

Változások az útdíj fizetési rendszerekben és ezek hatásai



Közlekedésfejlesztési konferencia

2019. május 14-16.

Siófok

Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara

Az előadás tartalma

- 1. Az útdíjfizetés elsődleges célja és bevezetésének dilemmái**
- 2. Változások a hazai útdíjfizetés rendszerében**
- 3. A változások lehetséges elvi kihatásai**
- 4. Pénzügyi makroszintű hatások**
- 5. Pénzügyi mikroszintű hatások**
- 6. Közlekedési rendszer kihatások**
- 7. Társadalmi kihatások**

1. Az útdíjfizetés elsődleges célja és bevezetésének dilemmái

Elsődleges cél: a közutak fenntartási forrásának megteremtése

**Az üzemanyagok adótartalma és az áruk szabad áramlása:
az infrastruktúra használata az és ellentételezés ellentmondása**

Használó fizet (szennyező fizet) elv gyakorlati alkalmazása

Eurovignette szabályozás – díj egységesítés – vámteher csökkentés

Egy napos e-matrica ára 3,5 felett 11 EUR/nap

Hazai e-matricás egységes úthasználati díj bevezetése 2004. évben

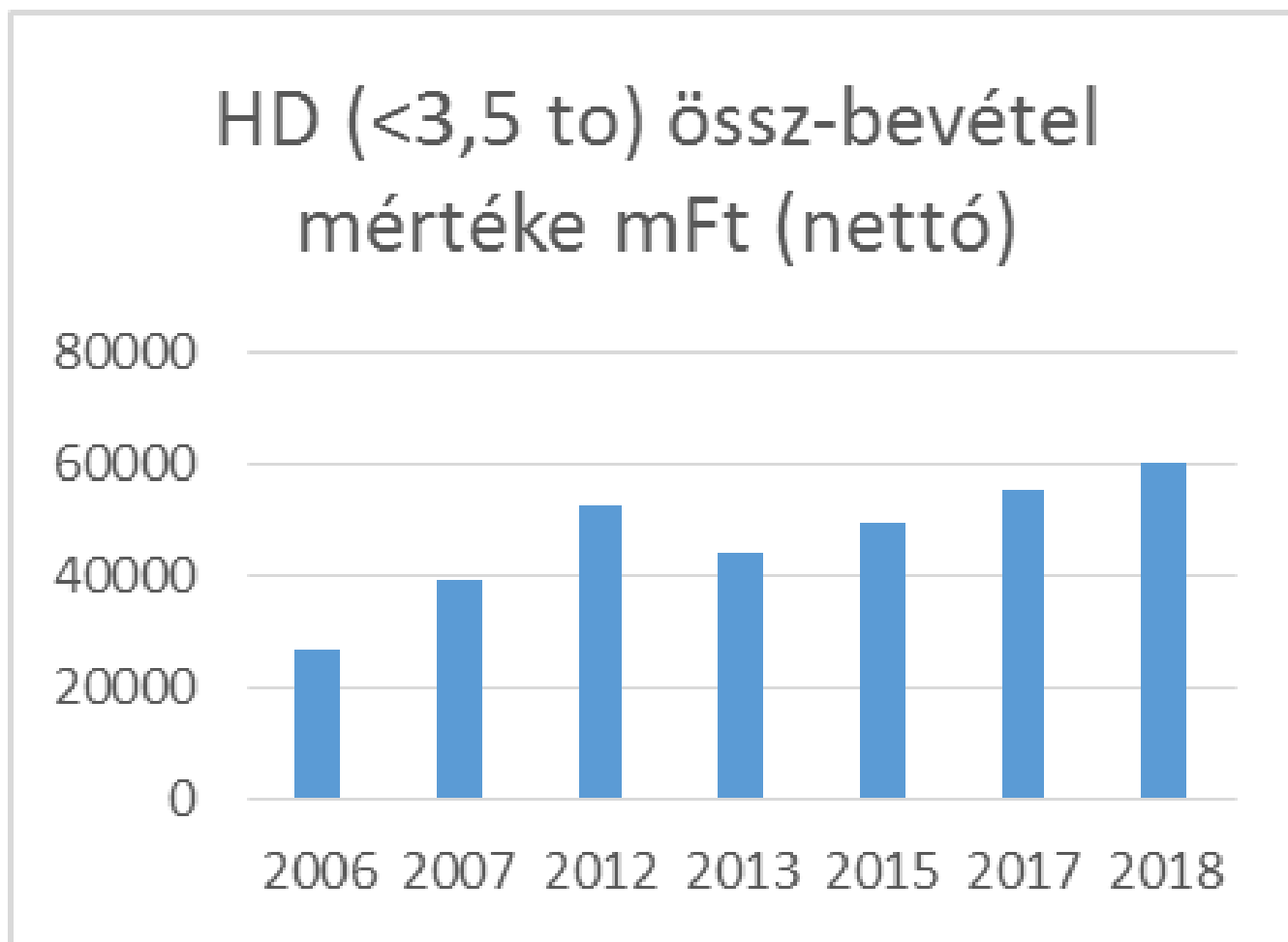
2. Változások a hazai útdíjfizetés rendszerében

DÍJVÁLTOZÁS								
7	Hét fontosabb mérföldkő a 2006. évi állapotokhoz mérten							5,9% os átlagos UD díjszintnövelés, az ABC eltérítés változása
6							Növelt heti és havi matrica árak	
5						M0 Keleti-szektor díjasítása		
4				A HD1 megyei matricák, a D2 és U bevezetés, HD mentes szakaszok megszüntetése, M0 Déli-szektor díjasítása				
3			A mai UD bevezetése 3,5 tonna felett					
2		A HD 4 napos megszűnése						
1	HD díjkötelezettség a gyorsforgalmi utakra	A mai HD bevezetése és a teherautókra egyes főúti szakaszokra kiterjesztéssel						
IDŐPONTOK	2006. év	2007.04.01	2012.01.01	2013.07.01	2015.01.01	2017.01.01	2018.10.01	2019.01.01

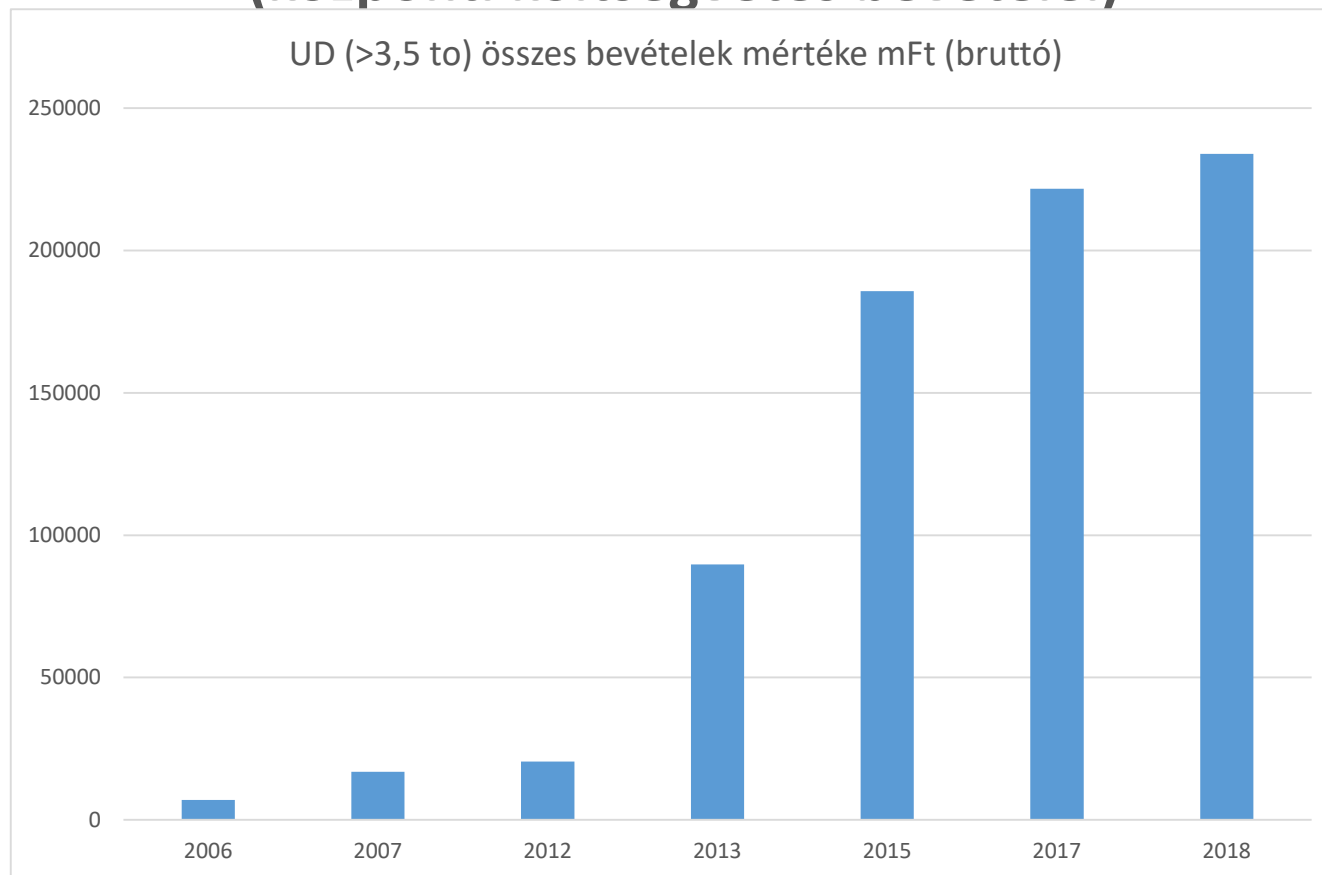
3. A változások lehetséges elvi kihatásai

- **Pénzügyi makroszintű – közgazdasági, költségvetés-bevételi, útfenntartás finanszírozási források**
- **Pénzügyi mikroszintű – a piaci szereplők, vállalkozások, egyének gazdálkodási körülményei**
- **Közlekedési rendszerkhatások - modal split, kombinált áruszállítás (konténerizáció) jármű méretek (D2 < -- > „gigaliner”) szokás jellemzők változása**
- **Társadalmi kihatások - közteherviselés szerkezetének, arányainak változása (fogyasztói árindex), hatások az externáliákra, társadalmi mértékű igény a megosztott szolgáltatásokra**

4. Pénzügyi makroszintű hatások (1) (központi költségvetés bevételei)

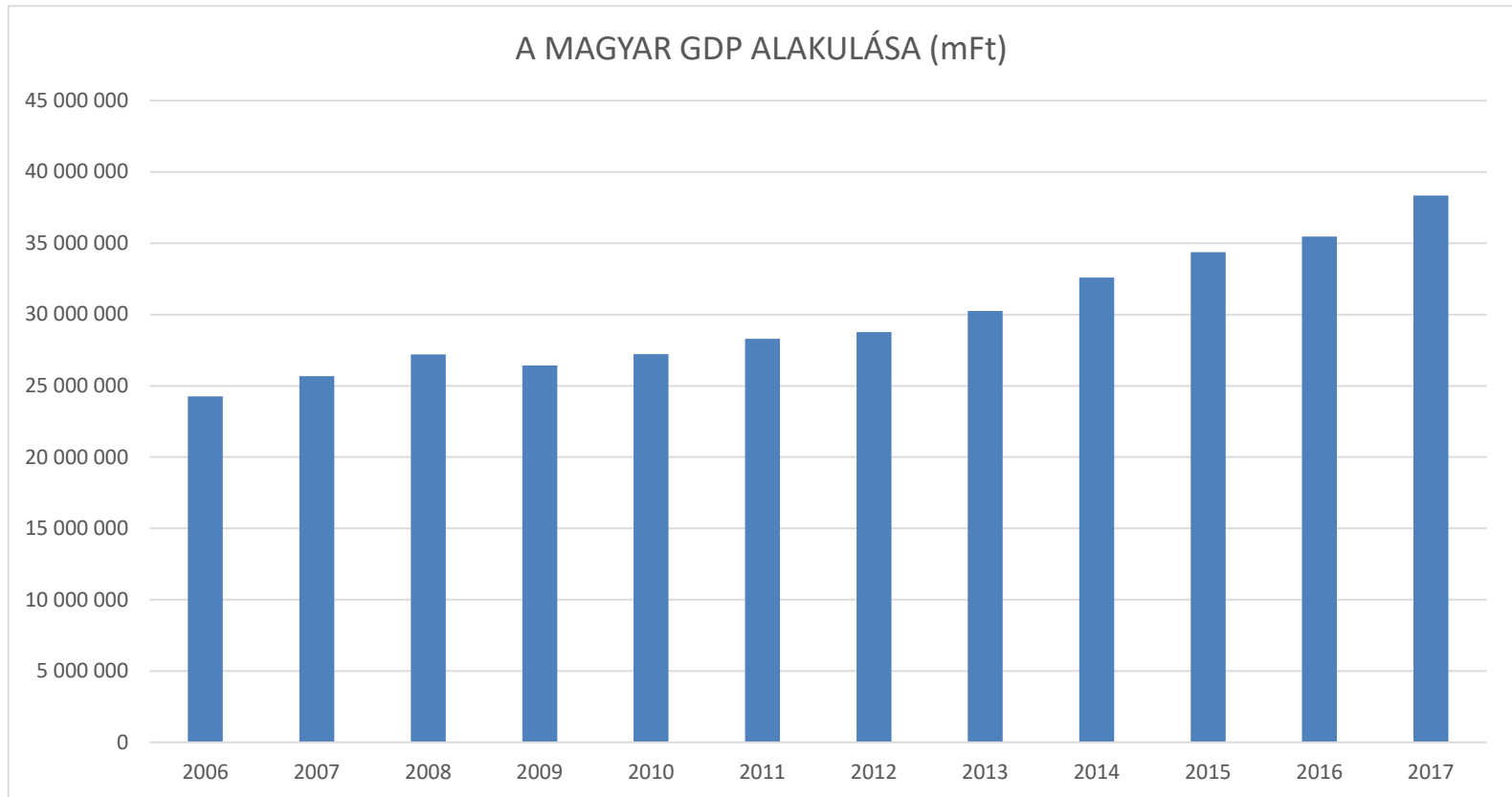


4. Pénzügyi makroszintű hatások (2) (központi költségvetés bevételei)



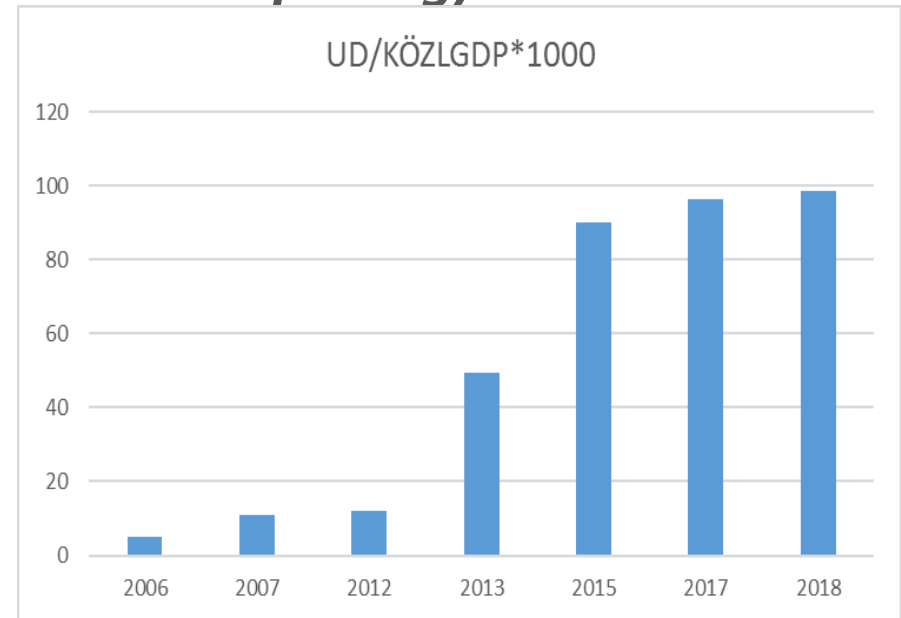
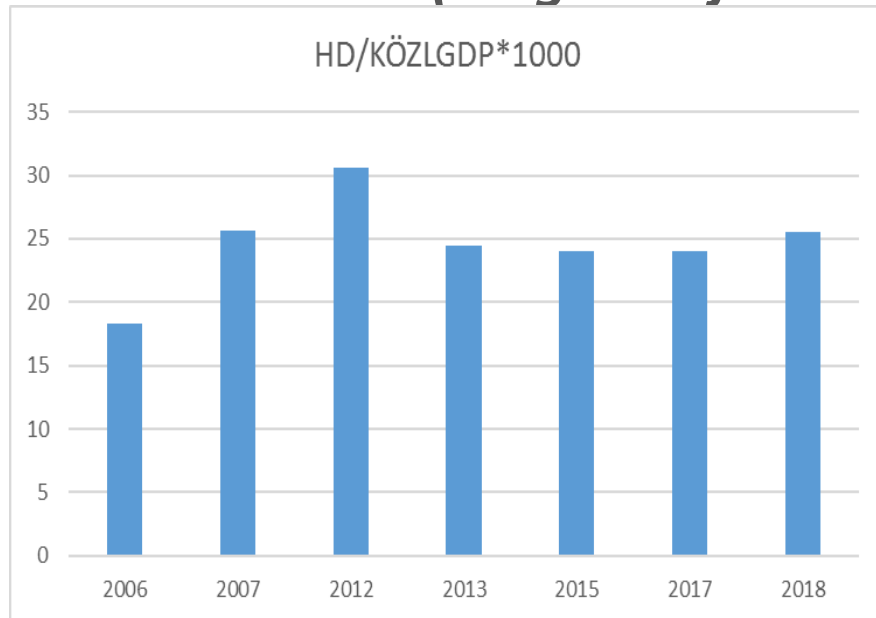
(Felhasználás: 7000 Mrd Ft feletti nettó értékű 31 000 km hosszú közúthálózat fenntartásának feladataira 6900 km díjas magas szintű úthálózat bevételeiből + 25 000 km belterületi főút és a teljes mellékúthálózat)

5. Pénzügyi mikroszintű hatások (1) (alágazati jövedelmtermelő képesség)



A GDP-hez mérten a közlekedők által befizetett „külön-adóteher” aránya nagyságrendileg 0,7%-ot tesz ki.

5. Pénzügyi mikroszintű hatások (2) (alágazati jövedeltermelő képesség)

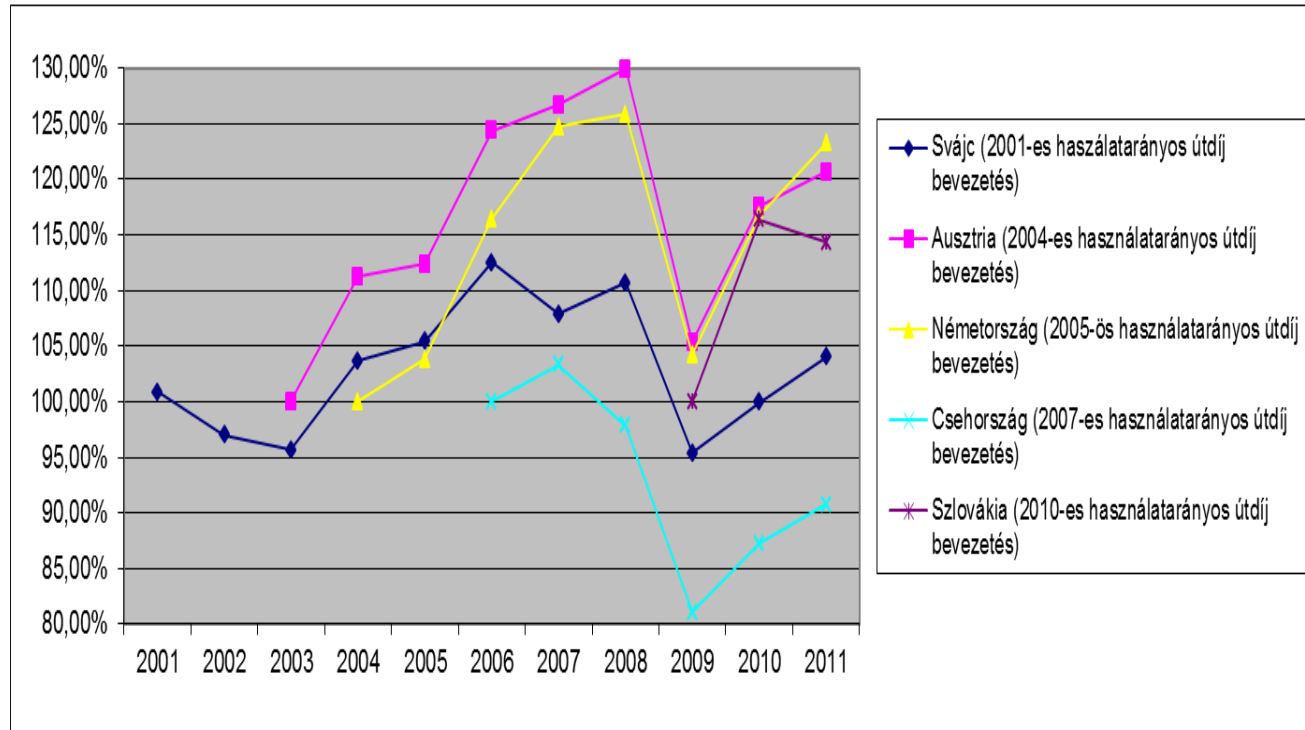


A közlekedés - szállítási ágazat Magyarországon 6%-al járul hozzá a GDP-hez.

A járművek < 3,5 to közlekedése nyomán az ágazatból származó GDP 2,5 %-át, a járművek > 3,5 to után ágazati GDP 8-10%-át kitevő útdíj befizetés történik.

Az ágazati közteherviselés relatívan magas értékei miatt - hozzászámolható még az üzemanyagok ágazatspecifikus jövedéki adótétele is - körültekintően kell eljárni a jövőbeni díjpolitikai döntések hatásvizsgálata során.

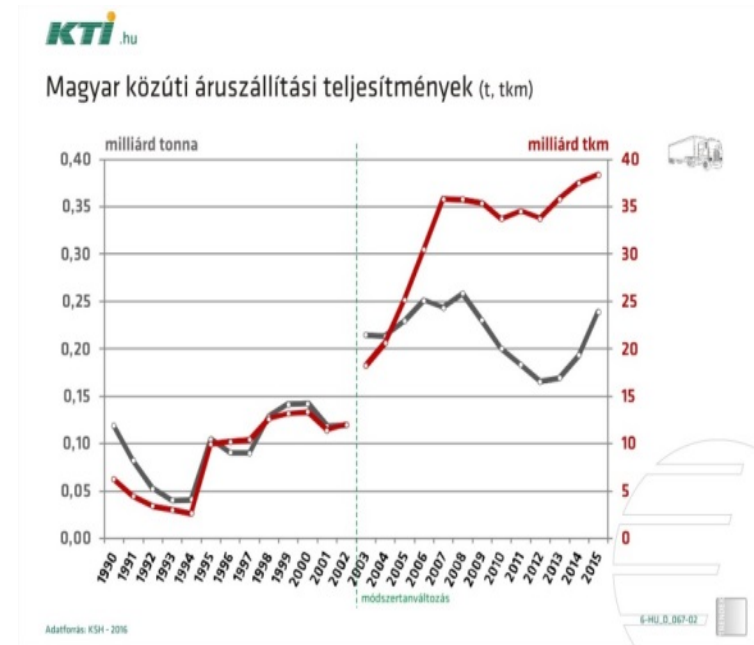
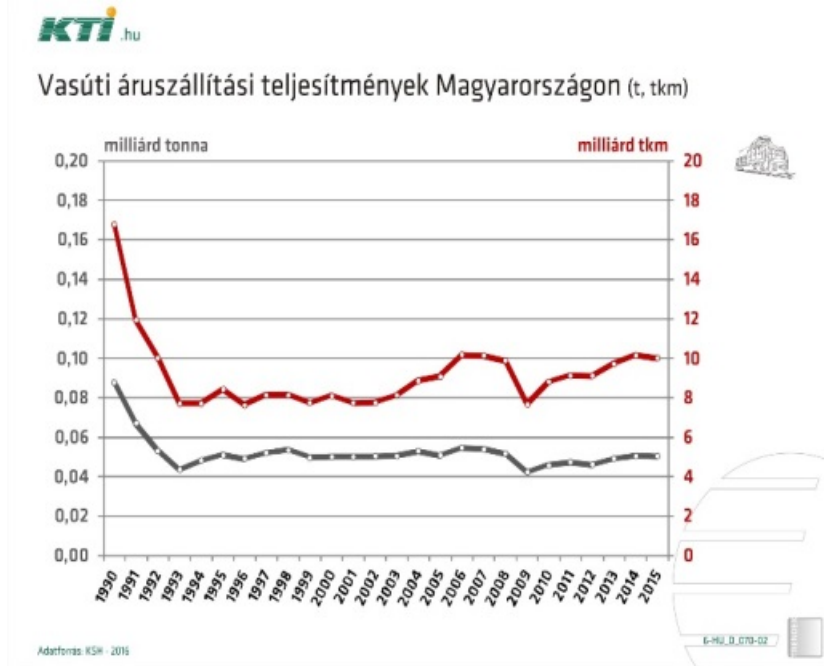
6. Közlekedési rendszerkihatások (1)



A használat arányos útdíj bevezetésének hatása a vasúti áru fuvarozás volumen-indexére

A világgazdasági hatások messze jobban befolyásolták a vasúti áruszállítási teljesítményeket, mint az útdíjak bevezetése

6. Közlekedési rendszerkihátások (2)



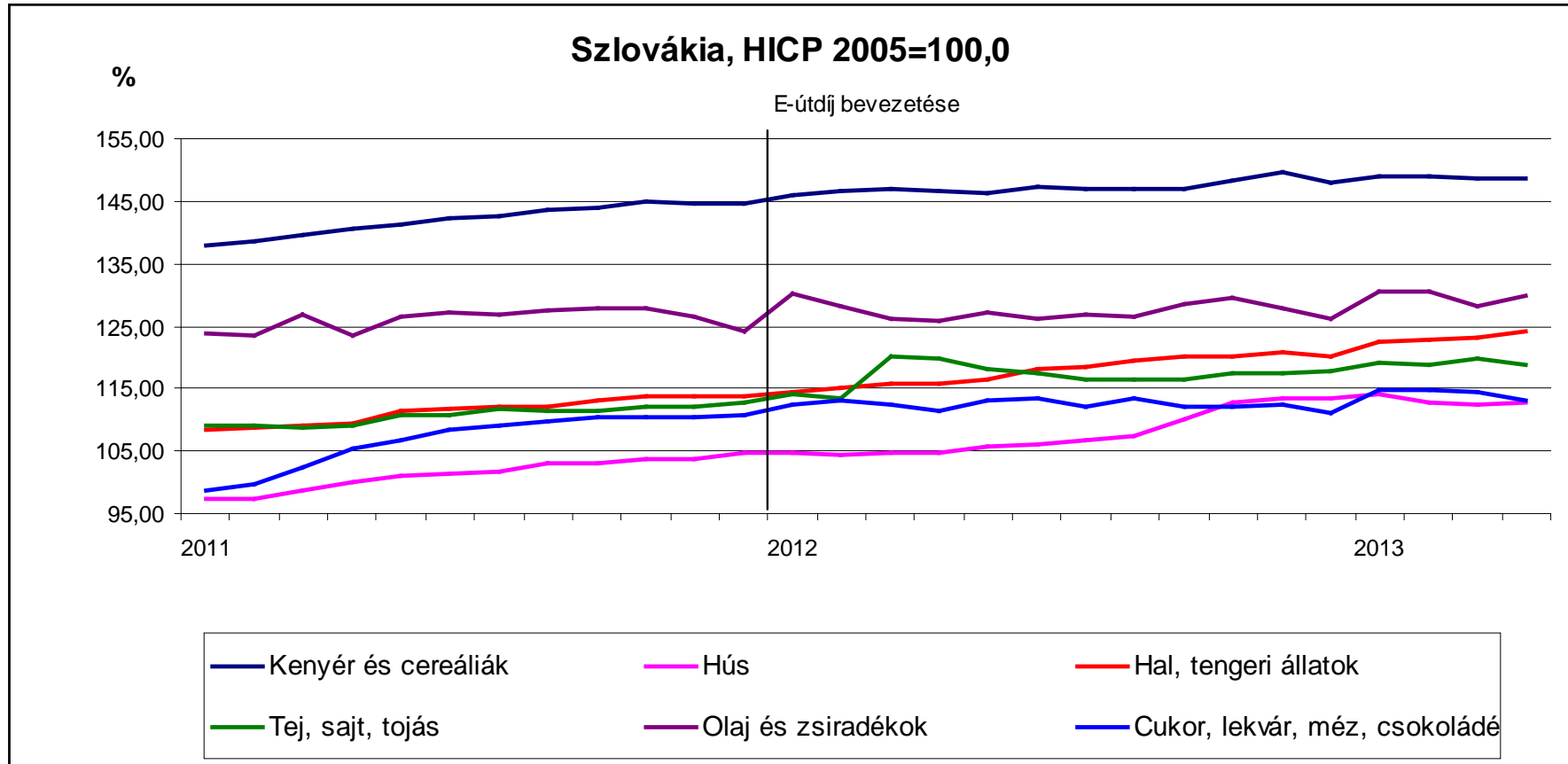
A hazai közúti és vasúti áruszállítási teljesítményekben sincsenek „nyomai” az útdíjpolitikai változásoknak a vizsgálat tárgyává tett időpontokban, az általános gazdasági helyzet alakulása tükröződik vissza az ábrából.

6. Közlekedési rendszerkihatások (3)

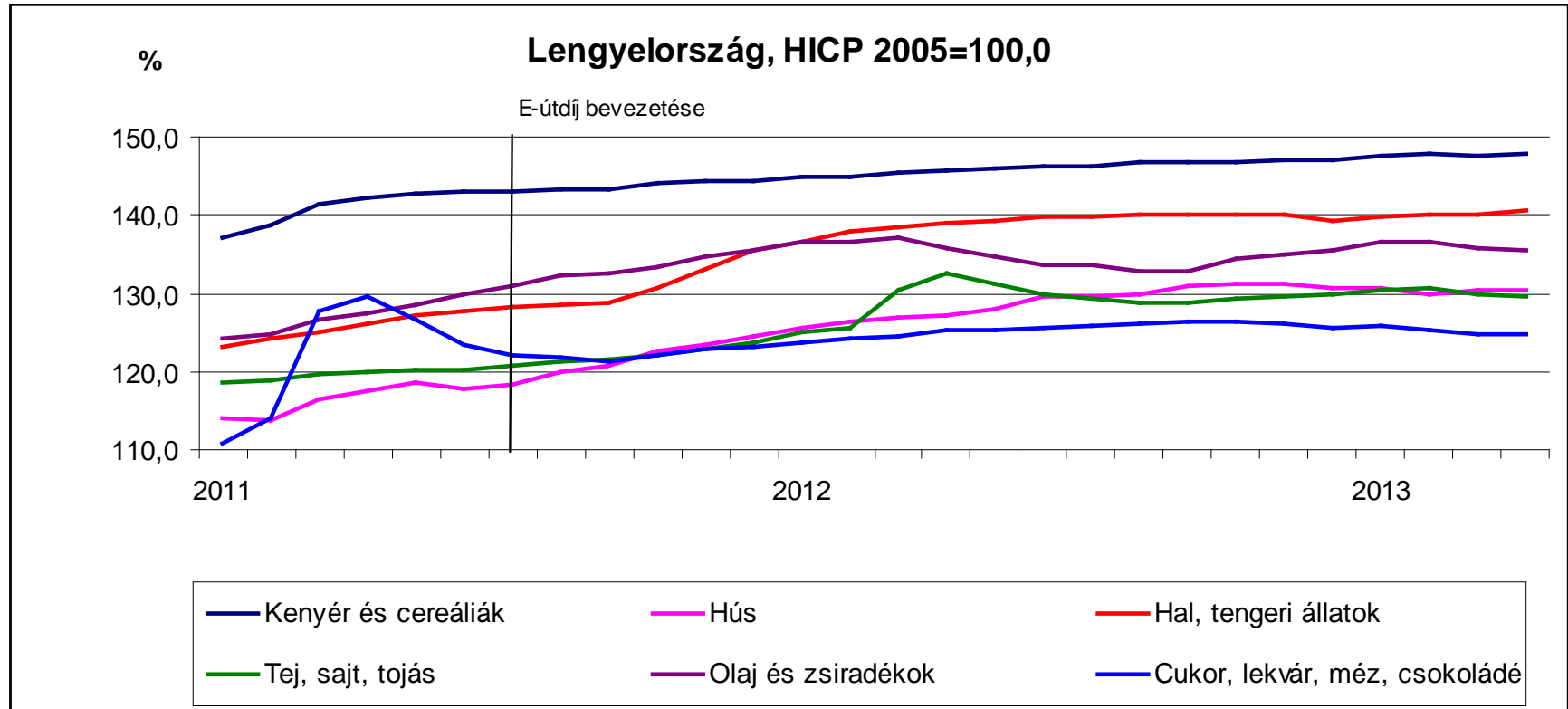


A fuvarozók költségarányai miatt jelentős növekedést mutat a D2 kategóriába sorolt <3,5 to össztömeg alatti kis-áruszállítók mennyisége és aránya, a közép kategória lecsökkent, a 4 és 5 tengelyes járműszerelvények (>20 to < 40 to) száma megnőtt.

7. Társadalmi kihatások (fogyasztói árak)

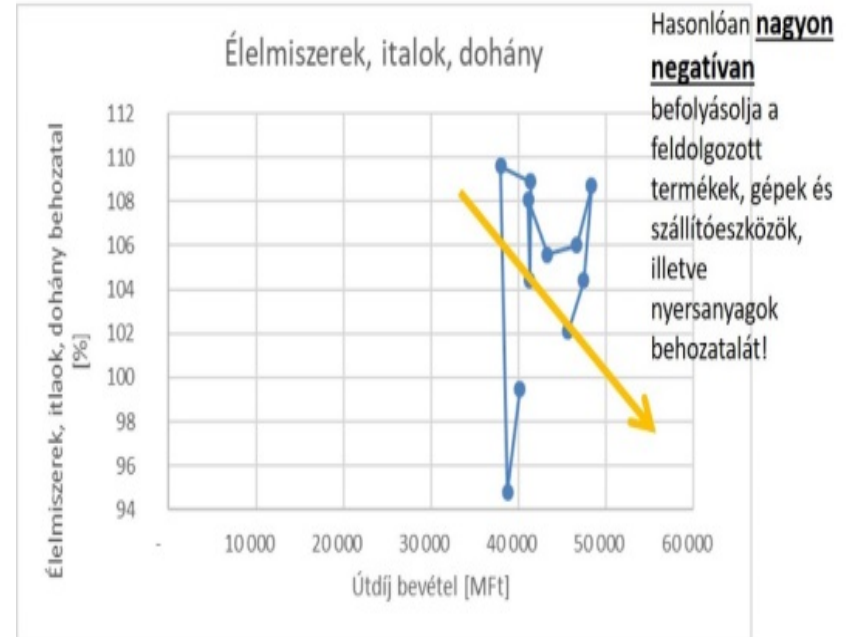
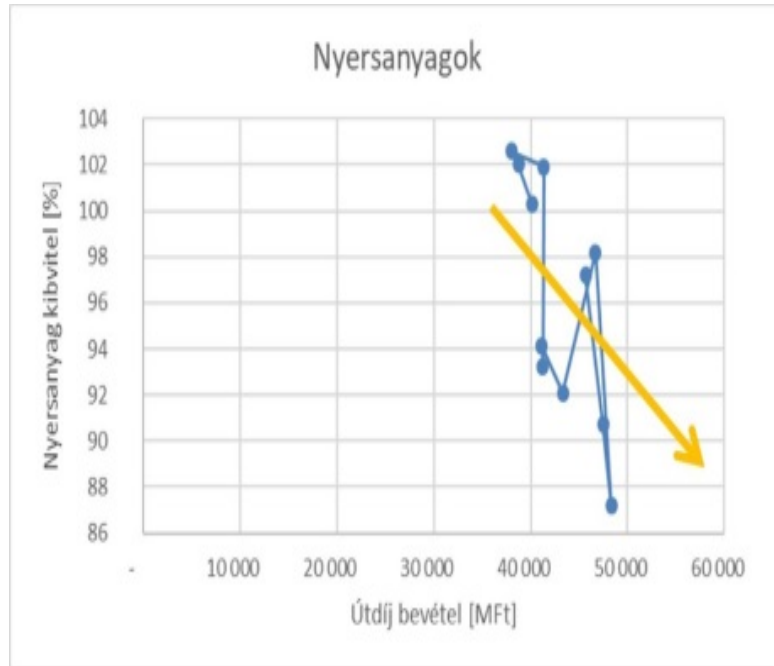


7. Társadalmi kihatások (fogyasztói árak)



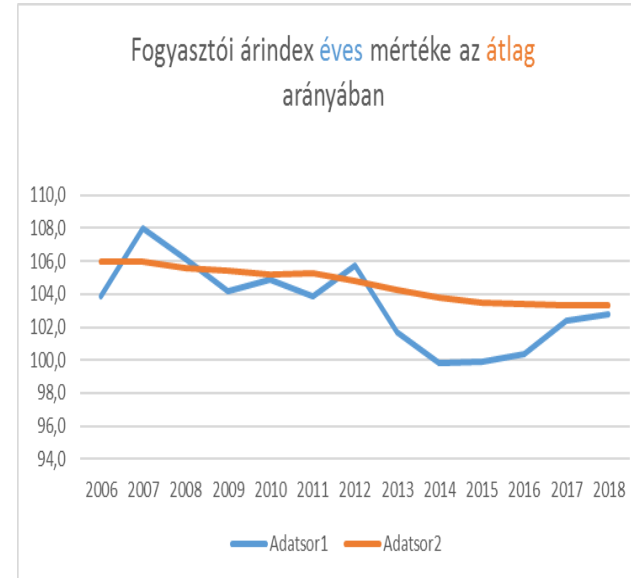
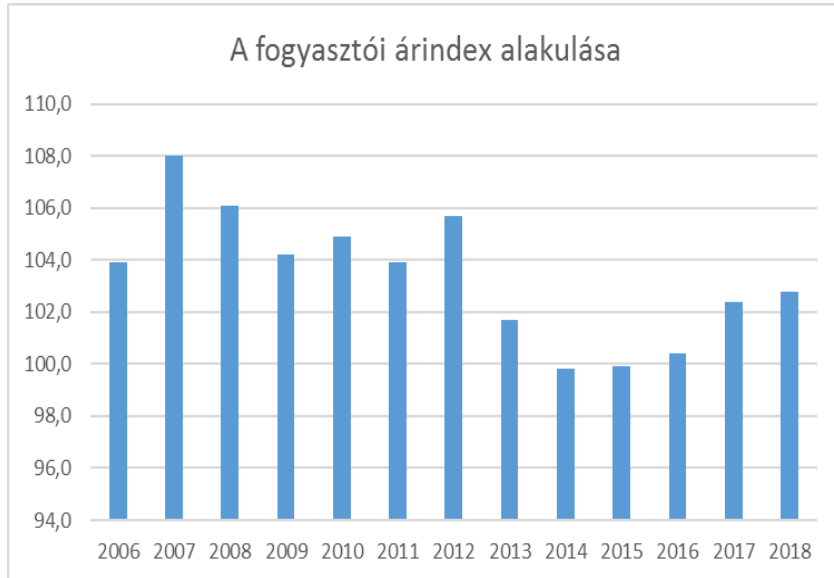
A megtett úttal arányos (magasabb) útdíj bevezetésének a fogyasztói árszintre (HICP) gyakorolt hatásáról két térségbeli ország esetét mutató ábra szerint érdemben nem beszélhetünk.

7. Társadalmi kihatások (Hazai külkereskedelem)



Nyersanyagok kivitelére erős negatív hatás mutatható ki

7. Társadalmi kihatások (Hazai adatok)



A befizetett útdíjak 2013. évi ugrásszerű növekedése az előző évi 70 Mrd Ft bevételt a követő évben 230 Mrd Ft-ra emelte, miközben fogyasztói árindexben egy 3-4 %os csökkenés történt – feloldódott az útdíjteher hatása az egyidejű folyamatok hatásában

Köszönöm szíves figyelmüket!

szucs.lajos@nemzetiutdij.hu



**NEMZETI
ÚTDÍJFIZETÉSI
SZOLGÁLTATÓ ZRT.**