

Azonosító	A bejelentés tartalmi kivonata	Státusz	Vizsgálat eredménye
1458076	<p>Bejelentő a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg feletti lakóautók vonatkozásában Magyarországon 2024. január 1-jétől bevezetésre kerülő kilométer alapú úthasználati díjat kifogásolja.</p>	lezárt	<p>Az ügyben megkeresett Építési és Közlekedési Minisztérium a közérdekű bejelentést kivizsgálta és megírta, hogy az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról szóló 2022. február 24-i (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: Irányelv) 2022. március 24-i hatályba lépésével jelentős mértékben újraszabályozta a díjszedés kereteit. Az új keretekhez alkalmazkodva a hazai elektronikus útdíjszedési rendszerben a tavalyi évben megtörtént a meglévő díjszedési alapok újragondolása, a rendszer újraszámítása, új díjszintek, új költségnemek meghatározása. E változások egy része már életbe lépett 2024. január 1-jétől, de a későbbiekben még további változások is várhatóak (pl. autóbuszok másik díjszedési rendszerbe sorolása, egynapos matrica bevezetése). A már életbe lépett változások közé tartozik az is, hogy azon 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg feletti járművek, amelyek a forgalmi engedélyben szereplő M1 kategóriába tartoznak és a jellegüket tekintve lakóautónak minősülnek, a megtett úttal arányos útdíjfizetési rendszerben kell, hogy rendezzék az úthasználatuk díját. A 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg alatti bármilyen jellegű járművek (így az ilyen lakóautók is) továbbra is a használati díjas e-matricás rendszerbe tartoznak és a szállítható személyek számától függően D1 vagy D2 díjkategóriára vonatkozó mértékű díjat fizetnek. Az új európai uniós szabályozás alapján a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg feletti gépjárművek (autóbuszok, lakóautók) ugyan még a HD rendszerben lennének tarthatók, ugyanakkor ennek megvalósítása nem realitás. Az új szabályozás a matricás rendszerben közlekedő nehézgépjárművek használati díjainak - a károsanyag kibocsátásra tekintettel - több szempontú differenciálását írja elő, amely egyértelműen arra irányul, hogy a nehézgépjárműnek minősülő járművek mihamarabb kikerüljenek a matricás rendszerekből. Az Irányelv alapján a nehézgépjárművek tekintetében akár több száz e-matrica típus alkalmazása lenne szükséges, ami egyrészt teljesíthetetlen elvárás, másrészt ezt a feltételt úgy kellene teljesíteni, hogy jelenleg a használati időtartam alapú rendszerben egyáltalán nincs mód a környezetvédelmi besorolás ellenőrzésére. A szóban forgó járművek megtett úttal arányos rendszerbe történő átsorolása az elmondottak alapján megkerülhetetlen. Ezek a járművek a korábbiakban D2 típusú matricával közlekedhettek, így nyilvánvaló, hogy az új - megtett kilométer és környezeti kibocsátás alapú - díjfizetés magasabb terheket ró majd az ilyen járművek üzemben tartóira. Az Európai Unió más tagállamaiban alkalmazott gyakorlatok alapulhatnak a miénktől teljesen eltérő lakóautós hagyományokon, a lakóautók esetében érvényes díjakat és kedvezményeket (mentességeket) pedig az adott országban működő díjszedési rendszerek határozzák meg.</p>