

**Észrevételek**  
**a díjfizetési rendszerbe bevont úthálózat kiterjesztésének elveiről szóló GKM**  
**kormány-előterjesztésről, ill. kormányhatározat-tervezetről, 2006. december**

- a) Világszerte közismert probléma a közúti teherforgalom komoly mértékű, jelentős részben lefedetlen külső költségeinek kérdése, amin legfeljebb a légi forgalom externáliái tesznek túl, azok volumene, összetársadalmi, gazdasági hatásai azonban jóval csekélyebbek, így a közúti teherforgalom kezelése meglehetősen sürgős, és közösségi feladat. A régi EU-tagállamok, valamint Svájc erőfeszítései, eredményei, tapasztalatai közismertek ezen a területen, így nem úttörő munkáról van szó, legfeljebb az előrelépések sebessége, az intézkedések intenzitása kérdéses.
- b) Jelen előterjesztés e tekintetben meglehetősen óvatos, a 2007-es intézkedések hatékonysága csekély, míg a 2008-as intézkedések, így elsősorban az elektronikus útdíj bevezetése homályban van. A 2007-es változások minimálisak, a leginkább környezetterhelő D4-es kategóriánál a matricarendszer kiterjesztése az autópályákra és egyes főútvonal hálózati elemekre alig hoz változást, hiszen ezek a járművek nagy részben ma is rendelkeznek matricával, s a többletbevétel alig több mint a rendszer költségei – és jól tudjuk, a költségek alul- és a bevételek túlbecslése a jellemző ilyen esetekben is.
- c) Nem világos, hogyan érvényesül a gyorsforgalmi utakon tartás elve. A tranzitforgalom konfliktusai, terhei eddig is abból adódtak, hogy a fizetést elkerülő járművek az alsóbb rendű vagy akár két számjegyű utakra mentek át, sőt nagyon sok esetben helyi, három, négy számjegyű, településeket érintő utakon folyt, folyik a teherfuvarozás. Ez a hatás nem mérséklődik, sőt fokozódása várható.
- d) Ugyancsak érthetetlen az a hivatkozás, hogy az autósok fizetőképességének határait is figyelembe kell venni – a drasztikus energiaár-emeléseknél ilyen hivatkozásokat nem hallottunk pl. a kistéleplési intézmények fenntartói, így a forráshiányos önkormányzatok tekintetében, pedig azok valóban közszolgálati feladatokat látnak el. A közúti áru fuvarozás azonban piac, ahol a torzulásmentes, igazságos piaci viszonyoknak kell érvényesülniük, így a használó, a szennyező fizet elvének egyebek mellett. Ez régen sérül a közúti szférában, s igazságos árakra, teherviselésre volna szükség, amire a törekvések az EU-ban és a közeli tranzit országokban, így Ausztriában és Svájcban is erőteljesen megvannak, lépések, intézkedések formájában is.
- e) A környezetvédelmi típusú használati díjaknak, mint részben ezek is, a megfizetésen túl orientálni, a terheléseket csökkenteni, megelőznie is kell, nem egyszerű pénzbeszedésről, alapok képzéséről van szó. Az áruszállításnál pl. a nagytávú, tranzit áruszállításnak a kombinált szállításra, a vasútra való áttérődéését, ill. a felesleges, helyettesíthető túlszállítások csökkentését, helyi gazdasági struktúrák támogatását kell segítenie egy ilyen díjnak.

**Javaslatok:**

- 1. A 12 tonna feletti, D4-es járműkategóriában javasoljuk az útdíjnak a teljes közúthálózatra történő kiterjesztését. Ezzel megelőzhető, kezelhető lesz az alsóbbrendű utakra történő áttérődéés veszélye. Ugyanakkor igazságos is lenne ez a kiterjesztés, tekintve, hogy a környezeti és az infrastrukturális károk, terhek az alsóbbrendű utakon és az érintett településeken még jelentősebbek. Politikai és morális ellenvetésként természetesen fel

lehet hozni az alsóbbrendű vagy akár kétszámjegyű úthálózatunk állapotát, ami közismerten súlyos és balesetveszélyes, azonban javasoljuk 2007-től párhuzamosan az útdíj program beindulásával egy átfogó és intenzív közúthálózati rekonstrukció indítását – burkolat megerősítés, szőnyegezés, elkerülő utak építése –, aminek eleme lehet az útdíj bevételek egy jelentős része is. Ez egyébként is elodázhatatlan mind az európai követelmények, mind az ország, a gazdaság működőképessége tükrében. A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére szánt közpénzek egy számottevő része is átirányítható lehetne ebbe a szférába.

2. 2008-tól e kiterjesztést a D3 és D2 kategóriákra is javasoljuk alkalmazni. Ugyanakkor a matricarendszer nem használatarányos fizetés, így azonnal lépéseket kell tenni az elektronikus útdíj rendszer bevezetésére annak elemei és koncepciója kommunikálásával. Erre alapot és mintát adhat a svájci útdíj-rendszer, amely jó néhány éve működik, és párhuzamosan számos, viszonylag egyszerű technikai megoldást is lehetővé tesz – tachográfok, fedélzeti készülékek, más távközlési és információtechnológiai eszközök alkalmazásával. Mindenképpen szükség lesz a terhelésarányos és orientáló díjazás bevezetésére, így a lakóterületek, érzékeny területek igénybevételeinek fokozott megfizetésére (a matricás rendszer a lakóterületeket ingyenesen igénybe vehetőnek tekinti), valamint a differenciálásra a súly, a megtett út és a jármű környezeti mutatói tekintetében.

Budapest, 2006. december 28.

*Mészáros Péter*  
*a Magyar Közlekedési Klub elnöke*  
[www.mkk.zpok.hu](http://www.mkk.zpok.hu)