



GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
INFRASTRUKTÚRA ÜGYEKÉRT FELELŐS SZAKÁLLAMTITKÁR

**Lukács András úr
elnök**

Levegő Munkacsoport

1465 Budapest Pf. 1676

Szám: VII-4/304/2/2006.
Előadó: dr. Szoboszlai Miklós
Telefon: 472-8745

Tárgy: nehéz tehergépjárművek útdíjának bevezetése

Tisztelt Elnök Úr!

A nehéz tehergépkocsik közlekedésével összefüggő környezeti, útgazdálkodási hatásokról szóló, valamint a hatásokra alapozva úthasználati díj kivetését szorgalmazó, Dr. Kóka János miniszter úrhoz írt levelével kapcsolatban Miniszter úr megbízásából a következőkről tájékoztatom.

Megítélésem szerint a levelében szereplő, a tehergépjármű-forgalom környezeti, útgazdálkodási és egyéb káraitra vonatkozó adatok erősen túlzóak, alapjuk és számítási módjuk vitatható. Egyetértünk viszont abban, hogy a tehergépkocsik, különösen a nehéz tehergépjárművek forgalma fokozott útigénybevétel okoz, amely az utak kiépítésénél, a burkolat megerősítéseknél és az útfenntartási munkáknál többletköltségeket eredményez. Tény, hogy a jelenlegi adózási rendszerben a tehergépkocsik üzemen tartói nem vagy csak részben fizetik meg az általuk okozott, a személygépkocsi használathoz képest többletet jelentő útfenntartási és egyéb externális költségeket.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vezetése változtatni kíván a jelenlegi helyzetben, az áruszállítási szektorban működő vállalkozások teherbíró képességét, a közúti áruszállítást terhelő díjak továbbgyűrűző gazdasági hatásait figyelembe véve fokozatosan növelve a díjakat előre láthatólag 2012. után kívánja érvényesíteni az összes externális költséget az áruszállítást terhelő adókban és díjakban. Ennek a folyamatnak az első lépéseként előkészítés alatt áll bizonyos tehergépkocsi kategóriák esetében az autópályákon túl autóutakra és az országos közúthálózat egyes részeire kiterjedő, matrica alapon működő úthasználati díj bevezetése.

A 2007. első negyedében bevezetni tervezett rendszer eltér a levelében javasolt, a tehergépjárművek éves futását, megengedett össztömegét és szennyezőanyag-kibocsátási jellemzőit együttesen figyelembe vevő díjmegállapítástól. Az úthasználati díjak jelenleg a tehergépjárművek megengedett legnagyobb össztömege szerint differenciálnak és ezt a rendszert kívánjuk kiterjeszteni a vázolt körre.

Az úthasználati díj kiterjesztésének előkészítése során a következő megfontolásokat tettük:

- a tengelynyomással arányos útigénybevételből kiindulva az összes tehergépjárműnek hozzá kell járulnia az útfenntartási költségekhez,
- elvben indokolt lenne a futás figyelembe vétele, azonban a tachográf adatok sem tudna különbséget tenni rakott és üres futás, autópálya és alsóbb rendű utakon teljesített szállítási feladatok között, azaz az adatok nem tükröznék az útgazdálkodási, útfenntartási szempontból fontos helyzetet,
- a tehergépkocsi típus-jóváhagyás során kapott emissziós besorolása kétségtelenül tükrözi a jármű környezetvédelmi tulajdonságait, adott futáshoz tartozó összes kibocsátását (bár a karbantartás színvonala, a tényleges műszaki állapot függvényében jelentős eltérések lehetnek), azonban semmit sem mond az externális hatásokat tekintve jóval fontosabb lakott területen, környezeti vagy természeti szempontból érzékeny területen, vagy éppen környezeti szempontból közömbös országúti kibocsátások arányairól,
- a működő matricás rendszer kiterjesztése mellett szól az egyszerűség, a könnyű ellenőrizhetőség, a jelenleg is meglévő rendszerhez való illeszkedés, amelyek révén nem igényel adminisztratív ráfordításokat, beruházásokat.
- a matricás rendszer tapasztalataira alapozottan, 2008. közepétől vagy 2009. év elejétől a teljesítményarányos elektronikus útdíjfizetési rendszer bevezetését készítjük elő, amely az EU munkaterve alapján 2012-től az előbbieken említett externális költségek útdíjba történő beépítésére is lehetőséget ad.

Szeretném egyértelművé tenni, hogy álláspontunk szerint a közúti áruszállításra szükség van, számos szállítási feladat esetén a leghatékonyabb, vagy éppen megkerülhetetlen az igénybevétele. Ebből következően a bevezetésre kerülő úthasználati díj alkalmazása, mértéke nem lehetetleníti el a közúti szállításokat. Az úthasználati díjból származó bevétel terveink szerint kiegészíti az útkorszerűsítés, útfenntartás és üzemeltetés forrásait, elősegíti a jobb minőségű, jobb állapotú infrastruktúra biztosítását a közúti közlekedés résztvevői számára.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium előkészítés alatt álló szabályozása egybeesik a Levegő Munkacsoport által szorgalmazottakkal, csupán módszerét, mértékét és részben céljait tekintve tér el a javasoltaktól. Az azonosságra helyezve a hangsúlyt bizonyosan lehetőség van a felvilágosítás, a szabályozás elfogadtatása terén a levelében javasolt együttműködésre is.

A környezet védelme érdekében végzett munkájukhoz sikereket kívánva kérem tájékoztatásom elfogadását.

Budapest, 2006. október 30.

Üdvözlettel:

Felsmann Balázs