



## **A magyarországi használati díjas rendszer strukturális átalakításának bevételi hatásvizsgálata**

2014. április

## Tartalom

1.	Vezetői összefoglaló .....	3
1.1	Előzmények.....	3
1.2	Számítási módszertan.....	3
1.3	M0 autóút és az M31 autópálya UD rendszerben történő díjasítása .....	3
1.4	Autóbuszok UD rendszerben történő díjasítása.....	3
1.5	Használati díjas rendszer bevéletermelő képességének fokozása .....	4
1.6	Szakmai javaslat.....	7
2.	Előzmények.....	9
2.1	Nemzetközi kitekintés .....	9
3.	Feladat meghatározás .....	10
4.	Keresletszámítás feltételrendszere .....	11
4.1	Hazai D1 matricakereslet feltételrendszere .....	11
4.2	Külföldi D1 matricakereslet feltételrendszere .....	13
5.	Változatok bemutatása .....	14
5.1	Hálózati kiterjesztés .....	14
5.2	Elérhető matricatermékek .....	15
5.3	Matricatermékek árai.....	16
5.4	Megyei D1 járműállomány előállítása .....	17
5.5	Megyei matrica árak számítása .....	17
5.6	Várható matricakeresletek.....	20
5.7	Várható bevételek .....	21
5.8	Várható működési költségek .....	22
5.9	Beruházási költségek.....	24
6.	Vegyes tarifarendszer esetén alkalmazott modell feltételrendszere .....	25
7.	Vegyes tarifarendszerű változatok bemutatása.....	25
7.1	Hálózati kiterjesztés .....	26
7.2	Elérhető díjfizetési módok.....	26
7.3	Matricák árai és az alkalmazott útdíj.....	26
7.4	Várható matricakereslet és futásteljesítmények .....	27
7.5	Várható bevételek .....	28
7.6	Várható működési költségek .....	29
7.7	Várható beruházási költségek .....	29
8.	Eredmények összegzése .....	29

# 1. Vezetői összefoglaló

## 1.1 Előzmények

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) kérésének megfelelően a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) megvizsgálta az M0 autóút, az M31 autópálya, illetve az autóbuszok UD rendszerben történő díjasításának keresleti és díjbevételi hatásait, továbbá meghatározta a NFM iránymutatásai szerint a **használati díjas rendszer bevéeltermelő képességének fokozási lehetőségeire feltárt változatok várható díjbevételeit**. Jelen tanulmány csak az utóbbi, a használati díjas rendszer bevéeltermelő képességének fokozására felvázolt lehetőségeinek díjbevételi oldalát, illetve a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NUSZ) által meghatározott működési költségeket tartalmazza, a másik két tanulmány külön munkarészként került átadásra az NFM részére. Mindezek ellenére úgy gondoljuk, hogy a díjfizetési rendszerek komplexitása miatt jelen dokumentumban is ki kell térnünk röviden ezen tanulmányok eredményeire, különös tekintettel arra, hogy a díjpolitikai változtatások bevezetésének tervezett dátuma egységesen 2015. január 1.

## 1.2 Számítási módszertan

A számításoknál az Országos Közúti Adatbankból (OKA) származó mért és származtatott forgalmi adatokból állítottuk elő a díjköteles futásteljesítményeket. A díjköteles járművek díjbevételeit a Hu-Go rendszerből nyert információk alapján meghatározott átlagos járműkategóriánkénti díjszinttel kalkuláltuk. Rendelkezésünkre állt továbbá a hosszú idősoros matricaértékesítési adatbázis, mely alapján a felhasználói szokásokról számos gyakorlati következtetést építettünk be a tanulmányokba. Mindezek ellenére meg kell jegyeznünk, hogy mindeddig nem készült Magyarország gépjármű közlekedési szokásairól, forgalmi teljesítményeiről olyan átfogó tanulmány, kutatás, mely a kalkulációnk alapját képezhetné, ezért **bizonyos adatok, illetve információk hiányában több esetben becslésekre, közelítésekre kényszerültünk a számítások elvégzésekor**. Ezen becslések miatt a vizsgálat végeredményei tájékoztató jellegűként kezelendők.

## 1.3 M0 autóút és az M31 autópálya UD rendszerben történő díjasítása

Az M0 keleti szektorának építése és a déli szektor bővítése is jelentős uniós társfinanszírozással valósult meg. Ha egy EU támogatással épült útszakasz bevéeltermelő képességében változás következik be, úgy a döntést követően a költség-haszon elemzések felülvizsgálata szükséges és **a lehívott EU támogatás visszafizetésére lehet szükség**. Az M0 autóút és az M31 autópálya UD rendszerben történő díjasítása a 3,5 tonna megengedett össztömeg feletti gépjárművek esetében **évi nettó 17,5 Millió Forint többletbevételt jelenthet**. Becslésünk szerint a többlet díjbevétel 45%-a származhat külföldi fuvarozóktól, míg a nagyobbik, azaz 55% a hazai tehergépjárművektől ered majd.

## 1.4 Autóbuszok UD rendszerben történő díjasítása

**A környező országokban** (AT, SK, CZ, PL), ahol a matricás rendszerből a 3,5 tonna feletti járműkategóriák átkerültek a megtett úttal arányos tarifarendszerbe, **az autóbuszok sem maradtak a használati díjas rendszerben**. A vizsgálatok során két hálózati kiterjesztésen végeztük el a részletes elemzését. Az „A” változat esetében az autóbuszok jelenlegi hálózaton, azaz a 37/2007. GKM rendeletben rögzített szakaszokon fizetnek csak díjat, de a megtett úttal arányos rendszerben érvényes díjtételek szerint, míg a „B” változat esetében az autóbuszok a J2-J4 járműkategóriák

számára díjköteles hálózaton fizetik a kilométer alapú útdíjat a gyorsforgalmi hálózaton és főutak külterületi szakaszain egyaránt. A két változat eltérő hálózati kiterjesztése jelentős eltérést okoz a várható díjbevételek tekintetében is. A „B” változat esetében, amelyben **a főutak külterületi szakaszai is díjkötelessé válnak a várható díjbevétel bruttó 7,2 milliárd Ft.** Ennél az alternatívánál közszolgáltatást végző autóbuszoktól származik a díjbevételek több mint fele, azaz 4 milliárd Forint. A másik vizsgált változatban, ahol **csak a gyorsforgalmi hálózat díjköteles a várható díjbevétel bruttó 2,9 milliárd Ft,** így a díjkategória az eddigiektől eltérően várhatóan nem sokszorozza majd meg a matricás rendszerben realizált díjbevételt, mely a 2014. évben várhatóan bruttó 1,73 milliárd Ft. Tekintettel arra, hogy a személyszállító vállalkozások nyilvánvalóan megpróbálják majd a „fogyasztókra” azaz az utasokra továbbhárítani megnövekedett költségeiket, fontosnak tarjuk a tervezett módosítások bevezetés előtt az érintett szolgáltatók és állami intézmények bevonásával a szükséges hatásvizsgálatok elvégzését.

## 1.5 Használati díjas rendszer bevételtermelő képességének fokozása

A tanulmányban kétféle hálózati kiterjesztést vizsgáltunk meg és a különböző hálózati kiterjesztésekhez eltérő díjszedési rendszereket javasoltunk, így **összesen 8 különböző változatra készítettük el a részletes pénzügyi számításokat.** A vizsgált alternatívákat az eltérő díjszedési rendszer és hálózati kiterjesztés szerint tisztán matricás rendszerű és vegyes tarifarendszerű változatok szerint csoportosítottuk.

**A tisztán használati díjas rendszerű változatoknál** a D1 személygépkocsi díjkategória számára a jelenlegi hálózati kiterjesztés jelentősen megnövekszik, mivel valamennyi elemzett változat esetében díjkötelessé válik a teljes lakott területen kívül található gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat, ezzel a jelenlegi 978 km-es **díjköteles hálózathossz 23.238 km-re növekszik.**

Az NFM kifejezett kérésének megfelelően, minden tisztán használati díjas rendszerű változatnál elérhető a **megyei matrica,** melynek érvényessége egy naptári év és egy járműre bármennyi vásárolható belőle. Ennek a matricának az érvényessége az adott megye teljes külterületi közúthálózatára kiterjed. A változatonként eltérő árképzésű **éves matricán** felül, továbbra is rendelkezésre állnak a **heti, illetve havi érvényességű matricák,** amelyek az egész ország külterületi közúthálózatára érvényesek.

A megyei matrica árát úgy határoztuk meg, hogy a harmadik megyei matrica vásárlásánál már meggondolandó legyen az éves matrica megváltása, ezért **egy átlagos megyei matrica díja minden változat esetében az éves matrica árának negyede.** A heti és a havi matricák díjait egyik változat esetében sem módosítottuk.

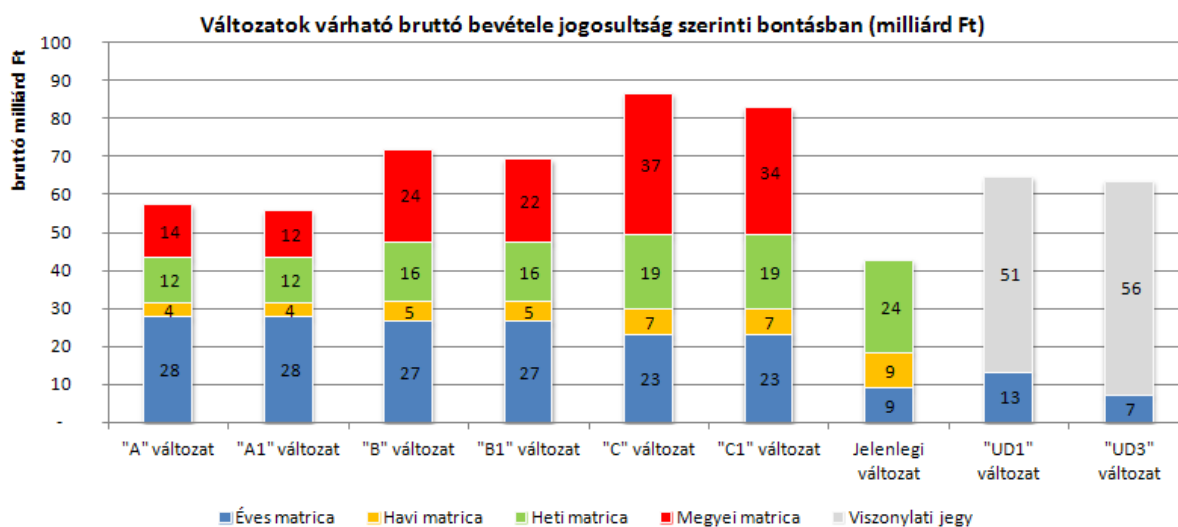
**A vizsgálatokat elvégeztük súlyozott megyei matricaárral,** mely esetekben az úthálózati jellemzőket figyelembe véve határoztuk meg a megyei matricaárakat, illetve egységes megyei matrica árral is, ez utóbbi esetben minden megyében azonos áron vásárolhatunk ilyen típusú jogosultságot. A súlyozott megyei matrica árral kalkulált eseteket rendre A, B és C változatnak, míg az egységes matrica árral számolt eseteket A1, B1 és C1 változatnak neveztük el.

A számításaink alapján a **súlyozott megyei matricaárak jelentős eltéréseket mutatnak az egyes megyék tekintetében,** például a legolcsóbb megyei matrica ára alig harmada a legdrágább megyei matricának.

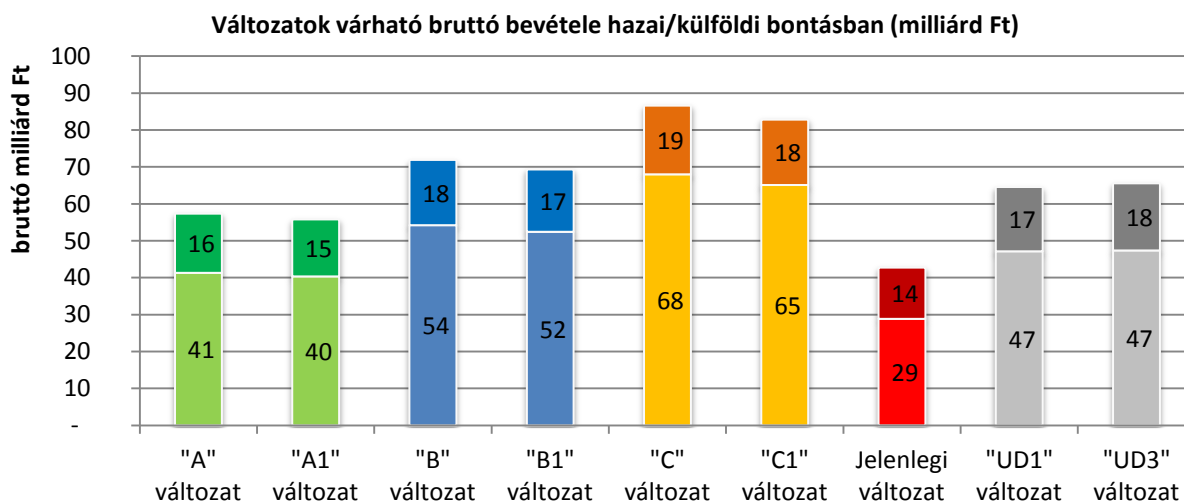
**A egyes tarifarendszerű változatoknál a díjköteles hálózat csak az autópályákra terjed ki, az M0 és az M31 díjmentes marad, de ez esetben is megszűnnek a díjmentes elkerülő szakaszok. Ezeknél a változatoknál csak éves matricát lehet vásárolni, vagy viszonylati jeggyel lehet igénybe venni a díjköteles hálózatot. A változatok között az egyetlen eltérést az éves matrica díja jelenti és az UD elnevezést kapták.**

Matricatípusok bruttó ára változatonként (Ft)						
Matricatípus	"A" és "A1" változat	"B" és "B1" változat	"C" és "C1" változat	Jelenlegi változat	"UD1" változat	"UD3" változat
Éves matrica	20 000	30 000	42 980	42 980	20 000	42 980
Havi matrica	4 780	4 780	4 780	4 780	-	-
Heti matrica	2 975	2 975	2 975	2 975	-	-
Átlagos/Egységes megyei matrica*	5 000	7 500	10 745	-	-	-
Útdíj (Ft/km)	-	-	-	-	10	10

A várható bevételeket jogosultság szerinti bontásban mutatjuk be az alábbi diagramon. Ez alapján jól látható, hogy **mindegyik vizsgált változat a jelenlegi bevételekhez képest jelentős többletbevétel eredményezhet.**

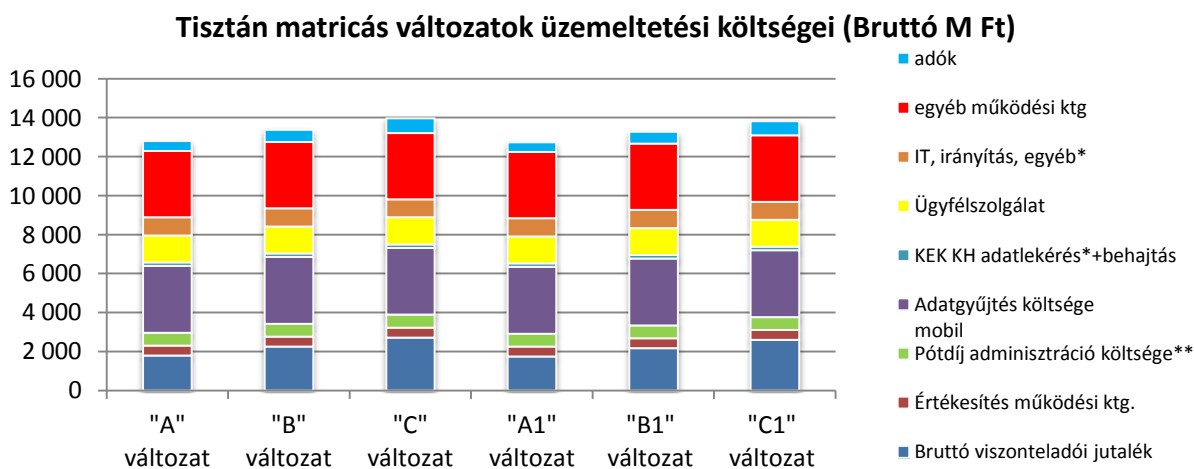


A díjbevételeket külföldi és hazai bontásban is előállítottuk, melyből kiderült, hogy **a egyes tarifarendszerű változatok esetében a külföldi gépjárművezetők nagyobb arányban veszik ki részüket a többletbevételekből**, de még ezen változatok esetében is a hazai autósok viselik a terhek meghatározó részét.



Az üzemeltetési költségek meghatározását a **Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.** készítette el felkérésünkre. **A bemutatott költségszintek szintén becsléseken alapulnak, mivel a NÚSZ költség elszámolási rendszere jelenleg nem tudja a HD és UD rendszer költség komponenseit a tarifarendszerekhez allokálni. Megítélésünk szerint néhány területen (értékesítés és ellenőrzés) esetenként fölösleges beruházásokat is tartalmaznak, amelyek a rendszer túlfinanszírozásához vezethetnek!** Az alább közölt költségszintek ezért csak és kizárólag tájékoztató jelleggel mutatjuk be, a számok nem tükrözik a KKK álláspontját.

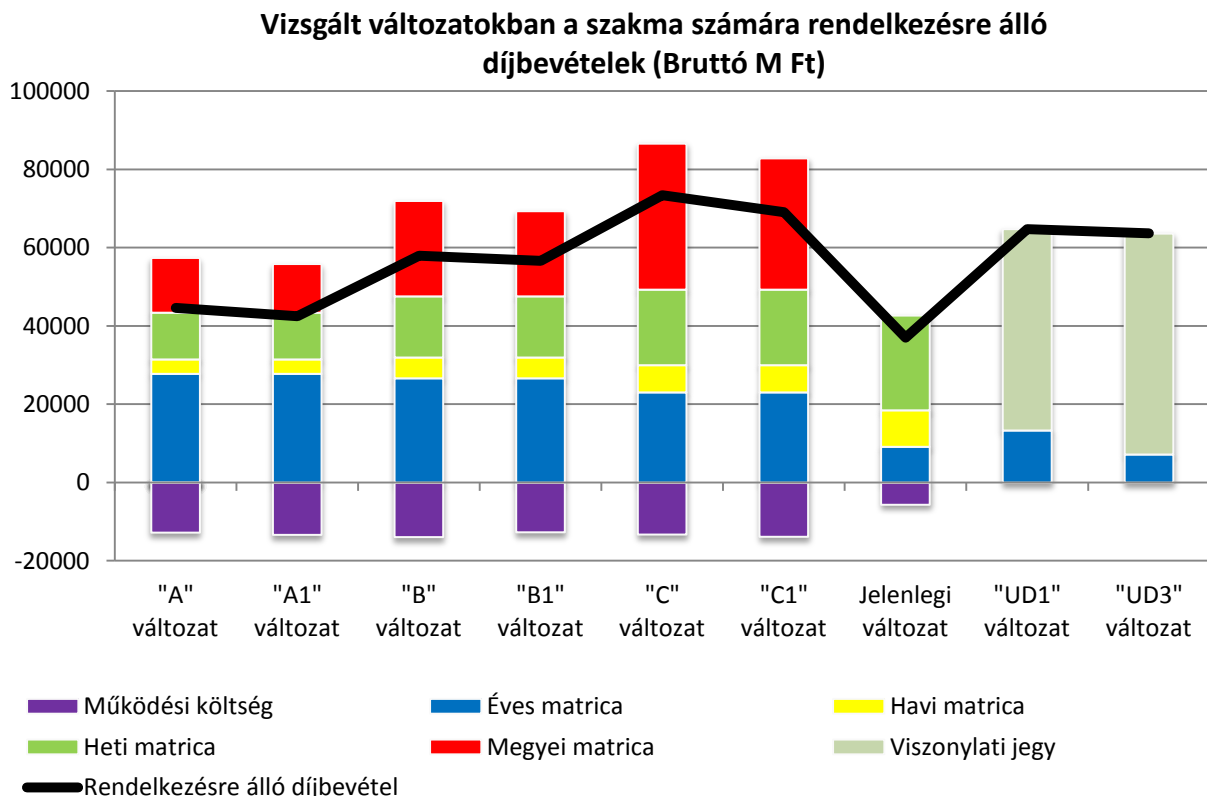
A NUSZ Zrt. javaslata szerint az UD és HD tevékenység ellátásának összköltségét kell vizsgálni. Ez alapján a **díjszedési rendszerek teljes díjbevételehez viszonyított költségei a jelenlegi 9,1%-os költségszinthez képest az egyes változatok esetében nem térnek el jelentősen.** Az egyes változatok költség szintjében azért nincs jelentős különbség, mivel alapvetően az egyes változatok az árbevétel tekintetében jelentenek különbözőséget, míg a működés / működtetés esetében számottevő különbözőségekkal nem kalkulált a NUSZ. **Az alkalmazott költségallokációs kulcs miatt az UD rendszerben költség megtakarítás, míg a HD rendszerben jelentős költségnövekedés várható.** A vegyes tarifarendszerű változatok tekintetében költségkalkulációt még nem kaptunk.



A fenti grafikonból jól látható, hogy az egyes változatok éves üzemeltetési költségei 12,2 és 13,2 milliárd Ft között vannak, tehát a jelenlegi 5,6 milliárd Ft-os költséghez képest jelentősen

megnövekedtek. Legjelentősebb költéstételt minden esetben a mobil adatgyűjtés teszi ki. Ki kell emelni ugyanakkor, hogy **ezzel párhuzamosan az UD rendszerben közel 3 milliárd Ft megtakarítás jelentkezhet** az allokációs kulcsok miatt.

A várható fejlesztési és beruházási költségekről az UD változatok esetében nem kaptunk érdemi információt még, ezért ennek megállapítására további számítások szükségesek.



Amennyiben a szakma számára, illetve költségvetésben szabadon rendelkezésre álló bevételt nézzük, úgy a fenti grafikon fekete vonalát kell elemeznünk. Ennek alapján „C” változat megvalósítása esetén lenne a legnagyobb költségvetési bevétel. Az adatszolgáltatás hiányosságai miatt a vegyes tarifarendszerű változatokra ezt az elemzést nem tudtuk elvégezni.

## 1.6 Szakmai javaslat

**Az M0 autóút és az M31 autópálya díjasítása is támogatható szakmailag**, ez esetben viszont feltétlenül meg kell vizsgálni, hogy ez Európai uniós társfinanszírozás miatt, milyen visszafizetési kötelezettség keletkezhet az Állam részére. Ez esetben is fontosnak tarjuk, szakmai szervezetek bevonásával a kérdéskör megvitatását. Az útszakasz díjasítása - többek között - mindenképpen hatással lenne a Budapesten bevezetni tervezett „dugódíj” projektre is.

**Az autóbuszok UD rendszerbe történő integrációját szakmailag szintén támogatjuk.** Hangsúlyoznunk kell, hogy a számításink alapján jelentősebb bevételi többletet csak a **főúti kiterjesztés** megvalósításával érhetünk el, ez esetben viszont **a közszolgáltatást végző autóbuszok fizetik meg a díjbevétel több mint felét.** A személyszállító vállalkozások nyilvánvalóan megpróbálják majd a „fogyasztókra” azaz az utasokra továbbhárítani megnövekedett költségeiket, mely végül a

jegyárakban mutatkozik meg. A fentiekre tekintettel, fontosnak tarjuk a tervezett módosítások bevezetés előtt az érintett szolgáltatók és állami intézmények bevonásával a vonatkozó hatásvizsgálatok elvégzését.

Összhangban az Európai Unió ajánlásokkal szakmailag **a D1 személygépjármű kategória megtett úttal arányos díjszedési rendszerbe történő hosszabb távú átvezetését javasoljuk, az éves matrica megtartása mellett.** A fent bemutatott díjbevételei számítások alapján a vegyes tarifarendszerű változatok versenyképes alternatívái a tisztán matricás rendszerű eseteknek, költségeik pedig vélhetően még kedvezőbbben alakulnak. Továbbá ki kell emelni, hogy ezen változatok megítélésünk szerint társadalmilag is elfogadhatóbbak és a hazai/ külföldi teherviselési arány igazságosabban valósul meg.

A NUSZ Zrt. álláspontja szerint a költségek meghatározása számukra jelentős többletforrásokat igényel, ezért **javasolunk egy előzetes szakpolitikai döntést, amellyel a lehetséges variációk számát le lehet szűkíteni.** Ezen változatokra pedig már elkészíthető a részletes megalapozó vizsgálat és vásárlói felmérés.

**Végezetül megfontolásra javasoljuk továbbá az UD rendszer környezetvédelmi besorolásainak felülvizsgálatát.** A rendszer működésének eddigi tapasztalatai alapján a díjbevételek 91 %-a legjobb, azaz az „A” környezetvédelmi kategóriába sorolt gépjárművektől származik. Tekintve, hogy az „A” környezetvédelmi besorolást az EURO 3 és ennél magasabb osztályba tartozó járművek kapják, melyek közül a legidősebb 10 éves (tehát fenntartások nélkül nem nevezhető modern, környezetbarát tehergépjárműnek) továbbra is mindenképpen indokolt a környezetvédelmi kategóriába sorolás felülvizsgálata. Számításink szerint, amennyiben a semleges környezetvédelmi kategóriába, azaz a „B” környezetvédelmi osztályba az EURO III és az EURO IV motorral rendelkező gépjárművek kerülnének, úgy **az UD díjbevételek mintegy 15%-os emelkedése lenne várható.**



## 2. Előzmények

2011-ben az NFM, elsősorban az NGM kérésére, a közúti szektor finanszírozási gondjainak enyhítése céljából számos javaslatot megvizsgált, elemezve a matricás rendszer bevételtermelő képességének fokozását. Végül a használati díjas tarifarendszer strukturális átalakítására akkor nem valósult meg, de kikerült a négynapos matrica, és viszonylag nagymértékű díjszint emelésre került sor 2012-től.

Az UD 2013. július 1-i bevezetése jelentős, éves szinten mintegy bruttó 160 milliárd Ft-os bevételhez juttatja az ágazatot, de **az állami kezelésű országos közutak üzemeltetésének, fenntartásának és időszakos felújításának forrása a döntően a közlekedési pénztár, amelynek meghatározó bevétele a HD úthasználatból származik.** A felhalmozódott fenntartási deficit enyhítésére a külső források mellett elengedhetetlenül szükséges lenne a matrica bevételek növelése is. Jelenleg már csak a D1 kategóriába tartozó személygépkocsik (és motorkerékpárok) valamint a B2 kategóriába sorolt autóbuszok maradtak a HD tarifarendszerbe, de a tervek szerint a buszok is kikerülnek innen és várhatóan 2015-től már a megtett út arányában fizetnek, így ezen díjkategória keresletből származó bevétel is kiesik az útpénztárból.

A rendszerben maradó személygépkocsik a jelenlegi struktúrában csak drasztikus áremeléssel tudnak többletbevételt generálni, de ennek realitása a fent említett, a környező országokhoz viszonyítva is magas díjtételek, valamint a várható heves úthasználói tiltakozás miatt csekély. A másik **lehetőség a hálózati kiterjesztés bővítése,** illetve a hazai autósok számára kötelező, de csökkentett áru éves matrica bevezetése, továbbá ezek esetleges kombinációja. Ugyanakkor meg kell jegyeznünk, hogy politikailag rendkívül érzékeny területről van szó, ezért bármilyen döntés születne, annak szakmapolitikai indokolását és kommunikációját alaposan elő kell készíteni. Jelen tanulmány a matrica rendszer bevételtermelő képességének fokozására javasolt változatok bevételi hatásait kívánja elemezni, hogy a döntéshozók számára minél szélesebb körű információval szolgáljon.

### 2.1 Nemzetközi kitekintés

A környező országokban, ahol már bevezették a tehergépkocsik számára a megtett úttal arányos (UD), szabad áramlású elektronikus tarifarendszert, a személygépjárművek továbbra is a használati díjas matricás rendszerben fizetnek a díjköteles (gyorsforgalmi) úthálózaton. A matrica struktúra is hasonló, lehet éves, havi és heti jogosultságot váltani, viszont a matrica típusok valódi érvényességi ideje eltérő lehet (7 – 10 napos, havi – kéthavi). Az egyes érvényességi kategóriák közötti árarányok is különbözőek, míg a rövidebb érvényességi idejű matricák ára hasonló a miénkhez, addig **az éves matrica nálunk közel kétszer annyiba kerül, mint a szomszédinknál.**

**Az európai szabályozás** (Eurovignette irányelv) ugyan a **3,5 tonna alatti járművekre nem terjed ki,** de ajánlások szintjén javasolt az irányelv haszonjárművekre vonatkozó alapelveinek alkalmazása a személygépkocsik úthasználati díjainak megállapításánál is.

### 3. Feladat meghatározás

Magyarország közlekedési szokásairól, forgalmi teljesítményeiről olyan átfogó tanulmány, kutatás mindeközéig nem készült, mely jelen tanulmány alapját képezhetné, ezért adatok, információk hiányában több esetben becslésekre, közelítésekre kényszerültünk.

**A tanulmányunk célja a felmerült változatok pénzügyi elemzésének vizsgálata**, amelynek változói az éves matrica ára és a megyei matrica ára. A változatoknál a bevételek matrica típusonként és hazai/külföldi bontásban is megosztásra kerülnek, valamint minden elemzett változathoz próbáltuk elkészíteni a működtetési költség, illetve fejlesztési költségbecslést is a NÚSZ bevonásával. Az új rendszer a jelenlegi elképzelések szerint 2015. január 1-én indulna.

Mindenképpen szeretnék jelezni, hogy a tanulmányban több alapvető információ, adat sem áll a rendelkezésünkre. Ezen adatok egy része be sem szerezhető, illetve az egy másik része csak jelentősebb költségeken, például kikérdezéses adatgyűjtéssel állítható elő, melyre jelenleg sem e célra felhasználható keretösszeg, sem pedig elegendő idő nem állt rendelkezésünkre. A fentiekre tekintettel a **tanulmány készítőinek számos esetben szakértői becslésekre, feltételezésekre kellett hagyatkozniuk**.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kérésének megfelelően a vizsgált matricás változatoknál a **D1 díjkategória**, azaz a 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó gépkocsik és bármely vontatmányuk számára a **díjköteles hálózat jelentősen megnövekszik**, mivel a gyorsforgalmi utakon túlmenően a teljes külterületi főút és a mellékút hálózat is díjkötelessé válik, ezzel megszűnnek az autópályákon lévő díjmentes szakaszok is. **Új termékként jelenik meg a megyei matrica**, mely a szűkebb környezetben autózók, illetve a második autók úthasználatának megfizetését hivatott szolgálni. A megyei matrica érvényessége minden vizsgált változat esetében 1 naptári év és egy rendszámra akár több is váltható belőle.

A jelenlegi használati díjas rendszer strukturális átalakítása jelentősen megváltoztatja az utazási és úthasználati szokásokat. Azzal, hogy díjkötelessé válnak az alacsonyabb rendű útszakaszok, a magasabb szolgáltatási szintet és emelt utazási sebességet biztosító gyorsforgalmi hálózat forgalmi terheltsége fog megnövekedni.

## 4. Keresletszámítás feltételrendszere

A keresletszámítás meghatározó alapadatát a 2013. évi matricaértékesítés adta. Ebből az adatbázisból meg tudtuk határozni, hogy 2013. évben 1.738.188 különböző hazai rendszámú jármű vásárolt valamilyen úthasználati jogosultságot. Tudjuk továbbá, hogy az egyes rendszámok milyen összeget költöttek úthasználati jogosultságra 2013. évben és ismertek az értékesített matrica darabszámok, típus szerinti bontásban is. A KSH adatbázisa alapján szintén ismerjük a hazai D1 díjkategóriájú járműszámot, mely 3.269.625 db.

A külföldi úthasználók tekintetében ismerjük, hogy hány különböző rendszámon vásároltak, milyen típusú és hány darab úthasználati jogosultságot, viszont **nem ismerjük, a hazánkban egy év alatt megforduló teljes külföldi járműszámot**. Elsősorban a fent bemutatott adatok alapján logikai módszerekkel állítottuk fel az alább részletezett feltételrendszert.

### 4.1 Hazai D1 matricakereslet feltételrendszere

A számítások során mindig úgynevezett „**raciónalis úthasználót**” feltételeztünk. Ez azt jelenti, hogy amennyiben az adott rendszámra vásárolt rövidebb időtartamú matricák ára meghaladja az éves matrica árát, úgy azt feltételezzük, hogy az adott rendszámra éves matricát váltanak, tehát mindig a gazdaságilag racionális döntés születik.

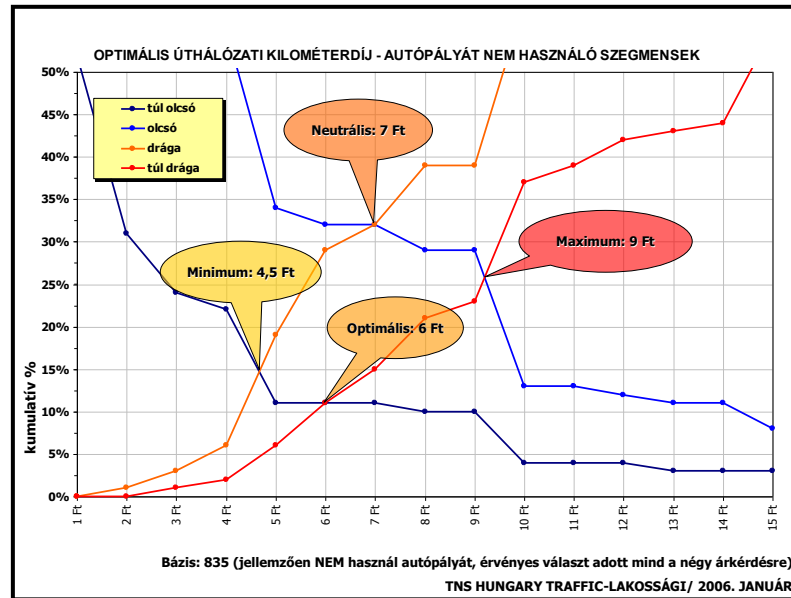
Azon hazai járművek esetében, akik 2013. évben vásároltak valamilyen úthasználati jogosultságot, az alábbi feltételrendszert állítottuk fel:

- Azon hazai D1 díjkategóriába sorolható járművek, amelyek 2013. évben a tervezett éves matrica árát meghaladó összeget fordítottak úthasználati díjra minden bizonnyal az új rendszerben is éves matricát váltanak majd.
- Azok a hazai úthasználók, akik 2013. évben ugyan kevesebb összeget fordítottak úthasználati díjra, mint az éves matrica tervezett ára, viszont egy átlagos árú megyei matrica megvásárolásával már az éves matrica költségét megközelítő összeget költenek erre a célra, vélhetően szintén megveszik majd az éves érvényességű matricát.
- Azok a hazai úthasználók, akiknek 2013. évben az úthasználati jogosultságra költött egyenlegük és egy átlagos megyei matrica árának összege nem éri el az éves matrica tervezett árát, feltételezhetően a rövidebb időtávú matricatermékekkel egészítik ki a megyei matricájuk területi hatályát.
- A havi és heti matricák arányát a 2013. évi adatok alapján a tényleges értékesítési arány alapján osztottuk el az éves matricával nem rendelkező gépjárművek között.

Azon hazai járművek esetében, akik 2013. év folyamán nem rendelkeztek semmilyen úthasználati jogosultsággal, az alábbi feltételrendszert használtuk:

- A matricaértékesítési adatbázis alapján a gyorsforgalmi hálózatot 2013-ban a magyarországi teljes D1 járműpark, azaz a KSH adatai szerint a 3.269.625 gépkocsi 47 %-a egyetlen egyszer sem vette igénybe. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy ezen gépjárművek csak és kizárólag egy megyében közlekedtek. Erre vonatkozó adatok hiányában szintén csak becsülni

tudjuk, hogy e járművek körülbelül milyen százalékos arányban vennék meg a teljes országra vonatkozó éves érvényességű matricát. Ezt az arányt egy 2006-ban készített tanulmány alapján az éves matrica függvényében határoztuk meg minden változatnál külön-külön az alábbi diagram alapján:



A magyar személygépkocsik éves átlagos futásteljesítményből és az éves matrica tervezett árából számított virtuális díjszint alapján, azokról az úthasználókról feltételeztük, hogy megveszik az éves matricát, akik ezt a díjszintet „olcsónak” találták a kutatás szerint.

- A megyék közigazgatási határától számított 10 km-en belül élő lakosság arányát figyelembe véve feltételezzük, hogy a megyei D1 járműszám körülbelül 12%-a két megye területére venne megyei matricát.
- 2013-ban a díjköteles gyorsforgalmi hálózatot igénybe nem vevő D1 díjkategóriájú járművek közül vélhetően a legtöbb csak a saját megyéjére váltana jogosultságot, melyet időnként rövidebb érvényességi idővel rendelkező matricával egészít ki.
- Körülbelül 1,6 millió olyan hazai D1 kategóriába sorolt jármű van, mely nem vette igénybe a gyorsforgalmi hálózatot, ezeknek körülbelül 13%-a feltételezésünk szerint el sem hagyja a településeket. A fentieknek megfelelően számításinkban azt feltételeztük, hogy a teljes hazai D1 járműpark 6,1%-a (150.402 db) csak belterületi szakaszokat használ, ezért matricakeresletet nem generál. Feltételezésünket az is alátámasztja, hogy hasonló eredményre jutott, a használatarányos díjfizetési rendszer bevezetése a gyorsforgalmi úthálózaton lakossági megkérdezések című 2006-ban készült tanulmány is, mely alapján a személygépkocsival rendelkezők 6,06 %-a nem használt semmilyen külterületi úthálózati elemet.

## 4.2 Külföldi D1 matricakereslet feltételrendszere

A számítások során itt is mindig „racionális úthasználót” feltételeztünk, tehát ez alapján az úthasználó mindig a gazdaságilag racionális döntést hozza.

Azon külföldi járművek esetében, akik 2013. évben vásároltak valamilyen úthasználati jogosultságot, az alábbi feltételrendszert állítottuk fel:

- 2013. éves e-matrica kereslet adatai alapján meghatározható, hogy a 2.545.077 különböző rendszámú külföldi gépkocsi vásárolt úthasználati jogosultságot a magyar gyorsforgalmi hálózatra. Ez a járműszám a jövőben is hasonló érvényességű és mennyiségű matricát vásárolna, feltételezhetően őket érinti a legkevésbé a rendszer strukturális átalakítása.
- Az egyes matricatermékek kereslete természetesen függ az éves matrica áráról, így ennek keresletét az egyes rendszámok e célra fordított összegéből számítottuk, az előző fejezetben bemutatottak alapján.
- A havi és heti matricák arányát a 2013. évi adatok alapján a tényleges értékesítési arány alapján osztottuk el az éves matricával nem rendelkező gépjárművek között.

Azon külföldi járművek esetében, akik 2013. év folyamán nem rendelkeztek semmilyen úthasználati jogosultsággal, az alábbi feltételrendszert használtuk:

- Adatok hiányában nehéz meghatározni a Magyarországon csak a fő- és mellékúthálózatot használó külföldi gépjárművek számát és ezek matricaigényét. Itt is feltételezéssel kell élünk, miszerint ez a szám a 2013-ban matricát vásárolt külföldi D1 kategóriájú gépkocsi szám körülbelül 1/5-e lehet, mivel a külföldiek tekintetében az útkategóriák kereszthasználata rendkívül magas. Tekintettel arra, hogy a külföldiek a jelentősebb távú utazásokhoz jellemzően eddig is rendelkeztek matricával, ezért a csak a fő- és mellékúthálózatot használó külföldi D1 forgalom számításainkban teljes egészben a megyei matrica keresletet növeli. Ennek megfelelően ezt a matricakeresletet az országhatárral rendelkező megyék közt osztottuk szét a megyék forgalmi teljesítményeinek arányában.
- A külföldi gépkocsik esetében nem kell számolnunk azzal a lehetőséggel, hogy azok csak a belterületi szakaszokat használják, mivel azok megközelítéséhez mindenképpen igénybe kell, hogy vegyenek valamilyen külterületi hálózati elemet is.

## 5. Változatok bemutatása

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felkérése alapján 6 különböző változatra készítettük el a részletes pénzügyi számításokat. A feladat meghatározásnak megfelelően az egyes változatoknál csak a megyei, illetve éves matrica árát változtattuk, a hálózati kiterjesztés minden esetben ugyanaz maradt. A számításokat elvégeztük súlyozott megyei matricaárral, illetve egységes megyei matrica árral is, ez alapján csoportosítjuk a változatokat a továbbiakban. A súlyozott megyei matrica árral kalkulált eseteket rendre A, B és C változatnak, míg az egységes matrica árral számolt eseteket A1, B1 és C1 változatnak neveztük el.

**A változat:** Ebben a változatban az éves matricaára 20.000 Ft, míg a megyei matrica ára 5.000 Ft körül van súlyozva a megyei úthálózat útkategóriánkénti hosszúsága szerint.

**B változat:** Ebben a változatban az éves matricaára 30.000 Ft, míg a megyei matrica ára 7.500 Ft körül van súlyozva a megyei úthálózat útkategóriánkénti hosszúsága szerint.

**C változat:** Ebben a változatban az éves matricaára 42.980 Ft, míg a megyei matrica ára 10.745 Ft körül van súlyozva a megyei úthálózat útkategóriánkénti hosszúsága szerint.

**A változat:** Ebben a változatban az éves matricaára 20.000 Ft, míg a megyei matrica ára 5.000 Ft körül van súlyozva a megyei úthálózat útkategóriánkénti hosszúsága szerint.

**A1 változat:** Ebben a változatban az éves matrica ára 20.000 Ft, míg a megyei matrica ára minden megyében egységesen 5.000 Ft.

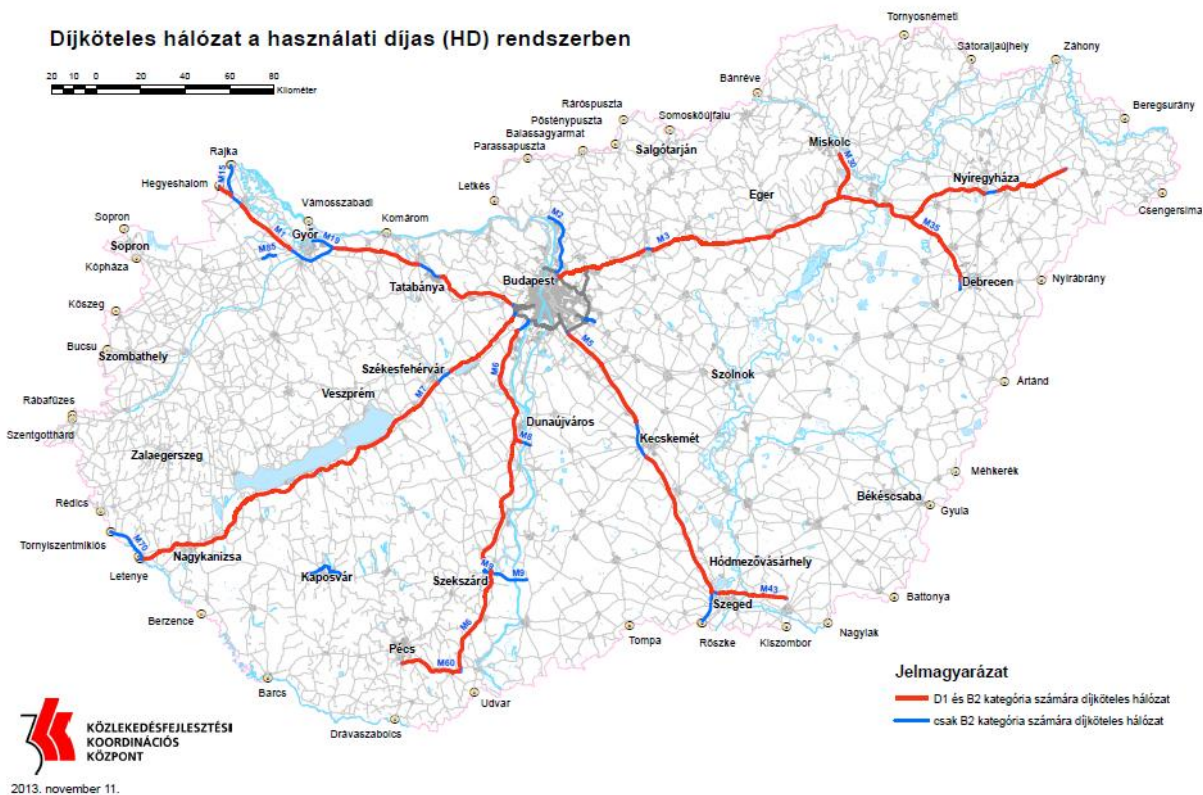
**B1 változat:** Ebben a változatban az éves matrica ára 20.000 Ft, míg a megyei matrica ára minden megyében egységesen 7.500 Ft.

**C1 változat:** Ebben a változatban az éves matrica ára 20.000 Ft, míg a megyei matrica ára minden megyében egységesen 10.745 Ft.

### 5.1 Hálózati kiterjesztés

A D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik valamennyi elemzett változat esetében. Ez számszerűleg azt jelenti, hogy jelenleg a D1 számára díjköteles 978 km-es hálózatból a rendszer átalakítása során egy 23.238 km-es díjköteles hálózatot hozunk létre.

Az alább bemutatott térképen piros színnel jelöltük a jelenleg a D1 díjkategória számára díjköteles hálózatot. A vizsgált változatok mindegyikében a szürke színnel jelölt fő és mellékúthálózat is díjkötelessé válik, valamint megszűnnek az autópályákon a díjmentes szakaszok is.



## 5.2 Elérhető matricatermékek

**Éves matrica:** Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán.

**Havi matrica:** A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán.

**Heti matrica:** A megváltástól számított 10 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán.

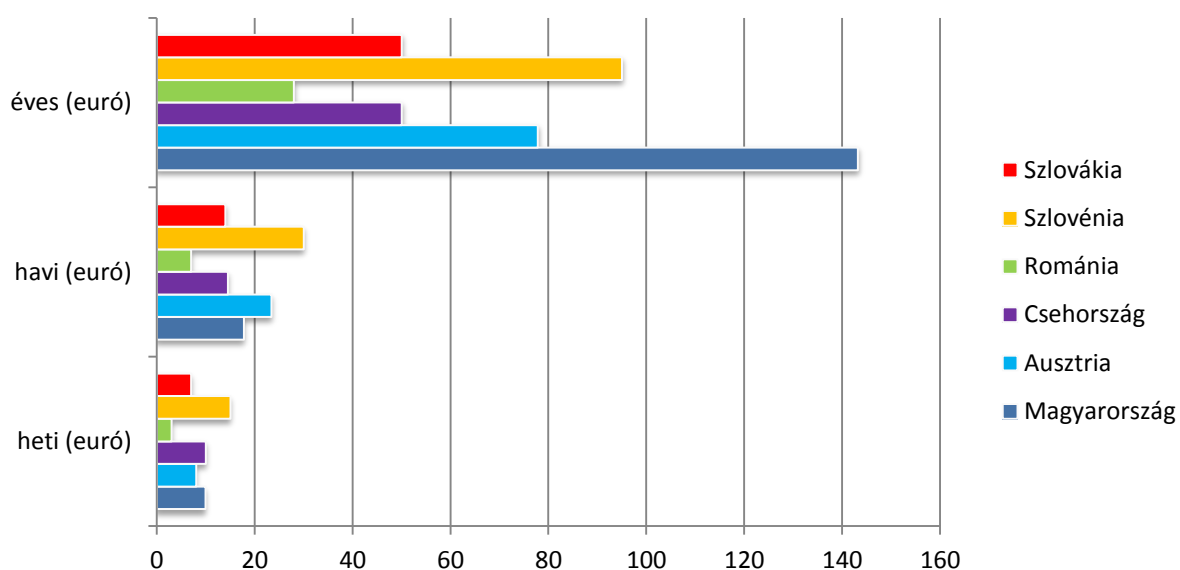
**Megyei matrica:** Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére egy előre megjelölt megye közigazgatási határain belül annak teljes külterületi közúthálózatára. A megyei matricák ára az A, B, C változatok esetében megyénként eltérő a megyei úthálózat jellegétől és kiépítettségétől függően, míg az A1, B1 és C1 változat esetén minden megyében azonos árú.

Technikai okok miatt javasoljuk, hogy a megyei és éves matricák érvényességi ideje, a jelenlegi gyakorlatnak megfelelően továbbra is 13 hónap legyen, viszont ezeket a termékeket csak naptári

évre lehessen váltani, de legyenek érvényesek a következő év január 31-ig. A fenti gyakorlat számottevő bevételekiesést nem eredményez.

### 5.3 Matricatermékek árai

Az „A” változat esetében a koncepció az éves matricaár jelentős csökkentése volt. Amennyiben megnézzük a környező országokban az éves matrica árát, úgy megállapítható, hogy annak ára hazánkban jelentősen magasabb, mint szomszédinknál. A heti, illetve a havi matrica ára viszont hasonlóan alakul a többi vizsgált országban is.



A „B” változat esetében az éves matricaár már szintén magasabban alakulna, mint a környező országokban, de még ez is jelentős, közel 30%-os árcsökkenést jelentene a mostani tételhez képest. A „C” változatoknál az éves matrica árát a jelenlegi árszinten hagynánk meg, ezzel ez a termék továbbra is hazánkban marad a legdrágább a környező országok közül.

Természetesen minden vizsgált esetben az NFM kérésének megfelelően elérhetőek a megyei matricák, melyek megyénkénti árait a számítási mellékletben található részletes kalkuláció tartalmazza. A megyei matrica árát úgy határoztuk, hogy a harmadik megyei matrica vásárlásánál már átgondolandó legyen az éves matrica megváltása, ezért egy átlagos megyei matrica ára minden változat esetében az éves matrica árának negyede.

Matricatípusok bruttó ára változatonként (Ft)				
Matricatípus	"A" és "A1" változat	"B" és "B1" változat	"C" és "C1" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	20 000	30 000	42 980	42 980
Havi matrica	4 780	4 780	4 780	4 780
Heti matrica	2 975	2 975	2 975	2 975
Átlagos /egységes megyei matrica ára	5 000	7 500	10 745	-



A fenti táblázatban az A, B és C változat esetében az átlagos megyei matrica ár van feltüntetve, mely megyénként a megyei úthálózat sajátosságaitól eltérően változik, míg az A1, B1 és C1 változatban minden megyében azonos összeget kell fizetni a megyei matricáért.

## 5.4 Megyei D1 járműállomány előállítása

Részletes adatok hiányában azt feltételeztük, hogy a megyei matrica kereslet arányban van a D1 díjkategóriába tartozó járművek megyére vonatkozó futásteljesítményével. Ehhez először a megyei járműszámot kellett leképeznünk, melyet a KSH 2011. évi adatai alapján határoztuk meg a megyék népességének és az ezer főre jutó személygépkocsik megyékre vonatkoztatott számadatainak összefüggéséből. Ezt a számot azonban még korrigálnunk kellett a 3,5 tonna alatti kisteher gépkocsik és a 3,5 tonna alatti buszok számával, mely a statisztikák alapján további +10%-ot jelent.

A matricaigények meghatározásához az OKA adatbázisból vett megyékre bontott éves futásteljesítményeket osztottuk le a magyarországi gépkocsik átlagos éves futásteljesítményével. Tekintettel arra, hogy az így kapott szám jobban tükrözi a várható megyei matrica keresletet, így a további számításinkban ezeket a számokat vesszük figyelembe.

Megye neve	Futásteljesítmény (jkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személygépkocsik száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám
Budapest	1 327 024 370	1 737	326	622 888	143 153
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	117 340
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	212 308
Békés	901 186 324	362	264	105 125	97 215
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	167 950
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	131 964
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	230 177
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	216 641
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	147 370
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	155 107
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	131 789
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	53 365
Pest	5 580 969 213	1 223	327	439 913	602 046
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	155 622
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	153 239
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	104 878
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	87 667
Vas	841 622 396	258	329	93 370	90 790
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	142 253
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	116 930
<b>Összesen/Átlag</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>		<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>

## 5.5 Megyei matrica árak számítása

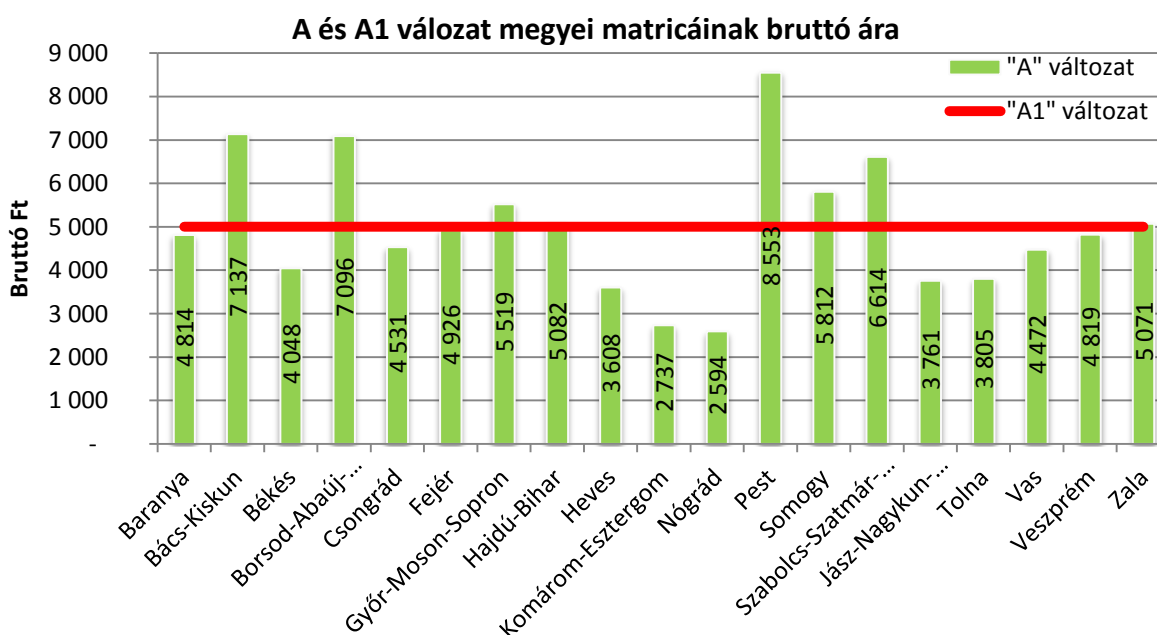
Az „A”, „B” és „C” változatoknál a megyei matricák árait a megyei úthálózat sajátosságai alapján állítottuk elő, melyhez az úthálózati hosszakat az Országos Közúti Adatbank 2014. januári adatbázisa

alapján számítottuk ki. Az úthálózati jellemzőket súlyozással vettük figyelembe, az alábbi aránypárok alkalmazásával Gyorsforgalmi út – főút - mellékút 2 : 1 : 0,5.

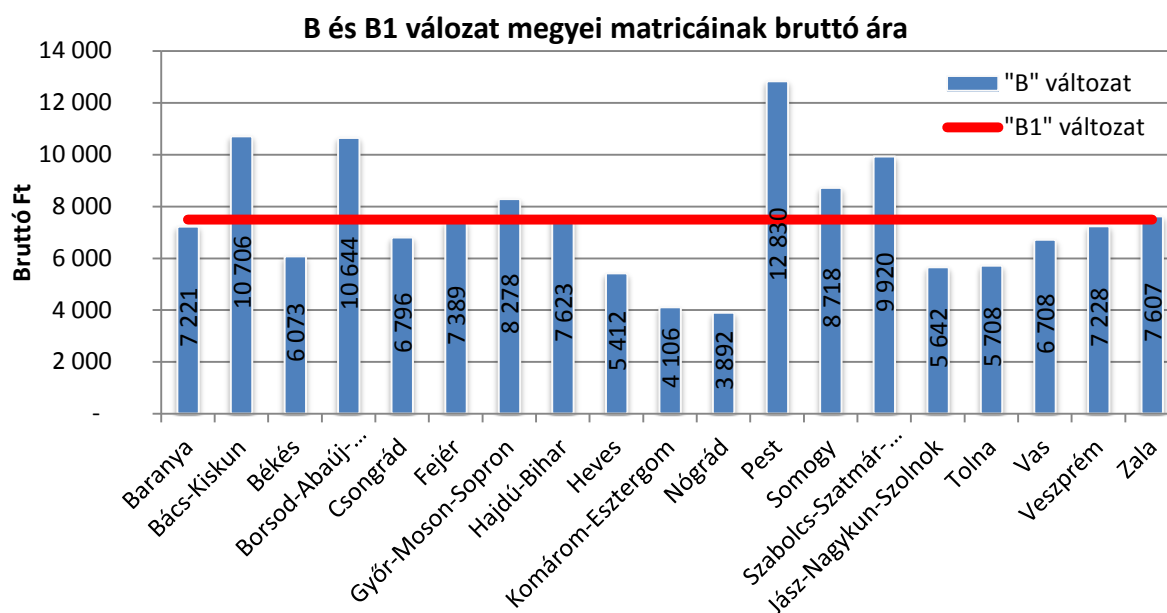
A fentiek alapján a számításainkban az átlagos megyei matricaárként az éves matrica ár negyedét vettük figyelembe.

Megye neve	Gyorsforgalmi út hossza (m)	Főút hossza (m)	Mellékút hossza (m)	Súlyozott hálózati hossz (m)	%-os eltérés az átlagtól
Budapest	-	-	-	-	
Baranya	50 743,5	360 204,0	1 459 073,5	1 191 228	96,3%
Bács-Kiskun	77 228,0	794 681,5	1 634 160,0	1 766 218	142,7%
Békés	-	292 574,0	1 418 557,0	1 001 853	81,0%
Borsod-Abaúj-Zemplén	65 331,0	500 427,0	2 249 897,0	1 756 038	141,9%
Csongrád	81 367,5	353 522,5	1 209 847,0	1 121 181	90,6%
Fejér	144 021,5	399 425,0	1 063 004,0	1 218 970	98,5%
Győr-Moson-Sopron	94 185,5	491 504,0	1 371 743,5	1 365 747	110,4%
Hajdú-Bihar	89 076,5	496 749,5	1 165 464,0	1 257 635	101,6%
Heves	74 734,5	288 517,0	909 799,0	892 886	72,2%
Komárom-Esztergom	49 628,5	246 076,5	664 108,0	677 388	54,7%
Nógrád	-	238 209,5	807 620,0	642 020	51,9%
Pest	233 418,0	558 803,5	2 181 973,5	2 116 626	171,1%
Somogy	116 652,0	525 859,0	1 358 283,0	1 438 305	116,2%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	53 957,0	517 109,0	2 023 177,0	1 636 612	132,3%
Jász-Nagykun-Szolnok	-	431 873,0	997 865,0	930 806	75,2%
Tolna	99 238,0	328 561,5	829 234,5	941 655	76,1%
Vas	-	412 082,5	1 389 196,0	1 106 681	89,4%
Veszprém	4 372,5	519 102,5	1 329 129,0	1 192 412	96,4%
Zala	89 599,5	389 512,0	1 372 408,0	1 254 915	101,4%

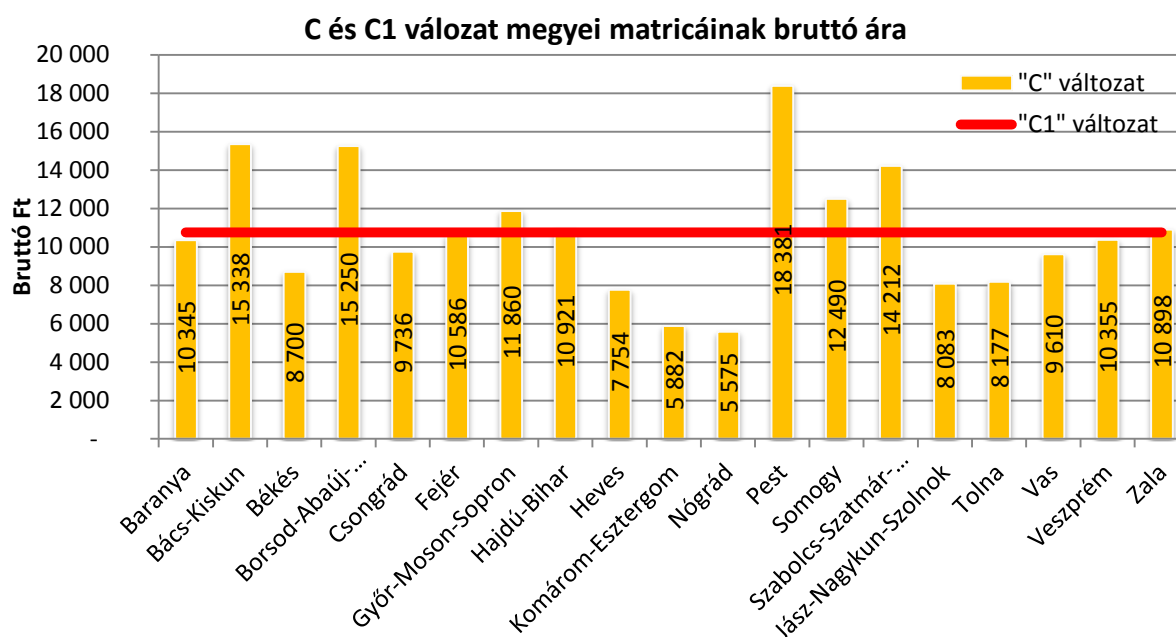
A súlyozott megyei matricaárak jelentős eltéréseket mutatnak az egyes megyék tekintetében. A legolcsóbb megyei matrica ára alig harmada legdrágább megyei matricának.



Bár az átlagos megyei matricaárhoz képest arányaiban nem jelent nagyobb terhelést a súlyozás, mégis a rögzített árú havi és heti matricákhoz képest egyre jelentősebb összegbe kerül a környéken való közlekedés. A megyei matricák árának növelése pedig egyértelműen a hazai autósok számára jelent nagyobb költségeket, mivel ennek a terméknek a vevőköre elsősorban a hazai autósok közül kerül ki.



A C változat esetében a Pest megyei matrica ára már meghaladná a 18.000 Ft-ot, mely a heti és havi érvényességi idővel rendelkező teljes országra érvényes matricaárhoz viszonylatva kiemelkedően magas, és az éves matricának is közel a fele.

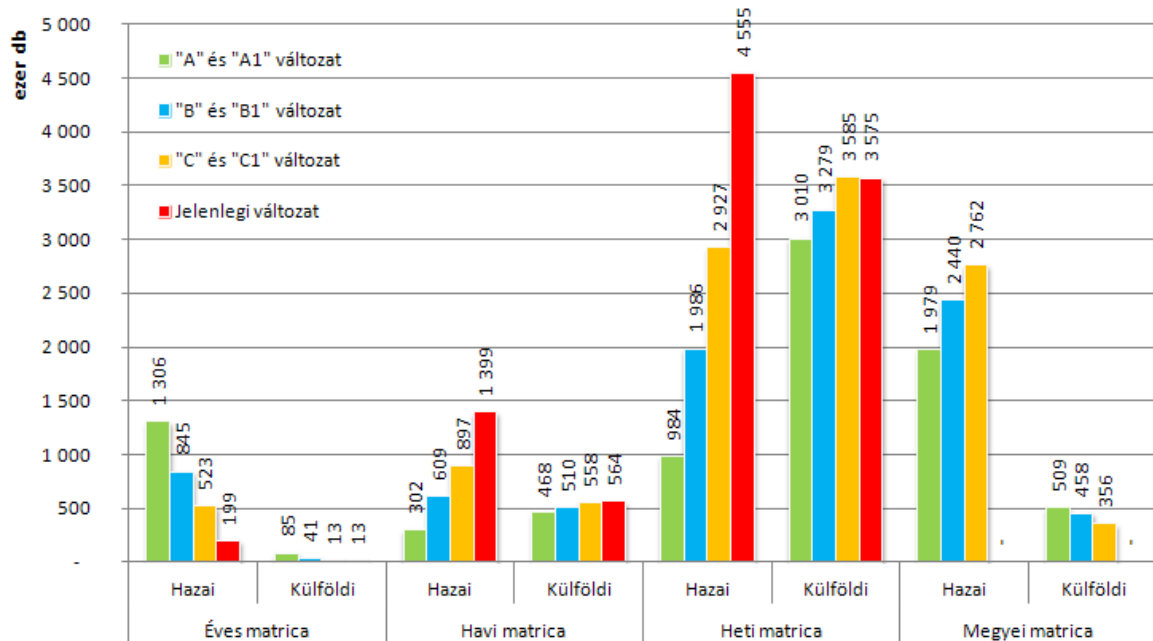


## 5.6 Várható matricakeresletek

A várható matricakeresleteket matricatípusonként, külföldi és hazai bontásban állítottuk elő. A keresletek meghatározásánál azzal a feltételezéssel éltünk, hogy a megyei matrica keresletnek árrugalmassága alacsony, tehát a megyei matrica árának növelése csak kisebb mértékben csökkenti a keresletet, míg az éves matrica árrugalmassága magas, így az ár függvényében jelentősebben változik a kereslet is.

A súlyozott matricaárral rendelkező változatok esetében eltekintettük a megyei matricák árának esetenkénti vizsgálatától. Ez azt jelenti, hogy például ha a pest megyei matrica az éves matrica felébe kerülne, akkor ez vélhetően hatással lenne az éves matrica keresletre is, hiszen kisebb ráfordítással már a teljes országra érvényes jogosultságot lehet váltani. Ez a vizsgálatot viszont ki kellene terjeszteni az összes megyére, figyelembe véve a szomszédos megyék matricaárát is, ami a számításokat jelentősen megbonyolítaná. Véleményünk szerint ez a változás a bevételekre nem gyakorol számottevő hatást, ezért ennek vizsgálatától eltekintettük.

A fentiek alapján tehát az azonos betűvel illetett változatok matricakeresletei között nem tettük különbséget.



### Éves matricakereslet:

Az éves matricakereslet a számításaink alapján jelentősen függ az éves matrica áráról. Minél kedvezőbb áron biztosítjuk az éves matricát a kereslet annál nagyobb lesz e termékre, mind a hazai, mind pedig a külföldi gépjárművezetők körében. A jelentősen megnövekedett hálózati kiterjesztés miatt számításaink szerint még a jelenlegi árszinttel is növekedni fog e matricatípus iránti kereslet.

### Havi matricakereslet:

A havi matricakereslet az éves matricakereslettel fordítottan arányosan változik, tekintettel arra, hogy ez egyfajta „kiegészítő terméként” jelentkezik. Sok gépkocsivezető a megyei matricáját egészíti ki, rövidebb időtartamú, egész ország külterületi közúthálózatára érvényes matricával, ezért ezek száma az éves matricák számának csökkenésével fokozatosan növekszik. Megemlítenéd, hogy ezen

termékek árait a számításokban változatlanok feltételeztük, így egy olcsóbb éves matrica esetén ezek a termékek fajlagosan egyre drágábbnak tekinthetők.

### Heti matrica kereslet:

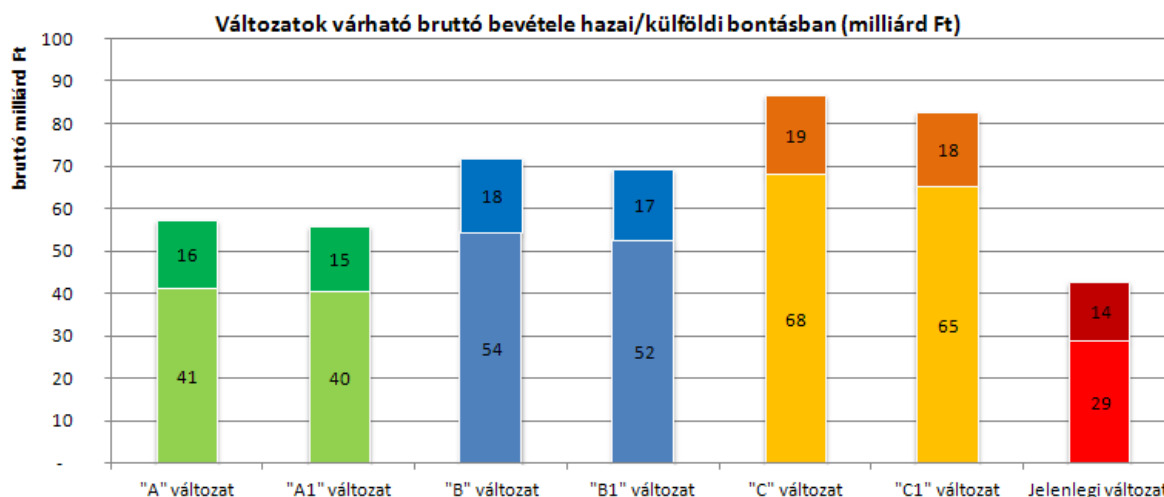
A heti matrica kereslet hasonló tendenciát mutat a havi matrica keresletnél bemutatottakhoz, azonban a heti matrica a havi matricánál jóval népszerűbb a hazai és a külföldiek körében egyaránt. A rendszer strukturális átalakításának következményeként azonban ennek a terméknek is csökkeni fog a kereslete, elsősorban a hazai autósok körében.

### Megyei matrica kereslet:

A megyei matrica új termékként jelentkezik a rendszer átalakításánál. Az éves matricához viszonyított alacsonyabb ára miatt, illetve szinte nélkülözhetetlensége miatt ennek a terméknek az árrugalmassága jóval alacsonyabb, mint az éves matricának. Ez azt jelenti, hogy magasabb árakon sem csökken drasztikusan a kereslet. Mivel azonban a megyei matricák ára az éves matrica árához kötötten képződik, így minél drágább az éves matrica a megyei matrica annál népszerűbbé válik.

## 5.7 Várható bevételek

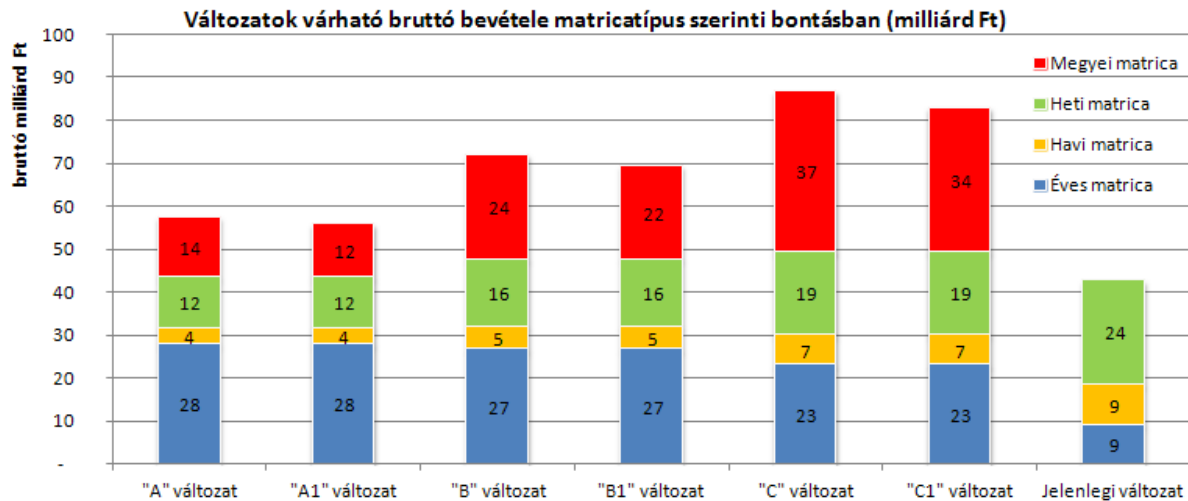
Mindegyik vizsgált változat esetében a bevételek növekedésével lehet számítani, azonban a többletterhek jelentős részét minden esetben a hazai autósok viselik. Számszerűleg ez azt jelenti, hogy a hazai gépkocsi tulajdonosok ilyen jellegű kiadásai 43% - 135%-kal növekednek, míg a külföldiek költségei csak 15% - 34%-kal emelkednek meg. Az imént bemutatott hatást jól szemlélteti az alábbi grafikon is.



A változatok elemzéséből az jött ki, hogy minél magasabbra emeljük az éves matrica árát és ezzel együtt a megyei matricák árát is, annál nagyobb lesz a várható bevétel.

Várható bruttó bevételek hazai/külföldi bontásban (Millió Ft)							
Típus	"A" változat	"B" változat	"C" változat	"A1" változat	"B1" változat	"C1" változat	Jelenlegi változat
Hazai	41 349	54 260	68 037	40 382	52 473	65 138	28 885
Külföldi	16 029	17 675	18 603	15 433	16 871	17 708	13 879
Összesen	57 378	71 936	86 641	55 816	69 345	82 845	42 764

A várható bevételek matrica típus szerinti bontásából kiderül, hogy minél olcsóbb az éves matrica, a számítások szerint annál nagyobb bevétel származik belőle. Ennek az állításnak az ellenkezője igaz a megyei matricára, melyből annál nagyobb bevétel keletkezik minél drágább a termék. Itt szintén vissza kell utalnunk a megyei matrica azon tulajdonságára, hogy árrugalmassága alacsony, mivel szinte nélkülözhetetlen a mindennapi élethez.



A heti és a havi matricabevételek az éves matrica bevétel csökkenésével növekszenek, tehát megerősíthető az a feltételezés, hogy egyfajta kiegészítő termékként funkcionálnak. Érdemes megemlíteni, hogy az éves, havi és heti matricákból származó bevételek minden változat esetében 40 és 50 milliárd közötti intervallumban marad. A jelentős többletbevételek a megyei matricák eladásából származnak.

## 5.8 Várható működési költségek

Az üzemeltetési költségek meghatározását a **Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.** készítette el felkérésünkre. **A bemutatott költségszintek szintén becsléseken alapulnak, mivel a NÚSZ költség elszámolási rendszere jelenleg nem tudja a HD és UD rendszer költség komponenseit a tarifarendszerekhez allokálni. Megítélésünk szerint néhány területen (értékesítés és ellenőrzés) esetenként fölösleges beruházásokat is tartalmaznak, amelyek a rendszer túlfinanszírozásához vezethetnek!** Az alább közölt költségszintek ezért csak és kizárólag tájékoztató jelleggel mutatjuk be, a számok nem tükrözik a KKK álláspontját.

A jelenlegi használati díjas rendszer strukturális átalakítása az előzetes számítások alapján jelentős költségnövekménnyel járhat. A NÚSZ Zrt., mint a matrica használati díj beszedéséért felelős társaság a jelenlegi működési költségeit és a jelen anyagban meghatározott főbb mutatószámokat alapul véve, elvégezte a szükséges költségkalkulációkat az „A” és „A1”, a „B” és „B1” valamint a „C” és „C1” verziók tekintetében.

Szükséges azonban megjegyeznünk, hogy **jelen számítások bizonyos tekintetben feltételezéseken alapulnak**, hiszen előre nem látható hatásai lehetnek a 2015-ig megvalósuló alábbi körülmények összességének:

- a 2014. év második felétől megvalósuló UD és HD integráció közvetlen hatásai a díjellenőrzés, valamint a pótdíjazási területekre; ugyanezen változások közvetett hatásai az értékesítési volumenre, valamint az ügyfélszolgálati forgalomra
- nem rendelkezünk az összehasonlítás alapját képező bázis adatokkal a különböző verziók tekintetében az újként bekerülő megyei matrica viszonteladói jutaléka vonatkozásában (nem ismert a jutalékszint; mindössze feltételezhető a teljes értékesítés és a viszonteladói értékesítés aránya)
- feltételezés továbbá, hogy a NÚSZ Zrt. a díjellenőrzést mobilkamerás egységekkel valósítja meg, ezáltal nem kalkulál további fix keresztmetszetek telepítésével
- a jelenlegi gyakorlat szerint, a HD rendszerben alkalmazott pótdíjazási tevékenységgel kalkuláltunk
- az ügyfélkapcsolati forgalomvolumen növekedésének tekintetében a szintén nagyfokú feltételezéseken alapuló pótdíjazási és behajtási terület esetszámainak növekedési adatai szolgáltatók alapul.

A HD rendszer kiterjesztés vázolt verzióinak mindegyike olyan volumenű változást jelent, amelynek a jelen anyagban megfogalmazott peremfeltételek mentén történő megvalósítása a Társaság egésze számára jelent számottevő költségnövekményt és ezáltal finanszírozási igény változást. Mivel a Társaság egészét érintő változásról beszélhetünk, így **a számításokat a NÚSZ Zrt. elvégezte a NÚSZ Zrt. egészére (használati díjas rendszer és megtett úttal arányos rendszer), valamint külön csak a Használati díjas rendszerre vonatkozóan is.**

Röviden szükséges kitérni az UD rendszer 2015. évre prognosztizált változásaira. Az UD rendszer tekintetében a 2014-es tervezett költség szinthez képest egyedül az elért bevétel és az ezzel szorosan összefüggő átalány költségtérítések (jutalékok) összege került módosításra, az üzemeltetés költségeiben csak inflációs korrekció történt. A jutalékok összege várhatóan jelentősen növekedni fog, mivel az UD bevételek folyamatos átstrukturálódására lehet számolni (az OBU bevallások növekedésére), amely emeli az átlagos jutalékköltség szintet. Ezekre a korrekciókra azért volt szükség, hogy a jelenlegi információk szerinti valós képet mutassa az alábbi táblázat:

*bruttó millió F*

	Költség szint	NÚSZ összktg	HD+UD bevétele	Ellenőrzött km	Létszám (fő)
"A" változat	10,0%	22 762,9	227 683,3	23 238	945
"B" változat	9,6%	23 351,5	242 241,0	23 238	945
"C" változat	9,3%	23 946,0	256 945,7	23 238	945
"A1" változat	10,0%	22 699,7	226 121,2	23 238	945
"B1" változat	9,7%	23 246,7	239 649,4	23 238	945
"C1" változat	9,4%	23 792,6	253 150,1	23 238	945
jelenlegi	9,1%	19 050,3	209 979,9	978* / 6513**	751

Ágazati szempontból legfontosabb paraméternek az UD és HD tevékenység ellátásának összköltségét és az elért összbevételt összevető mutató tekinthető. Látható, hogy **a díjszedési rendszerek jelenlegi 9,1%-os teljes költség szintjéhez képest az egyes változatok költségei jelentősen nem térnek el, kismértékű emelkedés figyelhető meg** csupán. A változatok költség szintjében azért nincs jelentős különbség, mivel alapvetően **az egyes változatok az árbevétel tekintetében jelentenek**

**különbözőséget, míg a működés / működtetés esetében számottevő különbsőségekkel nem kalkuláltunk.**

A bevétellel szoros összefüggésben lévő költségelemek, így a viszonteladói jutalék, továbbá az iparűzési adó változatonként került kiszámításra. A matrica bevétel mellett kalkuláltunk az ellenőrzésből származó - jelenlegi gyakorlat szerint - **pótdíjbevéttel** is, melynek összege **valamennyi változat esetében meghaladta a 3 Mrd forintot**, amely szintén az ágazat közvetlen finanszírozását szolgálja.

A NÚSZ Zrt. szolgáltatási szerződése, illetve hazai és európai szintű jogszabályok előírják, hogy a **HD és az UD rendszerek üzemeltetési költségeit el kell különíteni a számviteli nyilvántartásokban**. Mivel a NÚSZ Zrt. mindkét üzletágot közös humán és anyagi erőforrások felhasználásával üzemelteti, ezért **szükség van ezen költségek két üzletág közötti, transzparens és egyben alátámasztható módon megvalósuló allokációjára**. Ehhez az egyes résztevékenységekre leginkább jellemző vetítési kulcsok használatára van szükség, úgy, hogy ezeknek a logikája összevethető legyen azzal, mintha a két üzletágot különálló szervezetek működtetnék. A HD rendszer költségnövekményének legjelentősebb költségokozója a díjellenőrzési rendszer HD felé való eltolódása. Ez azonban egyenes következménye annak, hogy az ellenőrzött km a korábbi 978 km-ről 23 238 km-re nő. Az ellenőrzés ilyen szintű kiterjesztése figyelemmel a személyautó és a tehergépjárművek forgalmi megoszlására is, a jelenlegihez képest egy nagyon erős költség eltolódást indukál a HD rendszer irányába.

**Az egyes változók között eltérés a teljes költség esetében csak a bevétellel arányos költségekben van.** A költségnövekedés a HD-ban igen jelentős, azonban NÚSZ egésze tekintetében jóval kisebb mértékű, mivel az **UD költségek jelentősen csökkennek a jelenlegi szinthez képest, az allokációs arányok, vagyis a NÚSZ összetevékenység súlypontjának megváltozása miatt.**

A fentiek alapján megfontolandó, hogy ezt a két külön rendszert mind a finanszírozás oldaláról, mind egyszerűen csak a tevékenységek hatékonysági megítélése szempontjából **célszerűbb együtt kezelni. A NÚSZ ezért mérlegelésre javasolja, hogy a két tevékenység finanszírozása egy keretrendszerben valósulhasson meg a jövőben.**

Továbbá felhívja a figyelmet arra, hogy az egyes üzletágak önálló megítélése **félrevezető képet** mutathat, nem lehet eltekinteni ilyen esetekben a másik üzletággal (rendszer) történő **együttes vizsgálat**tól. Valamint a két rendszer bármelyikében bármilyen jogalkotói változtatási szándékot szintén célszerű összehangolni, az egymásra gyakorolt hatását a fentebb vázoltak értelmében vizsgálni.

Ezzel együtt megjegyezzük, hogy olyan bizonytalansági faktorok vannak az egyes megoldásokhoz tartozó számításokban, ami miatt a megadott számok csak iránymutatásra szolgálnak. Bármely változat megvalósítása részletesebb megoldás-tervezést és ennek nyomán pontosabb kalkulációkat igényel.

## **5.9 Beruházási költségek**

A működési terület jelentős megnövekedése miatt **31 mobilkamerás autó és 18 db kiszolgáló jármű beszerzéssel számoltunk**, ami beszerzési értékén **197 millió Ft**, és 5 éves üzemeltetéssel, 300 e km futással számolva 633 millió Ft költséget tesz ki.



## 6. Vegyes tarifarendszer esetén alkalmazott modell feltételrendszere

A számítások során itt is mindig úgynevezett „**racióális úthasználót**” feltételeztünk. Ez azt jelenti, hogy például, ha az úthasználó a 2013. évben úthasználati jogosultságra költött összege eléri a tervezett éves matrica árát, úgy az adott rendszámra a jövőben éves matricát fog vásárolni, tehát mindig a gazdaságilag optimális döntés születik. A fentiek alapján az alábbi feltételrendszert állítottuk fel:

- A D1 éves futásteljesítményeket az OKA 2012. évi adatbázisából, korrekciók nélkül vesszük át.
- A díjköteles hálózat a jelenlegihez hasonló, azzal a különbséggel, hogy megszüntetésre kerülnek a díjmentes elkerülő szakaszok.
- Az „UD3” változat esetében, ahol az éves matrica tervezett ára megegyezik a jelenlegi árszinttel az éves matrica keresletre nincsen hatással az új rendszer bevezetése, azaz az éves matricakereslet megegyezik a 2013. évi éves matrica kereslettel.
- Az „UD1” változat esetében az olcsóbb éves matricaár 10% többletkeresletet eredményez az éves matricák vonatkozásában. Ez esetben az éves matricák számát úgy számítottuk ki, hogy az venné azt meg, aki 2013-ban ezt meghaladó összeget költött matricára.
- A használati díjas rendszer virtuális díjszintje a 2013. évi vonatkozó díjbevétel és az OKA adatbázisból származó, erre a díjkategóriához tartozó futásteljesítmény hányadosa.
- Az éves matricával rendelkezők futásteljesítménye az éves matrica árának és a virtuális díjszintnek hányadosa szorozva a várhatóan értékesített éves matricák számával.
- A megtett úttal arányos rendszer D1 futásteljesítménye a teljes autópálya hálózaton jelentkező D1 futásteljesítmény és az éves matricával rendelkezők futásteljesítményének különbsége, mely mindkét változat esetében további +10%-kal került növelésre a rövid távú, esetenkénti felhasználók megjelenése miatt.
- A várható díjbevétel az éves D1 matrica eladásából befolyó bevétel és az imént bemutatott futásteljesítmény és megtett úttal arányos díjszint szorzatának összege.

## 7. Vegyes tarifarendszerű változatok bemutatása

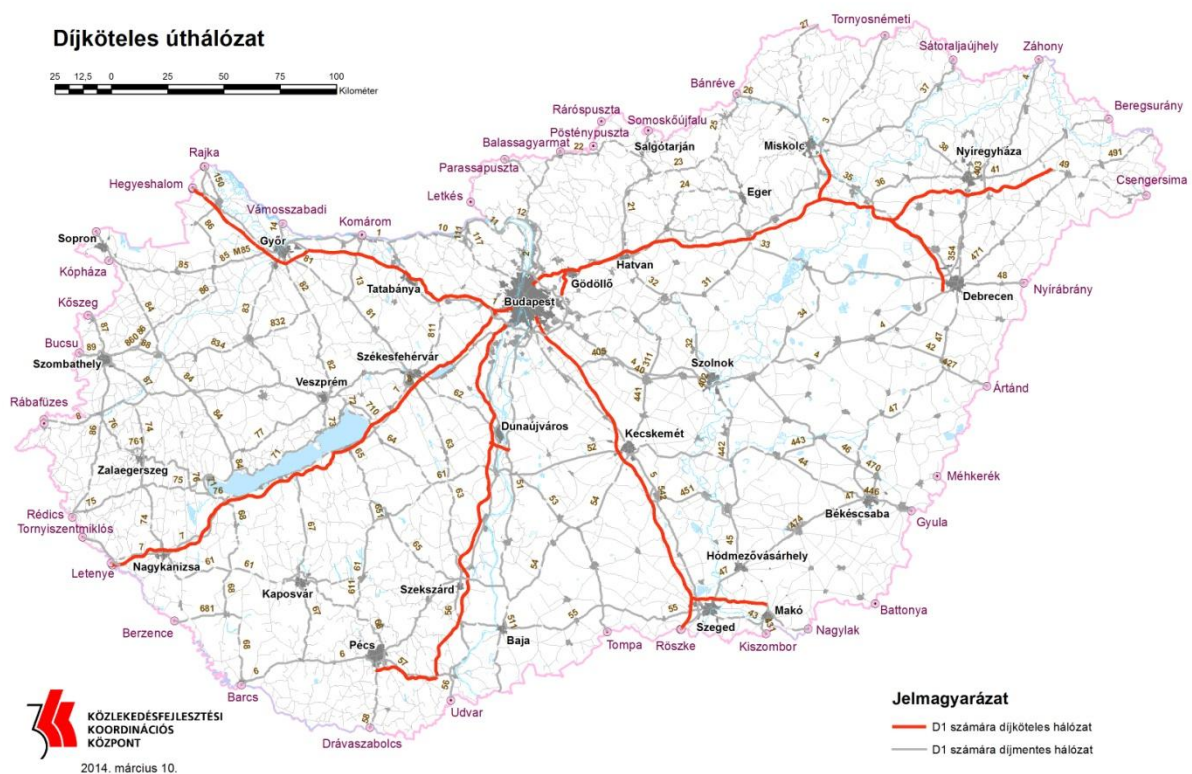
A vegyes tarifarendszerű változatok esetében két változat került vizsgálatra, melyek az „UD” elnevezést kapták. A vizsgált változatok közötti egyetlen eltérés az éves matrica ára, tehát a hálózati kiterjesztés és a megtett úttal arányos díjszint a két változat esetében azonos.

**UD1 változat:** Ebben a változatban az éves matricaára 20.000 Ft, míg a megtett úttal arányos díjszint bruttó 10 Ft/km.

**UD3 változat:** Ebben a változatban az éves matricaára 42.980 Ft, míg a megtett úttal arányos díjszint bruttó 10 Ft/km.

## 7.1 Hálózati kiterjesztés

A D1 díjkategória számára a díjköteles hálózatot a teljes autópálya hálózat jelenti, tehát ez a jelenlegi kiterjesztéstől csak annyiban tér el, hogy megszűnnek a díjmentes elkerülő szakaszok. Az M0 autópályát és az M31 autópálya továbbra is díjmentes marad.



## 7.2 Elérhető díjfizetési módok

**Éves matrica:** Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna megengedett össztömeg alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére a fent megjelölt díjköteles hálózaton.

**Megtett úttal arányos útdíj:** A díjköteles hálózaton lehetőség van a megtett úttal arányosan megfizetni az útdíjat. Ezt az UD rendszerben már sikeresen alkalmazott viszonylati jegy vásárlásával lehet megtenni. A változatokhoz tehát nincsen szükség OBU vásárlásra, bevallási közreműködőre.

## 7.3 Matricák árai és az alkalmazott útdíj

Az előbbi oldalakon már ismertetett díjtételeket az alábbi táblázat foglalja össze. A vizsgált változatokban tehát csak éves matrica vásárlására van lehetőségük a gyakori úthasználóknak, a többi gépjárművezető a megtett úttal arányos új tarifarendszerben, viszonylati jegy megváltásával tud közlekedni.

Jogosultságok bruttó ára változatonként (Ft)			
Útdíj fizetési mód	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	20 000	42 980	42 980
Havi matrica	-	-	4 780
Heti matrica	-	-	2 975
Megtett úttal arányos díjszint (Ft/km)	10	10	-

A táblázatban szereplő bruttó 10 Ft/km –es díjszint alacsonyabb, mint a Bauconsult [2012]: „Az infrastrukturális alapdíjszintek aktualizálása” című tanulmányban számított maximális díjtétel. Úgy gondoljuk azonban, hogy a magyarországi autópálya használati szokásokat figyelembe véve e körül a díjszint körül lehetne megszabni a kilométerenkénti díjat, úgy hogy az ne okozzon jelentős leterelődést a díjköteles hálózatról, sőt a rövidebb szakaszokat igénybevevő, esetenkénti úthasználók számára is vonzó opció legyen.

## 7.4 Várható matricakereslet és futásteljesítmények

A matricakeresletek várható nagyságát a 2013. évi matricaértékesítési adatbázisból állítottuk elő. Feltételezéseink szerint a UD3 változatban az éves matrica kereslet a 2013. évben regisztrált éves matricakereslettel megegyezik, mivel a termékek ára sem változik, továbbá a hálózati kiterjesztés is hasonló.

Az UD1 változat esetében az éves matricakeresletet úgy határoztuk meg, hogy azon rendszámokra váltanak majd ilyen típusú matricát, akik 2013. évben az éves matrica árával megegyező vagy annál magasabb összeget költöttek úthasználati jogosultságra. Ezen változat esetében további 10%-os keresletnövekedést feltételeztünk a termék árcsökkentése miatt.

Várható matricakereslet (db)			
Matricatípus	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	666 637	212 036	212 036
Havi	-	-	1 962 781
Heti	-	-	8 129 548
Összesen	666 637	212 036	10 304 365

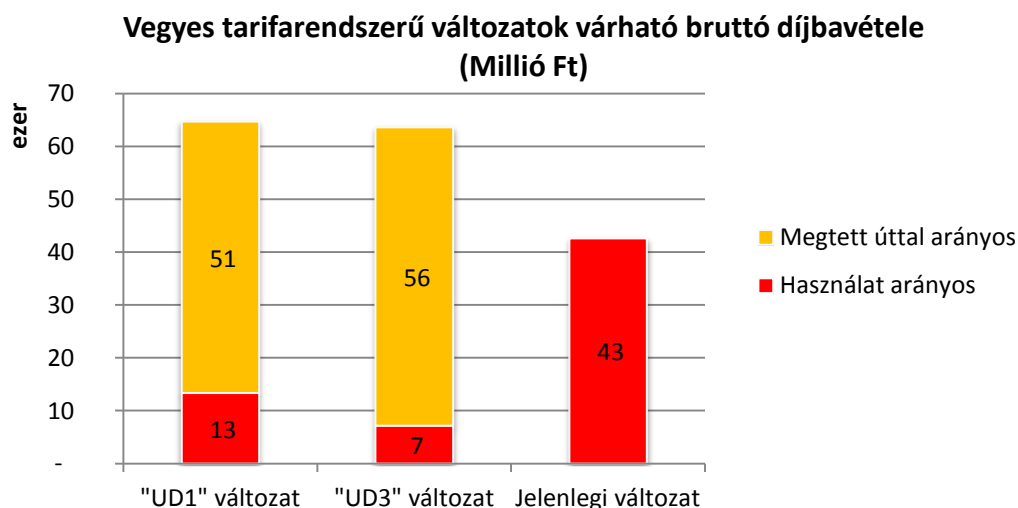
A díjkategória futásteljesítményeit az OKA adatbázisának felhasználásával állítottuk elő. Az imént bemutatottak alapján már ismert a matricakereslet mindkét változat esetében, így a következő feladat, hogy meghatározzuk az ehhez tartozó éves futásteljesítményt. Az alkalmazott módszertan szerint a gazdaságilag megtérülő éves matrica árból számított futásteljesítményeket vettük figyelembe. Ezt úgy számoltuk ki, hogy a tervezett éves matrica árát elosztottuk a 2013. évi virtuális díjszinttel és ezt a számot megszoroztuk az éves matricák darabszámával minden változat esetében. A megtett úttal arányos rendszerben várható futásteljesítmény tehát nem más, mint az OKA adatbázisból számított futásteljesítmény és az imént kiszámított használati díjas futásteljesítmények

különbsége. Számításinkban szerint ez a futásteljesítmény további 10%-kal növelhető az alkalmi és rövidtávú úthasználók megjelenése miatt.

Várható futásteljesítmények (jkm)			
Matricatípus	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Használati díjas	2 044 900 000	1 397 473 952	6 531 963 869
Megtett úttal arányos	5 140 260 256	5 647 938 909	-

## 7.5 Várható bevételek

A várható bevételeket az előbbi fejezetben meghatározottak alapján már nagyon egyszerűen meghatározhatjuk. A használati díjas rendszerben a várható éves matricakeresletet kell megszorozni az éves matrica tervezett árával, míg a megtett úttal arányos rendszerben a kiszámított futásteljesítmények és az alkalmazott útdíj szorzatát kell venni.



A fenti grafikonon jól látható, hogy a bevételek meghatározó része a megtett úttal arányos rendszerből folyik be. Ezek a változatok a tisztán matricás rendszertől eltérően a külföldi úthasználókat is jelentős többletköltségeket ró.

## 7.6 Várható működési költségek

A NUSZ Zrt. tájékoztatása szerint a vegyes tarifarendszerű változatokra egyelőre nem tudják elvégezni a megfelelő háttérszámításokat. Indoklásuk alapján ezeknek alapvető okai az alábbiak:

- előzetes megalapozó tanulmány hiányában túl sok ismeretlen paramétert kellett volna megbecsülni, amely túlságosan bizonytalanná tette volna számításokat,
- a HD / UD költségek megosztása, allokálása nélkül nem lehetséges megállapítani a HD üzemeltetés várható teljes költségét, amely szintén bonyolult feladat.

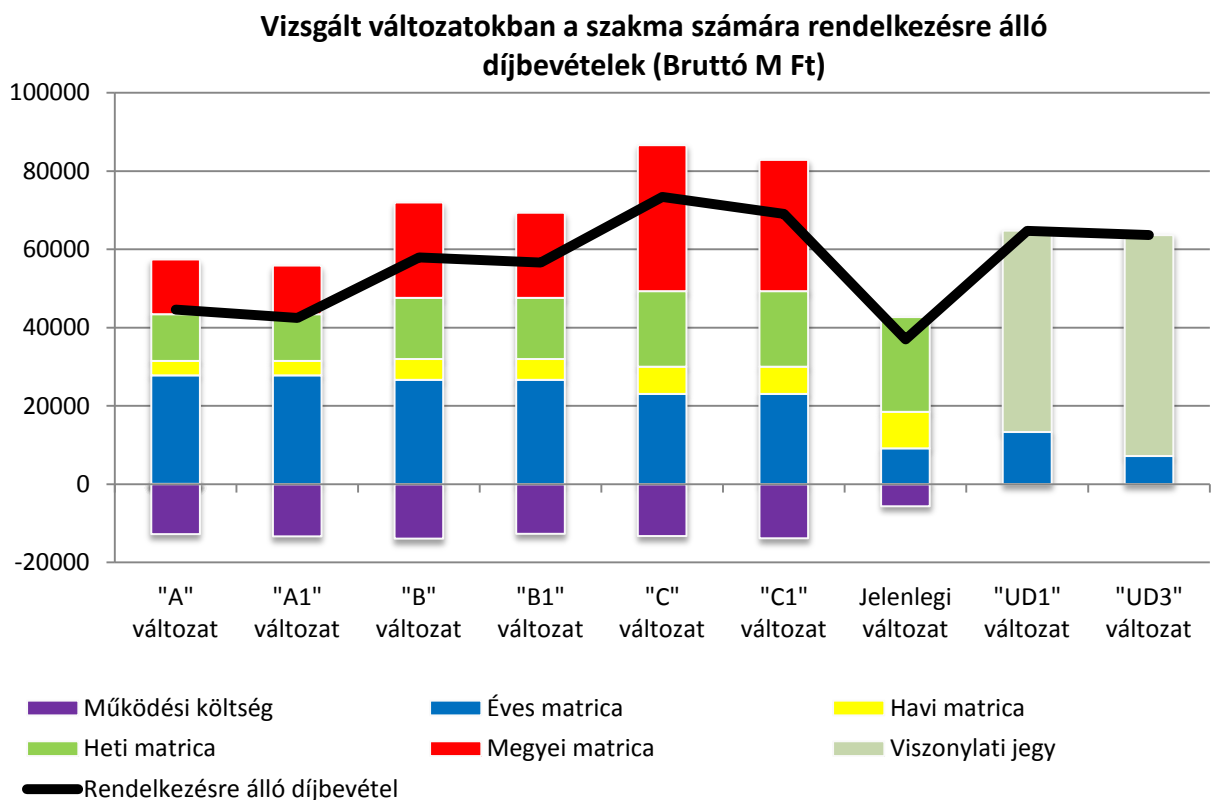
A fentiek miatt sajnos jelen tanulmányban **a vegyes tarifarendszerű alternatívák költségoldalait nem tudjuk bemutatni.**

## 7.7 Várható beruházási költségek

Egyelőre a NUSZ Zrt-től nem érkeztek információk erre a pontra vonatkozóan.

## 8. Eredmények összegzése

Az alábbi grafikonon próbáltuk bemutatni, hogy az egyes változatok megvalósításából milyen díjbevételek állhatnak a költségvetés és a szakma rendelkezésére. A vegyes tarifarendszerű változatoknál az információ hiány miatt a vizsgálatot nem tudtuk elvégezni.



## 1. SZ. SZÁMÍTÁSI MELLÉKLET

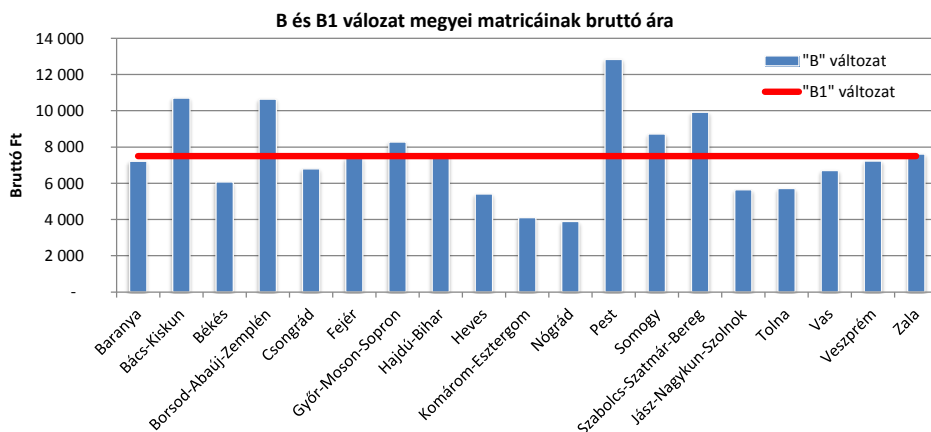
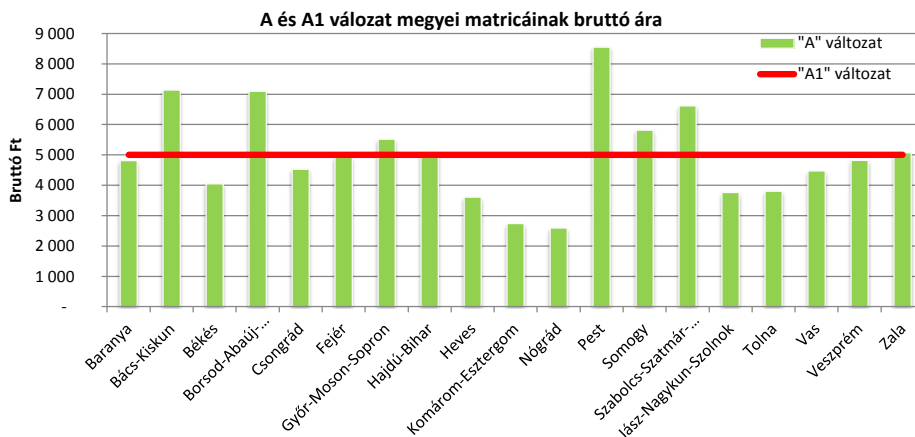
# TISZTA HASZNÁLATI DÍJAS RENDSZER

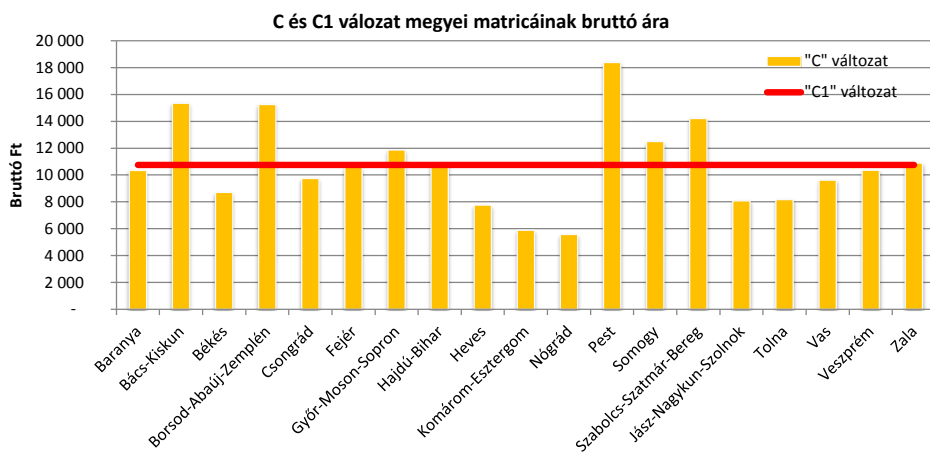
## 1. Matrica árak, típusok:

Matricatípusok bruttó ára változatonként				
Matricatípus	"A" és "A1" változat	"B" és "B1" változat	"C" és "C1" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	20 000	30 000	42 980	42 980
Havi matrica	4 780	4 780	4 780	4 780
Heti matrica	2 975	2 975	2 975	2 975
Átlagos/Egységes megyei matrica*	5 000	7 500	10 745	-

\* A fenti változatoknál az A, B, C változat a megyei matricák ára a megye úthálózatának hosszától és jellemzőitől függően kerülnek egyedileg meghatározásra.

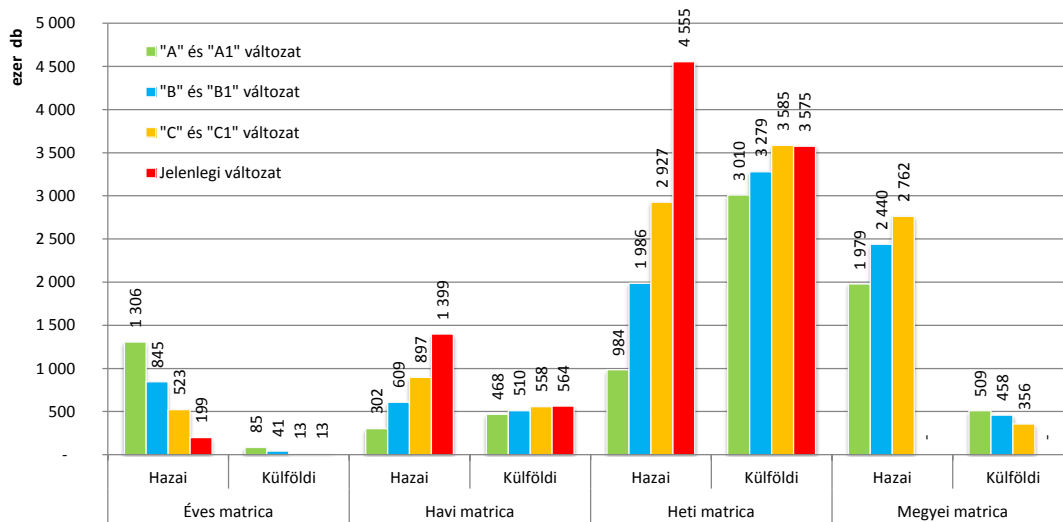
	"A" változat	"A1" változat	"B" változat	"B1" változat	"C" változat	"C1" változat
Baranya	4 814	5 000	7 221	7 500	10 345	10 745
Bács-Kiskun	7 137	5 000	10 706	7 500	15 338	10 745
Békés	4 048	5 000	6 073	7 500	8 700	10 745
Borsod-Abaúj-Zemplén	7 096	5 000	10 644	7 500	15 250	10 745
Csongrád	4 531	5 000	6 796	7 500	9 736	10 745
Fejér	4 926	5 000	7 389	7 500	10 586	10 745
Győr-Moson-Sopron	5 519	5 000	8 278	7 500	11 860	10 745
Hajdú-Bihar	5 082	5 000	7 623	7 500	10 921	10 745
Heves	3 608	5 000	5 412	7 500	7 754	10 745
Komárom-Esztergom	2 737	5 000	4 106	7 500	5 882	10 745
Nógrád	2 594	5 000	3 892	7 500	5 575	10 745
Pest	8 553	5 000	12 830	7 500	18 381	10 745
Somogy	5 812	5 000	8 718	7 500	12 490	10 745
Szabolcs-Szatmár-Bereg	6 614	5 000	9 920	7 500	14 212	10 745
Jász-Nagykun-Szolnok	3 761	5 000	5 642	7 500	8 083	10 745
Tolna	3 805	5 000	5 708	7 500	8 177	10 745
Vas	4 472	5 000	6 708	7 500	9 610	10 745
Veszprém	4 819	5 000	7 228	7 500	10 355	10 745
Zala	5 071	5 000	7 607	7 500	10 898	10 745





## 2. Várható matricai igények

Várható matricai igények típus és hazai/külföldi bontásban (db)					
Típus		"A" és "A1" változat	"B" és "B1" változat	"C" és "C1" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	Hazai	1 305 845	845 142	522 594	199 290
	Külföldi	84 742	41 461	12 746	12 746
Havi matrica	Hazai	301 737	608 938	897 158	1 398 721
	Külföldi	468 365	510 138	557 812	564 060
Heti matrica	Hazai	984 307	1 986 439	2 926 650	4 554 587
	Külföldi	3 010 132	3 278 599	3 584 999	3 574 961
Megyei matrica	Hazai	1 979 094	2 439 797	2 762 346	-
	Külföldi	509 015	458 114	356 311	-
<b>Összesen</b>		<b>8 643 238</b>	<b>10 168 628</b>	<b>11 620 615</b>	<b>10 304 365</b>

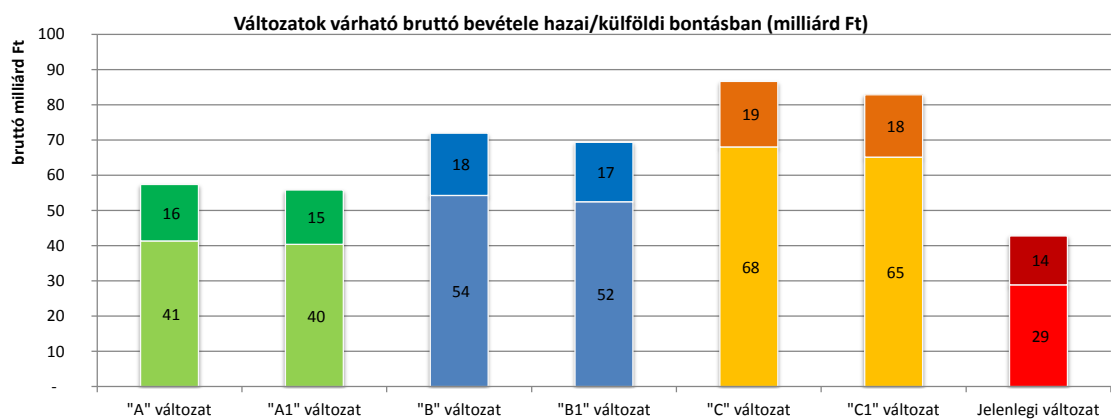




### 3. Várható bruttó bevételek

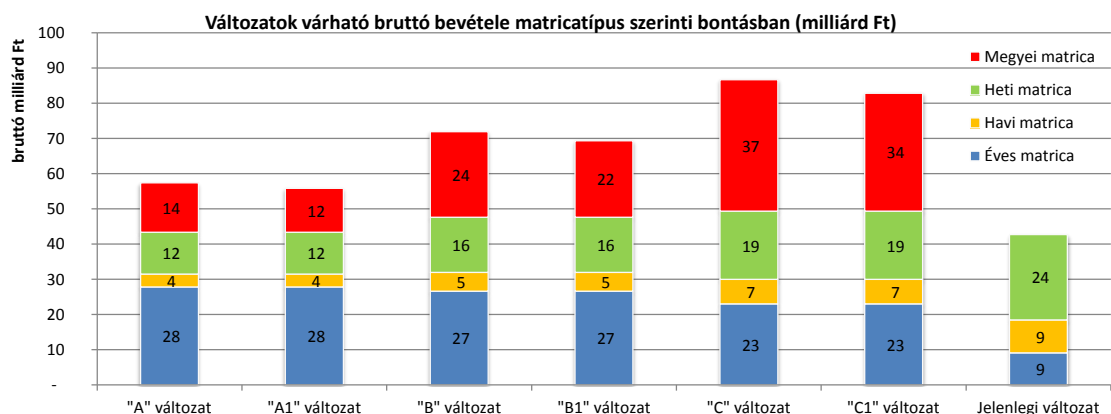
Várható bruttó bevételek hazai/külföldi bontásban (Ft)				
Típus	"A" változat	"B" változat	"C" változat	Jelenlegi változat
Hazai	41 349 809 456	54 260 948 685	68 037 644 882	28 885 242 853
Külföldi	16 029 186 795	17 675 686 376	18 603 671 601	13 879 538 855
<b>Összesen</b>	<b>57 378 996 251</b>	<b>71 936 635 061</b>	<b>86 641 316 483</b>	<b>42 764 781 708</b>

Várható bruttó bevételek hazai/külföldi bontásban (Ft)				
Típus	"A1" változat	"B1" változat	"C1" változat	Jelenlegi változat
Hazai	40 382 991 271	52 473 130 808	65 137 679 803	28 885 242 853
Külföldi	15 433 844 500	16 871 974 277	17 708 098 186	13 879 538 855
<b>Összesen</b>	<b>55 816 835 771</b>	<b>69 345 105 085</b>	<b>82 845 777 989</b>	<b>42 764 781 708</b>



	"A" változat	"B" változat	"C" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	27 811 742 000	26 598 102 000	23 008 900 306	9 113 307 280
Havi matrica	3 681 089 414	5 349 183 971	6 954 758 611	9 382 093 180
Heti matrica	11 883 456 007	15 663 487 889	19 372 155 517	24 185 405 300
Megyei matrica	14 002 708 830	24 325 861 201	37 305 502 049	-
<b>Összesen</b>	<b>57 378 996 251</b>	<b>71 936 635 061</b>	<b>86 641 316 483</b>	<b>42 680 805 760</b>

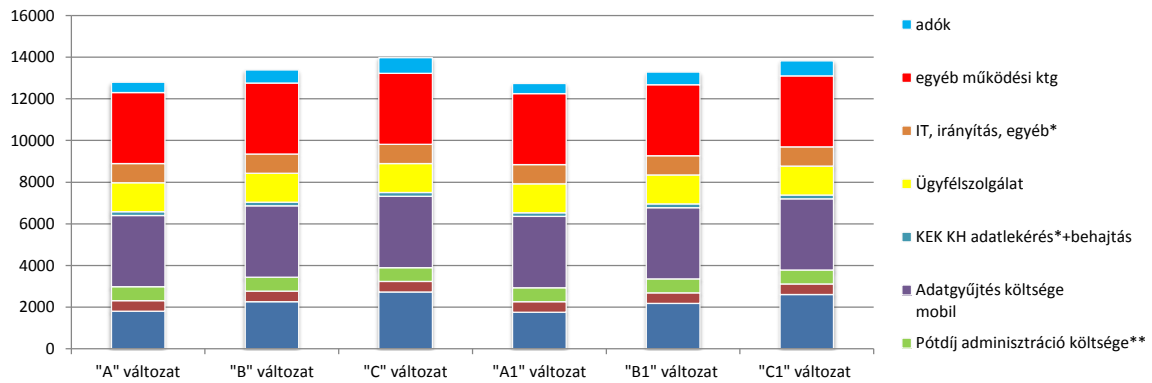
	"A1" változat	"B1" változat	"C1" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	27 811 742 000	26 598 102 000	23 008 900 306	9 113 307 280
Havi matrica	3 681 089 414	5 349 183 971	6 954 758 611	9 382 093 180
Heti matrica	11 883 456 007	15 663 487 889	19 372 155 517	24 185 405 300
Megyei matrica	12 440 548 350	21 734 331 225	33 509 963 555	-
<b>Összesen</b>	<b>55 816 835 771</b>	<b>69 345 105 085</b>	<b>82 845 777 989</b>	<b>42 680 805 760</b>



#### 4. Várható üzemeltetési költségek

Változatok várható üzemeltetési költségei (bruttó M Ft)						
	"A" változat	"B" változat	"C" változat	"A1" változat	"B1" változat	"C1" változat
Bruttó viszonteladói jutalék	1 806,2	2 264,5	2 727,4	1 757,0	2 182,9	2 607,9
Értékesítés működési ktg.	501,9	501,9	501,9	501,9	501,9	501,9
Pótdíj adminisztráció költsége**	667,3	667,3	667,3	667,3	667,3	667,3
Adatgyűjtés költsége mobil	3 426,8	3 426,8	3 426,8	3 426,8	3 426,8	3 426,8
KEK KH adatlekérés*+behajtás	179,9	179,9	179,9	179,9	179,9	179,9
Ügyfélszolgálat	1 386,8	1 386,8	1 386,8	1 386,8	1 386,8	1 386,8
IT, irányítás, egyéb*	923,4	923,4	923,4	923,4	923,4	923,4
egyéb működési ktg	3 411,2	3 411,2	3 411,2	3 411,2	3 411,2	3 411,2
adók	498,8	626,7	756,3	485,1	603,9	722,8
<b>Összesen</b>	<b>12 802,4</b>	<b>13 388,6</b>	<b>13 981,0</b>	<b>12 739,5</b>	<b>13 284,2</b>	<b>13 828,0</b>

Tisztán matricás változatok üzemeltetési költségei (Bruttó M Ft)



#### VEGYES TARIFARENDSZER

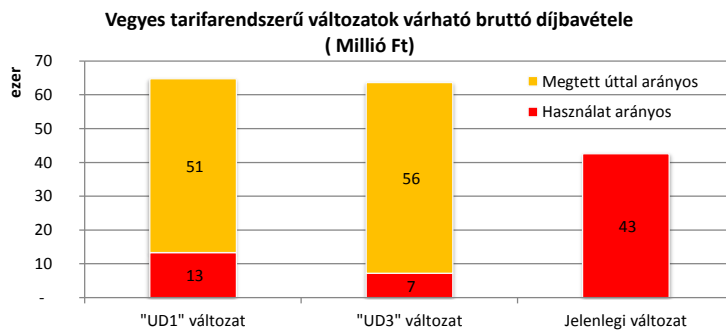
##### 1. Várható matricakereslet és futásteljesítmények

Várható matricakereslet (db)			
Matricatípus	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Éves matrica	666 637	212 036	212 036
Havi	-	-	1 962 781
Heti	-	-	8 129 548
<b>Összesen</b>	<b>666 637</b>	<b>212 036</b>	<b>10 304 365</b>

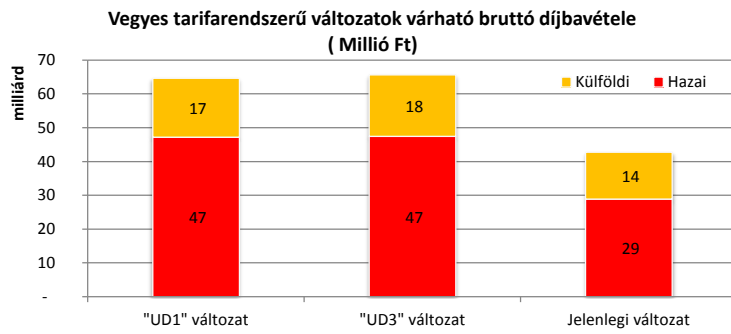
Várható futásteljesítmények (jkm)			
Matricatípus	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Használati díjas	2 044 900 000	1 397 473 952	6 531 963 869
Megtett úttal arányos	5 140 260 256	5 647 938 909	-

##### 2. Várható bevételek

Várható bruttó bevételek (Millió Ft)			
Tarifarendszer	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Használat arányos	13 333	7 176	42 597
Megtett úttal arányos	51 403	56 479	-
<b>Összesen</b>	<b>64 735</b>	<b>63 655</b>	<b>42 597</b>



Várható bruttó bevételek (Millió Ft)			
Tarifarendszer	"UD1" változat	"UD3" változat	Jelenlegi változat
Hazai	47 183 818 738	47 414 284 120	28 885 242 853
Külföldi	17 417 173 820	18 178 412 248	13 879 538 855
Összesen	64 600 992 557	65 592 696 368	42 764 781 708



### 3. Várható üzemeltetési költségek

Nem kaptunk adatszolgáltatást.

## "A" VÁLTOZAT

### Hálózati kiterjesztés:

D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik.

### Elérhető matrica típusok:

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Havi matrica - A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Heti matrica - A megváltástól számított 7 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Megyei matrica - Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna össztömeg alatti gépkocsi részére a matricán megjelölt megye teljes külterületi közúthálózatán, beleértve a megyében található gyorsforgalmi elemeket is.

### Matrica árak:

Éves matrica:	bruttó	20 000
Havi matrica:	bruttó	4 780
Heti matrica:	bruttó	2 975
Átlagos megyei matrica ár:	bruttó	5 000

### Megyei matricaárak számítása:

Megye neve	Gyorsforgalmi út (m)	Főút (m)	Mellékút (m)	Súlyozott hálózati hossz (m)	%-os eltérés az átlagól	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)
Budapest	-	-	-	-	-	-
Baranya	50 744	360 204	1 459 074	1 191 228	96,3%	4 814
Bács-Kiskun	77 228	794 682	1 634 160	1 766 218	142,7%	7 137
Békés	-	292 574	1 418 557	1 001 853	81,0%	4 048
Borsod-Abaúj-Zemplén	65 331	500 427	2 249 897	1 756 038	141,9%	7 096
Csongrád	81 368	353 523	1 209 847	1 121 181	90,6%	4 531
Fejér	144 022	399 425	1 063 004	1 218 970	98,5%	4 926
Győr-Moson-Sopron	94 186	491 504	1 371 744	1 365 747	110,4%	5 519
Hajdú-Bihar	89 077	496 750	1 165 464	1 257 635	101,6%	5 082
Heves	74 735	288 517	909 799	892 886	72,2%	3 608
Komárom-Esztergom	49 629	246 077	664 108	677 388	54,7%	2 737
Nógrád	394 261	238 210	807 620	642 020	51,9%	2 594
Pest	233 418	558 804	2 181 974	2 116 626	171,1%	8 553
Somogy	116 652	525 859	1 358 283	1 438 305	116,2%	5 812
Szabolcs-Szatmár-Bereg	53 957	517 109	2 023 177	1 636 612	132,3%	6 614
Jász-Nagykun-Szolnok	-	431 873	997 865	930 806	75,2%	3 761
Tolna	99 238	328 562	829 235	941 655	76,1%	3 805
Vas	-	412 083	1 389 196	1 106 681	89,4%	4 472
Veszprém	4 373	519 103	1 329 129	1 192 412	96,4%	4 819
Zala	89 600	389 512	1 372 408	1 254 915	101,4%	5 071
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>1 717 815</b>	<b>8 144 794</b>	<b>25 434 539</b>	<b>1 237 325</b>	<b>100%</b>	<b>5 000</b>

Megyei matrica kereslet számítása:

Megye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személy- mgépkocsik száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám	Eltérés %-ban
Budapest	1 327 024 370	1737	326	622 888	143 153	335%
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	117 340	5%
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	212 308	-14%
Békés	901 186 324	362	264	105 125	97 215	8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	167 950	9%
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	131 964	-5%
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	230 177	-38%
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	216 641	-26%
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	147 370	5%
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	155 107	-43%
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	131 789	-22%
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	53 365	12%
Pest	5 580 969 213	1223	327	439 913	602 046	-27%
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	155 622	-33%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	153 239	1%
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	104 878	1%
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	87 667	-11%
Vas	841 622 396	258	329	93 370	90 790	3%
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	142 253	-14%
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	116 930	-16%
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>	<b>291</b>	<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>	<b>7%</b>

HAZAI ÁLLOMÁNY			
Hazai D1 járműállomány			3 269 625
Matricát vett D1 jármű (db)	Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
30.000 felett	369 450	43 010	15 890 044 500
20.000 - 30.000	169 405	24 644	4 174 816 820
10.000 - 20.000	307 559	14 468	4 449 763 612
5.000 - 10.000	394 261	7 192	2 835 525 112
3.000 - 5.000	40 536	4 760	192 951 360
1 - 3.000	456 977	2 937	1 342 141 449
<b>Összesen:</b>	<b>1 738 188</b>		<b>28 885 242 853</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY			
Magyar gyorsforgalmi hálózatot használó külföldi D1 állomány			2 545 077
Matrica értékesítés (db)	Ár (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Éves matrica	12 746	42 980	547 823 080
Havi matrica	564 060	4 780	2 696 206 800
Heti matrica	3 574 961	2 975	10 635 508 975
<b>Összesen:</b>	<b>4 151 767</b>		<b>13 879 538 855</b>
Matricát vett D1 jármű (db)	Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
30.000 felett	41 461	41 064	1 702 554 504
20.000 - 30.000	43 281	23 067	998 362 827
10.000 - 20.000	173 689	12 632	2 194 039 448
5.000 - 10.000	619 659	6 107	3 784 257 513
3.000 - 5.000	229 624	4 179	959 598 696
1 - 3.000	1 437 363	2 961	4 256 031 843
<b>Összesen:</b>	<b>2 545 077</b>		<b>13 894 844 831</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY				
Magyar közúthálózatot használó külföldi D1 állomány				509 015
Megye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Baranya	1 087 742 453	24 943	4 814	120 068 962
Bács-Kiskun	1 968 097 953	45 131	7 137	322 107 450
Békés	901 186 324	20 665	4 048	83 662 002
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	35 701	7 096	253 340 262
Csongrád	1 223 303 529	28 052	4 531	127 092 474
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	46 051	5 519	254 155 606
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	31 327	5 082	159 204 114
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	28 015	2 737	76 684 328
Nógrád	494 697 807	11 344	2 594	29 430 530
Pest	5 580 969 213	127 977	8 553	1 094 620 761
Somogy	1 442 613 074	33 081	5 812	192 269 581
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	32 574	6 614	215 429 131
Vas	841 622 396	19 299	4 472	86 307 675
Zala	1 083 942 710	24 856	5 071	126 046 420
<b>Összesen:</b>	<b>22 197 668 156</b>	<b>509 015</b>		<b>3 140 419 295</b>

Várható éves matrica kereslet számítása		
10.000 feletti matricavásárlás	846 414	16 928 280 000
Közúthasználók között (30%)	459 431	9 188 622 000
Külföldi éves matrica	84 742	1 694 840 000
<b>Összesen</b>	<b>1 390 587</b>	<b>27 811 742 000</b>
Várható havi matrica kereslet		
1 - 10.000 matricavásárlás arányos része	301 737	1 442 303 914
Külföldi havi matrica	468 365	2 238 785 500
<b>Összesen</b>	<b>770 102</b>	<b>3 681 089 414</b>
Várható heti matrica kereslet		
1- 10.000 Ft matricavásárlás arányos része	984 307	2 928 314 007
Külföldi heti matrica	3 010 132	8 955 142 000
<b>Összesen</b>	<b>3 994 439</b>	<b>11 883 456 007</b>
Várható megyei matricakeresletek		
5.000 - 10.000 matricavásárlás	394 261	10 862 289 535
5000 Ft alatti matricavásárlás	497 513	
Közúthasználók között egy megye (45%)	689 147	
Közúthasználók két megyére (13%)	398 174	
Külföldi kereslet	509 015	3 140 419 295
<b>Összesen</b>	<b>2 488 110</b>	<b>14 002 708 830</b>

HAZAI JÁRMŰÁLLOMÁNY					
Magyar megyei matricát vásárló hazai D1 állomány				<b>1 979 094</b>	
Megeve neve	Futásteljesítmény (jmk)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Budapest	1 327 024 370	86 964	-	-	
Baranya	1 087 742 453	71 283	4 814	343 138 012	
Bács-Kiskun	1 968 097 953	128 976	7 137	920 531 901	
Békés	901 186 324	59 058	4 048	239 092 707	
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	102 029	7 096	724 006 207	
Csongrád	1 223 303 529	80 167	4 531	363 210 093	
Fejér	2 133 744 074	139 831	4 926	688 784 389	
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	131 608	5 519	726 336 332	
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	89 527	5 082	454 980 056	
Heves	1 437 841 210	94 226	3 608	339 981 000	
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	80 061	2 737	219 151 623	
Nógrád	494 697 807	32 419	2 594	84 107 777	
Pest	5 580 969 213	365 739	8 553	3 128 252 174	
Somogy	1 442 613 074	94 539	5 812	549 475 906	
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	93 092	6 614	615 662 220	
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	63 712	3 761	239 645 823	
Tolna	812 672 868	53 257	3 805	202 654 108	
Vas	841 622 396	55 154	4 472	246 653 619	
Veszprém	1 318 686 608	86 418	4 819	416 404 950	
Zala	1 083 942 710	71 034	5 071	360 220 637	
<b>Összesen</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>1 979 094</b>		<b>10 862 289 535</b>	

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**57 378 996 251**

## "B" VÁLTOZAT

### Hálózati kiterjesztés:

D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik.

### Elérhető matrica típusok:

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Havi matrica - A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Heti matrica - A megváltástól számított 7 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Megyei matrica - Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna össztömeg alatti gépkocsi részére a matricán megjelölt megye teljes külterületi közúthálózatán, beleértve a megyében található gyorsforgalmi elemeket is.

### Matrica árak:

Éves matrica:	bruttó	30 000
Havi matrica:	bruttó	4 780
Heti matrica:	bruttó	2 975
Átlagos megyei matrica ár:	bruttó	7 500

### Megyei matricaárak számítása:

Magye neve	Gyorsforgalmi út (m)	Főút (m)	Mellékút (m)	Súlyozott hálózati hossz (m)	%-os eltérés az átlagól	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)
Budapest	-	-	-	-	-	-
Baranya	50 744	360 204	1 459 074	1 191 228	96,3%	7 221
Bács-Kiskun	77 228	794 682	1 634 160	1 766 218	142,7%	10 706
Békés	-	292 574	1 418 557	1 001 853	81,0%	6 073
Borsod-Abaúj-Zemplén	65 331	500 427	2 249 897	1 756 038	141,9%	10 644
Csongrád	81 368	353 523	1 209 847	1 121 181	90,6%	6 796
Fejér	144 022	399 425	1 063 004	1 218 970	98,5%	7 389
Győr-Moson-Sopron	94 186	491 504	1 371 744	1 365 747	110,4%	8 278
Hajdú-Bihar	89 077	496 750	1 165 464	1 257 635	101,6%	7 623
Heves	74 735	288 517	909 799	892 886	72,2%	5 412
Komárom-Esztergom	49 629	246 077	664 108	677 388	54,7%	4 106
Nógrád	394 261	238 210	807 620	642 020	51,9%	3 892
Pest	233 418	558 804	2 181 974	2 116 626	171,1%	12 830
Somogy	116 652	525 859	1 358 283	1 438 305	116,2%	8 718
Szabolcs-Szatmár-Bereg	53 957	517 109	2 023 177	1 636 612	132,3%	9 920
Jász-Nagykun-Szolnok	-	431 873	997 865	930 806	75,2%	5 642
Tolna	99 238	328 562	829 235	941 655	76,1%	5 708
Vas	-	412 083	1 389 196	1 106 681	89,4%	6 708
Veszprém	4 373	519 103	1 329 129	1 192 412	96,4%	7 228
Zala	89 600	389 512	1 372 408	1 254 915	101,4%	7 607
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>1 717 815</b>	<b>8 144 794</b>	<b>25 434 539</b>	<b>1 237 325</b>	<b>100%</b>	<b>7 500</b>

**Megyei matrica kereslet számítása:**

Megye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személy- mgépkecsik száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám	Eltérés %-ban
Budapest	1 327 024 370	1737	326	622 888	143 153	335%
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	117 340	5%
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	212 308	-14%
Békés	901 186 324	362	264	105 125	97 215	8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	167 950	9%
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	131 964	-5%
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	230 177	-38%
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	216 641	-26%
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	147 370	5%
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	155 107	-43%
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	131 789	-22%
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	53 365	12%
Pest	5 580 969 213	1223	327	439 913	602 046	-27%
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	155 622	-33%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	153 239	1%
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	104 878	1%
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	87 667	-11%
Vas	841 622 396	258	329	93 370	90 790	3%
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	142 253	-14%
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	116 930	-16%
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>	<b>291</b>	<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>	<b>7%</b>

HAZAI ÁLLOMÁNY			
Matricát vett D1 jármű (db)			Bruttó bevétel (Ft)
Hazai D1 járműállomány			3 269 625
Hozzájárulás			
Átlag (bruttó Ft)			
30.000 felett	369 450	43 010	15 890 044 500
20.000 - 30.000	169 405	24 644	4 174 816 820
10.000 - 20.000	307 559	14 468	4 449 763 612
5.000 - 10.000	394 261	7 192	2 835 525 112
3.000 - 5.000	40 536	4 760	192 951 360
1 - 3.000	456 977	2 937	1 342 141 449
<b>Összesen:</b>	<b>1 738 188</b>		<b>28 885 242 853</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY			
Matricát vett D1 jármű (db)			Bruttó bevétel (Ft)
Magyar gyorsforgalmi hálózatot használó külföldi D1 állomány			2 545 077
Hozzájárulás			
Ár (bruttó Ft)			
Éves matrica	12 746	42 980	547 823 080
Havi matrica	564 060	4 780	2 696 206 800
Heti matrica	3 574 961	2 975	10 635 508 975
<b>Összesen:</b>	<b>4 151 767</b>		<b>13 879 538 855</b>
Hozzájárulás			
Átlag (bruttó Ft)			
30.000 felett	41 461	41 064	1 702 554 504
20.000 - 30.000	43 281	23 067	998 362 827
10.000 - 20.000	173 689	12 632	2 194 039 448
5.000 - 10.000	619 659	6 107	3 784 257 513
3.000 - 5.000	229 624	4 179	959 598 696
1 - 3.000	1 437 363	2 961	4 256 031 843
<b>Összesen:</b>	<b>2 545 077</b>		<b>13 894 844 831</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY				
Magyar közúthálózatot használó külföldi D1 állomány				Bruttó bevétel (Ft)
Hozzájárulás				458 114
Kalkulált bruttó matricaár (Ft)				
Külföldi megyei matricaigény (db)				
Baranya	1 087 742 453	22 449	7 221	162 093 099
Bács-Kiskun	1 968 097 953	40 617	10 706	434 845 057
Békés	901 186 324	18 599	6 073	112 943 703
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	32 131	10 644	342 009 354
Csongrád	1 223 303 529	25 246	6 796	171 574 840
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	41 446	8 278	343 110 068
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	28 194	7 623	214 925 554
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	25 213	4 106	103 523 843
Nógrád	494 697 807	10 210	3 892	39 731 215
Pest	5 580 969 213	115 180	12 830	1 477 738 027
Somogy	1 442 613 074	29 773	8 718	259 563 934
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	29 317	9 920	290 829 327
Vas	841 622 396	17 369	6 708	116 515 361
Zala	1 083 942 710	22 370	7 607	170 162 667
<b>Összesen:</b>	<b>22 197 668 156</b>	<b>458 114</b>		<b>4 239 566 049</b>



Várható éves matrica kereslet számítása		
20.000 feletti matricavásárlás	538 855	16 165 650 000
Közúthasználók között (20%)	306 287	9 188 622 000
Külföldi éves matrica	41 461	1 243 830 000
<b>Összesen</b>	<b>886 603</b>	<b>26 598 102 000</b>
Várható havi matrica kereslet		
1 - 20.000 matricavásárlás arányos része	608 938	2 910 725 906
Külföldi havi matrica	510 138	2 438 458 065
<b>Összesen</b>	<b>1 119 076</b>	<b>5 349 183 971</b>
Várható heti matrica kereslet		
1 - 20.000 Ft matricavásárlás arányos része	1 986 439	5 909 655 627
Külföldi heti matrica	3 278 599	9 753 832 262
<b>Összesen</b>	<b>5 265 038</b>	<b>15 663 487 889</b>
Várható megyei matricakeresletek		
5.000 - 20.000 matricavásárlás	701 820	20 086 295 152
5000 Ft alatti matricavásárlás	497 513	
Közúthasználók között egy megye (55%)	842 290	
Közúthasználók két megyére (13%)	398 174	
Külföldi kereslet	458 114	4 239 566 049
<b>Összesen</b>	<b>2 897 911</b>	<b>24 325 861 201</b>

HAZAI JÁRMŰÁLLOMÁNY					
Magyar megyei matricát vásárló hazai D1 állomány				<b>2 439 797</b>	
Magye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Budapest	1 327 024 370	107 208	-	-	
Baranya	1 087 742 453	87 877	7 221	634 522 894	
Bács-Kiskun	1 968 097 953	158 999	10 706	1 702 226 349	
Békés	901 186 324	72 805	6 073	442 124 716	
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	125 779	10 644	1 338 815 571	
Csongrád	1 223 303 529	98 829	6 796	671 639 723	
Fejér	2 133 744 074	172 382	7 389	1 273 684 199	
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	162 244	8 278	1 343 124 384	
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	110 367	7 623	841 338 621	
Heves	1 437 841 210	116 161	5 412	628 685 020	
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	98 698	4 106	405 250 124	
Nógrád	494 697 807	39 966	3 892	155 530 160	
Pest	5 580 969 213	450 877	12 830	5 784 691 733	
Somogy	1 442 613 074	116 546	8 718	1 016 078 165	
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	114 762	9 920	1 138 468 371	
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	78 544	5 642	443 147 525	
Tolna	812 672 868	65 655	5 708	374 743 301	
Vas	841 622 396	67 993	6 708	456 106 180	
Veszprém	1 318 686 608	106 535	7 228	770 006 425	
Zala	1 083 942 710	87 570	7 607	666 111 690	
<b>Összesen</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>2 439 797</b>		<b>20 086 295 152</b>	

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**71 936 635 061**

## "C" VÁLTOZAT

### Hálózati kiterjesztés:

D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik.

### Elérhető matrica típusok:

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Havi matrica - A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Heti matrica - A megváltástól számított 7 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Megyei matrica - Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna össztömeg alatti gépkocsi részére a matricán megjelölt megye teljes külterületi közúthálózatán, beleértve a megyében található gyorsforgalmi elemeket is.

### Matrica árak:

Éves matrica:	bruttó	42 980
Havi matrica:	bruttó	4 780
Heti matrica:	bruttó	2 975
Átlagos megyei matrica ár:	bruttó	10 745

### Megyei matricaárak számítása:

Megye neve	Gyorsforgalmi út (m)	Főút (m)	Mellékút (m)	Súlyozott hálózati hossz (m)	%-os eltérés az átlagól	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)
Budapest	-	-	-	-	-	-
Baranya	50 744	360 204	1 459 074	1 191 228	96,3%	10 345
Bács-Kiskun	77 228	794 682	1 634 160	1 766 218	142,7%	15 338
Békés	-	292 574	1 418 557	1 001 853	81,0%	8 700
Borsod-Abaúj-Zemplén	65 331	500 427	2 249 897	1 756 038	141,9%	15 250
Csongrád	81 368	353 523	1 209 847	1 121 181	90,6%	9 736
Fejér	144 022	399 425	1 063 004	1 218 970	98,5%	10 586
Győr-Moson-Sopron	94 186	491 504	1 371 744	1 365 747	110,4%	11 860
Hajdú-Bihar	89 077	496 750	1 165 464	1 257 635	101,6%	10 921
Heves	74 735	288 517	909 799	892 886	72,2%	7 754
Komárom-Esztergom	49 629	246 077	664 108	677 388	54,7%	5 882
Nógrád	394 261	238 210	807 620	642 020	51,9%	5 575
Pest	233 418	558 804	2 181 974	2 116 626	171,1%	18 381
Somogy	116 652	525 859	1 358 283	1 438 305	116,2%	12 490
Szabolcs-Szatmár-Bereg	53 957	517 109	2 023 177	1 636 612	132,3%	14 212
Jász-Nagykun-Szolnok	-	431 873	997 865	930 806	75,2%	8 083
Tolna	99 238	328 562	829 235	941 655	76,1%	8 177
Vas	-	412 083	1 389 196	1 106 681	89,4%	9 610
Veszprém	4 373	519 103	1 329 129	1 192 412	96,4%	10 355
Zala	89 600	389 512	1 372 408	1 254 915	101,4%	10 898
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>1 717 815</b>	<b>8 144 794</b>	<b>25 434 539</b>	<b>1 237 325</b>	<b>100%</b>	<b>10 745</b>

Megyei matrica kereslet számítása:

Megye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személy- mgépkocsik száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám	Eltérés %-ban
Budapest	1 327 024 370	1737	326	622 888	<b>143 153</b>	335%
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	<b>117 340</b>	5%
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	<b>212 308</b>	-14%
Békés	901 186 324	362	264	105 125	<b>97 215</b>	8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	<b>167 950</b>	9%
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	<b>131 964</b>	-5%
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	<b>230 177</b>	-38%
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	<b>216 641</b>	-26%
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	<b>147 370</b>	5%
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	<b>155 107</b>	-43%
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	<b>131 789</b>	-22%
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	<b>53 365</b>	12%
Pest	5 580 969 213	1223	327	439 913	<b>602 046</b>	-27%
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	<b>155 622</b>	-33%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	<b>153 239</b>	1%
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	<b>104 878</b>	1%
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	<b>87 667</b>	-11%
Vas	841 622 396	258	329	93 370	<b>90 790</b>	3%
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	<b>142 253</b>	-14%
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	<b>116 930</b>	-16%
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>	<b>291</b>	<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>	<b>7%</b>

HAZAI ÁLLOMÁNY			
Hazai D1 járműállomány			3 269 625
Matricát vett D1 jármű (db)	Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
30.000 felett	369 450	43 010	15 890 044 500
20.000 - 30.000	169 405	24 644	4 174 816 820
10.000 - 20.000	307 559	14 468	4 449 763 612
5.000 - 10.000	394 261	7 192	2 835 525 112
3.000 - 5.000	40 536	4 760	192 951 360
1 - 3.000	456 977	2 937	1 342 141 449
<b>Összesen:</b>	<b>1 738 188</b>		<b>28 885 242 853</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY			
Magyar gyorsforgalmi hálózatot használó külföldi D1 állomány			2 545 077
Matricát vett D1 jármű (db)	Ár (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Éves matrica	12 746	42 980	547 823 080
Havi matrica	564 060	4 780	2 696 206 800
Heti matrica	3 574 961	2 975	10 635 508 975
<b>Összesen:</b>	<b>4 151 767</b>		<b>13 879 538 855</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY				
Magyar közúthálózatot használó külföldi D1 állomány				356 311
Megye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Baranya	1 087 742 453	17 460	10 345	180 619 740
Bács-Kiskun	1 968 097 953	31 591	15 338	484 546 236
Békés	901 186 324	14 466	8 700	125 852 750
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	24 991	15 250	381 099 756
Csongrád	1 223 303 529	19 636	9 736	191 185 209
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	32 236	11 860	382 326 278
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	21 929	10 921	239 490 748
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	19 610	5 882	115 356 235
Nógrád	494 697 807	7 941	5 575	44 272 346
Pest	5 580 969 213	89 584	18 381	1 646 638 010
Somogy	1 442 613 074	23 156	12 490	289 231 130
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	22 802	14 212	324 070 042
Vas	841 622 396	13 509	9 610	129 832 635
Zala	1 083 942 710	17 399	10 898	189 611 630
<b>Összesen:</b>	<b>22 197 668 156</b>	<b>356 311</b>		<b>4 724 132 746</b>

Várható éves matrica kereslet számítása		
30.000 feletti matricavásárlás	369 450	15 878 961 000
Közúthasználók között (10%)	153 144	6 582 116 226
Külföldi éves matrica	12 746	547 823 080
<b>Összesen</b>	<b>535 340</b>	<b>23 008 900 306</b>
Várható havi matrica kereslet		
1 - 30.000 matricavásárlás arányos része	897 158	4 288 415 456
Külföldi havi matrica	557 812	2 666 343 155
<b>Összeen</b>	<b>1 454 970</b>	<b>6 954 758 611</b>
Várható heti matrica kereslet		
1 - 30.000 Ft matricavásárlás arányos része	2 926 650	8 706 782 897
Külföldi heti matrica	3 584 999	10 665 372 620
<b>Összesen</b>	<b>6 511 649</b>	<b>19 372 155 517</b>
Várható megyei matricakeresletek		
5.000 - 30.000 matricavásárlás	871 225	32 581 369 303
5000 Ft alatti matricavásárlás	497 513	
Közúthasználók között egy megye (65%)	995 434	
Közúthasználók két megyére (13%)	398 174	
Külföldi kereslet	356 311	4 724 132 746
<b>Összesen</b>	<b>3 118 656</b>	<b>37 305 502 049</b>

HAZAI JÁRMŰÁLLOMÁNY					
Magyar megyei matricát vásárló hazai D1 állomány				<b>2 762 346</b>	
Megye neve	Futásteljesítmény (jmkm)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Budapest	1 327 024 370	121 381	-	-	
Baranya	1 087 742 453	99 495	10 345	1 029 240 314	
Bács-Kiskun	1 968 097 953	180 020	15 338	2 761 129 661	
Békés	901 186 324	82 430	8 700	717 157 074	
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	142 408	15 250	2 171 652 076	
Csongrád	1 223 303 529	111 894	9 736	1 089 446 396	
Fejér	2 133 744 074	195 171	10 586	2 066 004 454	
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	183 693	11 860	2 178 641 269	
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	124 958	10 921	1 364 709 823	
Heves	1 437 841 210	131 518	7 754	1 019 770 877	
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	111 746	5 882	657 343 919	
Nógrád	494 697 807	45 249	5 575	252 280 749	
Pest	5 580 969 213	510 485	18 381	9 383 172 767	
Somogy	1 442 613 074	131 954	12 490	1 648 149 531	
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	129 934	14 212	1 846 674 966	
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	88 928	8 083	718 816 142	
Tolna	812 672 868	74 334	8 177	607 859 726	
Vas	841 622 396	76 982	9 610	739 835 982	
Veszprém	1 318 686 608	120 619	10 355	1 249 004 036	
Zala	1 083 942 710	99 147	10 898	1 080 479 540	
<b>Összesen</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>2 762 346</b>		<b>32 581 369 303</b>	

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**86 641 316 483**

## "A1" VÁLTOZAT

### Hálózati kiterjesztés:

D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik.

### Elérhető matrica típusok:

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Havi matrica - A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Heti matrica - A megváltástól számított 7 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Megyei matrica - Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna össztömeg alatti gépkocsi részére a matricán megjelölt megye teljes külterületi közúthálózatán, beleértve a megyében található gyorsforgalmi elemeket is.

### Matrica árak:

Éves matrica:	bruttó	20 000
Havi matrica:	bruttó	4 780
Heti matrica:	bruttó	2 975
Egységes megyei matrica ár:	bruttó	5 000

### Megyei matrica kereslet számítása:

Megye neve	Futásteljesítmény (jkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személy- mgépkocsik száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám	Eltérés %-ban
Budapest	1 327 024 370	1737	326	622 888	143 153	335%
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	117 340	5%
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	212 308	-14%
Békés	901 186 324	362	264	105 125	97 215	8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	167 950	9%
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	131 964	-5%
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	230 177	-38%
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	216 641	-26%
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	147 370	5%
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	155 107	-43%
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	131 789	-22%
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	53 365	12%
Pest	394 261	1223	327	439 913	602 046	-27%
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	155 622	-33%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	153 239	1%
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	104 878	1%
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	87 667	-11%
Vas	841 622 396	258	329	93 370	90 790	3%
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	142 253	-14%
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	116 930	-16%
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>	<b>291</b>	<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>	<b>7%</b>

HAZAI ÁLLOMÁNY			
Matricát vett D1 jármű (db)		Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Hazai D1 járműállomány		3 269 625	
30.000 felett	369 450	43 010	15 890 044 500
20.000 - 30.000	169 405	24 644	4 174 816 820
10.000 - 20.000	307 559	14 468	4 449 763 612
5.000 - 10.000	394 261	7 192	2 835 525 112
3.000 - 5.000	40 536	4 760	192 951 360
1 - 3.000	456 977	2 937	1 342 141 449
<b>Összesen:</b>	<b>1 738 188</b>		<b>28 885 242 853</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY			
Magyar gyorsforgalmi hálózatot használó külföldi D1 állomány			2 545 077
Matrica értékesítés (db)	Ár (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Éves matrica	12 746	42 980	547 823 080
Havi matrica	564 060	4 780	2 696 206 800
Heti matrica	3 574 961	2 975	10 635 508 975
Összesen:	4 151 767		<b>13 879 538 855</b>
Matricát vett D1 jármű (db)	Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
30.000 felett	41 461	41 064	1 702 554 504
20.000 - 30.000	43 281	23 067	998 362 827
10.000 - 20.000	173 689	12 632	2 194 039 448
5.000 - 10.000	619 659	6 107	3 784 257 513
3.000 - 5.000	229 624	4 179	959 598 696
1 - 3.000	1 437 363	2 961	4 256 031 843
Összesen:	2 545 077		<b>13 894 844 831</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY				
Magyar közúthálózatot használó külföldi D1 állomány				509 015
Megye neve	Futásteljesítmény (jkm)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Baranya	1 087 742 453	24 943	5 000	124 715 275
Bács-Kiskun	1 968 097 953	45 131	5 000	225 652 568
Békés	901 186 324	20 665	5 000	103 325 654
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	35 701	5 000	178 506 537
Csongrád	1 223 303 529	28 052	5 000	140 258 051
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	46 051	5 000	230 257 197
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	31 327	5 000	156 633 098
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	28 015	5 000	140 072 582
Nógrád	494 697 807	11 344	5 000	56 719 652
Pest	5 580 969 213	127 977	5 000	639 886 869
Somogy	1 442 613 074	33 081	5 000	165 403 020
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	32 574	5 000	162 870 536
Vas	841 622 396	19 299	5 000	96 496 343
Zala	1 083 942 710	24 856	5 000	124 279 615
Összesen:	22 197 668 156	509 015		<b>2 545 077 000</b>

Várható éves matrica kereslet számítása		
10.000 feletti matricavásárlás	846 414	16 928 280 000
Közúthasználók között (30%)	459 431	9 188 622 000
Külföldi éves matrica	84 742	1 694 840 000
Összesen	1 390 587	<b>27 811 742 000</b>
Várható havi matrica kereslet		
1 - 10.000 matricavásárlás arányos része	301 737	1 442 303 914
Külföldi havi matrica	468 365	2 238 785 500
Összesen	770 102	<b>3 681 089 414</b>
Várható heti matrica kereslet		
1- 10.000 Ft matricavásárlás arányos része	984 307	2 928 314 007
Külföldi heti matrica	3 010 132	8 955 142 000
Összesen	3 994 439	<b>11 883 456 007</b>
Várható megyei matricakeresletek		
5.000 - 10.000 matricavásárlás	394 261	9 895 471 350
5000 Ft alatti matricavásárlás	497 513	
Közúthasználók között egy megye (45%)	689 147	
Közúthasználók két megyére (13%)	398 174	
Külföldi kereslet	509 015	2 545 077 000
Összesen	2 488 110	<b>12 440 548 350</b>

<b>HAZAI JÁRMŰÁLLOMÁNY</b>				
Magyar megyei matricát vásárló hazai D1 állomány			<b>1 979 094</b>	
<b>Megye neve</b>	<b>Futásteljesítmény (jkm)</b>	<b>Külföldi megyei matricaigény (db)</b>	<b>Kalkulált bruttó matricaár (Ft)</b>	<b>Bruttó bevétel (Ft)</b>
Budapest	1 327 024 370	86 964	5 000	434 821 034
Baranya	1 087 742 453	71 283	5 000	356 416 437
Bács-Kiskun	1 968 097 953	128 976	5 000	644 879 179
Békés	901 186 324	59 058	5 000	295 288 299
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	102 029	5 000	510 143 314
Csongrád	1 223 303 529	80 167	5 000	400 835 220
Fejér	2 133 744 074	139 831	5 000	699 155 815
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	131 608	5 000	658 038 476
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	89 527	5 000	447 632 502
Heves	1 437 841 210	94 226	5 000	471 131 967
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	80 061	5 000	400 305 179
Nógrád	494 697 807	32 419	5 000	162 095 751
Pest	5 580 969 213	365 739	5 000	1 828 694 980
Somogy	1 442 613 074	94 539	5 000	472 695 545
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	93 092	5 000	465 458 109
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	63 712	5 000	318 562 476
Tolna	812 672 868	53 257	5 000	266 285 431
Vas	841 622 396	55 154	5 000	275 771 213
Veszprém	1 318 686 608	86 418	5 000	432 089 031
Zala	1 083 942 710	71 034	5 000	355 171 390
<b>Összesen</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>1 979 094</b>		<b>9 895 471 350</b>

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**55 816 835 771**

## "B1" VÁLTOZAT

### Hálózati kiterjesztés:

D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik.

### Elérhető matrica típusok:

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Havi matrica - A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Heti matrica - A megváltástól számított 7 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Megyei matrica - Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna össztömeg alatti gépkocsi részére a matricán megjelölt megye teljes külterületi közúthálózatán, beleértve a megyében található gyorsforgalmi elemeket is.

### Matrica árak:

Éves matrica:	bruttó	30 000
Havi matrica:	bruttó	4 780
Heti matrica:	bruttó	2 975
Átlagos megyei matrica ár:	bruttó	7 500

### Megyei matrica kereslet számítása:

Megye neve	Futásteljesítmény (jkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személy- mgépkocsi száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám	Eltérés %-ban
Budapest	1 327 024 370	1737	326	622 888	143 153	335%
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	117 340	5%
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	212 308	-14%
Békés	901 186 324	362	264	105 125	97 215	8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	167 950	9%
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	131 964	-5%
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	230 177	-38%
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	216 641	-26%
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	147 370	5%
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	155 107	-43%
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	131 789	-22%
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	53 365	12%
Pest	394 261	1223	327	439 913	602 046	-27%
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	155 622	-33%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	153 239	1%
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	104 878	1%
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	87 667	-11%
Vas	841 622 396	258	329	93 370	90 790	3%
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	142 253	-14%
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	116 930	-16%
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>	<b>291</b>	<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>	<b>7%</b>

HAZAI ÁLLOMÁNY			
Matricát vett D1 jármű (db)		Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Hazai D1 járműállomány		3 269 625	
30.000 felett	369 450	43 010	15 890 044 500
20.000 - 30.000	169 405	24 644	4 174 816 820
10.000 - 20.000	307 559	14 468	4 449 763 612
5.000 - 10.000	394 261	7 192	2 835 525 112
3.000 - 5.000	40 536	4 760	192 951 360
1 - 3.000	456 977	2 937	1 342 141 449
<b>Összesen:</b>	<b>1 738 188</b>		<b>28 885 242 853</b>



KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY			
Magyar gyorsforgalmi hálózatot használó külföldi D1 állomány			2 545 077
Matricát vett D1 jármű (db)	Ár (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
Éves matrica	12 746	42 980	547 823 080
Havi matrica	564 060	4 780	2 696 206 800
Heti matrica	3 574 961	2 975	10 635 508 975
Összesen:	4 151 767		<b>13 879 538 855</b>
Matricát vett D1 jármű (db)	Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)	
30.000 felett	41 461	41 064	1 702 554 504
20.000 - 30.000	43 281	23 067	998 362 827
10.000 - 20.000	173 689	12 632	2 194 039 448
5.000 - 10.000	619 659	6 107	3 784 257 513
3.000 - 5.000	229 624	4 179	959 598 696
1 - 3.000	1 437 363	2 961	4 256 031 843
Összesen:	2 545 077		<b>13 894 844 831</b>

KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY				
Magyar közúthálózatot használó külföldi D1 állomány				458 114
Megye neve	Futásteljesítmény (jkm)	Külföldi megyei matricaigény (db)	Kalkulált bruttó matricaár (Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Baranya	1 087 742 453	22 449	7 500	168 365 622
Bács-Kiskun	1 968 097 953	40 617	7 500	304 630 967
Békés	901 186 324	18 599	7 500	139 489 633
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	32 131	7 500	240 983 825
Csongrád	1 223 303 529	25 246	7 500	189 348 369
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	41 446	7 500	310 847 216
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	28 194	7 500	211 454 683
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	25 213	7 500	189 097 986
Nógrád	494 697 807	10 210	7 500	76 571 530
Pest	5 580 969 213	115 180	7 500	863 847 273
Somogy	1 442 613 074	29 773	7 500	223 294 077
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	29 317	7 500	219 875 224
Vas	841 622 396	17 369	7 500	130 270 063
Zala	1 083 942 710	22 370	7 500	167 777 481
Összesen:	22 197 668 156	458 114		<b>3 435 853 950</b>

Várható éves matrica kereslet számítása		
20.000 feletti matricavásárlás	538 855	16 165 650 000
Közúthasználók között (20%)	306 287	9 188 622 000
Külföldi éves matrica	41 461	1 243 830 000
Összesen	886 603	<b>26 598 102 000</b>
Várható havi matrica kereslet		
1 - 20.000 matricavásárlás arányos része	608 938	2 910 725 906
Külföldi havi matrica	510 138	2 438 458 065
Összeen	1 119 076	<b>5 349 183 971</b>
Várható heti matrica kereslet		
1 - 20.000 Ft matricavásárlás arányos része	1 986 439	5 909 655 627
Külföldi heti matrica	3 278 599	9 753 832 262
Összesen	5 265 038	<b>15 663 487 889</b>
Várható megyei matricakeresletek		
5.000 - 20.000 matricavásárlás	701 820	18 298 477 275
5000 Ft alatti matricavásárlás	497 513	
Közúthasználók között egy megye (55%)	842 290	
Közúthasználók két megyére (13%)	398 174	
Külföldi kereslet	458 114	3 435 853 950
Összesen	2 897 911	<b>21 734 331 225</b>

<b>HAZAI JÁRMŰÁLLOMÁNY</b>				
Magyar megyei matricát vásárló hazai D1 állomány			<b>2 439 797</b>	
<b>Megye neve</b>	<b>Futásteljesítmény (jkm)</b>	<b>Külföldi megyei matricaigény (db)</b>	<b>Kalkulált bruttó matricaár (Ft)</b>	<b>Bruttó bevétel (Ft)</b>
Budapest	1 327 024 370	107 208	7 500	804 061 023
Baranya	1 087 742 453	87 877	7 500	659 077 051
Bács-Kiskun	1 968 097 953	158 999	7 500	1 192 495 698
Békés	901 186 324	72 805	7 500	546 040 309
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	125 779	7 500	943 345 244
Csongrád	1 223 303 529	98 829	7 500	741 215 240
Fejér	2 133 744 074	172 382	7 500	1 292 862 799
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	162 244	7 500	1 216 829 566
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	110 367	7 500	827 751 694
Heves	1 437 841 210	116 161	7 500	871 206 361
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	98 698	7 500	740 235 100
Nógrád	494 697 807	39 966	7 500	299 743 722
Pest	5 580 969 213	450 877	7 500	3 381 580 559
Somogy	1 442 613 074	116 546	7 500	874 097 695
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	114 762	7 500	860 714 395
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	78 544	7 500	589 078 379
Tolna	812 672 868	65 655	7 500	492 408 875
Vas	841 622 396	67 993	7 500	509 949 764
Veszprém	1 318 686 608	106 535	7 500	799 009 065
Zala	1 083 942 710	87 570	7 500	656 774 738
<b>Összesen</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>2 439 797</b>		<b>18 298 477 275</b>

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**69 345 105 085**

## "C1" VÁLTOZAT

### Hálózati kiterjesztés:

D1 díjkategória számára a lakott területen kívül elhelyezkedő, teljes gyorsforgalmi-, főút-, valamint mellékúthálózat díjkötelessé válik.

### Elérhető matrica típusok:

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Havi matrica - A megváltástól számított 30 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Heti matrica - A megváltástól számított 7 napig biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya számára Magyarország teljes külterületi közúthálózatán

Megyei matrica - Egy naptári évre biztosít úthasználati jogosultságot a 3,5 tonna össztömeg alatti gépkocsi részére a matricán megjelölt megye teljes külterületi közúthálózatán, beleértve a megyében található gyorsforgalmi elemeket is.

### Matrica árak:

Éves matrica:	bruttó	42 980
Havi matrica:	bruttó	4 780
Heti matrica:	bruttó	2 975
Átlagos megyei matrica ár:	bruttó	10 745

### Megyei matrica kereslet számítása:

Megye neve	Futásteljesítmény (jkm)	Lakosság (ezer fő)	1000 főre jutó személy- mgépkocsik száma	Becsült megyei D1 állomány	Futásteljesítményből becsült D1 járműszám	Eltérés %-ban
Budapest	1 327 024 370	1737	326	622 888	143 153	335%
Baranya	1 087 742 453	388	289	123 345	117 340	5%
Bács-Kiskun	1 968 097 953	521	317	181 673	212 308	-14%
Békés	901 186 324	362	264	105 125	97 215	8%
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	691	240	182 424	167 950	9%
Csongrád	1 223 303 529	418	273	125 525	131 964	-5%
Fejér	2 133 744 074	428	304	143 123	230 177	-38%
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	449	324	160 024	216 641	-26%
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	549	256	154 598	147 370	5%
Heves	1 437 841 210	311	257	87 920	155 107	-43%
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	306	305	102 663	131 789	-22%
Nógrád	494 697 807	204	267	59 915	53 365	12%
Pest	394 261	1223	327	439 913	602 046	-27%
Somogy	1 442 613 074	318	299	104 590	155 622	-33%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	562	251	155 168	153 239	1%
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	389	248	106 119	104 878	1%
Tolna	812 672 868	231	307	78 009	87 667	-11%
Vas	841 622 396	258	329	93 370	90 790	3%
Veszprém	1 318 686 608	354	315	122 661	142 253	-14%
Zala	1 083 942 710	283	316	98 371	116 930	-16%
<b>Összesen/Átlag:</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>9982</b>	<b>291</b>	<b>3 247 424</b>	<b>3 257 805</b>	<b>7%</b>

HAZAI ÁLLOMÁNY			
Matricát vett D1 jármű (db)		Átlag (bruttó Ft)	Bruttó bevétel (Ft)
Hazai D1 járműállomány		3 269 625	
30.000 felett	369 450	43 010	15 890 044 500
20.000 - 30.000	169 405	24 644	4 174 816 820
10.000 - 20.000	307 559	14 468	4 449 763 612
5.000 - 10.000	394 261	7 192	2 835 525 112
3.000 - 5.000	40 536	4 760	192 951 360
1 - 3.000	456 977	2 937	1 342 141 449
<b>Összesen:</b>	<b>1 738 188</b>		<b>28 885 242 853</b>

<b>KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY</b>			
Magyar gyorsforgalmi hálózatot használó külföldi D1 állomány			2 545 077
<b>Matricát vett D1 jármű (db)</b>	<b>Ár (bruttó Ft)</b>	<b>Bruttó bevétel (Ft)</b>	
Éves matrica	12 746	42 980	547 823 080
Havi matrica	564 060	4 780	2 696 206 800
Heti matrica	3 574 961	2 975	10 635 508 975
Összesen:	4 151 767		<b>13 879 538 855</b>

<b>KÜLFÖLDI JÁRMŰÁLLOMÁNY</b>				
Magyar közúthálózatot használó külföldi D1 állomány				356 311
<b>Megye neve</b>	<b>Futásteljesítmény (jkm)</b>	<b>Külföldi megyei matricaigény (db)</b>	<b>Kalkulált bruttó matricaár (Ft)</b>	<b>Bruttó bevétel (Ft)</b>
Baranya	1 087 742 453	17 460	10 745	187 609 189
Bács-Kiskun	1 968 097 953	31 591	10 745	339 449 159
Békés	901 186 324	14 466	10 745	155 432 782
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	24 991	10 745	268 527 384
Csongrád	1 223 303 529	19 636	10 745	210 990 186
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	32 236	10 745	346 375 902
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	21 929	10 745	235 623 170
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	19 610	10 745	210 711 185
Nógrád	494 697 807	7 941	10 745	85 323 372
Pest	5 580 969 213	89 584	10 745	962 581 817
Somogy	1 442 613 074	23 156	10 745	248 815 763
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	22 802	10 745	245 006 148
Vas	841 622 396	13 509	10 745	145 159 449
Zala	1 083 942 710	17 399	10 745	186 953 825
Összesen:	22 197 668 156	356 311		<b>3 828 559 331</b>

<b>Várható éves matrica kereslet számítása</b>		
30.000 feletti matricavásárlás	369 450	15 878 961 000
Közúthasználók között (10%)	153 144	6 582 116 226
Külföldi éves matrica	12 746	547 823 080
Összesen	535 340	<b>23 008 900 306</b>
<b>Várható havi matrica kereslet</b>		
1 - 30.000 matricavásárlás arányos része	897 158	4 288 415 456
Külföldi havi matrica	557 812	2 666 343 155
Összeen	1 454 970	<b>6 954 758 611</b>
<b>Várható heti matrica kereslet</b>		
1 - 30.000 Ft matricavásárlás arányos része	2 926 650	8 706 782 897
Külföldi heti matrica	3 584 999	10 665 372 620
Összesen	6 511 649	<b>19 372 155 517</b>
<b>Várható megyei matricakeresletek</b>		
5.000 - 30.000 matricavásárlás	871 225	29 681 404 224
5000 Ft alatti matricavásárlás	497 513	
Közúthasználók között egy megye (65%)	995 434	
Közúthasználók két megyére (13%)	398 174	
Külföldi kereslet	356 311	3 828 559 331
Összesen	3 118 656	<b>33 509 963 555</b>

<b>HAZAI JÁRMŰÁLLOMÁNY</b>				
Magyar megyei matricát vásárló hazai D1 állomány			<b>2 762 346</b>	
<b>Megye neve</b>	<b>Futásteljesítmény (jkm)</b>	<b>Külföldi megyei matricaigény (db)</b>	<b>Kalkulált bruttó matricaár (Ft)</b>	<b>Bruttó bevétel (Ft)</b>
Budapest	1 327 024 370	121 381	10 745	1 304 242 964
Baranya	1 087 742 453	99 495	10 745	1 069 068 867
Bács-Kiskun	1 968 097 953	180 020	10 745	1 934 311 052
Békés	901 186 324	82 430	10 745	885 715 400
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 556 899 407	142 408	10 745	1 530 171 670
Csongrád	1 223 303 529	111 894	10 745	1 202 302 728
Fejér	2 133 744 074	195 171	10 745	2 097 113 479
Győr-Moson-Sopron	2 008 258 631	183 693	10 745	1 973 782 281
Hajdú-Bihar	1 366 123 515	124 958	10 745	1 342 670 882
Heves	1 437 841 210	131 518	10 745	1 413 157 378
Komárom-Esztergom	1 221 685 904	111 746	10 745	1 200 712 873
Nógrád	494 697 807	45 249	10 745	486 205 188
Pest	5 580 969 213	510 485	10 745	5 485 159 118
Somogy	1 442 613 074	131 954	10 745	1 417 847 323
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 420 525 241	129 934	10 745	1 396 138 678
Jász-Nagykun-Szolnok	972 216 465	88 928	10 745	955 526 147
Tolna	812 672 868	74 334	10 745	798 721 480
Vas	841 622 396	76 982	10 745	827 174 023
Veszprém	1 318 686 608	120 619	10 745	1 296 048 337
Zala	1 083 942 710	99 147	10 745	1 065 334 356
<b>Összesen</b>	<b>30 199 853 751</b>	<b>2 762 346</b>		<b>29 681 404 224</b>

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**82 845 777 989**

**"ED1" VÁLTOZAT****Hálózati kiterjesztés:**

D1 díjkategória számára a teljes autópálya hálózata díjkötelessé válik, tehát megszűnnek a díjmentes szakaszok.

**Elérhető matrica típusok:**

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes autópálya hálózatán.

Havi matrica - Ebben a változatban eltörlésre kerül.

Heti matrica - Ebben a változatban eltörlésre kerül.

Megyei matrica - Ebben a változatban nem kerül bevezetésre.

**Matrica árak:**

Éves matrica:

bruttó

20 000

Sorszám	Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza (m)	Összes D1 forgalom OKA 2012 (jármű)	Futásteljesítmény (jkm)
1	M1	12 + 252	171 + 766	159 522,5	25 597	1 490 403 563
2	M3	10 + 120	268 + 001	257 811,5	19 475	1 832 620 821
3	M30	1 + 550	23 + 317	21 783,5	7 750	61 620 076
4	M31	0 + 000	12 + 416	12 413,0	9 376	42 480 265
5	M35	0 + 550	43 + 505	43 040,0	5 477	86 041 479
6	M43	0 + 800	34 + 600	33 807,0	6 947	85 722 889
7	M5	13 + 000	173 + 894	160 925,0	18 044	1 059 861 706
8	M6	14 + 000	189 + 869	176 079,5	6 529	419 612 415
9	M60	0 + 000	30 + 140	30 035,0	3 042	33 348 762
10	M7	7 + 681	234 + 264	226 624,0	17 045	1 409 924 219
11	M8	73 + 750	83 + 500	9 767,0	2 897	10 327 675
				1 133 872,0		6 531 963 869

Matricát adatbázis 2013					
	Hazai	Külföldi	Összesen	Átlag (ft)	Bruttó bevétel (Ft)
30.000 felett	369 450	25 785	395 235	43 010	16 999 057 350
20.000 - 30.000	169 405	41 394	210 799	24 644	5 194 930 556
10.000 - 20.000	307 559	168 708	476 267	14 468	6 890 630 956
5.000 - 10.000	394 261	604 412	998 673	7 192	7 182 456 216
3.000 - 5.000	40 536	413	40 949	4 760	194 917 240
1 - 3.000	456 977	1 437 362	1 894 339	2 937	5 563 673 643
Összesen:	1 738 188	2 278 074	4 016 262		42 025 665 961

Virtuális bruttó díjszint 2013 (ft/km)	6,52
Bruttó D1 díjszint (ft/km)	10

Úthasználó	Futásteljesítmény (jkm)	Bruttó bevétel (Ft)
Használati díjas rendszer	2 044 900 000	13 332 748 000
Megtett úttal arányos rendszer	5 140 260 256	51 402 602 557

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**64 735 350 557**

**"ED3" VÁLTOZAT****Hálózati kiterjesztés:**

D1 díjkategória számára a teljes autópálya hálózata díjkötelessé válik, tehát megszűnnek a díjmentes szakaszok.

**Elérhető matrica típusok:**

Éves matrica - Egy naptári évre úthasználati jogosultságot biztosít a 3,5 tonna alatti gépkocsi és bármely vontatmánya részére Magyarország teljes autópálya hálózatán.

Havi matrica - Ebben a változatban eltörlésre kerül.

Heti matrica - Ebben a változatban eltörlésre kerül.

Megyei matrica - Ebben a változatban nem kerül bevezetésre.

**Matrica árak:**

Éves matrica:

bruttó

42 980

Sorszám	Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza (m)	Összes D1 forgalom OKA 2012 (jármű)	Futásteljesítmény (jmkm)
1	M1	12 + 252	171 + 766	159 522,5	25 597	1 490 403 563
2	M3	10 + 120	268 + 001	257 811,5	19 475	1 832 620 821
3	M30	1 + 550	23 + 317	21 783,5	7 750	61 620 076
4	M31	0 + 000	12 + 416	12 413,0	9 376	42 480 265
5	M35	0 + 550	43 + 505	43 040,0	5 477	86 041 479
6	M43	0 + 800	34 + 600	33 807,0	6 947	85 722 889
7	M5	13 + 000	173 + 894	160 925,0	18 044	1 059 861 706
8	M6	14 + 000	189 + 869	176 079,5	6 529	419 612 415
9	M60	0 + 000	30 + 140	30 035,0	3 042	33 348 762
10	M7	7 + 681	234 + 264	226 624,0	17 045	1 409 924 219
11	M8	73 + 750	83 + 500	9 767,0	2 897	10 327 675
				1 133 872,0		6 531 963 869

Értékesített D1 matrica 2013			
Típus	Darabszám	Díjbevétel nettó HUF	Bruttó Virtuális díjszín (ft/km)
Éves	212 036	7 175 832 504	6,52
Havi	1 962 781	7 387 474 945	
Heti	8 129 548	18 977 409 776	
Összesen	10 304 365	33 540 717 224	

<b>Bruttó D1 díjszín (ft/km)</b>	10
----------------------------------	----

Úthasználó	Futásteljesítmény (jmkm)	Bruttó bevétel (Ft)
Használati díjas rendszer	1 397 473 952	7 175 832 504
Megtett úttal arányos rendszer	5 647 938 909	56 479 389 088

**ÖSSZESEN VÁRHATÓ BEVÉTEL**

**63 655 221 592**