

AZ UD RENDSZER EMISSZIÓS KATEGÓRIÁINAK FELÜLVIZSGÁLTATA ÉS A JAVASOLT VÁLTOZÁS DÍJBEVÉTELI HATÁSAI

ELŐZMÉNYEK

Az UD rendszer bevezetésekor a rendelkezésünkre álló hazai járműadatok alapján az alábbi emissziós szorzók alkalmazását javasoltuk:

Környezetvédelmi kategória	J2-J3 díjkategória	J4 díjkategória
A kategória (≥EURO III.)	0,85	0,8
B kategória (EURO II)	1	1
C kategória (≤ EURO I)	1,15	1,2

Az eddigi tapasztalataink alapján a befolyt útdíj meghatározó része a legkedvezőbb környezetvédelmi kategóriába tartozó járművek forgalmából származik, mely a rendszer indulásától kezdve minden hónapban meghaladta a 90%-ot. Ez az arány feltétlenül az emissziós kategóriák felülvizsgálatának szükségességét vetítette elő, mely véleményünknek minden általunk készített havi jelentésben is hangot adtunk. Ugyanakkor a környezetvédelmi kategóriák felülvizsgálatát szorgalmazzák a fuvarozói szervezetek, szövetségek is. Az általunk ismert információk szerint, ezen szervezetek azt kérik, hogy a jelenlegi környezetvédelmi besorolás megtartásával kerüljön kialakításra egy „A+” környezetvédelmi kategória a korszerű (EURO5, EURO6) motorral rendelkező gépjárművek számára, mely további kedvezményeket biztosítana e járműveknek. Ezzel szemben az általunk vázolt alternatívában a semleges tengely megemelését javasoljuk, tehát ennek megfelelően a jövőben nem az EURO2 (1997-től 2000-ig üzembe helyezett, 14-17 éves) minősítésű motorral rendelkező tehergépkocsik kerülnének a semleges emissziós osztályba (B), hanem a korszerűbb EURO3 és EURO4 hajtással felszerelt járművek. A fentiekből is látszik, hogy a környezetvédelmi kategorizálás felülvizsgálatát a piac mindegyik szereplője indokoltnak tartja, természetesen a saját igényének és érdekeinek megfelelően és eltérően, mivel a jelenlegi rendszer nem alkalmas a környezettudatos vállalkozók piaci helyzetének javítására, illetve nem ösztönzi a leginkább szennyező járművek üzemeltetőit a járműpark cseréjére.

FELADAT MEGHATÁROZÁS

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kérésének megfelelően a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2014. első negyedévében számos díjpolitikát érintő változtatás bevételi hatását vizsgálta meg. A megfelelő, jól átgondolt díjpolitika kialakításához azonban a kérdéskör egységes kezelése szükséges, ennek keretén belül javasoltuk a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnak az UD rendszer emissziós kategorizálásának felülvizsgálatát, melynek aktualitását az előzményekben igyekeztünk feltárni. Jelen tanulmány a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ által előzetesen megvizsgált módosítási javaslatok közül csak a javasolt változat bemutatását és díjbevételi hatását tartalmazza. A javasolt módosításokat az alábbi táblázat foglalja össze:

EURO besorolás	Jelenlegi környezetvédelmi kategória	Javasolt környezetvédelmi kategória
Euro0	C	C
Euro1	C	C
Euro2	B	C
Euro3	A	B
Euro4	A	B
Euro5	A	A
Euro6	A	A

NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

Információnk szerint a tanulmányban szereplő változtatás végrehajtásához elegendő az Európai Bizottságot a tervezett változtatások életbelépését megelőzően legalább fél évvel egy hivatalos levélben tájékoztatni. A javasolt módosítások a díjszint számításra nincsenek hatással, így azok felülvizsgálata nem indokolt. A fentiek alapján a javasolt módosítások végrehajthatóak 2015. január 1-i határidővel. (Ehhez szükséges lenne a díjszint számítások EU általi jóváhagyása, melyre várhatóan a napokba fog sor kerülni.)

SZÁMÍTÁSI MÓDSZERTAN

A számításokat a Hu-Go rendszer 2013. második félévi értékesítési adatbázisának felhasználásával végeztük el, azzal a közelítéssel, hogy ez az éves bevétel felét teszi ki, továbbá a legfrissebb GDP előjelzések alapján 3%-os forgalomnövekedéssel számoltunk. Ezen feltételek mellett a tanulmányban számított díjbevétel megegyezik a 2014. évre tervezett éves bruttó díjbevétellel, mely 160 Milliárd Ft-ot tesz ki. A számításokban nem vettük figyelembe a már említett, tervezett díjpolitikai változtatásokat!

ALKALMAZOTT DÍJSZINTEK

A számításoknál a díjszintek módosítására nincsen szükség, így az egyes emissziós kategóriákhoz tartozó díjszintek megegyeznek a jelenleg használatos díjtételekkel.

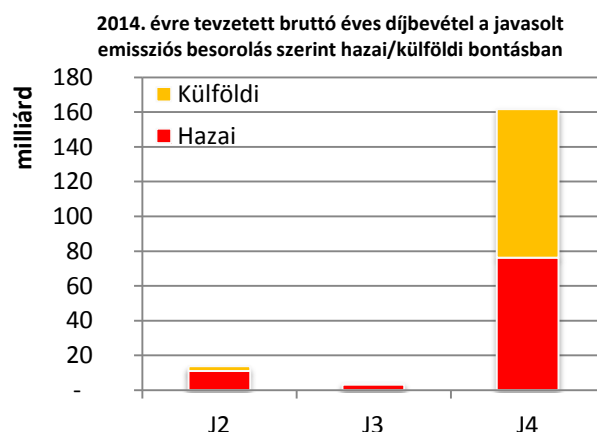
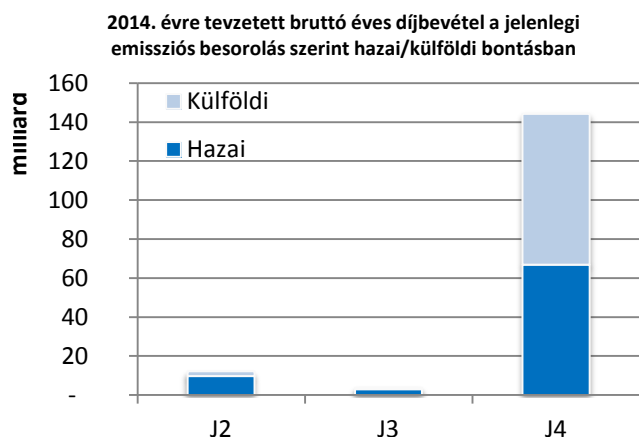
	Környezetvédelmi kategória	Főúti Bruttó Díjszint Ft/km	Gyorsforgalmi Bruttó Díjszint Ft/km
J2	C	24,41	57,39
	B	21,23	49,90
	A	18,05	42,42
J3	C	42,26	80,52
	B	36,75	70,02
	A	31,24	59,52
J4	C	81,12	130,06
	B	67,60	108,38
	A	54,08	86,70

VÁRHATÓ DÍJBEVÉTELEK

A tervezett intézkedéseknek jelentős hatása van a díjbevételekre. A vizsgált évben a várható évi bruttó 160 Milliárd Ft bevétel helyett az környezetvédelmi besorolások módosításának következtében **vélhetően évi bruttó 179,6 Milliárd Ft díjbevétel generálódhat**, mely jelentős, több mint 12%-os bevétel emelkedést jelenthet. A számításokban nem kalkuláltunk a forgalom illetve a járműpark átrendeződésével, mely miatt a fent bemutatott bevételi növekmény ugyan csökkenhet, de ezzel párhuzamosan csökken a teherforgalom környezetterhelése. A módosítások környezeti és pénzügyi eredményeinek feltétele a díjköteles járművek helyes környezetvédelmi kategóriájának szigorúbb ellenőrzése.

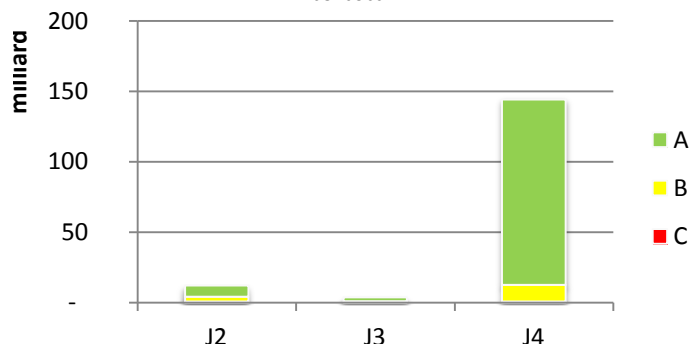
VÁRHATÓ HATÁSOK

A bevételek megoszlásának hazai/külföldi bontásban történő elemzéséből megállapítható, hogy a J2, J3 járműkategóriák tekintetében a változtatások egyformán terheik a hazai és a külföldi úthasználókat, míg a J4 járműkategória tekintetében kimutatható, hogy a tervezett módosítások a hazai úthasználókat kedvezőtlenebbül érintik. Az egyes járművekre jutó havi átlagos többletköltség ugyanakkor rendkívül csekély: nem éri el a 3.000 Ft-ot.

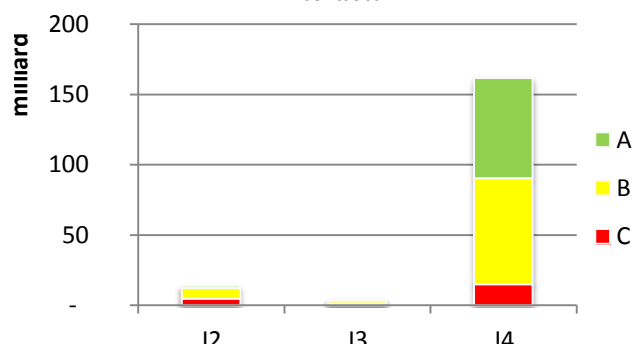


A járműkategóriák emissziós besorolás szerinti megoszlásának vizsgálatából egyértelműen kitűnik, hogy jelenleg a bevételek meghatározó része minden díjkategória tekintetében a legkedvezőbb emissziós besorolású járművektől származik. Szintén látható, hogy ez az arány a J4 járműkategóriában a legmagasabb. A javasolt módosítások hatására a bevételek aránya jelentősen eltolódik az „egészséges” irányba.

2014. évre tervezett bruttó éves díjbevétel a jelenlegi emissziós besorolás szerint, emissziós besorolás szerinti bontásban

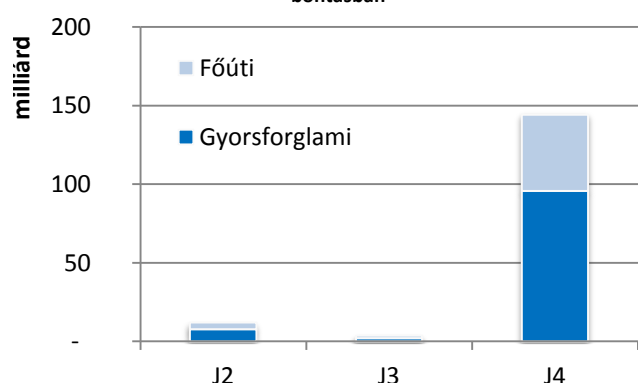


2014. évre tervezett bruttó éves díjbevétel a javasolt emissziós besorolás szerint, emissziós besorolás szerinti bontásban

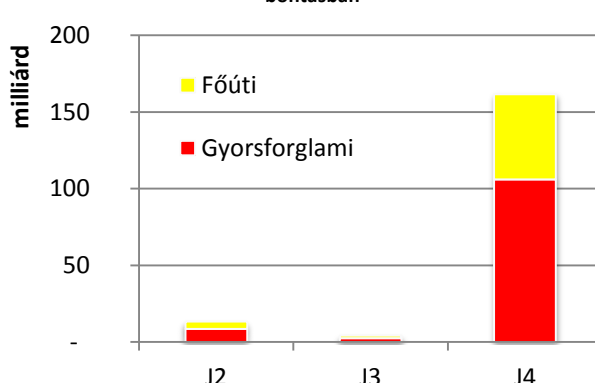


A bevételek útkategóriánkénti megoszlására csak kisebb hatással van a javasolt módosítás. A vizsgálatok szerint a főúti díjbevételek nagyobb arányban fognak megnövekedni, mint a gyorsforgalmi bevételek, melynek oka az lehet, hogy a főúthálózaton jellemzően a régebbi, korszerűtlen motorral rendelkező tehergépjárművek közlekednek.

2014. évre tervezett bruttó éves díjbevétel a jelenlegi emissziós besorolás szerint, útkategória szerinti bontásban

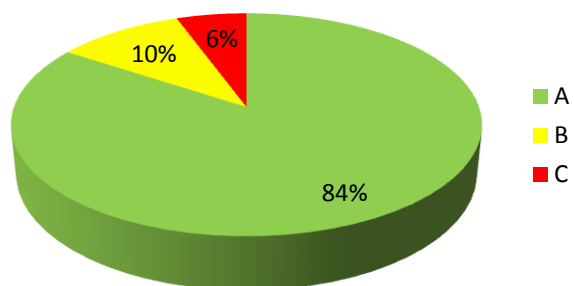


2014. évre tervezett bruttó éves díjbevétel a javasolt emissziós besorolás szerint, útkategória szerinti bontásban

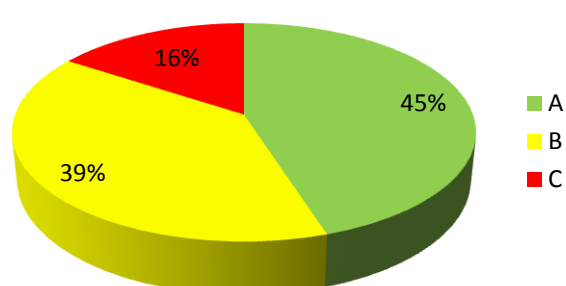


Az alábbi ábrán a 2013. évben a Hu-Go adatbázisában kezelt járművek jelenlegi és tervezett környezetvédelmi kategóriáit ábrázoltuk. Ez alapján kijelenthető, hogy a díjbevételek „A” környezetvédelmi kategóriából származó magas aránya annak következménye, hogy a korszerűbb motorral rendelkező tehergépjárművek nagyobb futásteljesítménnyel rendelkeznek.

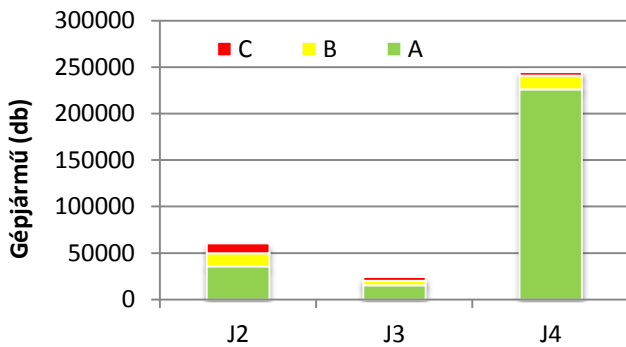
Hu-Go rendszerben azonosított járművek emissziós besorolásának jelenlegi megoszlása



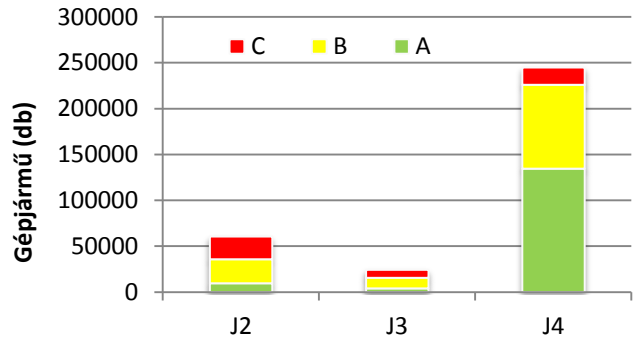
Hu-Go rendszerben azonosított járművek emissziós besorolásának javasolt megoszlása



Hu-Go rendszerben azonosított járművek jelenlegi emissziós besorolása járműkategória szerinti bontásban



Hu-Go rendszerben azonosított járművek javasolt emissziós besorolása járműkategória szerinti bontásban



Az általunk javasolt emissziós osztályba sorolási módszertan tehát azon kívül, hogy jelentős bevételnövelő hatással bírhat, változást gyakorol a díjbevételek megoszlásának arányaira is. Az elemzések alapján ezen változtatás a legkedvezőtlenebbül azokat a jellemzően hazai kisuvarozókat érintheti, akik korszerűtlen régi gépjárműveikkel a főúthálózaton közlekednek. Ugyanakkor jellemzően ezek a járművek veszik leginkább igénybe a közúthálózat belterületi szakaszait, így az e körben elért károsanyag-kibocsátás csökkenés egészségügyi hatása és ennek megfelelően lakossági fogadtatása mindenképpen pozitív.

ÉSZREVÉTELEK

A fent ismertetett díjbevételei, gazdasági és környezeti szempontok figyelembevételével a javasolt környezetvédelmi kategorizálás bevezetését tartjuk indokoltnak. A javaslat végig vitele viszonylag egyszerűen megvalósítható, nem okoz jelentős többletköltséget és ösztönző hatása lehet a korszerűtlen gépjárműpark lecserélésére. Mindenképpen kiemelendő, hogy a többletbevételek realizálásához fokozni kell a környezetvédelmi kategóriára vonatkozó helyes bevallás ellenőrzését.

A javaslat számos előnyével szemben ellenérvként a hazai kisvállalkozók többletterheit tudjuk megemlíteni, ugyanakkor a módosítás egy járműre jutó átlagos havi többletköltsége nem éri el a 3.000 Ft-ot.

SZÁMÍTÁSI MELLÉKLET

Jelenlegi környezetvédelmi besorolással							
		J2		J3		J4	
		Gyorsforgalmi	Főúti	Gyorsforgalmi	Főúti	Gyorsforgalmi	Főúti
Hazai	C	260 662 049	438 182 410	70 513 107	153 971 678	191 364 702	556 260 024
	B	1 864 412 037	1 433 894 203	397 235 899	420 457 162	4 275 528 572	5 883 566 071
	A	3 728 785 491	1 997 757 604	1 198 802 323	785 290 959	34 861 184 616	21 101 916 439
Külföldi	C	33 773 421	8 595 718	12 113 399	5 196 132	66 116 617	82 762 083
	B	223 459 084	64 042 206	47 348 016	16 883 764	857 958 661	754 389 881
	A	1 739 073 937	356 810 195	480 538 003	137 483 183	55 421 478 598	20 167 195 376
		7 850 166 019	4 299 282 336	2 206 550 748	1 519 282 878	95 673 631 767	48 546 089 873

Tervezett környezetvédelmi besorolással							
		J2		J3		J4	
		Gyorsforgalmi	Főúti	Gyorsforgalmi	Főúti	Gyorsforgalmi	Főúti
Hazai	C	2 404 735 891	2 087 160 744	527 334 391	637 497 415	5 321 998 989	7 616 539 310
	B	3 534 433 831	1 983 651 955	979 459 892	701 781 353	20 916 690 638	16 074 625 439
	A	724 516 735	311 653 443	366 261 415	188 776 808	18 127 832 105	8 242 216 088
Külföldi	C	290 751 367	82 244 254	66 563 618	24 612 461	1 095 667 010	988 029 940
	B	1 627 259 722	345 534 031	359 465 084	113 687 792	26 243 977 335	12 097 102 147
	A	355 903 174	63 106 269	174 992 682	40 848 560	34 426 296 730	10 489 513 658
		8 581 697 546	4 873 350 695	2 474 077 082	1 707 204 389	106 132 462 808	55 508 026 581

Hazai/Külföldi megoszlás				
Változat		J2	J3	J4
Jelenlegi	Hazai	9 723 693 795	3 026 271 128	66 869 820 425
	Külföldi	2 425 754 561	699 562 498	77 349 901 215
Tervezett	Hazai	11 046 152 599	3 401 111 274	76 299 902 569
	Külföldi	2 764 798 817	780 170 197	85 340 586 820
Növekmény (%)	Hazai	114%	112%	114%
	Külföldi	114%	112%	110%

Emissziós besorolás szerinti megoszlás					
Változat		J2	J3	J4	Összesen
Jelenlegi	C	741 213 598	241 794 317	896 503 427	1 879 511 341
	B	3 585 807 530	881 924 841	11 771 443 186	16 239 175 557
	A	7 822 427 228	2 602 114 468	131 551 775 028	141 976 316 724
Tervezett	C	4 864 892 257	1 256 007 884	15 022 235 249	21 143 135 390
	B	7 490 879 539	2 154 394 122	75 332 395 559	84 977 669 219
	A	1 455 179 620	770 879 465	71 285 858 581	73 511 917 666

Útkategória szerinti megoszlás				
Változat		J2	J3	J4
Jelenlegi	Gyorsforgalmi	7 850 166 019	2 206 550 748	95 673 631 767
	Főúti	4 299 282 336	1 519 282 878	48 546 089 873
Tervezett	Gyorsforgalmi	8 581 697 546	2 474 077 082	106 132 462 808
	Főúti	4 873 350 695	1 707 204 389	55 508 026 581
Növekmény (%)	Gyorsforgalmi	109%	112%	111%
	Főúti	113%	112%	114%

Járműszám (db)						
		J2	J3	J4	Összesen	%
Jelenlegi	A	35 836	15 616	226 190	277 642	84%
	B	14 196	4 569	14 681	33 446	10%
	C	10 516	4 070	3 901	18 487	6%
Tervezett	A	9 512	4 221	134 719	148 452	45%
	B	26 324	11 395	91 471	129 190	39%
	C	24 712	8 639	18 582	51 933	16%