

## BEVÉTELI PROGNÓZIS AZ AUTÓBUSZOK MEGTETT ÚTTAL ARÁNYOS ELEKTRONIKUS DÍJSZEDÉSI RENDSZERBE TÖRTÉNŐ INTEGRÁCIÓJÁHOZ

### ELŐZMÉNYEK

A vezetővel együtt 9 főnél több személy szállítására alkalmas gépkocsik, azaz az **autóbuszok a matricás rendszerben 2013. január elsejétől jelentek meg önálló járműkategóriaként**. Az autóbuszok számára az elmúlt év első hat hónapjában csak éves matrica vásárlására volt lehetőség, de a második félévtől már vehettek havi és heti jogosultságot is az úgynevezett B2 kategóriára vonatkozó díjtáblázat szerint. Ezt megelőzően nem létezett önálló autóbusz kategória, díjtételeiket a használati díjas rendszer tehergépjármű kategóriáira vonatkozó árai szerint kalkuláltuk olyan módon, hogy a 7,5 tonnát meg nem haladó autóbuszokat a D2 kategóriába soroltuk, az ezt meghaladó össztömegűek pedig ezen járművek elméleti, össztömeg szerinti besorolásuk helyett egy kategóriával alacsonyabb díjosztályba kerültek.

### NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

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**. Jelenleg ezek a gépkocsik is a kategória besorolásuknak megfelelően fizetik a rájuk kivetett útdíjat az útkategória, a motorok emissziós osztályba sorolása és a megtett kilométerek arányában.

### FELADAT MEGHATÁROZÁS

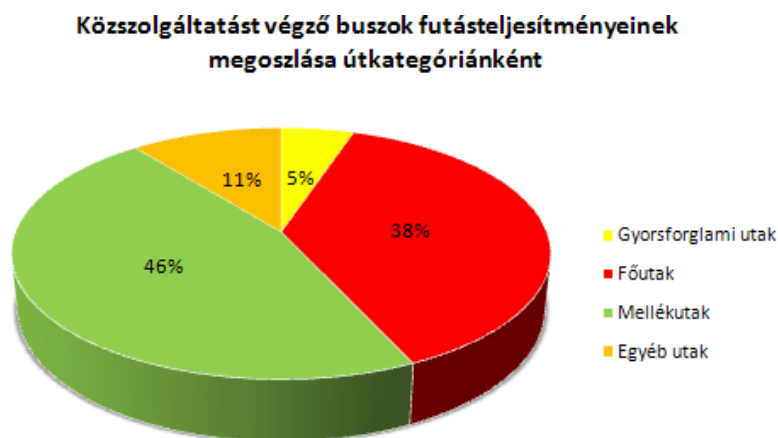
A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kérésének megfelelően a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ az autóbuszok UD rendszerbe történő integrációjának bevéletermelő képességét vizsgálta meg a jelenleg érvényes díjszintek figyelembevételével. A vizsgálatok során először kettő változat részletesebb elemzését végeztük el, majd ezt kiegészítettük egy harmadik változattal is, így a tanulmányban az alábbi alternatívák kerültek elemzésre:

- A. eset: Az autóbuszok a jelenleg hatályos 37/2007. GKM rendelet szerinti hálózaton fizetnek csak díjat.
- B. eset: Az autóbuszok a J2-J4 járműkategóriák számára kötelező hálózaton fizetnek útdíjat (gyorsforgalmi + főút).
- C. eset: Az autóbuszok a teljes gyorsforgalmi hálózaton díjat fizetnek beleértve az M0 autótutat és az azon belüli gyorsforgalmi szakaszokat is.

A hatáselemzésnél a bevételeket az NFM késésének megfelelően jármű és környezetvédelmi kategória bontásban határoztuk meg, illetve hazai/külföldi megosztásban is bemutattuk. Az elemzésnél az NFM illetékes főosztályainak segítségével meghatároztuk a közszolgáltatást végző autóbuszok forgalmi teljesítményeit és az ezen járművektől származó bevételek nagyságát is.

## KÖZSZOLGÁLTATÁST VÉGZŐ AUTÓBUSZOK FORGALMI TELJESÍTMÉNYE

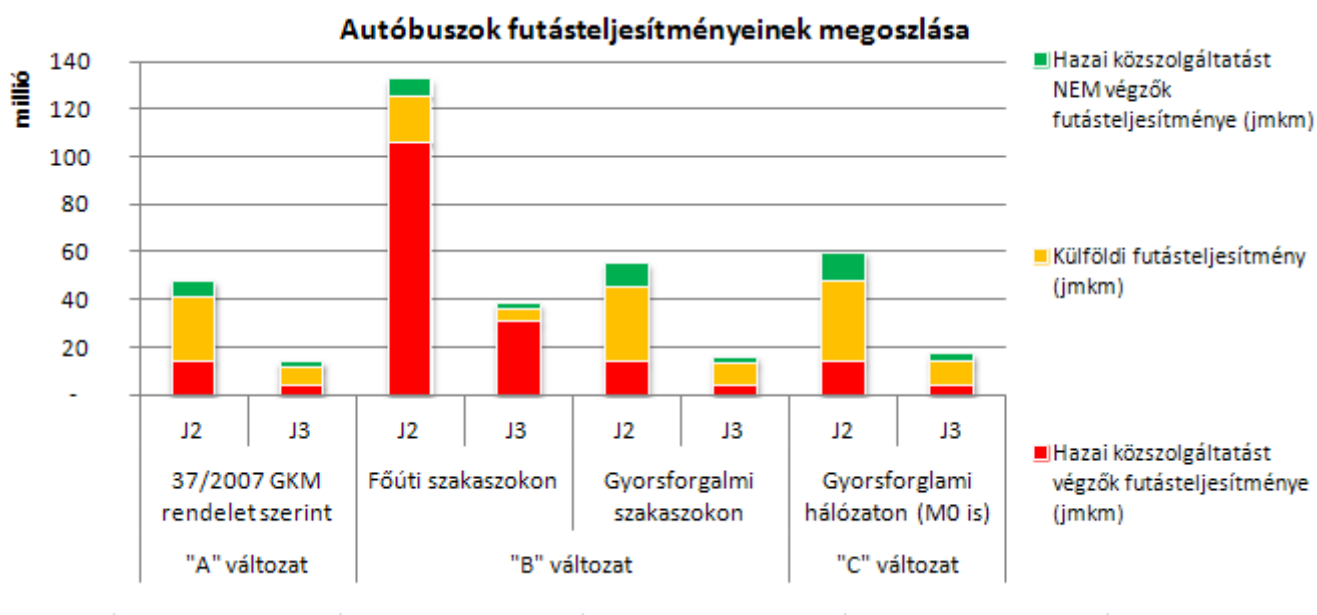
A közszolgáltatást végző autóbuszok éves futásteljesítményeit a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Szolgáltatások Főosztálya bocsájtotta rendelkezésünkre. Tájékoztatásuk szerint az adatok a VOLÁN és az egyéb magánfuvarozók által végzett menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatási tevékenységet fedik le. Az alábbi diagramon a közszolgáltatást végző autóbuszok forgalmi teljesítményeinek útkategóriánkénti megoszlását kívántuk szemléltetni.



A diagramon jól látszik, hogy a közszolgáltatást végző autóbuszok futásteljesítményének meghatározó része a főút- illetve mellékúthálózatot terheli.

## FORGALMI TELJESÍTMÉNYEK MEGHATÁROZÁSA

Az autóbuszok díjköteles úthálózati futásteljesítményeit az Országos Közúti Adatbank adatbázisából állítottuk elő. Az OKA adatbázis 2012. évről tartalmaz mért és származtatott forgalmi adatokat minden útszakasz tekintetében. Az autóbuszokra vonatkozó forgalomszámlálási kategória jól fedti a jelenlegi B2 díjkategóriába sorolt járműveket, így e tényezőnél nem kellett további korrekcióval élnünk. A futásteljesítményeket útkategóriánkénti bontásban állítottuk elő. A részletes számításokat a csatolt számítási melléklet tartalmazza.

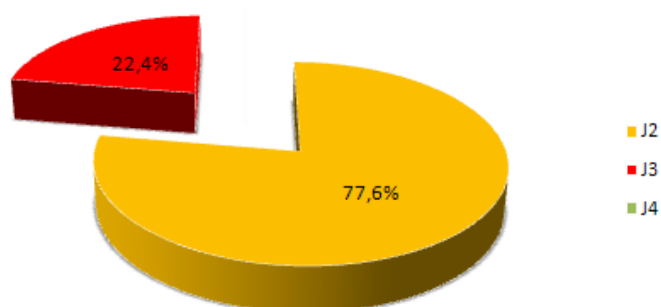


A fent bemutatott diagramon is jól látható, hogy a főúthálózaton az autóbuszok futásteljesítményei meghaladják a gyorsforgalmi hálózaton kalkulált forgalmi teljesítményeket. **A főúton a futásteljesítmények meghatározó része a közszolgáltatást végző autóbuszok forgalmi teljesítményéből adódik.** A grafikon további elemzéséből kitűnik, hogy a hazai közszolgáltatást nem végző autóbuszok, illetve a külföldi autóbuszok is inkább a gyorsforgalmi hálózatot használják a jelenlegi díjszintek mellett.

### DÍJKATEGÓRIÁK MEGHATÁROZÁSA

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatalának Jármű Módszertani Főosztályától kapott információk alapján meg tudtuk határozni, hogy a hazai autóbuszállomány milyen díjkategóriába sorolható. A jelenlegi elképzelések szerint az autóbuszok díjkategorizálása az UD rendszer eddigi gyakorlatának megfelelően valósulna meg, azaz **a járművek a tengelyszám alapján sorolandók be díjszedési kategóriákba.** A Nemzeti Közlekedési Hatóságtól kapott információk alapján a hazai autóbuszállomány futásteljesítményeit az alábbi grafikonon bemutatott aránynak megfelelően osztottuk meg a díjkategóriák között.

**Hazai buszállomány díjszedési kategóriáink megoszlása**



Sajnálatos módon a külföldi honosságú, Magyarországon megforduló autóbuszokról nem rendelkezünk ilyen részletességű adatbázissal, ezért ezen járművek futásteljesítményeinek megosztását is a fent bemutatott aránypár felhasználásával képeztük.

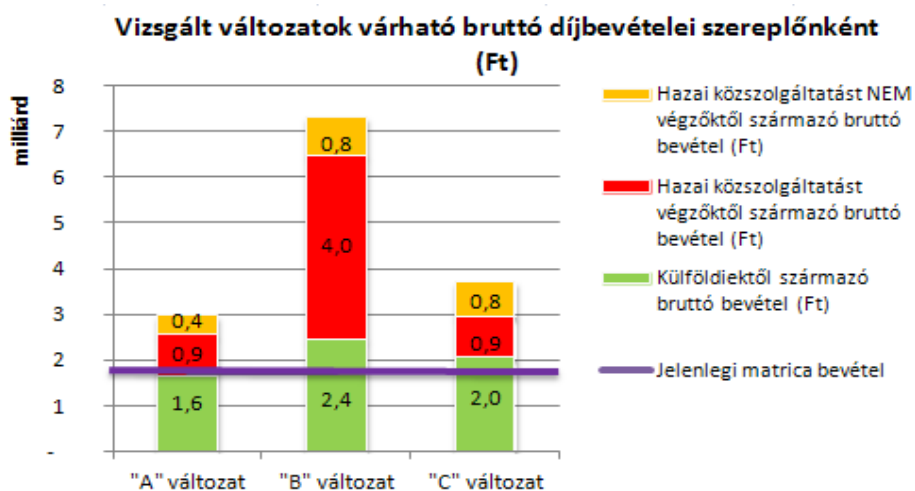
## DÍJSZINTEK

A fenti számítások alapján már ismerjük a forgalmi teljesítményeket, azonban a járművek motorjainak emissziós besorolásáról továbbra sincsenek információink. Mivel a kiszabható díjtételeket a járművek környezetvédelmi kategorizálása is befolyásolja, így számításinkban a **Hu-Go rendszerből nyert információk alapján meghatározott releváns járműkategóriák átlagos díjszintjeit vettük figyelembe**. A pontosabb eredmény érdekében ezeket az átlagos díjszinteket hazai és külföldi bontásban, útkategóriánként külön-külön is meghatároztuk.

Útkategória	Kategória		Bruttó átlagos díjszint (Ft/km)
Főúti	Hazai	J2	19,73
		J3	33,82
	Külföldi	J2	18,56
		J3	32,01
Gyorsforgalmi	Hazai	J2	45,09
		J3	62,44
	Külföldi	J2	43,32
		J3	60,63

## VÁRHATÓ BEVÉTELEK

A megtett úttal arányos díjfizetés, azaz a „*használó és szennyező fizet elv*” alkalmazása az autóbuszok esetében is bevételi többletet eredményez a HU-GO díjszedési rendszerben. A várható díjbevételek a díjkategóriánkénti futásteljesítmények és az ugyanezen díjkategóriához tartozó átlagos díjszintek szorzataként állíthatók elő. A részletes számításokat a csatolt számítási melléklet tartalmazza.

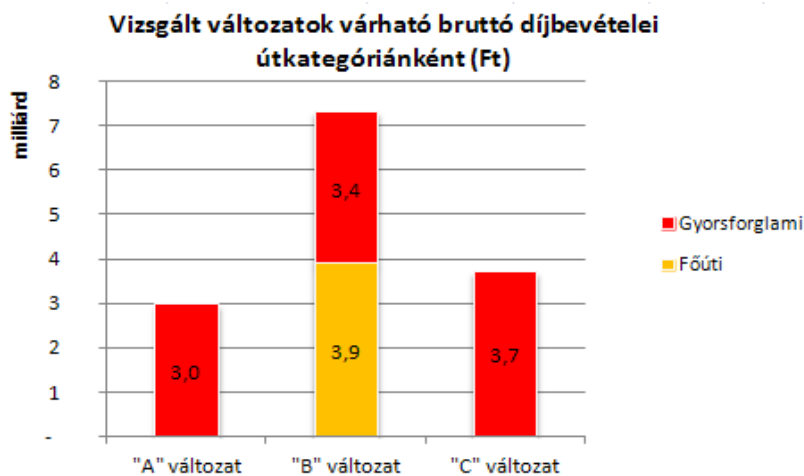


A fentiek alapján jól látható, hogy a változatok eltérő hálózati kiterjesztése jelentős eltérést okoz a várható díjbevételek tekintetében is. A **„B” változat esetében**, amelyben a főúti kiterjesztés is megvalósul a **közszolgáltatást végző autóbuszoktól származik a díjbevételek több mint fele**, azaz kb. 4 milliárd Forint. Ez esetben a **várható díjbevétel bruttó 7,2 milliárd Ft.** Látható az is, hogy a hálózati kiterjesztés kisebb hatást gyakorol a külföldi autóbuszoktól származó bevételekre, ez elsősorban azért van, mert ezen járművek többnyire eddig is a díjköteles, gyorsforgalmi hálózatot használták.

Az **„A” változat esetében a várható bruttó díjbevétel 2,9 milliárd Ft.** Az eddigi vizsgálatok szerint a várható díjbevétel fele a külföldi úthasználóktól folyik be, illetve a honos közszolgáltatást végző autóbuszokra is kisebb hatást gyakorol ez a változat.

A **„C” változat** esetében az M0 autót díjasításával jelentősebb mértékű díjbevétel növekedés várható. Az M0-on belüli gyorsforgalmi szakaszokon igen jelentős buszforgalmakat regisztráltak, ilyen szakasz például az M1-M7 autópálya közös része, melyen számos BKV járat közlekedik. A változat várható **bevétele meghaladja a bruttó 3,6 milliárd Ft-ot.**

A **jelenlegi használati díjas rendszerben az autóbuszoktól származó éves várható bruttó díjbevétel 1,73 milliárd Ft.** Ez azt jelenti, hogy az „A” változat esetében a tarifaváltás miatt szinte azonos hálózaton „csak” 1,2 milliárd többletbevétel jelentkezik.



A főúthálózaton elérhető bevétel meghaladja a gyorsforgalmi hálózaton várható bevétel összegét, de ennek a **bevételnek a jelentős része a közszolgáltatást folytató autóbuszoktól származik.** A részletes számításokat a csatolt számítási melléklet tartalmazza.

## ÉSZREVÉTELEK

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 növelésére is. Jelenleg már csak a D1 kategóriába tartozó személygépkocsik

(és motorkerékpárok) valamint a B2 kategóriába sorolt autóbuszok maradtak a HD tarifarendszerbe, amennyiben 2015-től már az autóbuszok is a megtett út arányában fizetnek, így **bruttó 1,73 milliárd Ft is kiesik az útpénztárból.**

A személyszállító vállalkozások nyilvánvalóan megpróbálják majd a „fogyasztókra” azaz az utasokra továbbhárítani megnövekedett költségeiket. A „B” változat esetében, ahol a főúthálózat is díjkötelessé válik, a közszolgáltatást végző autóbuszok fizetik meg a díjbevételek több mint felét, így annak vélhetően jelentős hatása lenne a jegyárakra is, de ennek mértékéről pontos információkkal nem rendelkezünk. Az „A” és „C” változatok esetében, ahol csak a gyorsforgalmi utak díjkötelesek, a hálózati kiterjesztés miatt a főúti és mellékúti, valamint a településéken belüli személyszállítás költségeit az útdíj nem érinti, ugyanakkor a távolsági és turista forgalomban a tarifák jelentősen változhatnak. (Ismereteink szerint a Budapestet érintő Volán járatokon, amennyiben az gyorsforgalmi úton is közlekedik, un. kiegészítő jegy vásárlása már ma is kötelező.)

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