

Úthasználati díj és dugódíj

Az útdíj már az 1930-as évek óta szóban forgó téma a közgazdászok körében.

1951-ben egy közgazdász, Milton Friedman, aki mindamellett, hogy felhívta a figyelmet a helyes gazdasági fejlesztés struktúrájára a meglévő megtakarításokból, társszerzője az út használatáról és a használók által fizetett díjról szóló cikknek.

Az esszét 1988-ban újra felfedezték és később publikálták is. A londoni polgármester, Ken Livingston, Friedman esszéjét felhasználva vezette be a forgalmi dugó díjat Londonban. Az úgynevezett „forgalmi dugó díjazás” néhány éve a központi londoni élet velejárója; így London messze a világ legnagyobb „áldozata” a városi utak díjazásának.

Hatalmas többsége az utaknak – legyen az városi, központi vagy vidéki út – nem kimondottan a használatukért díjazottak, sokkal inkább a gépkocsi motor adóztatásáról van szó. A legkiemelkedőbb az autózás üzemanyag adója. Lényegtelen, hogy benzin vagy dízel, nagyon határozott és arányos (minél többet autózunk, annál többet fizetünk) formája az útdíjnak, még ha az út használója nem is érzi annak.

Néhány évvel ezelőtt az iparilag legfejlettebb nemzetek nem fogták fel ezt a kérdést olyan drasztikusan, hiszen az üzemanyag ára csökkentő tendenciát mutatott. Jelenleg azonban megfordult a tendencia; az üzemanyagárak drasztikusan nőnek.

Az üzemanyag adóztatás egyik előnye, hogy megfelelő (óvatos és nem túl gyors) vezetésre sarkall és gyakorlatias gépjármű tulajdonosokat eredményez. Ugyanakkor a dugó eltéríti a járművezetőket, hiszen ott sokkal több üzemanyagot fogyaszt autójuk.

Vannak más formái is az üzemanyagadónak. A legáltalánosabb a licencadó. Az az adó egyáltalán nem az úthasználat adóztatásáról szól; ez egy egyszerű adó, amely nem függ a forgalom nagyságától. Más adók, mint pl. a gépjármű tulajdonosi adó, amely más országokból átvett adó, nem eredményez kapcsolatot az üzemanyag ára és az autóval megtett út ára, valamint a vezető döntése között.

Az Egyesült Királyság üzemanyag adójából származó bevételét utak építésére és fenntartására fordítja. Ez azonban nem fedez a végtelenségig minden további költséget, mint pl. a balesetek és a környezetszennyezés okozta externális költségek.

Dugó díj

Meg kell határoznunk, hogy mit értünk az útdíj, illetve a dugódíj alatt.

Az útdíj az út használatáért fizetett díj. A dugó díj az útdíj egy formája. A felhasználók különbözően fizetnek az út használatáért aszerint, hogy mennyire járulnak hozzá a dugók kialakulásához.

A dugó díj az egyik módszer, amely a külső hatás internalizálásával (költségekben történő figyelembevételével) keresi a negatív externália kompenzálásának módját.

Az externália egy döntésnek a harmadik felet érintő hatása. Ebben az esetben, a döntéshozó emberek azok a személyek, akik az autóikat használják a közlekedéshez, ezzel dugót okozva és negatív hatást gyakorolva a többi emberre,

üzlet, egyén, kórház, rendőrség, mentők, és így tovább (ezek együttese a harmadik fél).

A harmadik félnek okozott káros hatások kombinált költsége egy jelentős összeg.

Az ezen a területen dolgozó közgazdászok egyik problémája ezen döntések okozta költségek kiszámítása.

A dugó (forgalmi torlódás) különböző problémákat produkálhat, pl.:

- idővesztéséget okoz a dolgozóknak, akik emiatt késnek a munkából, tárgyalásról, késnek a kézbesítésekkel, stb.;
- extra légszennyezés, amely az egészségügyi rendszert sújtja, ami a légzési zavarokkal küzdőket kezelni kénytelen;
- hatalmas üzemanyag felhasználást, amely álló helyzetben is jelentkezik;
- a költség az átlagos utazóknak, akiknek ehhez kell igazítaniuk a tárgyalásokat, munkahelyi megbeszéléseket, számolva a dugó fennállásának lehetőségével;
- költség az árufuvarozóknak, akiknek szintén számolniuk kell a kézbesítések, rakodások határidejének betartásánál a dugóval - ideértve a járművezető fizetését, az üzemanyag költségét, stb.;
- a késés ára, amely láthatóan frusztrálja a késő dolgozókat, stresszhelyzetet teremtve az elpocsékolt idő miatt;
- extra költség az utak és a forgalom irányítására, vezetésére;
- a forgalmi torlódások veszélyeztetik a buszok üzemeltetésének hatékonyságát és gazdasági életképességét és azt eredményezik, hogy azok minősége egyre gyengébb.

A dugó díjat meghatározott időben és speciális helyeken célszerű alkalmazni, bárhol, ahol forgalmi torlódás alakul ki, mely így lehet eredményes és méltányos.

Dugó díjazás Londonban

London volt az első nagyváros, ahol bemutatkozott az útdíj. Voltak más díjazási sémák is, behajtási díj alapúak, mint pl. Osloban és Singapurban, de azok nem voltak olyan kiterjedt méretűek, mint ahogy az Londonban megvalósult.

Több mint egy millió ember utazik London központjába egy átlagos hétköznapi reggelén, s az utasok több mint 85%-a a tömegközlekedést használja.

A fent említett sémák közül egyik sem tartozik igazán a dugó díj kategóriába. A torlódási díjjal az emberek zsúfolt közegben eltöltött idejét fizettetik meg, bizonyos paraméterek kombinációjával meghatározott módon (pl. a sebesség folyamatosan alacsony szinten tartása). Ez a rendszer megköveteli a legfrissebb, pontos adatokat az utak forgalmi helyzetéről és pontról pontra tudja a sebességeket. A cél a forgalmi torlódás csökkentése a járművezetők arra történő ösztönzésével, hogy keressenek alternatív módokat, osszák meg másokkal a személygépkocsi használatot, vagy a külső utakat használják a dugók idején.

A londoni forma egy úgynevezett kordon díj. Ez az, ahol a dugó kerülete meghatározott, (általában a város központjában) és a járművezetők belépnek ebbe a

kordon övezetbe. A díjszedés megköveteli az ember által kezelt vagy az automatikus működésű eszközökkel biztosított szolgáltatásokat minden behajtásnál.

Ez a rendszer lehetőséget biztosít a díjfizetés alóli mentesítésre a különböző járművek számára, mint pl. mentőautó. A londoni központi dugó díj rendszere a Londont körülvevő kordon szisztéma szerint működik. A járművek naponta egyszer kényszerülnek fizetésre, lehetővé téve ezzel, hogy naponta több utat is megtehessenek a kordonon belül és kívül egyaránt, függetlenül attól, hogy a forgalom torlódásos a hálózat vagy sem.

2003 óta az autósoknak napi 8 fontot, vagyis 12 eurót kell fizetniük, ha belépnek a dugó zónába reggel 7 és délután 18:30 között. A díj alól felmentést kapnak azon járművek és tulajdonosaik, akik igazolják felmentési kérelmüket. A dugó zónában lakók 90% kedvezményt kapnak. 203 kitelepipített kamera figyeli a dugó-díjas zónákat. A területre behajtó járművek adatait összehasonlítják a rendszerben regisztrált fizető járművekével. Akik nem fizetik a díjat, 100 font bírságot kapnak, mely csökkenhet 50 fontra, amennyiben azt 14 napon belül befizetik.

A londoni dugó díjból származó állami jövedelem fedezi a rendszerműködést, fenntartást. Ami megmarad, azt a tömegközlekedés fejlesztésére fordítják.

Eredményként a rendszer csökkentette a dugókat és fejlesztette a busz közlekedés körülményeit a szóban forgó területeken. Látványos előny viszont a környezetet tekintve nincs. Részletezve:

- a szóban forgó területen a díj bevezetése óta a torlódáscsökkenés mértéke 30% körül stabilizálódott,
- nincs látható jele a káros forgalmi hatásoknak a dugó zónán kívül eső utakon,
- a busz szolgáltatás lett a hasznélvező a megbízhatóság javulása és az utazási idő jelentős csökkenése révén, főleg a területen belül, de kívül is,
- a folyamatosan javuló szolgáltatású tömegközlekedés a járművükből kiszállt sofőröknek egész London területén biztosítja a busszal történő jó megközelítést,
- a séma több, mint 130 millió font tiszta hasznat hoz állami bevételként, amelynek nagy részét a busz közlekedés javítására fordítanak Londonban,
- a séma továbbá hozzájárul ahhoz, hogy lényegesen csökken a balesetek száma (amelyek egyre gyakoribbak voltak Londonban) az említett utakon,
- az adóztatott területeknek köszönhetően évi 40-70 balesettől kevesebb fordul elő,
- a felmérés arról nem tanúskodik, hogy a légszennyezéssel kapcsolatban fejlődést mutatna a díjazott zónák megléte,
- arról ugyancsak nincs bizonyíték, hogy a zaj kondíciók javultak volna ezen területen.

A londoni dugó díjazási rendszer sokak által kritizált, mivel az alacsony keresetű embereknek is muszáj autóval utazniuk, akik ezen időpontokban ingáznak London

belvárosában. Néhány utas felmentés kap, (pl rokkantsága miatt) vagy lényeges kedvezményt (a környéken lakók), de ez másoknak nem lehetséges. A kritikák elérték, hogy vita alakuljon ki egy igazságos díjszabásról és arról, hogy a díjak hogyan lehetnek a legméltányosabbak és hasznosak is a felhasználóknak. Néhány érdek ezek közül különleges engedményekkel párosul:

A dugó díjazási rendszer vesztesei és győztesei Londonban:

Győztesek	Vesztesek
Busszal közlekedők	Autósok, akik csekély jelentőségű utakra indulnak
Taxi sofőrök és használók	Városközpontok vállalatai, akiket autóval lehet megközelíteni
Magas keresetű autósok	Kiskereskedők vagy kis vállalatok, akik vevővesztéssel számolnak, mert ezen a területen helyezkednek el.
Városközpontban lévő nagyvállalatok	Helyi lakók és autósok, akik a területen kívül laknak, akik kedvezőtlen mellékhatással szembesülnek
A város egészének termelékenységére	Városi parkolásra kényszerülők
Gyalogosok és kerékpárosok	Alacsony keresetű autósok, akiknek muszáj autóval közlekedniük
Minden tömegközlekedést használó	A városközpontban lakó autózók, akiknek fizetniük kell (még ha 90% kedvezménnyel is)
A városközpontban lakók, akik kisebb forgalmat tapasztalhatnak	