

Úthasználati díj – a Levegő Munkacsoport valódi álláspontja

„Autópályadíj és úthasználat: mire jó az átalánydíj?” című véleményében (<http://www.portfolio.hu/cikkek.tdp?k=3&i=78691>) Madár István bírálja a Levegő Munkacsoport és a Magyar Autóklub javaslatát az úthasználati díjakkal kapcsolatban ([http://levego.hu/#showNews\(1625\)](http://levego.hu/#showNews(1625))).

A két szervezet a nehéz tehergépkocsikra a megtett kilométerrel arányos díjat javasol kivetni. Ennek mértéke tükrözné azt a tényt, hogy ezek a járművek nagyságrendekkel több kárt okoznak az utakban és egyéb létesítményekben, mint a személygépkocsik. (Az útrongálás tekintetében egy kamion százezer személygépkocsinak felel meg!) A díjat minden útra ki kellene vetni, nemcsak az autópályákra. Ezt teszik például Svájcban – viszonylag egyszerű módszerrel, a menetíró készülékre alapozva, ami nálunk is kötelező tartozéka minden teherautónak. Ilyen módon elkerülhető, hogy ezek a járművek az autópályák helyett a településen keresztül vezetős alsóbbrendű utakat válasszák. A használattal arányos díj fizetése annál is inkább sürgető, mivel különösen elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a külföldi kamionok úgy okoznak hatalmas károkat országunkban, hogy szinte semmit nem fizetnek ezért, vagyis költségeiket a magyar adófizetőkre hárítják.

Ezzel szemben a személyautókra valóban egy úthasználati átalánydíj bevezetését szorgalmazzuk. Madár István szerint „az úthasználat-arányos díjfizetést szüntetné meg a javaslat”. Ilyen díjfizetés azonban ma sem létezik. Az autópályán a díjak nem úthasználat-arányosak, hanem időarányosak, tehát nem függenek a megtett távolságtól, ami már önmagában is súlyos igazságtalanság. Ennél is sokkal nagyobb baj azonban, hogy a díjat nem ott fizetik, ahol kellene. Nyilvánvaló ugyanis (de számos tanulmány is ezt bizonyítja), hogy a településeken belül haladó járművek sokkal nagyobb kárt, költséget okoznak, mint amelyek elkerülik a településeket. Viszont az autópályadíj éppen arra ösztönzi az autóvezetőket, hogy a településeken menjenek keresztül még ott is, ahol létezik párhuzamos autópálya. (Erről panaszkodott például nemrég egy konferencián a Magyar Önkormányzatok Szövetségének elnöke is.)

Madár István szerint az úthasználati átalánydíj bevezetésével „a közteherviselés sajátos, talán még a szocializmusban sem ismert formáját valósítaná meg két szervezet”. Az átalánydíjat azonban nem a két szervezet találta ki, hiszen az már régóta létezik: gépjárműadónak hívják. (Ráadásul éppen az idén komoly emelésére került sor: míg 2006-ban 49 milliárd forint bevételt irányoztak elő ebből az adónemből, addig 2007-ben már 56 milliárdot.) Javaslatunk szerint éppen a gépjárműadóba építenék be az autópályadíj egy részét, hiszen a költségvetés bevételei nem csökkenhetnek. (Azért csak egy részét, mert megszűnne a matricák előállításának, forgalmazásának és ellenőrzésének évi több milliárd forintos költsége, továbbá egyéb bevételek is keletkeznének, amint azt az alábbiakban kifejtjük.)

Madár István szerint a javasolt átalánydíj azért is hibás, mert „innettől kezdve nem kell mérlegelni, hogy kocsiba ülünk-e, vállalva a többletköltségeket”. Az általunk megszüntetni javasolt autópályadíj csak igen kis részét teszi ki az autózás költségeinek. Az ebből származó állami bevétel 2006-ban (csak a személyautókat tekintve) 25 milliárd forint volt, miközben például az üzemanyagok jövedéki adójából 390 milliárd forint folyt be (szintén csak a személygépkocsikat számítva). Amennyiben az autópályadíjak egy részét szétterítenék az összes autótulajdonosra, akkor is hetente legfeljebb egy pohár olcsó sör árával fizetne többet az, aki egyébként semmilyen autópálya-matricát nem venne. Tehát az általunk javasolt módszer gyakorlatilag nem ösztönözné több autózásra. Ugyanakkor a településen belüli utakat valóban csak azok és csak akkor használnák, akiknek épp akkor arra van dolga. A többiek nem szennyeznék a városokat és falvakat, nem tennék elviselhetetlenné az ott lakók életét. Heti egy pohár sör ára talán megér ennyit még annak is, akire ez a „többletteher” hárul.

Madár István attól is tart, hogy az átalánydíj bevezetésével jelentős többlet adminisztráció keletkezne. Amint említettük, az új átalányadó tulajdonképpen az eddigi gépjárműadó lenne, vagyis a hazai autósok vonatkozásában semmiféle újabb adminisztráció nem válik szükségessé. Ezt az adót viszont a továbbiakban úthasználati átalánydíjnak kellene nevezni, aminek egyetlen indoka, hogy így a külföldi autósokkal is meg lehetne fizettetni, ahogyan azt például Belgiumban és Svájcban teszik. Ez valóban több adminisztrációt jelentene, azonban bőven megérné, hiszen így a külföldi autósok jobban hozzájárulnának az általuk is használt újtjaink fenntartásához.

Madár István nem érti, miként lehet az, hogy javaslatunk megvalósítása esetén a magyar autósok kevesebbet fizetnének, az államnak mégis több lenne a bevétele. Pedig egyszerű: a többletbevételt a nehéz tehergépkocsik (és ezen belül is nagyobb részben a külföldi járművek) kilométer alapú útdíja és a külföldi személygépkocsik által fizetett átalánydíj eredményezné.

A Madár István által szorgalmazott elektronikus, kilométer alapú útdíj-fizetési rendszer megvalósításának költségei olyan magasak, hogy a személygépkocsikra történő kiterjesztése belátható időn belül nem várható. (A nálunk sokkal gazdagabb Hollandia régóta tervezi, de a mai napig még hozzá sem kezdett a kivitelezéséhez.)

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium illetékesei az egyeztető tárgyalásokon egyetlen érdemi érvet nem tudtak felmutatni javaslatunk ellen. Állandóan csak arra hivatkoztak, hogy ezeket az elképzeléseket a kormánypolitika nem támogatja, ami nem igazán tekinthető szakmai érvnek.

Ami a PPP-svindliket illeti, egyetértünk Madár Istvánnal. Sőt, felhívjuk a figyelmét, hogy minden korábbinál nagyobb svindli van készülöben: az autópályák privatizálása. Ez egyeseknek nyilvánvalóan mesés bevételeket jelent majd – az egész ország kárára. Ráadásul ebben az esetben már valószínűleg semmilyen ésszerű útdíj-politikát nem lehet majd megvalósítani. Lehet, hogy a kormány emiatt irtózik a javaslatainktól?

*Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke*