

Karmazin György

A használatarányos útdíj magyarországi bevezetésének hatása a piac szereplőire

Karmazin György, a BI-KA Logisztika Kft. tulajdonos-ügyvezetője szakmai körökben ismert és elismert szakember. Az MLBKT (Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság) elnökségi tagja, Tanúsított Logisztikai Szakértő, a Szolnoki Főiskola címzetes főiskolai docense. Óraadó tanárként, 2001 óta, különböző logisztikai tárgyakat oktat a Szolnoki Főiskolán. Jelenleg a Szent István Egyetem Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola PhD 3. évfolyamos hallgatója. Rendszeresen publikál gazdasági és szakmai folyóiratokban, évkönyvekben, valamint szakmai konferenciák résztvevője, meghívott előadója. E-mail címe: karmazin.gyorgy@bi-ka.hu

Összefoglaló

A tervek szerint 2013. július 1-től Magyarországon is bevezetésre kerül a használatarányos elektronikus útdíj, amelyet először a gyorsforgalmi utakon, illetve a legforgalmasabb, a tranzitforgalom által leginkább igénybevett főúti szakaszokon kívánnak alkalmazni. Különböző elemzések születtek már arra, hogy megvizsgálják, milyen nemzetgazdasági hatásai lesznek a megtett úttal arányos díjfizetési rendszernek. Kérdés, hogy a hazai fuvarozó, szállítmányozó és logisztikai szolgáltató vállalatok is időben felismerik-e ezeket a hatásokat és megteszik-e a szükséges lépéseket a versenyképességük megőrzéséért. A tanulmány célja az, hogy több szempontból is megvizsgálja az új típusú útdíj bevezetésének várható hatásait, különös tekintettel a piaci szereplők megváltozott körülmények közötti üzleti, szolgáltatásfejlesztési lehetőségeinek feltárására.

BEVEZETÉS

Magyarországon a közlekedés és szállítás állítja elő a GDP 6%-át, a közlekedési infrastruktúra értéke pedig az ország vagyonának egyötödét teszi ki. Ezért is rendkívül fontos, hogy kellő figyelmet fordítsunk a közlekedés fejlesztésére. Hazánkban több olyan, Kelet- és Nyugat-Európát összekötő fő európai közlekedési folyosó (TEN-T) halad át, amely komoly lehetőséget biztosít az ország versenyképességének növelésére. Nagy problémát jelent azonban, hogy a közlekedési hálózat minősége nem megfelelő, az alacsony műszaki állapot és teherbíró képesség miatt az elvárható szolgáltatási színvonal nem teljesíthető maradéktalanul. A tervek szerint a használatarányos útdíj és az ebből befolyó többletbevételek ésszerű felhasználása megoldást nyújthat a fenti problémákra.

1. A hazai útdíj-fizetési rendszerek rövid történeti áttekintése és a jelenlegi helyzet bemutatása

Az utak üzemeltetésének és felújításának költségeit fedezendő, illetve a biztos hozam reményében 1996-ban kezdődött meg Magyarországon a díjfizető kapuk használata az M1/M15 gyorsforgalmi utakon, majd ezt az M5 autópálya bizonyos szakaszaira is kiterjesztették. Ez a rendszer a megtett fizetős útszakaszok igénybevételét megelőzően vagy követően (természetesen előre meghirdetett formában) határozta meg a fizetendő összeget (az egyes járműosztályok között azonban különbséget téve), viszont a magas (egy kilométerre eső fajlagos) díj miatt lecsökkent az úthasználók száma, így a bevételek nem érték el az elvárt szintet.

Ezért lépett életbe 2000-ben a matricás díjszedésről szóló 42/1999 (XII. 25.) KHVM rendelet, kezdetben az M1 és M3 autópálya teljes hosszán, majd az M7 és 2004-ben az M5 autópályára vonatkozóan is, így lefedve az ország akkori összes autópályáját. Az ekkor megfogalmazott díjpolitika lényege, hogy „a matrica-bevételek csak a díjköteles gyorsforgalmi utak üzemeltetési, fenntartási és időszakos felújítási költségeire nyújtsanak fedezetet, a díjmentes szakaszok üzemeltetését, fenntartását és felújítását, továbbá a fejlesztéseket pedig a központi költségvetésből finanszírozzák.” (KKK, 2009). A matricás rendszerrel párhuzamosan, 2002-ben elkezdődött egy elektronikus autópálya-felügyeleti és díjellenőrzési rendszer alkalmazása is.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2004 márciusában tette közzé a 2003-2015 közötti időszakra kidolgozott Magyar Közlekedéspolitikát, mely már felhívta a figyelmet az útdíj szedésének gazdasági fontosságára. Ennek alapján: „a szabályozási, finanszírozási rendszer átalakításával el kell érni – az EU közlekedéspolitikájának megfelelően – hogy meghatározó jelentőségű tényezők legyenek a környezetszennyezést, a baleseteket és azok következményeit, a mentális ártalmak hatását, valamint az egyéb anyagi károkat kifejező externális (az egész társadalmat terhelő) költségek, amelyeket fokozatosan és hosszabbtávon az okozókra kell terhelni.”

2007 áprilisától a díjfizetési kötelezettséget a tehergépjármű kategóriában kiterjesztették a tranzitforgalom által el nem kerülhető 42 db főúti szakaszra.

Jelenleg a teljes hazai autópálya hálózat és 3,5 tonna megengedett össztömeg felett az autópálya hálózat (összesen 1632 km útszakasz) csak matricával használható. Az e-matrica díja az út

használatának időtartamától függ, a forgalmi rendszámhoz kötött használati jogosultságot pedig az ÁAK Zrt. elektronikus adatbázisa tartja nyilván. A díjszedési felhatalmazást a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény szabályozza, végrehajtásáról a 36/2007 (III. 26.) és 37/2007 (III. 26.) GKM rendeletek intézkednek.

A jelenleg is alkalmazott átalánydíjas rendszer egyik legnagyobb hiányossága, hogy a díjak nincsenek összhangban az egyes járműkategóriák költségkiszárási arányaival, továbbá a tarifarendszer a hosszú távú, gyakori autópálya használatnak kedvez. Ez utóbbi oka, hogy a hálózat és a forgalom növekedésével nem képes arányosan nőni a díjszedésből származó bevétel (Mészáros, 2009).

2. A használatarányos útdíj bevezetésének tervezete

A 2011-ben kidolgozott Széll Kálmán Terv (SZKT) fogalmazza meg, hogy „komoly veszteség éri Magyarországot azért, amiért a gyorsforgalmi úthálózatokat igénybevevő tranzit-teherforgalom, a sok külföldi kamion nem a használattal arányosan fizet az utak igénybevételeért”. Ennek kiküszöbölésére – az eredeti tervek szerint 2013. január 1-jétől, a SZKT 2.0 alapján azonban várhatóan csak – 2014, teljes évtől lép életbe a használatarányos elektronikus útdíj-rendszer, melynek köszönhetően arányossá válik a díjfizetés mértéke a gépjárművek által okozott terheléssel (zaj, utak állapotának romlása, légszennyezettség). A rendszert úgy kívánják kialakítani, hogy az a működési költségek levonása után éves szinten minimum 150 milliárd forintos bevételt jelentsen majd az államnak.

Jelenleg a gyorsforgalmi utakon négy díjkategória különíthető el, a D1, D2, D3 és D4, az elektronikus útdíj utóbbi három (a tervezetben J2, J3, J4-ként említett) kategóriára vonatkozna. A D1, azaz a személyautók, a motorok és az egyéb, 3,5 tonnánál nem nehezebb járművek tulajdonosai továbbra is matricák vásárlásával tudnak majd eleget tenni díjfizetési kötelezettségüknek.

3. A díjak kiszabása és a bevételek felhasználása

A matricás rendszerből jelenleg közel 50 milliárd forint folyik be évente az államkasszába úgy, hogy kerekítve 1700 kilométernyi autópályán és autóúton kell díjat fizetni. A tervek szerint az e-útdíj ennél hosszabb szakaszon, mintegy 8000 km-en kerülne bevezetésre, ami azt jelenti, hogy még több mint hatezer kilométer főúthálózaton is fizetni kell az utak használóinak. A forgalom nagy része azonban a gyorsforgalmi utakon generálódik, tehát az ezek használatáért beszedett díjak jelentik a bevételek jelentős részét. A bevételek tehát a következők szerint folynak be: 2/3 arányban az autópályá- és autóút valamint 1/3 arányban az egyéb közutak használatból.

Problémát jelent viszont, hogy az új rendszer kiépítésének és üzemeltetésének költségei éppen a fenti bevételek arányaival ellentétes nagyságú fajlagos értéket mutatnak. A kilométer alapú díjazás koordinálása ugyanis kétféle technikával történhet: a DSRC (mikrohullámú) vagy a GPS (műholdas) rendszerrel. Az olcsóbb DSRC (azaz az elektronikus kapuk) az autópályákon alkalmazható sikerrel, ahol csak a fel/lehajtást kell nyomon követni, viszont ez az alacsonyabb kategóriájú közutakon – a számtalan kereszteződés miatt – nem valósítható meg, ezért a drágább GPS alapú rendszert kell kiépíteni. Mindenképpen végig kell gondolni tehát, hogy érdemes-e egy sokkal drágább rendszert kiépíteni és fenntartani azért, hogy az autópályákon beszedhető 120 milliárd (70 millió forint/1 km) forinthez képest nagyságrendekkel kisebb összeggel (5 millió forint/1 km) egészüljenek ki az állami bevételek.

Az előirányzott 150 milliárd forintos éves bevétel eléréséhez a jelenlegi 6-10 forint/km-es díj helyett már az új rendszer bevezetésekor kb. 20-40 forint/km-t (kategória, tengelyszám és környezetvédelmi besorolás függvényében) kellene fizetniük az úthasználóknak és ez az összeg a későbbiekben akár a 60 forintot (az eredeti díj tízszeresét!) is elérheti. Ezért rendkívül fontos a rendszeres úthasználók, a hazai fuvarozó vállalkozások kompenzálása, melyet a következő fejezetben tekintek át.

4. Kompenzációs javaslatok

4.1. Kedvezmény a környezetvédelmi besorolás alapján

A KKK Díjstratégiai Iroda 2009-es Zöld-könyvben a környezetvédelmi besorolás alapján határozta meg, hogyan alakul az úthasználatért fizetendő összeg. Az EURO 1-es, illetve a régebbi típusú motorok esetén 1,15-1,2 a szorzószám, az EURO 2 motorok esetében 1, az EURO 3, illetve az ennél környezetkímélőbb motoroknál pedig 0,8-0,85-tel kell megszorozni a megtett út használatáért fizetendő alapösszeget. Tehát minél modernebb a gépjármű motorja, annál nagyobb mértékű kedvezmény járna a fuvarozóknak. (Beke 2012)

4.2. Kompenzáció a rendszeres úthasználóknak

A jelenlegi tervekben látszik, hogy a környezetvédelmi besorolás mellett a fuvarozók más jogcímen is jogosultak lesznek kedvezmények igénybevételére a használatarányos útdíj megfizetésénél. A kormány 1138/2012. (V. 3.) Korm. határozata tartalmaz egy kitélet az úthálózat gyakori használóira vonatkozóan: „az elektronikus díjszedés elindulása után fél évvel el kell indítani egy maximum 13 %-os kedvezményt biztosító rendszert, mely a közúti fuvarozók növekvő terheinek egyfajta kompenzációjaként fogható fel”.

4.3. A közúti fuvarozók kompenzációs javaslatai

A hazai közúti fuvarozók használatarányos útdíj-rendszerrel kapcsolatos legfontosabb elvárása, hogy a kormány az ebből befolyt többletdíjak legalább felét forgassa vissza a fuvarozói szektor versenyképességének javítására. Ez azt jelenti, hogy több 10 milliárd forintot kellene erre a bevételekből elkülöníteni. Karmos Gábor, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) elnöke még 2012. februárban eljuttatta javaslatcsomagjukat a kormány részére, mely elsősorban a fuvarozók adózásának kérdéseit tárgyalja, de megfogalmazza a gyorsforgalmi úthálózat melletti parkolók kiépítésének és fejlesztésének, valamint a forgóeszköz-finanszírozás állami eszközökkel történő segítségével igényét is.

A Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestületének (NiT Hungary) 2012. tavaszi regionális találkozóján elhangzott kompenzációs javaslatok között is főként az adózás, pénzügyi elszámolás került előtérbe: a légrugós gépjárművek EU-minimumot meghaladó szintre csökkentése, valamint az iparüzési adó és a belföldi gépkocsivezetők részére igazolás

nélkül elszámolható költségek kérdése. További lehetőségként merült még fel a gépjárművezetői képzések állami finanszírozása, a környezetvédelmi fejlesztések támogatása és a közúti fuvarozók versenyképességét célzó jogszabály-módosítások és egyéb intézkedések végrehajtása.

Az EU-s gyakorlat alapján akár közvetlen állami hozzájárulás is nyújtható lenne azoknak a közúti fuvarozóknak, akik kizárólag belföldön vállalnak munkát. A NiT és az MKFE javaslatcsomagja azonban olyan összetett intézkedéseket tartalmaz, melyhez az államháztartás bevételi és kiadási oldalának újraszervezése is szükséges. A kompenzáció végleges formájában egyelőre még nem született döntés, kisebb megszakításokkal jelenleg is folynak a tárgyalások.

5. Az elektronikus útdíj bevezetésének hatása a kombinált áruszállításra

A vasúti és közúti áruszállítás között jelenleg kiegyenlítetlenek az erőviszonyok, a közúton történő fuvarozás mellett szól (a „háztól házig” szállítás és más előnyei mellett), hogy a közút használata csak bizonyos, „matricás” szakaszokon díjköteles, melyek viszonylag könnyen kikerülhetők. Ezzel szemben a vasút kötött pályás rendszerében nincs ingyenes szakasz, ráadásul a díjszabás fő célkitűzése, hogy a használókkal fizettesse meg az infrastruktúra működésének teljes költségét. Ezen költség különbségeket jól szemlélteti például az, hogy jelenleg a Szeged-Wels viszonylaton egy Ro-La jegy ára 600 euró,¹ míg ugyanez közúton mintegy 563 euróba kerül csak.

A versenyhátrány csökkentése érdekében 2007 és 2011. között az állam egy olyan támogatási rendszert vezetett be, mely a két alágazat közötti költségek kiegyenlítésére volt hivatott.

Év	Ro-La állami támogatás (eFt)	Ro-La forgalom (kamion)
2007	900.000	33.370
2008	900.000	36.773
2009	500.000	26.432
2010	700.000	30.706
2011	500.000	31.339

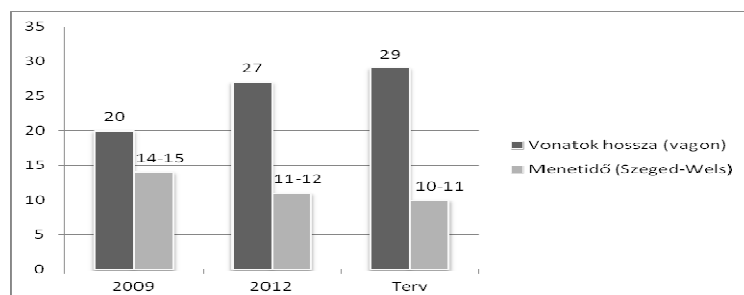
1. táblázat: A Ro-La forgalom és az állami támogatás változása 2007-2011. között
Forrás: A vasúti kamionszállítás kilátásai. VG Logisztika Melléklet, 2012. május 15.

¹ A díj 2 gépkocsivezető utazásának díját tartalmazza, az ÁFA-t nem.

Az előbbi táblázatból látható, hogy a támogatás mértéke évről évre folyamatosan csökkent, a 2012-es évvel pedig meg is szűnt. A támogatás kifutása azzal magyarázható, hogy a kezdeti tervek még a használatarányos útdíj 2009-es bevezetésével számoltak. A támogatás megszűnése miatt a vasúti áruszállítás 5%-át lebonyolító Hungarokombi Kft. 2012. január 1-től az árai emelésére kényszerült, ami pedig a Ro-La forgalom visszaesését és a Hungarokombi negatív üzleti eredményét vonta maga után az első negyedévben.

A használatarányos útdíj bevezetésével a közúton is a megtett út függvénye lesz a fizetendő díj, ezáltal a vasút versenyhátránya csökkenhet. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy ennek hatására a fuvarozók automatikusan a kombinált áruszállítást fogják preferálni, mivel a megfelelő szállítási mód kiválasztásánál – a költségeken kívül – számos egyéb tényezőt is figyelembe kell venniük (viszonylat, lerakás ideje, helye, vevői elvárások, stb.).

Összességében elmondható, hogy a jövőben is szükség van a Ro-La járatok és viszonylatok fenntartásához akár kedvezmények bevezetése által. Ennek egyik lehetséges módja a pályahasználati díj csökkentése a kamionszállító vonatok esetében. Ugyanakkor a Hungarokombi is mindent megtesz annak érdekében, hogy költséghatékonyabbá tegye a Ro-La járatok működtetését. A 2. diagram a vagonszám és a Szeged-Wels közötti menetidő alakulását szemlélteti. A 2009-es 20 vagonhoz képest a Hungarokombi terveiben a 29 vagonos vonathossz elérése szerepel, ez 3-4 év alatt csaknem 50%-os növekedést jelent. Ezzel párhuzamosan a menetidőt tovább kívánják csökkenteni, mégpedig úgy, hogy egy Ro-La vonat 24 óra alatt meg tudjon fordulni az említett viszonylaton, ezáltal pedig a kocsik bérleti költségei is csökkenthetőek lesznek.



2. diagram: Vonathossz és menetidő változása 2009-től

Forrás: A vasúti kamionszállítás kilátásai. Világ gazdaság Logisztika Melléklet (2012. május 15.) alapján saját szerkesztés

6. Következtetések, összegzés

Javában folynak az egyeztetések a használatarányos útdíj bevezetéséről, a rendszer kiépítéséről és a kompenzáció mértékéről, habár az erre kitűzött céldátum hamarosan elérkezik. Abban viszont már döntés született, hogy az új rendszer létrehozásához kapcsolódó pénzügyi és műszaki szakértői szolgáltatásokat a MultiContact-Clarity Konzorcium nyújtja majd, az ÁAK Zrt. becslésénél (810 millió forint) jóval magasabb, 1 milliárd 348 millió forintos összegért. Láthatjuk, hogy az új rendszernek számos előnye és hátránya lesz majd mind az állam, mind a fuvarozók és a megbízók szemszögéből. Vajon a kiépítésre és a kompenzációra fordított kiadások mellett is elérhető a kitűzött többletbevétel? Az előzetes számítások és a többi ország példája alapján mindenképpen bizakodhatunk. Csehországban a bevezetést követő első hat hónapban 4,38 milliárd korona folyt be és a második félévre már 8,9 milliárd korona bevétellel számolnak. Az elektronikus útdíj-rendszernek köszönhetően a bevételek körülbelül 8 %-kal emelkedtek és további pozitívumként elmondható, hogy a környezetvédelmi besorolás szerinti növekvő díjtételek ösztönzik a fuvarozókat a korszerű (és ezáltal környezetkímélőbb) gépjárművek vásárlására.

IRODALOMJEGYZÉK

„A megtett úttal arányos elektronikus díjfizetési rendszer bevezetése – 2013. július” c. előadás. NIT Hungary 2012. évi tavaszi regionális találkozója, 2012. május 4., Szolnok

A vasúti kamionszállítás kilátásai, Világgazdaság Logisztika Melléklet. 2012. május 15.

Beke Károly: Kinek mennyire fog fájni jövőre az útdíj?

(http://www.mfor.hu/cikkek/Kinek_mennyire_fog_fajni_jovore_az_utdij_.html) Letöltés dátuma: 2012.07.24.

Diószegi József (2012): Útdíj-tervek: hetvenmillió forintot hozhat egy kilométer autópálya. In Napi Gazdaság. 2012. július 4.

Durvább lehet az útdíj a vártnál. In Napi Gazdaság Ellátási Lánc Melléklet 2012. május 9.

KKK: A magyar közúti díjpolitika irányelvei 2020-ig – Fehér Könyv – tervezet. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Díjstratégiai Iroda, 2009

<http://www.kkk.gov.hu/servlet/download?type=file&id=1133> (Letöltés dátuma: 2012.07.25.)

Mészáros Ferenc, Siposs Árpád, Andricsák Zoltán: A megtett úttal arányos elektronikus díjfizetési rendszer megvalósíthatóságának feltételei. Közlekedésképzési Szemle, 59. évfolyam 11: pp. 1-6., 2009

MTI (2012): Elektronikus útdíj: 1,3 milliárdos szakértő, 2012. augusztus 13. VG <http://www.vg.hu/gazdasag/gazdasagi-hirek/elektronikus-utdij-13-milliardos-szakerto-382897> (Letöltés dátuma: 2012. augusztus 13.)

Toldi Miklós, Dr. Mészáros, Ferenc, Siposs Árpád: A hazai közúti díjtörténelem bemutatása. Közúti közlekedés, pp. 38-40., 2012. április.