

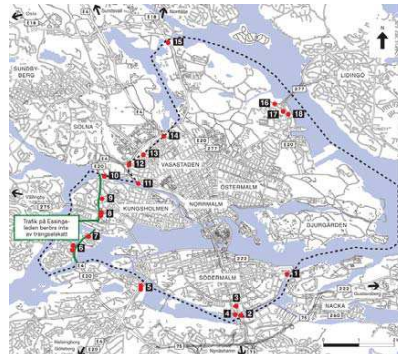
Elektronikus útdíjkivetés településen belül és kívül

Levegő Munkacsoport

Elektronikus útdíjkivetés településen belül és kívül

- Vázlat:
- 1. **Városban dugódíj**, két példa.
- 2. **Országúton úthasználati díj**, felosztás a a kivetés módja szerint.
- 3. A várható fejlődés az EU-ban.
- 4. A magyarországi helyzet.

Stockholm: dugódíj



Time	(SEK) Amount
06.30-06.59	10 kr
07.00-07.29	15 kr
07.30-08.29	20 kr
08.30-08.59	15 kr
09.00-15.29	10 kr
15.30-15.59	15 kr
16.00-17.29	20 kr
17.30-17.59	15 kr
18.00-18.29	10 kr
18.30-06.29	0 kr

1 SEK =
26,72 Ft

Költség-
vetésből,
mintegy
50 Md Ft
beruházási
költséggel

2006. január 1-től féléves próbaüzem, majd
népszavazással véglegesítve

London dugódíj 2003. február óta



Mintegy 3000 Ft

2003 februárja óta londoni belvárosba behajtó autósoknak dugódíjat kell fizetniük a hétköznapokon. A díjat egyrészt a közlekedési káosz csökkentése, másrészt forrásteremtés végett vezették be. Kellett hozzá Ken Livingstone polgármester kitartása, mert az ötletet sokan támadták.

Az elfogadottság folyamatosan nőtt a bevezetés után, és megjelent a dugódíj más angliai városokban is.

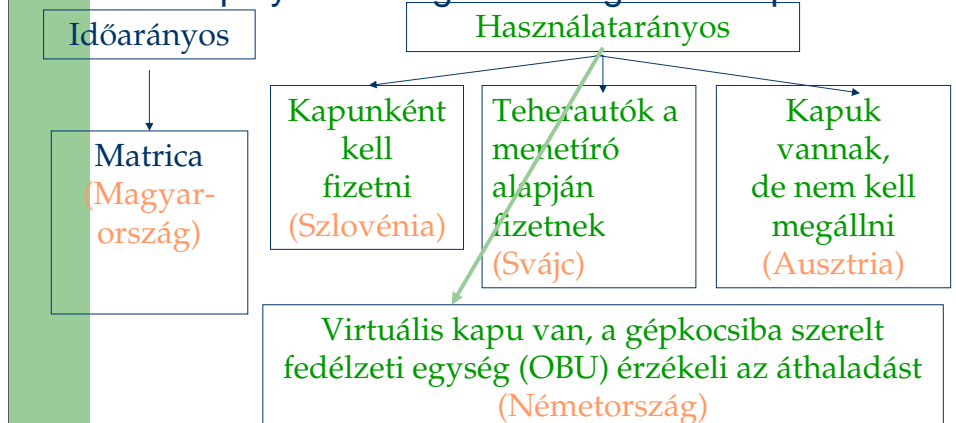
Ez volt az első dugódíj program Európában.

A rendszer nem ideális, mert:

- A díj nem használatarányos.
- Nem változik napszak – zsúfoltság – szerint.
- Nem változik hely és a hely forgalmi viszonyai szerint.
- Viszonylag magas a rezsiköltsége.

Országúti úthasználati díj

- Autópályákon megszokott egész Európában



A matricás és a kapunkénti fizetés közismert, arra nem kell időt vesztegetni. Svájcban a menetíróval felszerelt kamionoknak kell fizetniük, a menetíró feljegyzései alapján, mindegy, hogy merre mennek, melyik úton.

Ausztriában az autópályákon vezetettek be egy olyan rendszert, amelyben a gépkocsiba szerelt fedélzeti egység – Onboard Unit, vagy OBU – mikrohullámon lép kapcsolatba a kapuval, mintegy bejelentkezik, mint amikor az ember bemegy egy épületbe, és feljegyzik a személyi igazolványának a számát. A bejelentkezési helyek és időpontok alapján számláznak az úthasználatért.

Németországban másfajta fedélzeti egységgel kell felszerelni egyelőre csak a kamionokat. Ez az OBU a GPS műholdas helymeghatározó rendszert használva követi, merre jár a kamion, és egy tarifátáblázat alapján kiszámolja a megtett útszakaszokon a használati díjat. Az eredményt mobiltelefonon közli a központi rendszerrel.

Ez a megoldás technikailag sokban hasonlít a PAJZS autóvédelmi rendszerhez és a fuvarozó cégeknél alkalmazott flottakövető rendszerhez. Ezeknél is egy GPS egység méri be a gépkocsi helyét, és egy mobiltelefonon közli a központtal.

Elképzelhető még egy további megoldás is, amikor a mobiltelefonhálózat figyeli a gépkocsikba szerelt mobiltelefont, és számítja ki időről időre a gépkocsi helyzetét. Ezt a rendszert az USA-ban a vészhívások lokalizálására már használják, úthasználati díj kivetésére nem tudok példát ezzel a megoldással.

Elektronikus útdíjkivetés és -beszedés

- A központi számítógépes könyvelő program a gépkocsivezető közreműködése, a gépkocsi megállítása nélkül jut hozzá a díjkivetéshez szükséges használati adatokhoz.
- A megoldások között alapvető különbség, hogy kellene-e hozzá építmények, kapuk, vagy sem.

Várható fejlődés az EU-ban

EU direktívák:

- 2006/38/EK irányelv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról.
- 2004/52/EK irányelv a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról – **menetrend, melyből következik, hogy előbb-utóbb, valószínűleg még 2015 előtt minden gépkocsiban ott lesz Európában a GPS OBU.**

A nehéz teherjárművekre kivetett díjakat szabályozó rendelet alapvetően a tranzit áruszállítást sújtó útdíjak kivetését szabályozza, de nyilvánvaló, hogy az meghatározza a kereteit az egyéb forgalommal kapcsolatos útdíjszedésnek is.

Mindenesetre nem tiltja a használatarányos útdíj kivetését és beszedését az autópályákon kívül.

A másik irányelv egy páneurópai elektronikus útdíjszedő rendszer kiépítésével foglalkozik, elsősorban azzal a céllal, hogy ne kelljen minden gépkocsiba anyyi OBU-t szerelni, ahány EU tagállamban közlekedik.

Van azonban ennek az irányelvnek egy éppen hogy kimondott szándéka, nevezetesen a felállítás alatt álló európai műholdas helymeghatározó rendszer felhasználói piacának a megteremtése. Más szóval, az irányelv csak azért nem mondja ki a műholdas (ma még GPS-es) rendszer primátusát, hogy lassítsák a már működő mikrohullámú rendszerek elavulását.

A várható fejlődés eredménye egy páneurópai elektronikus díjkivető és – beszedő rendszer lesz, a legtöbb országban műholdas, néhányban a korábban felszerelt mikrohullámú rendszerrel. Vagy hibrid megoldással, ami például Csehországban most körvonalazódik.

Az OBU-val felszerelt gépjárművek össztsömege pedig fokozatosan csökken, várhatóan legkésőbb a 2015-ig a motorkerékpároknak is ott lesz.

Dugódíjkiivetés műholdas OBU-s útdíjkiivető rendszerrel

- Akkor lehetséges, ha az országban már felállítottak egy ilyen rendszert.
- Arra a gépkocsira lehet kivetni, amelyikben van műholdas fedélzeti rendszer.
- Akkor, ha a fedélzeti rendszer elég érzékeny a városi körzetek megkülönböztetéséhez.

Látszólag, ha a napi forgalmi helyzetből indulunk ki, érdemes lehet akár kapus rendszert is kiépíteni a városokban. Szerintem érdekesebb társutasként csatlakozni az Európai Unióban, és azon belül Magyarországon is előbb-utóbb kiépítésre kerülő kapu nélküli, várhatóan műholdas rendszerhez.

Miután a 3032 Országgyűlési Határozat kijelölte az elektronikus útdíjkiivető és –beszedő rendszer felállításának a kereteit, a kérdés az, hogy mit tesz a beruházás intézésével megbízott Nemzeti Infrastruktúra Zrt..

Most van itt az ideje a közös föllépésnek annak érdekében, hogy a felállításra kerülő rendszer képes legyen mérni az úthasználatot minden közúton, és hogy ne csak az állam, hanem az önkormányzatok számára is szedje be a díjat.

Akárki akármit mond Önöknek, ez nem technikai, hanem politikai kérdés, a technika képes rá.

Sőt, a gépkocsi pillanatnyi helyének meghatározásával dolgozó rendszer a parkolási díj kivetésére is képessé tehető. Gyakorlatilag egyetlen országos rendszerrel, egyetlen rezsiköltséggel megoldható egy általános közterület-használati díj kivetése a gépjárművekre függetlenül arról, hogy a közterületnek az ország, a fővárosi vagy a helyi önkormányzat-e a tulajdonosa.

Köszönjük a figyelmet!

- *Lukács András elnök* lukacs@levego.hu
- *Vargha Márton szakértő* vamaa@infopen.hu

Levegő Munkacsoport