

# Uniós döntés az útdíjakról – kevesebbet fogunk-e fizetni?

Február közepén jelentős hírként jelent meg a magyar sajtóban, hogy az EU döntése alapján kötelező lesz újra bevezetni a személyautókra az egynapos autópálya-matricát, és több országban változások várhatók a teherautók útdíjával kapcsolatban is. Megvizsgáltuk, mi áll a hangzatos hírek mögött, és fuvarozóként milyen újdonságokra számíthatunk. Magyarországon a buszok díjfizetése fog átalakulni, mert 2 éven belül ki kell kerülniük a matricás rendszerből.



## Nagy Csaba

Az Európai Parlament döntéséből szinte mindenki az egy napra szóló sztrádamatricát emelte ki, holott nem feltétlenül ez volt a döntés lényege.

### Nem jó az időalapú útdíj

A döntés megértéséhez az úgynevezett Euomatrix-irányelvhez lépünk vissza! Ez az 1999-es jogszabály arról rendelkezett, hogy az EU hogyan érje el az egységes útdíjakat, milyen alapelveket kövessenek az úthasználati díjak megállapítása során. Ebben jelent meg a „szennyező fizet” elv

is, aminek a lényege, hogy a közlekedés okozta környezeti károk vagy az emberek egészségromlása miatti kezelési költségek ára épüljön be az úthasználati díjba. Néhány éve már ennek az Euomatrix-irányelvnek a módosítása van soron. A témával már 2017 óta foglalkoznak, s mostanra alakult ki a végleges, elfogadott új irányelvi szöveg.

A döntés szerint úgy szeretnék a meglévő szabályokat átalakítani, hogy a díjfizetési rendszer inkább a tisztább, környezetbarát járművek használatára ösztönözzön. Ennek az ösztönzésnek egy fontos része például, hogy fokozatosan meg kell szüntetni az időalapú úthasználati díjakat, és át kell térni a megtett úttal arányos díjak fizetésé-

re. Továbbá míg az eredeti irányelv csak a nehéz teherautók díjfizetésére terjedt ki, a mostani módosítással a kisebb járműveket és a személygépkocsikat is bevonnák a közös díjfizetési szabályok hatálya alá. Most a személyautókra vonatkozó szabályokat az országok mind saját maguk hozzák, így nem tud kialakulni egységes uniós megoldás ebben a kérdésben.

Minden járműkategóriában be kell vezetni a távolság-alapú útdíj fizetést

Magyarország például 2013-ban tért át arra a megoldásra, hogy a nehéz teherautók számára a korábbi időalapú útdíjat fel-

váltta a használatarányos e-útdíjjal. A 3,5 tonnánál kisebb teherautók, a buszok és a személygépkocsik azonban a régi rendszerben maradtak, máig a korábbi matricás rendszer szerint fizetik a díjakat. Vannak azonban olyan országok, ahol még mindig időalapú díjat kell fizetni a nehéz teherautók után is.

Az Európai Parlament friss döntésének éppen az a lényege, hogy belátható időn belül minden kategóriában át kell térni az időarányosról a használat-alapú díjszabásra. Ez nem egyik napról a másikra történik, a tagállamok nyolc évet kapnak a teljes átállásra, az tehát 2030-ban fog csak teljes egészében megtörténni. Első lépésben, 2023 végéig kell a nehéz teherautók és a buszok díjfizetését átalakítani. Nálunk az előbbi már működik, a buszok esetében azonban fel kell készülni a változásra 2023. december 31-ig. A személygépkocsik és kisteherautók távolság-alapú díjfizetését 2027-ig kell majd bevezetni, további két évet pedig azok az országok kapnak, melyek ma a közös uniós euomatrix-rendszer hatálya alá tartoznak.

A hosszú türelmi időre főleg azokban az országokban van szükség, ahol még a nehéz teherautók is időalapú díjazás alá esnek. Sőt, még ezen a nyolc éven túl is megmarad annak a lehetősége, hogy beföldön megtartsák az országok a régi rendszereket, csak az uniós törzs-úthálózaton

kell mindenképpen áttérni a távolság-alapú díjfizetésre.

Az új útdíjfizetési módokat a későbbiekben ki kell majd terjeszteni valamennyi járműkategóriára. A tagállamok azonban ebben elég nagy szabadságot kapnak, például arra is lehetőségük lesz, hogy teljesen külön rendszer szerint kezeljék az egyes járműtipusokat. Így például dönthetnek úgy is, hogy a buszokra egyáltalán nem vetnek ki útdíjat.

A környezetvédelmi besorolás számítson a személyautóknál is

Megváltozik a jövőben az is, hogy milyen alapon sorolják be a járműveket díjfizetési kategóriákba. A besorolás nagyrészt a jármű környezetvédelmi tulajdonságain alapul majd, s ebben feltehetően nagy szerepe lesz majd a szén-dioxid kibocsátásnak. A jobban szennyező autókra többet kell majd fizetni. Nálunk a teherautók díjfizetési rendszere már tükrözi ezt a megközelítést, de a buszok és a személyautók díjaiban egyáltalán nem jelenik meg a környezeti szempont. Ezt át kell majd alakítani.

Két éven belül kötelező lesz az egynapos matrica

Az EU Parlament döntése kiterjed a személygépkocsik díjfizetésének változására

ira is – nagyrészt csak ezeket a részleteket emelték ki a döntéssel foglalkozó újságcikkek. Az egynapos matrica kérdés az hozta felszínre, hogy az EU szerint szükség van egy minimális tarifa megállapítására elsősorban az átutazó járművek számára. A hosszabb időre szóló díj nagyon távol esik a használatarányos díjszabástól. A tranzitban közlekedő jármű csak egy távoli célpont elérése érdekében utazik át az országon, ám azt a díjat kell megfizetnie, mint például az utat napi szinten használó helyi lakosoknak. Ez így rendkívül aránytalan. Az EU javaslata éppen ezért az, hogy kötelező legyen egy rövid időre szóló, minimális díj bevezetése, elsősorban az átutazók számára. Ez konkrétan az egynapos matricát jelenti. Az új díjszabást két éven belül kell bevezetni.

Érthető, hogy az EU-parlamenti döntésnek miért pont ez a részlete keltette fel a hazai sajtó érdeklődését. Magyarországon a matricás rendszerben jelenleg 10 napos a legrövidebb úthasználati jogosultság. Ezt fizeti meg az az átutazó is, aki csak pár órát tölt az ország területén. A hazai autósok azonban még emlékeznek a kedvezőbb lehetőségre is: 2012-ig lehetőség volt 10 helyett 4 napos matricát vásárolni. Egynapos jogosultság vásárlására azonban korábban sem volt még Magyarországon lehetőség.

## Közúti Fuvarozási Árindex - Aduász a fuvarozók kezében

A fuvarozói szerződések megújításánál sokat tanakodunk, hogy mivel támasszuk alá partnereink számára díjemelési szándékunkat. Az idei évtől ez már nem kérdés, ugyanis a DigiLog Consulting minden negyedéven közzétesz egy jelentést, amiből egyértelműen látható, hogy milyen költségek indokolják az árváltozásokat. Lajkó Ferenc, alapító tulajdonos szerint a Közúti Fuvarozási Árindex bevezetésével a kiszámíthatóbb és korrektebb megállapodások kora jött el a közúti áruszállításban.

## Sebestyén Szabolcs

Ma már nem a pandémia közvetlen hatásai okoznak nehézségeket, hanem azok a gazdasági jelenségek, amelyek a járvány következtében alakultak ki: munkaerőhiány, akadozó ipari termelés, bérinfláció, energiaválság. Ehhez jött még a Brexit és a mobilitási csomag, amik szintén jelentősen növelik a fuvarozási költségeket.

Ez a költségnövekedés nemcsak a fuvarozók problémája, hanem a megbízóké is, és végső soron az egész gazdaságé. Az ellátási láncok világszinten komoly nehézségekkel küszködnek 2019 óta, és ez alól nem kivétel a teljes áruszállítás közel 75%-át lebonyolító közúti fuvarozás sem.

A szükség és az előrelátás hozta létre

Ebben az új helyzetben kellett egy olyan mérőszám, ami megmutatja, hogy a különböző gazdasági hatások mekkora árváltozást indokolnak a közúti áruszállításban. Ez lett a Közúti Fuvarozási Árindex, aminek segítségével követni tudjuk saját költségeink alakulását, és azokat összehasonlíthatjuk az iparági átlaggal, másrészt hitelesen tudjuk vele alátámasztani árváltoztatási szándékainkat.

Egy független mérőszám a megbízóknak is segít abban, hogy eligazodjanak a fuvardíjemelési szándékok rengetegében. Negyedévente a [www.kfx.hu](http://www.kfx.hu) oldalon közzétehető a fuvarozás költségeinek alakulá-

sát, ezáltal ellenőrizhetik az árváltozások mértékét.

Lajkó Ferenc, a DigiLog Consulting ügyvezetője elmondta: az árindex átláthatóvá teszi a közúti fuvarozás árait befolyásoló gazdasági hatásokat. Ez a megbízóknak és a fuvarozóknak is kedvező, megkönnyítheti a fuvarozási szerződések megkötését. A megbízóknak stabil, minőségi szolgáltatásokat jelent, míg mi, fuvarozók végre igazságos profitot érhetünk el, amiből hatékonyabban működhetünk, fejleszthetjük a járműparkunkat, és a sofőrjeink béremelését is állhatjuk.

Hiteles adatok, több forrásból

A mutató összeállításánál számításba vették a közúti fuvarozás összes költségét: úgymint üzemanyag, gépkocsivezető bére és járulékok, autópálya díjak, értékcsökkenés, lízing kamatok és az egyéb fenntartási és rezszi költségeket (szerviz, biztosítások, irodai költségek stb.). De figyelembe veszik az euró-forint árfolyam változását is, valamint az olyan termelékenységi, hatékonysági mutatókat, mint például a járművek

futásteljesítménye, üres futások stb.

Az adatokat több forrásból nyerik: egyrészt a hazai TOP 20 fuvarozó vállalkozás gyakorlati adataira épülnek, így több ezer kamion teljesítményét elemzik. Emellett a DigiLog Consulting szakemberei vizsgálnak iparági és pénzügyi elemzéseket, valamint statisztikai forrásokat is (KSH, Eurostat). – A számsorok, eredmények pontosságát, megbízhatóságát és függetlenségét a Magyar Közgazdasági Társaság (MKT) Logisztikai Szakosztálya hitelesíti – teszi hozzá Lajkó Ferenc.

A mostani számok 10 százalékos feletti költségnövekedést mutatnak

Jelenleg az előző két évről mondhatunk biztosat. A 2020-as évet viszonyítási alapul véve (bázis, 100%) elmondhatjuk, hogy a nemzetközi fuvarozás esetében 11,6%-os díjemelés fedezné a költségek emelkedését, a belföldi fuvarozás esetében pedig 10,5%-os.

Az idei évre még csak becsülni lehet, de az már látszik, hogy 2022-ben további,

akár 10 % közeli díjnövekedés is indokoltá válhat. Nyilván ez az összeg annak a 20 cégnek a jövőbeni várakozását tükrözi, ami a KFX elemzésnek egy részét adja. Az első negyedéves jelentés előreláthatólag májusban érkezik meg, és annak értékei már előrevetíthetnek bizonyos trendeket.

Ami valószínű, hogy tavaly romlott a fu-

varozók jövedelmezősége. – A tavalyi évben nagy valószínűséggel elmaradtak a fuvardíj emelések a költségek emelkedésétől – tette hozzá a szakember.

Az árindex a [www.kfx.hu](http://www.kfx.hu) oldalon érhető el. További részletekért írjanak a [kfx@kfx.hu](mailto:kfx@kfx.hu) e-mail címre!

A diagramm forrása: DigiLog Consulting, [www.kfx.hu](http://www.kfx.hu)

