elektronikus matrica, a forgalmi rendszámhoz kötött, elektronikus formában nyilvántartott használati jogosultság. Ebben a használati díjas (HD) tarifarendszerben az azonos díjkategóriájú gépjárművek azonos érvényességi időszakra azonos összeget fizetnek az úthasználatától függetlenül.

A szisztéma egyszerűen és olcsón működtethető, de jelentős hátránya, hogy a keletkező díjbevétel nem arányos a futásteljesítménnyel, hiszen az elmúlt nyolc évben az úthasználat (tehát jmkkm-ben mért díjköteles forgalmi teljesítmény) a hatszorosára, a bevétel pedig csupán a háromszorosára növekedett (folyamatosan csökkenő bliccelés mellett). A sokat és hosszú távon közlekedők fajlagosan jóval kevesebbet fizetnek, mint az eseti úthasználók. A rendszer nem támogatja a rövidtávú utazások autópálya használatát sem. Ezek miatt az e-matricás díjszedés mielőbbi megszüntetése javasolt.

3. A díjpolitika továbbfejlesztése

Az új díjpolitika célja, hogy a „használó és szennyező fizet” elv alapján a díjköteles hálózaton közlekedők a megtett távolság, a pályaszerkezet igénybevétele és a környezetszennyezésük arányában fizessék meg az infrastruktúra használat költségeit. Ezen útdíjas (UD) tarifarendszerben a díjbevételeket a mainál transzparensőbb módon, a társadalmi kontroll lehetőségének biztosításával elsősorban a díjköteles hálózat üzemeltetési, fenntartási és felújítási költségeire kell fordítani. Az elmúlt években jellemzően a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére került sor, az országos közúthálózat egyéb elemeire kevés pénz jutott. Ennek következtében, elsősorban a felújítások elmaradása miatt, jelentős értékvesztés következett be, amely évente elérte a 20-28 Mrd Ft-ot. Ha a közlekedési alágazatok államháztartási mérlegét vizsgáljuk, akkor megállapítható,

hogy a vasút évek óta jelentős költségvetési támogatást kap, ugyanakkor a közúti szektor nettó költségvetési befizető pozícióban van, mivel a használói által generált bevételek töredéke fordítható csak az egyre romló állapotú közúthálózat karbantartására.

4. Az új tarifapolitika legfontosabb elemei:

a. A járműkategóriák

Az új rendszerben első ütemben a 3,5 tonna feletti járművekre terjed ki a megtett úttal arányos díjfizetés, ahol a járművek kategóriába sorolása a tengelyszám alapján történik a díjfizetők automatizált optikai úton történő ellenőrizhetősége érdekében. A tarifarendszer átalakítását követően egy éven belül lehetővé kell tenni, hogy a személygépjárművek is önkéntes alapon csatlakozhassanak az új díjfizetéshez. Az uniós szabályozással összhangban bevezetésre kerül a környezetvédelmi kategorizálás is, hazánkban az alábbi táblázat szerinti díjszorozókkal:

Környezetvédelmi kategória	Hazai arány	J0-J3 díjkategória	J4 díjkategória
A kategória (pl.: EURO III. és jobb)	20%	0,85	0,80
B kategória (pl.: EURO II)	35%	1,00	1,00
C kategória (pl.: EURO I és rosszabb)	45%	1,15	1,20

b. A hálózati kiterjesztés

Az új díjpolitika alapelve, hogy díjat csak a kiemelt szolgáltatási színvonalat nyújtó útszakaszokon, így a gyorsforgalmi utakon lehet szedni. Nincs azonban akadálya a díjköteles hálózat forgalomszabályozási szempontok szerinti kiterjesztésének, de itt figyelembe kell venni a díjszedő rendszer és a díjellenőrzés hatékonysági kritériumait is. Mivel az alacsonyabb kategóriájú utak bevélettermelő képessége csak töredéke a gyorsforgalmi utakénak, a díjszedést minden esetben a megalapozó vizsgálatok (költség/haszon elemzés) eredményeinek ismeretében érdemes kiterjeszteni az egyéb hálózati elemekre. Szükséges a díjmentesen használható autópálya szakaszok és autóutak számának illetve hosszának további csökkentése a legalacsonyabb járműkategóriák számára is, mert a cél az, hogy díjmentességet csak a települések belső útjainak tehermentesítése céljából a párhuzamos fizetős szakaszokon autózók (szektorforgalom, kerületközi forgalom) élvezhessenek.

c. A javasolt díjszintek

A megtett úttal arányos tarifarendszer sikeres bevezetésének egyik kulcseleme az elfogadható mértékű díjszintek kivetése. A magyar díjszedés korai éveinek tapasztalatai azt támasztják alá, hogy a hazai fizetőképes keresletet meghaladó díjszint a forgalom elterelődéséhez és a díjpolitikai célok kényszerű feladásához vezet. Eklatáns példája volt ennek az M1 és M5 koncessziós autópályákon alkalmazott, a magyar autósok és fuvarozók számára megfizethetetlen mértékű útdíj. Az Európai Unió vonatkozó irányelvei meghatározzák a díjszámítás elveit, az ezek alapján elvégzett számításokból adódóan a hazai hálózaton maximálisan kivethető díjak (Ft/km 2009. január 1-i árszinten) az alábbiak:

	J0	J1	J2	J3	J4
gyorsforgalmi út	(6,42) ¹	(12,84)	30,81	44,93	69,33
főút	((2,61)) ²	((5,21))	(19,31)	28,71	53,77

Ez a jelenlegi e-matricás tarifarendszer számítható átlagos díjszintjéhez képest többszörös díjemelést jelentene, ezért a Fehér Könyv a díjszintek fokozatos, tíz éves felzárkóztatását javasolja az alábbi, a gyorsforgalmi utakon kivételre kerülő induló díjszintek alkalmazásával:

J1	J2	J3	J4
6,0	15,0	21,0	34,0

Az előzetes díjérzékenységi vizsgálatok azt mutatják, hogy ezeknek a díjaknak az alkalmazásával csak minimális forgalomelterelődés várható, amelyet csökkent egyrészt a megtett úttal arányos tarifarendszer forgalomvonzó hatása, másrészt az intézkedési tervben megfogalmazott forgalomtechnikai intézkedések bevezetése.

d. A technológia

A díjszedés műszaki és technológiai megoldásai az elmúlt években jelentős fejlődésen mentek keresztül. A műholdas navigáció forradalmasította a földi helymeghatározást, és az un. GNSS rendszer versenytársává vált a mikrohullámú un. DSRC rendszereknek. Európában is ez a két megoldás verseng egymással, bár az elektronikus díjszedés területén a mikrohullámú megoldások még döntő fölényben vannak. Magyarországon a megtett úttal arányos díjszedési rendszer technológiája a díjpolitika eszköze kell legyen és nem az önmagában elérendő cél. Az alkalmazott megoldás tegye lehetővé a megállásmentes (free flow) díjszedést, ne okozzon többletterhelést a környezetünknek. A rendszer tudja kezelni a különböző időszaki díjszinteket, a felhasználóknak nyújtandó kedvezményeket és az díjmentes szektor forgalmát, továbbá az alanyi díjmentességet. Ellenőrzési rendszere legyen alkalmas az átmenetileg a matricás rendszerben maradó személygépkocsik úthasználat jogosultságának megállapítására is. Alapvető követelmény a technológiával szemben, hogy elemei feleljenek meg az EU 2004/52/EK irányelvében megfogalmazott átjárhatósági elvárásoknak és a most megjelent, az Európai Elektronikus Útdíjszedési Szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról (EETS) szóló 2009/750/EK bizottsági határozat előírásainak.

A Fehér Könyvben megfogalmazott díjpolitikai alapvetés javasolt jármű és hálózati kiterjesztése alapján mind a két technológia alkalmas a célok elérésére, közöttük a hatékonysági kritériumok alapján kell dönten.

A megtett úttal arányos, korszerű – fedélzeti eszközt igénylő – elektronikus díjszedési rendszer bevezetése komoly változást okoz az úthasználók életében. Ezen okok miatt mind a díjkategóriákban, mind az úthálózati kiterjesztésben, mind pedig a díjszintekben egy előre programozott fokozatos bevezetés az optimális

¹ Az egy zárójeles értékek bevezetésére pár évvel később kerül sor.

² Az útdíjszedés a főúton a J0 és J1 kategóriák számára nem kerül bevezetésre, a két zárójeles értékek feltüntetése az egyes kategóriák közötti arányok EU-s elvek szerinti számíthatóságához szükséges.

megoldás a hazai közutas vállalkozások relatív versenyelőnyének megőrzése érdekében.

5. Intézkedési terv

A díjpolitika átalakításának hosszú távú, választási ciklusokon átívelő következményei vannak, egy ilyen döntést tehát csak széleskörű szakmai, társadalmi és politikai támogatottság esetén szabad meghozni. Az előzetes piackutatások szerint az autóstársadalom kétharmada támogatja a megtett úttal arányos tarifarendszer, mint alternatív lehetőség bevezetését, és a díjpolitikai Zöld Könyv szakmai, érdekképviseleti egyeztetése is azt igazolta, hogy a díjpolitikai reform társadalmi elfogadottságának a kulcsa a bevételek célhoz kötött, átlátható, társadalmi kontroll melletti felhasználása. Ezért szükséges egy olyan grémium létrehozása a közút szereplőiből (fuvarozói szervezetek, Autóklub, környezetvédelmi szervezetek és szakmai érdekképviselések) amely felügyelheti és ellenőrizheti a díjbevételek alakulását és arról véleményt nyilváníthat. Ennek természetesen meg kell teremteni a jogszabályi garanciáit is.

El kell végezni a projekt környezeti hatásvizsgálatát, az új díjszedési rendszer megvalósíthatósági tanulmányát, és gazdasági-társadalmi hatáselemzését. A prognosztizált makrogazdasági előnyök (közút - finanszírozás, munkahelyteremtés, stb.) és társadalmi hatások (méltányosabb költségviselés, kisebb környezetterhelés, stb.) számszerűsítését és azok nemzetgazdasági szintű jelentőségét adja meg a projekt nemzetgazdasági hatáselemzése. A vizsgálat eredményeinek alapján születhet javaslat a díjszint és az adórendszer bizonyos elemeinek (gépjármű teljesítmény-, és súlyadó, regisztrációs adó stb.) összehangolt módosítására, a hazai közúti vállalkozások relatív versenyelőnyének fenntartása érdekében.

Ki kell dolgozni a tarifarendszer átalakításának üzleti modelljét, amellyel elérhető az a cél, hogy a két díjszedési rendszer – az időtartamhoz kötött használati díj (HD), és a megtett úttal arányos útdíj (UD), – működtetése egy kézben összpontosuljon, amit a továbbiakban egységes elektronikus díjszedési (ED) szolgáltatásnak nevezünk. Ugyancsak elengedhetetlen feladat a díjszedés egységes, koherens jogi szabályozásának kidolgozása.

Folyamatosan nyomon kell követni az új tarifarendszer működését (műszaki és adminisztratív felügyelet), a díjköteles hálózat forgalmának lefolyását és összetételének változását. Elengedhetetlen a díjköteles útszakaszok és a vele fizikailag és funkcionálisan párhuzamos, alternatív utak forgalommegoszlásának (korridor és térségi forgalom) folyamatos nyomon követése, ez a legérzékenyebb indikátora a díjszedés esetleges forgalomátrendező hatásának.