

## Ki fizesse a haladás árát? Újabb brüsszeli konferencia az útdíjról

**A brüsszeli székhelyű Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség szeptember 28-án Brüsszelben rendezett egynapos konferenciát a kilométer-arányos útdíjról. „A haladás árazása” (The Pricing of Progress) tanácskozás aktualitását az adta, hogy két éves folyamat áll lezárás előtt. 2008-ban döntött úgy az Európai Bizottság, hogy a tehergépkocsik útdíjáról szóló, ún. Euromatrix irányelvet ki kell bővíteni, és lehetővé kell tenni a transzeurópai közúti folyosókon a tehergépkocsik okozta környezeti és egészségi károk beépítését az útdíjba.**

**Mivel az Európai Parlament már elfogadta a tervezetet, már „csak” a közlekedési miniszterek jóváhagyására van hozzá szükség. (Ha azonban ez utóbbiak jelentősebben módosítani kívánják, akkor az ismét visszakerül a parlament elé.) Belgium állítólag eltökélt abban, hogy még soros EU elnöksége alatt, vagyis ez év végéig végigviszi az irányelv elfogadtatását.**

### Tervek és tapasztalatok

A konferencia szervezői három részre osztották a programot. Az első blokkban a megvalósult és a tervezés alatt álló, a kilométer-arányos útdíjat elektronikusan, a forgalom zavarása nélkül kivető és beszedő rendszerekről, a másodikban az útdíjnak a gazdaságra gyakorolt hatásáról, a harmadikban egyéb intelligens közúti és logisztikai rendszerekről volt szó.

A legnagyobb reveláció *Andricsák Zoltán*nak, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) küldöttjének előadása volt, ő ugyanis azt jelentette be, hogy Magyarországon a kormányzat ismét belevág az útdíj bevezetésébe, és október 15-én kiírják a közbeszerzési tendert a közigazgatást segítő szakértői, tanácsadói csapatok kiválasztására. A *Fellegi Tamás* által vezetett Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban pedig elkötelezték magukat a 2012. nyári bevezetés mellett. Andricsák Zoltán szerint Magyarországon sosem volt politikai konszenzus az útdíjak ügyében, és ez meg is látszik azon a történeten, amely a mostani reménykeltő bejelentéséig vezetett.

Igen érdekes, a magyar folyamatban is megszívlelendő igazságokat tárt a hallgatóság elé a hamburgi *Andreas Kossak*, aki egy 10 éve alakított németországi szakértői bizottság megállapításairól, javaslatairól és azok sorsáról beszélt. Németországban 2005 óta van kilométer-arányos útdíj az autópályákon és – a leterelőds kivédése érdekében – néhány párhuzamos közúton. A kiterjesztések eredetileg tervezett ütemét azonban nem tartja a kormány, és az elmúlt években gyengült a társadalmi támogatás is. Andreas Kossak elmondta, mik voltak azok az alapelvek, amelyeket tíz éve a kormányzatnak javasoltak, majd arról beszélt, hogy a pénzügyminisztérium hogyan tért el ezektől – rombolva az emberek bizalmát.

Egyetértés van a szakértők között abban, hogy a szállítási infrastruktúra pénzügyi lehetőségektől függő minősége befolyással van a versenyképességre. Az elnökéről, *dr.*

*Wilhelm Pällmann*ról elnevezett bizottságot éppen arra hozták létre 1999-ben, hogy a német szövetségi közlekedési infrastruktúra finanszírozása stabilizálására tegyenek javaslatot. A bizottság 2000-ben kiadott jelentésében megállapította, hogy a karbantartás előbb-utóbb ellehetetlenül, mert az adóbevételből történő hagyományos finanszírozás fenntarthatatlan. Ezért azt javasolták, hogy fokozatosan álljon át a német állam a „használó állja a költségeket” elv alkalmazására. Leginkább a közúti közlekedésben látták sürgetőnek a paradigmaváltást. A politikusok nem vitatták a bizottság megállapításait, de eddig elég keveset valósítottak meg belőle. Andreas Kossak szerint a legrosszabbat a német pénzügyminisztérium lépte, amikor elvonta a bevételét a 12 tonna össztömegnél nagyobb kamionokra 2005-ben kivetett autópálya-útdíjnak. Ráadásul a befolyó pénznek is csak a felét fordítják a közlekedési infrastruktúrára, így aztán az ágazat továbbra is forráshiányos, és folytatódik az utak romlása. A politikusok pedig ahelyett, hogy kikövetelték volna a „használó állja a költségeket” elv következetes alkalmazását, vagyis azt, hogy a szektor váljon le a költségvetésről és legyen öfenntartó, inkább átkozódnak, hogy az utak „csak nyelik a pénzt”. 2009-ben, a bizottság megalakításának tízedik évfordulójára a kimozdulás érdekében készült egy tanulmánykötet, amiből az előadó a hét tézisből álló összefoglalást ismertette. Az első tézis szerint a Pällmann bizottság megállapításai és ajánlásai ma is érvényesek. A második tézis megállapítása, hogy a karbantartás válsága mind a három szövetségi közlekedési ágazatban elmélyült, egyre nagyobb lesz az az összeg, amivel a megfelelő szintre lehetne hozni az infrastruktúrát, és az elmaradás társadalmi és környezeti következményei már komolyan érzékelhetők. Harmadszor, a hagyományos tervezési és döntéshozatali struktúrák, eljárások közvetlen és közvetett pazarláshoz vezetnek és akadályozzák a (német) nemzet számára fontos projektek megvalósítását. Negyedszer, a paradigmaváltást indokló elv, miszerint „a használó állja a költségeket”, elfogadottan igazságosabb és a hatékonyabb, mint a hagyományos finanszírozás az adókból. Ötödször, a kilométer-arányos útdíj kiterjesztésével szemben felhozott érvek nem állják ki a mélyebb vizsgálódás próbáját. Az ellenzők által felhozott hátrányok eltörpülnek az előnyök mellett. Hatodszor, az adózásból történő finanszírozás fenntartása összeegyeztethetetlen a közlekedési infrastruktúra megfelelő teljesítményéért viselt közösségi felelősséggel, és ezért politikailag igazolhatatlan. A hetedik tézis szerint a problémák nagysága egyik oldalról és a megoldásuk lehetőségei másik oldalról, politikailag teszik igen fontossá a paradigmaváltást még akkor is, ha a politikusok ezt még nem veszik tudomásul. Andreas Kossak azt is hangsúlyozta, hogy a gazdasági és pénzügyi világválság csak sürgetőbbé teszi a cselekvést. A paradigmaváltás mellett szól az is, hogy a közlekedési infrastruktúra biztonságos finanszírozásának eredményeképpen csökken az átlagos használóra nehezedő forgalmi teher és a környezetkárosítás. Az előadásból azt is megtudhattuk, hogy míg az Európai Unió szabályozása szerint az úthasználati díjban a tehergépkocsikat csak a legalacsonyabb tétel kétszeresével lehet sújtani – a terhelés, amivel az utat igénybe veszik akár százezerszerese is lehet egy személyautóénak –, addig Amerikában akár 16-szorosával is.

### **Európában a legjobb példa**

Az első európai ország, ahol minden útra kiterjedően kivetették a kamionokra a kilométer-arányos útdíjat, Svájc volt. Nem tagja az Európai Uniónak, így rá nem vonatkozik az Euromatrica irányelv.

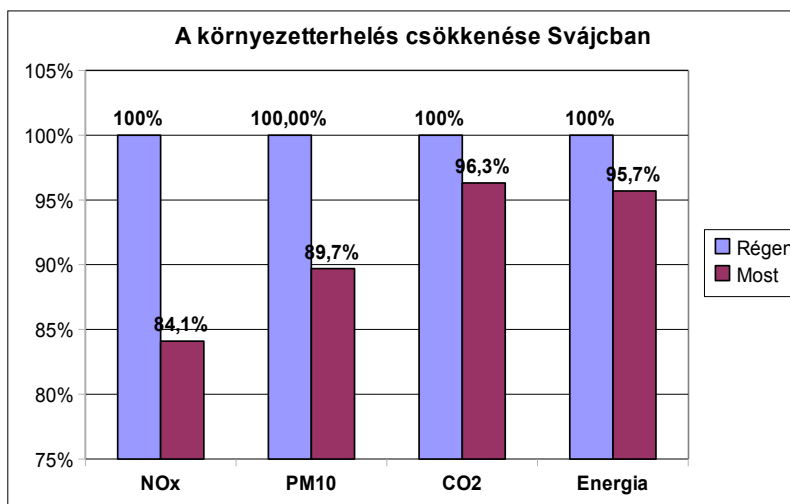
Három nyomásra kellett egyszerre reagálnia a svájci kormánynak – tudtuk meg *Peter Füglistalertől* –, és ebből született az útdíj. Az egyik egy népszavazás eredménye volt, miszerint az országon átmenő teherforgalmat át kell terelni a közútról a vasútra, a másik a gazdasági kényszer volt a tranzit átengedésére, a harmadik az EU követelése, hogy a gépkocsik össztömegkorlátját emeljék föl 28 tonnáról 40 tonnára. Az útdíj már 2001. évi bevezetésekor a legmagasabb volt



Európában, és azóta már emelték is, mégis megfizetik a fuvarozók, viszont a forgalom számottevően alacsonyabb annál, mintha változatlanul folytatódott volna az addigi, évi 7-8 százalékos emelkedés. Bár a vasút részaránya nem javult, azonban az útdíjnak köszönhetően nem is romlott, és továbbra is a legmagasabb Európában, mintegy 40 százalékos. Átalakult a járműállomány, a tehergépkocsik környezetterhelése csökkent.

Az útdíj inflációs hatását 0,11 százalékosnak mérték. Mindez azért tanulságos Magyarországra nézve, mert azt mutatja, hogy a gazdaság reakciója nem támasztja alá a kormány szakértői által javasolt díjpolitikát. Ők ugyanis azt javasolják, hogy a díjszint tíz év alatt érje el a mai ausztriai, amelynek a svájci több mint kétszerese. A svájci útdíjbevétele kétharmadát a központi költségvetés költi a közlekedési infrastruktúrára – a vasútra is –, egyharmadát pedig felosztják a kantonok között. Peter Füglistaler végül felvetette, hogy a tranzitjogok és a közúti közlekedés emissziója is lehetne kereskedés tárgya, de hangsúlyozta, hogy ebben csak európai szinten lehet előrelépni.

Az ausztriai rendszerben, ahol 3,5 tonna össztömeg felett kell kilométer-arányos útdíjat fizetni az autópályákon, 2010 januárjában vezették be a környezetterhelés szerinti differenciálást, és ennek jótékony hatása már most érezhető a forgalomban részt vevő gépkocsiállomány összetételén, tudtuk meg *Friedrich Schwarz-Herda* előadásából.



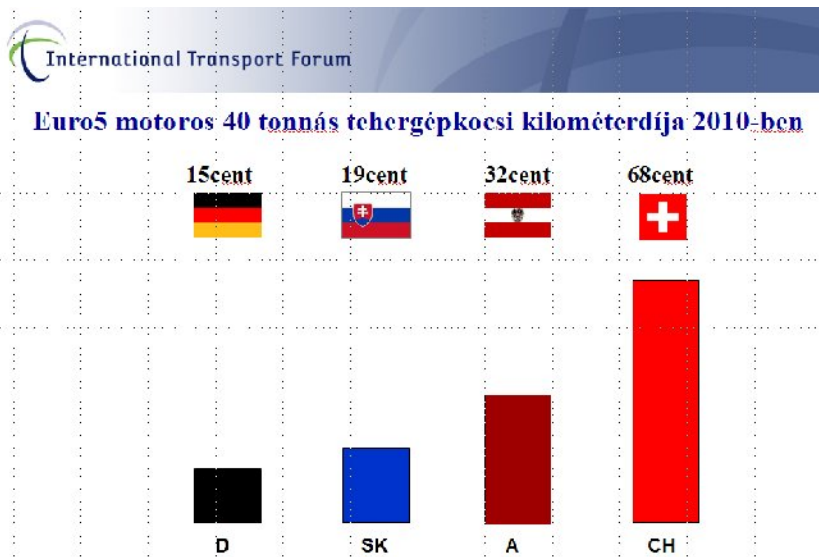
## Hogyan hat az útdíj a gazdaságra?

*Schmidt Szabolcs* volt a második blokk első eladója, aki az Európai Bizottság Közlekedési Főigazgatóságán (DG MOVE) a Szárazföldi Közlekedéspolitikai Részleg vezetője. Előadásában az Euromatrica irányelv két éve zajló felülvizsgálati folyamatához kapcsolódó gazdasági előkészítő elemzésekről beszélt. Hangsúlyozta, hogy minden negatív hatásnak, így például a torlódásoknak a mérését is nehéz megalapozni, de vannak becslések. Ezek szerint a torlódások akár egy százalékkal is visszavethetik az EU tagállamainak összesített GDP-jét. Említette a közlekedési szempontból periferiális és központi államokban a közlekedés okozta külső költségek útdíjba építéséből származó bevételek várható eltérését, de szerinte a fejlődés iránya mindenképpen az, hogy „az infrastruktúra fenntartásának költségeit állják a használók” elv kiegészül a „szennyező fizet” elvvel és a forgalomszabályozást szolgáló útdíjjal. Schmidt Szabolcs elmondta, hogy az Európai Parlament világos mandátumot adott a Bizottságnak az internalizációra. Ezzel a felhatalmazással élve kezdtek bele a fennálló helyzet tanulmányozásába. Az eredmény egy kézikönyv, amely részletesen leírja, hogyan is kell értékelni egy útszakaszon a külső hatásokat, köztük a zajt, a légszennyezését, a torlódásokat. Illusztrációként az internalizáció várható hatását mutatta be a Rotterdam-Köln folyosóra egy EURO IV kibocsátási szintet teljesítő kamion esetében. Az internalizáció eredménye itt gépkocsi-kilométerenként átlagosan 5,3 cent díjemelkedés lehet, ami öt százalékos költségnövekedést jelent. Ez egy becslés szerint a keksz fogyasztói árban 0,26 százalékos, a nadrágban 0,03 százalékos és az autókéban 0,14 százalékos emelkedéshez vezethet. Kérdésekre válaszolva Schmidt Szabolcs hangsúlyozta, hogy ha csak az útdíjbevételeket hasonlítják össze az országok között, az félrevezető, mert figyelmen kívül hagyja, hogy ahol nagy a tranzitforgalom, ott a terhelés is nagy, vagyis nem a semmiért fizetik az útdíjat a fuvarozók. (Ezt a szempontot hagyja teljesen figyelmen kívül a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete által megrendelt és a ProgTrans nevű közlekedési konzultációs iroda által készített [tanulmány](#), amikor megkülönbözteti az internalizáció „nyertesit” és „vesztéseit”.)

*Panayotis Christidis*, az Európai Bizottság Egyesített Kutatóközpontja által összefogott, hat közlekedési folyosóra kiterjedő vizsgálatot ismertetett. A kutatás fő eredményei szerint az externális költség a hat folyosón tehergépkocsinként 2,6 és 3 eurócent közé tehető kilométerenként. A költségek legnagyobb része, mintegy háromnegyede ered a légszennyezésből. A zaj 10 százalékot tesz ki a külső költségekben, és a torlódás okozta kár esetenként lehet ugyan magas, de miután csak kis szakaszokon jelentkezik, átlagosan már jóval kisebb terhet jelent kilométerenként egy teljes út megtételekor. A torlódás beépítése az útdíjba a kutatás szerint további finomítást, elemzéseket igényel. (A hírek szerint ezt a részét már ejtették is az Európai Tanács Euromatrica irányelv módosítását várhatóan elfogadó ülését előkészítő tanácskozásokon.)

Gerard de Jong a Leeds-i Egyetemről azt a kutatást ismertette, amelynek [rövid összefoglalóját](#) a Levegő Munkacsoport már lefordította magyarra. A szakértők több korábbi tanulmány alapján azt vizsgálták, hogy milyen előnyös és hátrányos hatásai vannak a gazdaságra a kilométer-arányos útdíjnak. A végeredmény összecseng a Pállmann bizottság megállapításával, miszerint az előnyök erősebbek.

Stephen Perkins, a Nemzetközi Közlekedési Fórum (OECD) Egyesített Kutatóközpontjának vezetője a harmadik blokkot bevezető előadásában a kilométer-arányos útdíj fejlődést ösztönző hatásáról beszélt. Számítások szerint például a svájci tarifa 2005-ben elhatározott 20 százalékos emelése 18 százalékos csökkenést eredményezett a tehergépkocsi éves fu-tásteljesítményében, ami



változatlan tonnakilométer-teljesítmény mellett teljesítménynövekedést jelent. Németországban 13 százalékkal csökkent 2005 óta az üres fuvarok száma. A londoni dugódíj éves hozadéka az angol gazdaságban 225 millió euróra tehető, miközben a légszennyezésben a széndioxid-kibocsátás 20 százalékkal csökkent, viszont a gazdasági teljesítmény nem esett vissza.

## Intelligens logisztika

Ingrid Willems, a Teleroute fuvarszervező cég marketingigazgatója előadásából kiderült, hogy sok fuvarozó céggel együttműködve virtuális piacot alakítottak ki, ahol azon is dolgoznak, hogy az egyirányú megrendeléseket lehetőség szerint úgy csoportosítsák át a fuvarozók között, hogy a gépkocsi minél nagyobb terheléssel induljanak útnak. (A cégről [magyarul is jelent meg ismertetés.](#))

Érdekes volt Gary Sullivan, a Wilson James építőipari vállalkozás igazgatójának előadása arról, hogyan sikerült az építési területekre irányuló szállításokat a befizetett dugódíj minimalizálása érdekében racionalizálni Londonban. Raktárházakat építettek, ahol 15 perc a rakodási idő, és a teherautó már indulhat is a városba. Bár a szállítókkal – akik feltöltik a raktárházat az anyagaikkal – vannak gondok, mégis komoly teljesítménynövekedést értek el. 95 (!) százalékos a szállítási pontosság növekedése, vagyis a korábbihoz képest csaknem felére csökkent a rossz időben, rossz helyre vagy nem kért anyaggal érkező fuvarok száma, és 75 százalékkal a széndioxid-kibocsátás.

Budapest, 2010. szeptember 30.

Vargha Márton  
a Levegő Munkacsoport témafelelőse