

## AZ ELEKTRONIKUS DÍJSZEDÉSI RENDSZER – E-ÚTDÍJ

## AZ E-ÚTDÍJ ELŐNYEI

- az eseti használók jelentős megtakarítást érhetnek el az e-matricás díjakhoz képest;
- az útfenntartás költségeit az utakat használók az igénybe-vétellel arányosan fedezik;
- a teherforgalom ki-egyensúlyozottabb díj-terhelése legalább részben ellentételezheti az országon áthaladó kamionok által okozott útállapot-romlást és környezetszennyezést;
- mérséklődik a vasút pályadíjak miatt fennálló versenyhátránya;
- nő az alacsonyabb fuvarozási költségű helyi/hazai áruk és szolgáltatások versenyképessége;
- a közlekedők egy fedélzeti eszköz beépítése után kapuk és megállítás nélkül haladhatnak a díjköteles szakaszokon. Úthasználatuk mértékét, jogosultságukat elektronikusan ellenőrzik
- az e-útdíj bevezetése után fél évvel kedvezményrendszer indul a gyakori használók számára. A kedvezmény mértéke az uniós szabályozással összhangban legfeljebb 13 százalék lesz.

A [T/11109](#) számú, az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvénytervezet az elektronikus díjrendszer bevezetéséhez szükséges szabályozásra irányul.

A javaslat garanciális jelleggel kívánja rendezni az útdíj fizetésére kötelezett úthasználók, illetve a díjszedésben, ellenőrzésben érdekelt felek legfontosabb jogait és kötelezettségeit.

## AZ ELEKTRONIKUS ÚTDÍJ LÉNYEGE

A megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer, azaz a díjszedéssel érintett országos közutak használatáért fizetendő útdíj mértéke a megtett távolsággal arányos.

A használatarányos **fizetésre kötelezett járművek a 3,5 tonnánál nehezebb teherautók**, vagyis a szintén D1-es kategóriába tartozó személygépkocsik, valamint az autóbuszok nem tartoznak ide, ezen járművek továbbra is matricát vásárolnak. A fizetésre kötelezett járművek a gyorsforgalmi, valamint egyes főutakon kell, kivéve az M0-on belüli utakat és az M31-t.

- Az elektronikus díjszedést a gyorsforgalmi és az országos közúthálózat főúti külterületi szakaszain vezetik be, kivéve az M0-on belüli utakat és az M31-t. Ez 6318 kilométer díjköteles úthosszt jelent.
- A díjfizetési kötelezettség a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépjárműveket érinti. A szintén D1-es kategóriába tartozó személygépkocsik, valamint az autóbuszok nem tartoznak ide, ezen járművek továbbra is matricát vásárolnak.
- A tervezett bevezetés dátuma 2013. július 1.
- A közlekedők egy fedélzeti eszköz beépítése után kapuk és megállítás nélkül haladhatnak a díjköteles szakaszokon.
- Úthasználatuk mértékét, jogosultságukat elektronikusan ellenőrzik.

## A SZÉLL KÁLMÁN TERV 2.0 AZ E-ÚTDÍJRÓL

## A használó fizet elve

Az e-útdíj bevezetésének célja, hogy „...az úthasználóktól származó bevételekből finanszírozhatóvá váljanak a hazai úthálózat költségvetést terhelő működtetési, karbantartási és felújítási feladatai, illetve fedezet képződjön további közlekedési célokra.

*A jelenleg hatályos használati díjas (e-matricás) tarifarendszer nem teszi lehetővé, hogy az úthasználók a ténylegesen okozott működtetési, fenntartási, karbantartási költségek után fizessenek, ezért a Kormány a megtett úttal arányos elektronikus útdíj fizetési rendszer (e-útdíj) legkésőbb 2013. július 1-jétől történő bevezetéséről döntött. A vonatkozó döntés értelmében a többletbevétel éves összege 150 milliárd forintot kell, hogy elérjen.”*

A megtett úttal arányos tarifarendszer bevezetésének eredményeként a hazai úthálózati rendszer használatának költségei arányossá válnak a terheléssel. A használatarányos elektronikus útdíj rendszer bevezetésével csökkenthető a közúti közlekedés vasúti közlekedéssel szembeni előnye.

#### JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

- Széll Kálmán terv 2.0 - Elektronikus útdíj c. fejezet;
- 1138/2012 (V.3.) Korm. határozat a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer bevezetéséről;
- 1361/2012. (IX. 14.) Korm. határozata a megtett úttal arányos tarifarendszerű, korszerű elektronikus díjszedés díjpolitikájáról és a rendszerbeszerzés feltételeiről, finanszírozásáról;
- Az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve (2004. április 29.) a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról;

- A BIZOTTSÁG 2009/750/EK. határozata (2009. október 6.) az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról;
- EETS (European Electronic Toll Service) – európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás.

#### SZERVEZETEK VÉLEMÉNYE

##### *Szakmai szervezetek*

*FairTransfer - Civilek a fair útdíjért*

*Levegő Munkacsoport*

*Települési Önkormányzatok  
Országos Szövetsége*

*Magyar Közúti Fuvarozók  
Egyesülete*

*NiT Hungary - közúti fuvarozói  
érdekvédelmi szervezet*

##### **FairTransfer – Civilek a fair útdíjért**

Eltúlzott elképzelésnek tartják, hogy a 3,5 tonnánál nagyobb gépjárművek jövő nyártól a 30 ezer kilométeres országos közúthálózat negyedének, mintegy nyolcezer kilométernyi különféle útnak a használatáért fizessenek.

Egy elektronikus útdíjrendszer kiépítése, működtetése és fenntartása a főutakon ugyanannyiba kerül, mint az autópályákon. Eközben a fizető forgalom 70-80 százaléka a sztrádákat használja. Azaz, a sztrádák egy kilométerére 70 millió, a most még díjmentesen használható utak kilométereire mindösszesen ötmillió forint bevétel jut.

A civil szervezet szerint tehát két lépcsőben kellene az e-útdíjat bevezetni. Előbb a kamionok, és azok is csak az autópályákon fizetnének. Ezzel a költségvetést nem érné nagy kár, mert a díjbevétel 70 százalékát éppen innen várhatják.

##### **Levegő Munkacsoport**

A Munkacsoport szerint teljes közúthálózaton be kellene vezetni az útdíjat, így megelőzhető lenne, hogy a teherjárművek letérjenek az alsóbbrendű utakra.

Az ország minden útján kilométer- és szennyezés arányos útdíjat kell szedni. A használati díj függjön az úton megtett kilométertől, a jármű tömegétől, továbbá annak környezetvédelmi besoro-lásától. Javaslatuk szerint kezdetben minden úton legyen azonos a díj, majd később lehet differenciálni.

A Levegő Munkacsoport szerint az útdíj bevezetése azért is fontos, mert általa ésszerűbbé válhat a közlekedés, javulhat a nemzetgazdaság versenyképessége.

### Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége

A szövetség egyetért a kormány által tervezett elektronikus útdíj-rendszerrel, a díjköteles úthálózatot jövőálló elképzelésnek tartja, amely biztosítja, hogy a távolsági teherforgalmat az autópályákra terelje, ugyanakkor a helyi áruterítést nem lehetetleníti el, valamint megfelelően védi a települések nyugalma-t és közlekedési terhelhetőségét.

A Szövetség nem támogatja a FairTransfer javaslatát, ugyanis amennyiben kizárólag a gyorsforgalmi utak (autópályák, autóutak) lennének díjkötelesek, akkor a teherforgalom jelentős része a rendelkezésre álló párhuzamos vagy alternatívát jelentő egy- és kétszámjegyű főutakra terelődne, ami nagy terhelést jelentene a települések számára.

### Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete

Az egyesület csak részben ért egyet a javaslattal. Véleménye szerint a költségvetési bevételek növeléséhez, az utak fenntartásához, a kamionparkolók kiépítéséhez be kell ugyan szedni az útarányos díjakat, de csak a gyorsforgalmi utakon.

Nem értenek egyet a díjfizetés egységesítésével, mert a külföldi fuvarozók ma sem mennek másutt, ellenben a kiskereskedelmi beszállítók előbb-utóbb beépítenék az árakba a költség-növekedést.

Azoknál az adónemeknél, illetve kéknél szeretnének csökkentést vagy eltörlést elérni, amelyeket kizárólag a magyar fuvarozók fizetnek meg.

### NiT Hungary

A NiT Hungary, a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete közel 3500 magyar közúti fuvarozó szolgáltatók érdekképviselete és érdekvédelmi szervezete

A NiT Hungary közgyűlésének határozata szerint a jelenlegi piaci és versenyhelyzetben még a kormányzat által biztosított legmagasabb mértékű kompenzációval sem lehetne elkerülni az új díjterhelés inflációt növelő hatását ugyanis az elektronikus útdíj bevezetésével járó többletköltségek 2013 közepétől megjelennek majd a fuvardíjakban is.

Külön felhívja a figyelmet arra, hogy a közúti közlekedési alágazat

- közel 130 ezer embert foglalkoztat;
- a hazai nemzeti össztermék 6 százalékát termeli meg;
- és ugyancsak 6 százalékát biztosítja az államháztartás adóbevételeinek.

Az e-útdíj bevezetésével egy időben tartja szükségesnek a kompenzációs rendszer bevezetését is, és azt, hogy utána fél évvel elinduljon a kedvezményrendszer érvényesítése a gyakori használók számára.

*A magyarországi tranzit forgalom jelentős, – évi 1 millióra becsülik az országon áthaladó külföldi kamionok számát.*

*A környező országok döntő többségében már működik hasonló rendszer, például Szlovákiában, Csehországban, Ausztriában és, Lengyelországban.*

## TECHNIKAI HÁTTÉR

### Free-flow

Az úgynevezett free-flow típusú, azaz az autók megállítása nélküli útdíjrendszerek bevezetésével az eddig előre váltott matrica helyett a beépített egység – on board unit – segítségével automatikusan, vagy a fizető terminálokon keresztül lehet rendezni a számlát.

### Elektromos kapu

Európában jelenleg az elektromos kapu megoldás dominál, mivel ezeket a rendszereket akkor építették ki, amikor más alternatíva még nem volt.

A jelfogó elektronikus kapuk a fizetős útszakaszra való fel-és lehajtást rendszám

alapján ellenőrzik, az így beérkezett adatok segítségével mérik a jármű által megtett út hosszát, és állapítják meg a fizetendő összeget.

### GPS rendszerű

Az Európai Unió ajánlásában a GPS-t nevezi a jövő technológiájának, ezért is indították el a Galileo Programot, amely az USA által üzemeltetett GPS díjmentes szolgáltatás alternatívájaként jön létre.

A műholdas rendszerek előnye, hogy rendkívül tág a felhasználási területük, az e-útdíjon kívül az általános járműkontroll, illetve a logisztikai szabályozás területén is jól kihasználhatóak az így nyert adatok. A GPS/GPRS technológia a nap 24 órájában, valós időben teszi lehetővé a járművek mozgásának, útvonalának elemzését.

### Jegyzetek:

- [Széll Kálmán terv 2.0](#)
- [Az Európai Parlament És A Tanács 2004/52/Ek Irányelve a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról](#)
- [A Bizottság határozata az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról](#)
- [A NiT Hungary küldöttközgyűlésének sajtóközleménye](#)

Készítette: Horváth Irén  
Képviselői Információs Szolgálat



Országgyűlési Könyvtár

E-mail: [infoszolg@parlament.hu](mailto:infoszolg@parlament.hu)  
Intranet: <http://infoszolg.ogyk.hu>  
Tel.: (1) 441-4529; (1) 441-6486

Az információs jegyzet belső felhasználásra, az országgyűlési képviselők tájékoztatása céljából készült. A dokumentum az összeállítás elkészültének időpontjában fennálló aktuális helyzetet mutatja be. Az információs jegyzet szerzői jogvédelem alatt áll.