

A tehergépkocsi-útdíjak bevezetésének hatásai Európában

Háttér

2010 júliusától az Európai Unió belga elnöksége arra készül, hogy újraindítja a tárgyalásokat a tehergépkocsi nemzeti útdíj-rendszereit szabályozó uniós jogszabály, az úgynevezett Euromatrica-irányelv módosításáról.

A jogszabály legutóbbi módosítási javaslatával kapcsolatos viták középpontjában az a kérdés állt, hogy a tagállamok részére engedélyezzék-e a külső költségek (például a tehergépkocsi által okozott éghajlatváltozás és forgalmi torlódások költségeinek) beépítését az útdíjba. Ez a változtatás összhangban lenne a szennyező fizet elvvel¹.

A közúti fuvarozók képviselői ezzel szemben úgy érvelnek, hogy „a szennyező fizet, (de) a probléma megmarad”, azaz szerintük a magasabb díjak nem csökkentenék a környezetszennyezést és a forgalmi torlódásokat. Véleményük azon a hamis feltételezésen alapul, hogy a közúti teherszállítás iránti kereslet viszonylag „rugalmatlan” – vagyis nem reagál jelentős mértékben az árváltozásokra.

Valójában igen kevés kutatást végeztek annak megállapítására, hogy az árváltozások milyen módon és milyen okból hatnak a közúti teherszállítás iránti keresletre. Ez több fontos kérdést is felvet a kilométer-arányos útdíjak bevezetésének hatásait illetően:

- **Csökkenni fog-e a közutakon a teherautók száma, valamint az általuk megtett távolságok? Ha igen, mennyivel?**
- **Csökken-e majd a közutak zsúfoltsága és javul-e a közlekedésbiztonság? Kevésbé szennyezővé válik-e a teherszállítás?**
- **Az útdíjak bevezetése milyen hatást gyakorol majd a bevételekre?**

E kérdések megválaszolása céljából az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) azzal a feladattal bízta meg a *Significance* tanácsadó céget, hogy vizsgálja meg, milyen módon és milyen mértékben reagálnak a fuvarozók és a fuvaroztatók a szállítási költségek változásaira, és hogy mi történik a közúti teherszállítás iránti összesített kereslettel, ha az árak változnak.² A tanulmány áttekint minden jelentős tudományos forrást a

¹ A „szennyező fizet” elv azt jelenti, hogy a szennyezésért felelős felet tesszük felelőssé a természeti környezetben keletkezett, valamint a társadalom egészségének okozott károk megfizetéséért. A közúti infrastruktúra használatáért járó útdíjak esetében elméletileg az történik, hogy ha a használókkal megfizettetjük tevékenységük külső költségeit, akkor csökkenni fognak a negatív hatások, mivel a használók a lehető legnagyobb mértékben igyekeznek majd elkerülni, hogy díjat fizessenek.

² Módszertani megjegyzés: A tanulmány az európai (nagy távolságú) közúti teherszállítás hosszú távú hatásait vizsgálta, mivel az uniós döntéshozatal szempontjából ez a legfontosabb. A hosszabb időtáv figyelembevétele azt jelenti, hogy teljes körűen feltárhatóak a hatások a szállítási és logisztikai optimalizálás érdekében.

közúti áru fuvarozási kereslet árváltozások iránti érzékenységére (közgazdaságtani szakkifejezéssel: „a kereslet árrugalmasságára”) vonatkozóan, és az eredményeket összeveti a Németországban, Ausztriában és Csehországban már működő kilométer-arányos útdíj-rendszerek tapasztalataival.

A *Significance* és a *CE Delft* „Az európai közúti teherszállítás árérzékenysége – az eddigi eredmények jobb megértése felé” („*Price sensitivity of European road freight transport – towards a better understanding of existing results*”) című, angol nyelvű tanulmánya letölthető az alábbi helyről: www.transportenvironment.org/lorry-charging.

A tehergépkocsikra kivetett útdíjak hatásai és hatásossága

A jármű-kilométerenkénti árra közvetlen hatást gyakorol, ha a tehergépkocsikra az általuk megtett út hossza alapján vetnek ki díjat abból a célból, hogy az ellentételezze az általuk használt infrastruktúra költségeit (ez az a „használati díj”, amelyet a jelenleg hatályos, 2006/38/EK számú Euromatrica-irányelv is engedélyez), valamint a forgalmi torlódások, a környezetszennyezés és a balesetek külső költségeit.

A tanulmány kulcsfontosságú megállapításai a következők:

1. eredmény: Egy 0,15 euró/km mértékű díj a megtett jármű-kilométereket 15%-kal csökkenti

A tanulmány alapvető jelentőségű számszerű megállapítása, hogy a kereslet jármű-kilométer szerinti árrugalmassága **-0,9**. Gyakorlati példán keresztül bemutatva ez azt jelenti, hogy az átlagos európai uniós közúti teherfuvarozási költségszintet körülbelül 0,88 euró/km-nek tekintve, ha valamely ország 0,15 euró/km nagyságú útdíjat vezet be, akkor ez 17%-os áremelkedést eredményez. A jármű-kilométerek számának ennek megfelelő csökkenése ($17\% \times 0,9 =$) 15%. A jármű-kilométerek számának mérséklődése eredményeképpen csökkenne az üzemanyag-fogyasztás és az üvegházhatású gázok kibocsátása is.

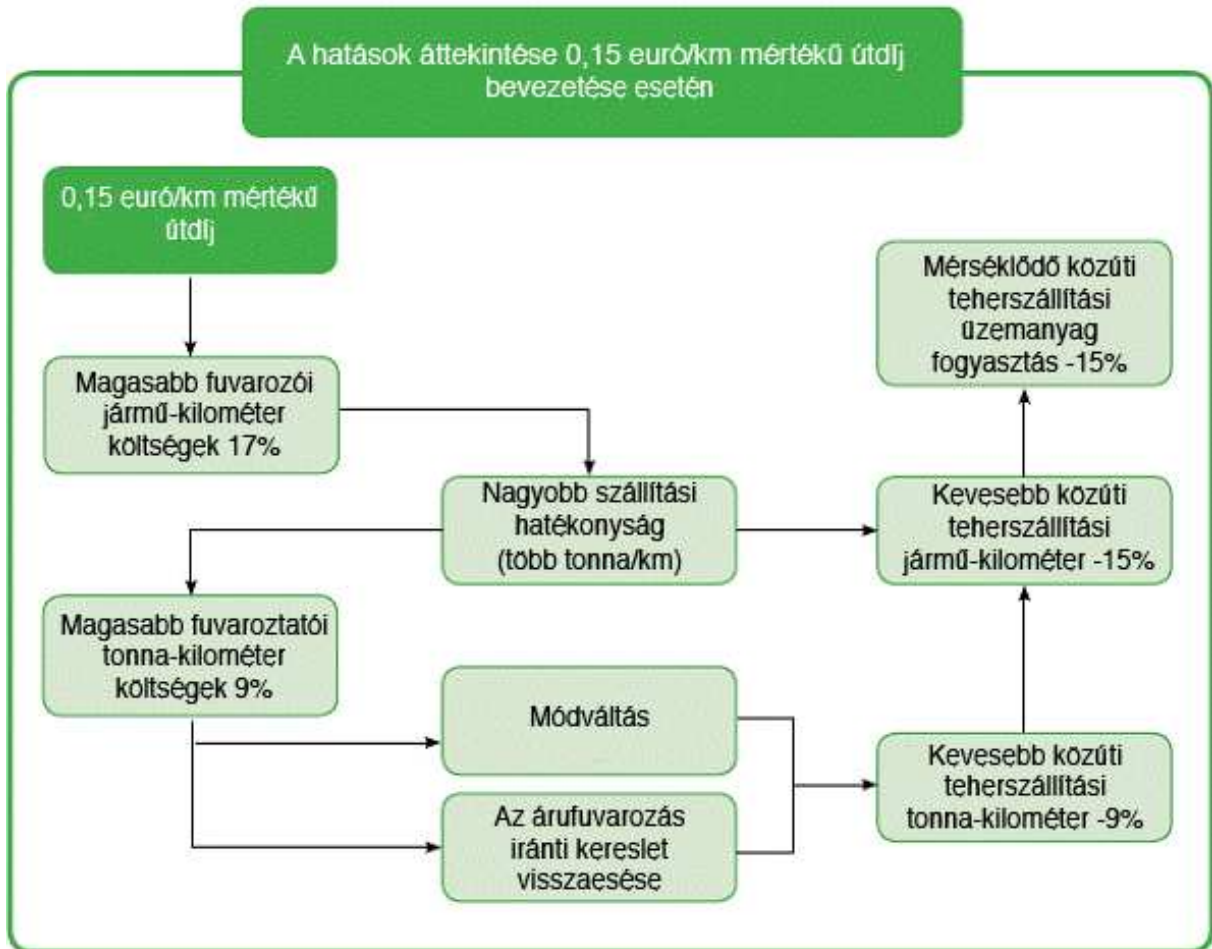
2. eredmény: A jármű-kilométerben mutatkozó visszaesés kétharmada a közúti fuvarozás hatékonyabb üzemeltetéséből és az árelosztó láncok optimalizálásából ered. Csupán a csökkenés egyharmada tulajdonítható a teherárak más szállítási módokra való áttérítésének (vagyis a módváltásnak).

A hatás tehát jórészt a közúti teherszállítási ágazaton *belül* jelentkezik, és a hatékonyság javulásából ered (lásd az 1. ábrát).

3. eredmény: Bár a szállítási kereslet érzékeny az árváltozásokra, az útdíjból származó összbevételre ez nem gyakorol számottevő hatást.

A kilométer-arányos útdíj kivetésének célja, hogy befolyásolják a megtett jármű-kilométerek mértékét és az ehhez kapcsolódó káros hatásokat. A tanulmány kimutatja, hogy az útdíj eredményesen szolgálja a kitűzött célok elérését. A tagállamoknak ezt figyelembe kell venniük, amikor útdíj-rendszereik bevételi előirányzatait készítik. Amennyiben – mint a fenti példában – a jármű-kilométerek száma 15%-kal mérséklődik a díj bevezetése következtében, akkor a díj mértékének emelése a kiindulási összesített járműkilométer 85%-án történik, és a bevételeket is csupán ennyi jármű-kilométer után szedik be.

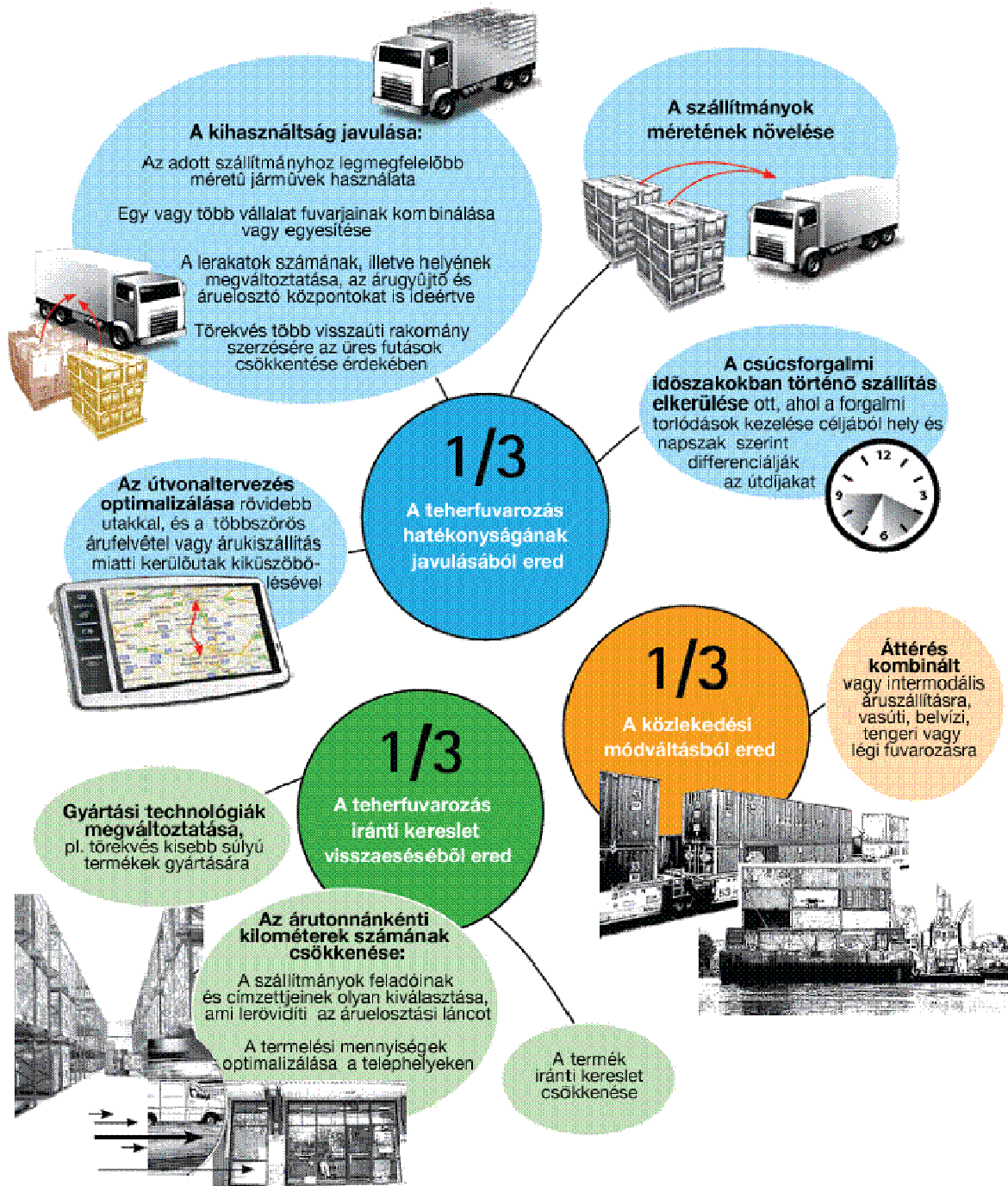
1. ábra: Az útdíj hatásainak áttekintése



Miért csökken a jármű-kilométerek száma az útdíj hatására?

A közúti teher szállítási ágazat (fuvarozók, szállítmányozók, fuvaroztatók, logisztikai vállalatok) többféle módon reagálhatnak a járműkilométer-költségeik emelkedésére. A tanulmány kimutatja, hogy a kereslet csökkenését három tényező magyarázza, amint az a 2. ábrán látható.

2. ábra: Az útdíj hatására bekövetkező keresletcsökkenés okai



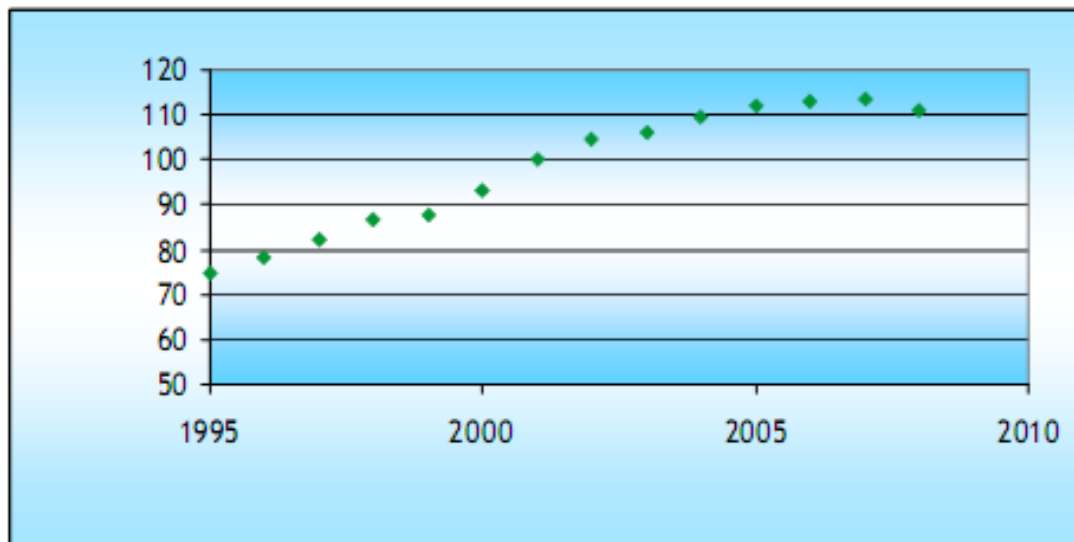
Gyakorlati tapasztalatok – Németország

Az útdíj Németországban először az átlagos megtett távolság növekedésének lelassulásához, azután pedig a távolság csökkenéséhez vezetett.

A statisztikák azt mutatják, hogy Németországban az árutonnánkénti átlagos szállítási távolság 1995-től folyamatosan (évi mintegy 3%-os ütemben) növekedett, egészen a *Maut* (a kilométer-arányos útdíj) 2005-ben történt bevezetéséig. Akkor a távolságok növekedése lelassult, és az átlagos távolság 2008-ban némileg (0,5%-kal) még csökkent is, az összesített átlagos áremelkedéssel arányosan (ld. a 3. ábrát).

Bár a *Maut* bevezetésétől a közúti teherfuvarozásban mintegy 15%-os áremelkedést vártak, átlagosan csupán 0,5%-kal növekedett a szállítási díj. Tekintettel arra, hogy a németországi útdíjat a megtett kilométerek alapján vetik ki a teherautókra, logikus, hogy a fuvarozók, szállítmányozók és fuvaroztatók igyekeznek csökkenteni a megtett távolságokat, akár útvonal-tervezésük javításával, akár kereskedelmi struktúráik átalakításával.

3. ábra: A német tehergépkocsik által árutonnánként átlagosan megtett távolság alakulása a belföldi áruszállításban (tonna-km/tonna; 2005=100)



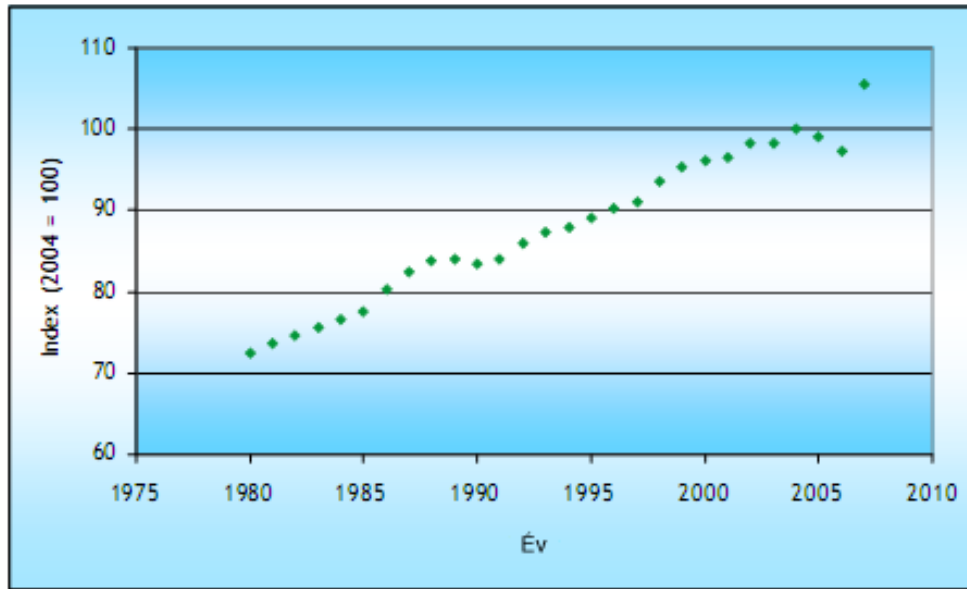
Az adatok forrása: Statistische Bundesamt Deutschland (2009)

Gyakorlati tapasztalatok – Ausztria

Ausztriában a „*Lkw-Maut*” 2004 óta van jelen a gyorsforgalmi utakon, és ott minden 3,5 tonnánál nehezebb járműre kivetik az útdíjat. A 4. ábra a megtett távolságok alakulását mutatja be: jól látható, hogy a szállítási távolságok korábbi növekedési tendenciája 2004-ben hirtelen megtört.

2004 és 2006 között az árutonnánkénti átlagos szállítási távolság évi mintegy 3%-os csökkenését tapasztalták. Hasonlóan a németországi helyzethez, a szállított árutonna mennyisége lényegében változatlan maradt, azonban a megtett távolságok rövidültek. Ausztriában azonban úgy tűnik, hogy a korábbi tendencia ismét megjelent 2007-ben, amikor a csehországi autópályákon is bevezették a tehergépkocsik kilométer-arányos útdíját. Ennek oka az lehet, hogy az ausztriai utakon kezdetben tapasztalt távolságrövidülés egy része a Csehország felé történt forgalomátterelődésnek tulajdonítható. Ez a forgalom térhetett vissza, amikor ott is kivetették a kilométer-arányos útdíjat.

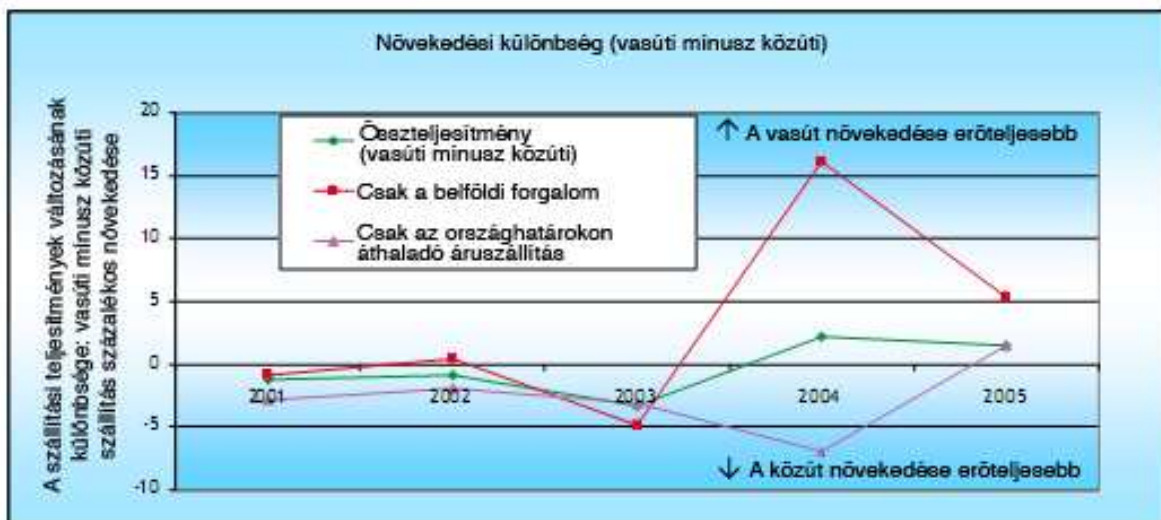
4. ábra: Az árutonnánként átlagosan megtett távolság alakulása a közúti szállításban Ausztriában (tonna-km/tonna; 2004=100)



Az adatok forrása: Osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium (2009)

Figyelemre méltó, hogy az ausztriai számadatok 2004-től kezdődően bizonyos mértékű módváltást is jeleznek: a vasúti fuvarozás 2%-kal gyorsabban nőtt, mint a közúti. A közlekedési módok közötti forgalommegoszlásra gyakorolt hatás különösen a belföldi áruszállításban jelentős és szemmel látható (ld. az 5. ábrát). Ezt az a tény magyarázhatja, hogy az osztrák *Maut* korlátozottabb hatást gyakorol a nemzetközi szállítási vállalatok összesített járműkilométer-költségeire, így a belföldi szállítási ágazatban tevékenykedő vállalatok számára gazdaságilag fontosabb, hogy az áruforgalom vasútra történő áterelésének lehetőségeit keressék. A németországi *Maut* 2005-ben történt bevezetése nyomán azonban ez a hatás erősödött a hosszabb távolságú, országhatárokon áthaladó fuvarokra vonatkozó szállítási döntéseknél is.

5. ábra: A vasúti és a közúti áruszállítási teljesítmény növekedésének különbsége (áru-tonna-kilométerben mérve, az előző év százalékában)



Forrás: Deußner alapján Wolfgang Rauh. ÖBB Holding AG és CE Delft

Gyakorlati tapasztalatok – Csehország

A csehországi gyorsforgalmi utakon 2007. január 1. óta vetnek ki kilométer-arányos útdíjat a 12 tonna megengedett össztömeget meghaladó járművekre. A bevezetést követően a nehéz teherforgalom volumenének 10%-os csökkenését tapasztalták ezeken a közutakon annak ellenére, hogy az ország imponáló gazdasági növekedési ütemet tudott felmutatni a szóban forgó időszakban.

Feltételezhető azonban, hogy ebben közrejátszik a nehéz teherforgalom bizonyos áttérődése a díjfizető utakról az alacsonyabb rendű közutakra (valamint a szomszédos országok, különösen Szlovákia útjaira, amely azután 2010 januárjában maga is bevezette a kilométer-arányos útdíjat). Mivel ennek az áttérődési hatásnak a nagysága egyelőre nem ismert, nem vonhatunk le következtetéseket arra vonatkozóan, hogy a kilométerdíj kivetése milyen összesített hatást gyakorolt a csehországi áruszállítási volumenekre.

Következtetések

A tanulmány egyértelműen kimutatja, hogy a közúti teherfuvarozás iránti kereslet viszonylag „rugalmas”, ami azt jelenti, hogy a kereslet közvetlenül reagál az árváltozásokra. Ezért az útdíj hatásos eszköz a tehergépkocsik által okozott forgalmi torlódások, környezetszennyezés és balesetek csökkentésére.

A tanulmány igazolja, hogy a közúti áruszállítás iránti kereslet érzékeny az árváltozásokra, és feltárja, hogy a fuvarozók, szállítványozók és fuvaroztatók milyen módokon reagálhatnak:

- Az áremelkedést nagyrészt a közúti szállítási ágazaton belüli hatékonyságjavulás ellentételezi. Ez elérhető például jobb útvonaltervezéssel, a kihasználtság növelésével, vagy a termelési és áruelosztási láncok telephelyeinek hosszabb távon végrehajtott átszervezésével.
- Az árváltozásra történő reagálás további részét (egyharmadát) valószínűleg a konkurens közlekedési módokra történő áttérés (a módváltás) adja.
- Mivel az áremelkedéssel összefüggésben visszaesik a kereslet, ezt a hatást tekintetbe kell venni az útdíjból várható bevételek meghatározásánál.

A tudományos (elméleti) tanulmányok következtetéseit lényegében alátámasztják a Németországban, Ausztriában és Csehországban működő kilométer-arányos útdíj-rendszerek gyakorlati tapasztalatai. Ez fontos következtetéseket tesz lehetővé az EU tagállamokban a kilométer-arányos útdíj bevezetésének várható eredményességét illetően:

- Az útdíj által küldött árjelzés hatásos eszköz a közúti teherszállítás keresletének mérséklésére: a jármű-kilométerben mért kereslet az árváltozással arányosan visszaesik.
- A fő hatás a tehergépkocsik által megtett távolságok rövidülése, nem pedig a szállított árumennyiség (tonna) csökkenése, ami azt jelenti, hogy az útdíj nem fogja vissza a kereskedelmet.
- Nő a közúti teherfuvarozás hatékonysága; a legfontosabb feladat megszüntetni a jelenlegi, pazarlást eredményező tervezést – ami különösen az alacsony kihasználtsági mutatókban és az üres járműfutásokban nyilvánul meg.
- A közúti teherszállítás káros hatásai (a forgalmi torlódások, a balesetek kockázata, a levegő- és zajszennyezés) egyenesen arányosak az összes megtett távolsággal (a jármű-kilométerrel), így ezek a hatások is mérséklődni fognak.

Szakpolitikai ajánlások

A tagállamok számára a lehető legnagyobb rugalmasságot kell biztosítani a tehergépkocsik útdíj-rendszereinek kialakításánál annak érdekében, hogy a járművek által megtett távolságok csökkentésével enyhíteni tudják a forgalmi torlódások, a közlekedésbiztonság és a környezetszennyezés problémáját.

Az Euromatrica-irányelv folyamatban lévő módosításával lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a díjakba beépíthessék a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés (valamint a balesetek és az éghajlatváltozás) külső költségeit, mivel útdíj-rendszereik így – a díjak mértékével arányosan – még hatásosabban kezelhetik ezeket a problémákat.

További tájékoztatás:

- **Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetségnél:**
Nina Renshaw, nina.renshaw@transportenvironment.org
Henryk Brauer, henryk.brauer@transportenvironment.org
- **A Levegő Munkacsoportnál:**
Vargha Márton, Vargha.Marton@levego.hu

2010. július

Magyarra fordította: Jenei Zsolt a Levegő Munkacsoport megbízásából

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (*European Federation for Transport and Environment, T&E*) a legnagyobb civil szervezet, amely összeurópai szinten dolgozik a környezetvédelmi szempontból fenntartható közlekedésért. Székhelye Brüsszelben található. Pártpolitikailag független, nonprofit tömörülés, mintegy 50 tagszervezettel Európa különböző országaiban. Magyarországi tagszervezetei a Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub.

Levegő Munkacsoport – Az Év Civil Szervezete, 2006
Postacím: 1465 Budapest, Pf. 1676
Iroda: 1075 Budapest, Károly krt. 3/a.
Telefon: (1) 411-0509, 411-0510
Fax: (1) 266-0150
levego@levego.hu
www.levego.hu

A magyar változat felelős kiadója a Levegő Munkacsoport elnöke.

Budapest, 2010. augusztus



Levegő Munkacsoport