

## Európai áttekintés a közúti díjszedés országonkénti megoldásairól

| tarifarendszer             | használati díjas (HD)<br>időtartamhoz kötött   |  | útdíjas (UD) megtett úttal<br>vagy áthaladások számával arányos  |   |
|----------------------------|--|--|--|---|
| technológia                | matrica<br>(kiragasztós)   | e-matrica<br>(előregisztrációs)  | SLFF ED (lassítós)<br>+ (manuális) kapuk   | MLFF ED<br>(megállításmentes)   |
| személyautók               | <b>Ausztria</b><br>( <u>ap</u> , <u>au</u> )<br><b>Bulgária</b><br>(minden külterületi közút)<br><b>Csehország</b><br>(ap, au)<br><b>Svájc</b><br>(minden közút)<br><b>Szlovákia</b><br>(ap, au)<br><b>Szlovénia</b><br>(ap, au) | <b>Magyarország</b><br>(ap)<br><b>Románia</b><br>(kijelölt külterületi közutak)  | <b>Ausztria</b> (6 alpesi ap)<br><b>Belgium</b> (1 ag)<br><b>Dánia</b> (hd)<br><b>Egyesült Királyság</b><br>(1 ap, 1 ag, hd)<br><b>Franciaország</b> (ap)<br><b>Görögország</b> (ap, au)<br><b>Hollandia</b> (1 ag)<br><b>Horvátország</b> (ap, au)<br><b>Írország</b> (ap)<br><b>Lengyelország</b> (ap)<br><b>Norvégia</b> (hd, ag)<br><b>Olaszország</b> (ap)<br><b>Portugália</b> (ap)<br><b>Spanyolország</b> (ap)<br><b>Svédország</b> (1 hd)<br><b>Szerbia</b> (ap, au)<br><b>Törökország</b> (ap) | <b>Európában még nincs</b><br>(legismertebb tengerentúli példák: Ausztrália, Chile, Izrael, Kanada, USA)  |
| autóbuszok                 | <b>Bulgária</b><br>(minden külterületi közút)<br><b>Litvánia</b><br>(minden fű)<br><b>Svájc</b><br>(minden közút)  | <u>mint a személyautók cella plusz:</u><br><b>Magyarország</b><br>(ap, au)   | <u>mint a személyautók cella plusz:</u><br><b>Szlovénia</b><br>(> 3,5 t, <u>ap</u> , <u>au</u> )   | <b>Ausztria</b><br>(> 3,5 t, 2004, <u>ap</u> , <u>au</u> )<br><b>Csehország</b> (> 3,5 t, 2007, ap, au, 189 km fű)<br><b>Lengyelország</b><br>(> 3,5 t, 2011, ap, au, 432 km fű)<br><b>Szlovákia</b> (> 3,5 t, 2010, ap, au, 1.379 km fű) |
| teherautók                 | <b>Bulgária</b><br>(minden külterületi közút)<br><b>Litvánia</b><br>(össztömegtől függetlenül, minden fű)<br><b>Oroszország</b><br>(minden közút)  | <u>mint az autóbuszok cella plusz:</u><br><b>Magyarország</b><br>(ap, au, és 462 km fű is)<br>Eurovignette néven:<br><b>Belgium + Dánia + Hollandia + Luxemburg + Svédország</b><br>(> 12 t, <u>ap</u> , <u>au</u> , fű) | <u>mint az autóbuszok cella</u>  | <u>mint az autóbuszok cella plusz:</u><br><b>Franciaország</b> (> 3,5 t, 2013, 15.000 km fű)<br><b>Németország</b><br>(> 12 t, 2005, <u>ap</u> , 45 km fű)<br><b>Svájc</b> (> 3,5 t, 2001, minden közút)                                  |
| ap > 60 ekm<br>> 75% díjas | 8 országban<br>európai hossz 20%-a HD tarifarendszerű  | 7 országban  | 18 országban<br>európai hossz 80%-a UD tarifarendszerű   | 7 országban   |

A fenti, elsősorban díjbevétel termelő célú megoldásokon túl, a forgalombefolyásoló városi díjszedési rendszereket nem soroltuk be, mivel azok többnyire (a hazai e-matricás rendszerhez hasonlóan) rendszám alapú megoldással működnek.

### Rövidítések:

- > ?? t: hány tonna felett;
- ag: alagutak (hegyeken át vagy tengersizosok alatt);
- ap: autópályák (ap: a legtöbb díjköteles / ap: nincsenek díjmentes szakaszok);
- au: autóutak; (au: a legtöbb díjköteles / au: nincsenek díjmentes szakaszok);
- ED: elektronikus díjszedési technológia (ami fedélzeti egységet / eszközt – OBU-t / OBE-t – igényel);
- évszám: az országosan egységes ED rendszer bevezetésének – *tervezett* – éve;
- fű: fűt;
- hd: hidak (leginkább tölcserkorkolatokban vagy tengersizosokon);
- MLFF: több sávós, szabad áramlású (Multi Lane Free Flow), főpályán sebességkorlátozás nélkül;
- SLFF: egy sávós, szabad áramlású (Single Lane Free Flow), általában kapus díjszedő helyek mellett, korábbi manuális díjszedő sávokból alakítják ki, ezért áthaladáskor lassítani szükséges.

## Európai áttekintés a kedvezményrendszerek országokénti megoldásairól (nem teljes körű kitekintés, a motorok környezetvédelmi osztálya nem számít ide!)

**A használati díjas tarifarendszerben – klasszikus kedvezmény nem értelmezhető – nincs.** A hosszabb időtartamú használati jogosultságok fajlagosan olcsóbbak (magas futásteljesítménynél sokkal inkább).

| tarifarendszer | útdíjas (UD) megtett úttal vagy áthaladások számával arányos  |   |
|----------------|---|---|
| technológia    | SLFF ED (lassítós) + (manuális) kapuk   | MLFF ED (megállításmentes)  |
| személyautók   | <p><b>Ausztria:</b> 6 alpesi ap: éves és matricásoknak szóló (az egyiket havi és helyi lakos) kedvezmény van;</p> <p><b>Olaszország:</b> nagyon kevés helyen, elsősorban a helyben ingázóknak (<a href="http://www.serravalle.it/pag_eng.php?pg=30">http://www.serravalle.it/pag_eng.php?pg=30</a>)</p> <p><b>Portugália:</b> nagyon kevés helyen, csak átmeneti időre, kizárólag a helyben ingázóknak, csak azon autópálya szakaszokon, amelyek régebben teljes mértékben árnyék útdíjasak voltak, de időközben az állami terhek kiváltása érdekében díjasították őket;</p> <p><b>Spanyolország:</b> néhány helyen, kizárólag a helyben ingázóknak, olyan autópálya szakaszokon, ahol a nyílt vagy félig nyílt díjszedési rendszer miatt bizonyos viszonylatokban a megtett távolsághoz képest aránytalanul magas lenne az útdíj (még a koncessziós díjszedés idején ilyen működött hazánkban az M1 és az M5 autópályák esetén).</p> | –   |
| autóbuszok     | <p><u><b>mint a személyautók cella továbbá:</b></u></p> <p><b>Szlovénia:</b> előre feltöltött autópályadíj fizetési chip kártya vagy OBU esetén a feltöltés mértékétől függően: <math>60\text{€} \leq 5\% &lt; 210\text{€} \leq 10\% &lt; 400\text{€} \leq 13\%</math>, utólagos elszámolású autópályadíj fizetési chip kártya vagy OBU esetén, a havi összegyűjtött útdíj függvénye: <math>420\text{€} \leq 4\% &lt; 830\text{€} \leq 5\% &lt; 1.250\text{€} \leq 7\% &lt; 1.670\text{€} \leq 10\%</math>.</p>   | <p><b>Ausztria:</b> nincs, ellentétesnek tartják az arányosság elvével, ezért nem tervezik;</p> <p><b>Csehország:</b> a díjszedő rendszer tudná kezelni, volt róla tárgyalás a fuvarozókkal, megállapodás is született, de jogszabály még nincsen róla, maximum 5% lehet a mértéke, 2012. év során tervezik bevezetni;</p> <p><b>Lengyelország:</b> a díjszedő rendszer tudná kezelni, jogszabály is van róla, a 2011. évi bevezetést követően azonban pár évet kívánnak, hogy milyen felhasználói csoportnak és milyen mértékű kedvezményt lenne érdemes nyújtani, illetve a forgalom esetleges elterelődése ezt egyáltalán megkívánja-e;</p> <p><b>Szlovákia:</b> a díjszedő rendszer tudná kezelni, volt róla tárgyalás a fuvarozókkal, de megállapodás, és így jogszabály sincsen róla.</p> |
| teherautók     | <p><u><b>mint az autóbuszok cella, illetve:</b></u></p> <p><b>Franciaország:</b> volt, az Eurovignetta irányelvben megengedett meghaladta fuvarozónkénti mértéke, az autópálya társaságok ma OBU regisztrációként – tehát járművenként – (havidijért) adnak az összegyűjtött útdíj függvényében, jellemzően 10% elérhető, de 13% max.;</p> <p><b>Olaszország:</b> forgalomelaterelődés esetén, kevés helyen, ott is részleges árnyék útdíj formájában, úgy hogy az állam és a tartományok kipótolják az autópálya társaságok kedvezményei miatt bevételkiesését (még a koncessziós díjszedés idején egy ideig ilyen működött hazánkban az M5 autópálya esetén);</p> <p><b>Portugália:</b> volt, az Eurovignetta irányelvben megengedett meghaladta mértéke, megszüntették.</p>  | <p><u><b>mint az autóbuszok cella továbbá:</b></u></p> <p><b>Franciaország:</b> mivel a főúton adót fognak szedni, abból alpból nem lesz, de az interoperábilis szolgáltatás közvetítők jutalékuk terhére adhatnak majd;</p> <p><b>Németország:</b> a díjszedő rendszer tudná kezelni, volt róla tárgyalás az EU-val, de a kormány végül ellentétesnek tartotta az arányosság elvével, ezért nem tervezik;</p> <p><b>Svájc:</b> nincs, ellentétesnek tartják az arányosság elvével, ezért nem tervezik.</p>   |

### Magyarázatok:

**árnyék útdíj:** az adott útszakaszt beruházó és működtető társaságnak nem közvetlenül az úthasználók, hanem az állam fizet, annak függvényében, hogy milyen díjkategóriájú járműből mennyi haladt át az adott szakaszon (a díjaktól meg nem zavart forgalom kockázata tehát a kezelő társaságé és az államé is), a részleges árnyék útdíj esetén egyik részben a felhasználók fizetnek közvetlenül, másik részben pedig az állam vagy más helyi közigazgatási egység (a rendelkezésre állási díjas konstrukció ettől lényegesen különbözik!);

**Eurovignetta:** irányelv, melyben az EU a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik számára 13%-ban maximalta a gyakori úthasználók számára megengedhető kedvezmény mértékét;

**nyílt rendszer:** az adott díjköteles szakasz használata esetén csak egy díjszedő keresztmetszetet kell áthaladni, ami a főpályán található (leginkább hidak, alagutak és elővárosi autópályák esetén használják), a félig nyílt rendszerben bizonyos viszonylatokban a csomóponti ágon (is) található ez az egy díjszedő keresztmetszet (a zárt rendszernél felhajtáskor egy jegyet kell elvenni egy automatából és a díjköteles szakasz elhagyásakor ez alapján kerül kiszámításra a ténylegesen megtett út hossza);

**OBU:** az elektronikus rendszerben a gépjárműben elhelyezett azon fedélzeti egység, amivel a díjat kiszabják.