

Budapest, 2016. július 12.

Lázár János
országgyűlési képviselő,
a Miniszterelnökséget vezető miniszter
Budapest

Témavezetőnk: Vargha Márton
(Vargha.Marton@levego.hu)

Önök száma: PÁT/148/2 (2016)

Tárgy: Az üzemanyagok jövedéki adója és
a környezetszennyezés- és használatarányos útdíj

Tisztelt Lázár János Miniszter Úr!

Köszönjük, hogy szakított időt a jövedéki adóval és útdíjjal kapcsolatos, minden országgyűlési képviselőnek, így Önnek is megküldött levelünk tanulmányozására. Miután válasza arról tanúskodik, hogy érdekli a téma, és miután fontosnak tartjuk, hogy gépjárművek adóztatása a fenntarthatóság irányába befolyásolja a magyarországi gépkocsihasználatot, sőt a gépkocsivásárlást is, alább válaszolunk néhány fölvetésére.

Egyetértünk azzal, hogy a jövedéki adó magasra srófolása – különösen a tranzitforgalomban résztvevő tehergépkocsik esetében – oda vezethet, hogy nem Magyarországon tankolnak. Mégis, miután egy ilyen fejlemény csökkenti az importot, így Magyarország energiafüggését is, ezt nem tartjuk minden szempontból rossznak. De még ha el akarja is kerülni Magyarország a határainkon kívüli tankolást – a tankoláshoz kapcsolódó adóbevételek megőrzése érdekében –, akkor is érdemes a jövedéki adó mértékét úgy beállítani, hogy a környezetszennyezés szempontjából legrosszabb üzemanyag, a gázolaj a kutaknál ne legyen olcsóbb a benzinnél. Miután a tehergépkocsik kereskedelmi üzemanyagot használhatnak, az ő esetükben ez viszonylag kisebb terhelést jelenthet, viszont az árérzékenyebb személygépkocsi-vásárlók figyelmét a benzines és a villanyautók irányába terelheti.

Ami a környezetszennyezés- és használatarányos útdíj általános bevezetésével kapcsolatban írottakat illeti, nem értünk egyet azzal az állítással, hogy *“Egy teljes hálózatra kiterjesztett rendszer vélhetően a leginkább támogatásra szoruló személyeket, valamint a hazai kis- és középvállalatokat érintené legérzékenyebben.”* A „leginkább támogatásra szoruló személyeket” illetően nem gondoljuk, hogy az autósok azon milliók közül kerülnének ki, akiknek a havi jövedelme a létminimum alatt van, és ezért szorul(ná)nak támogatásra.

Vannak, akik épphogy el tudnak tartani egy gépkocsit azért, hogy egyáltalán munkát tudjanak vállalni az otthonuktól távol, de az ő gondjukat leginkább egy európai szintű, méltányos áron igénybe vehető tömegközlekedéssel, illetve a munka- és lakóhely közötti távolság csökkentésével (például a lakásmobilitás elősegítésével) lehetne orvosolni. Ami pedig az idézett mondat második állítását illeti, miszerint a kis- és középvállalkozások (kkv-k) terheit

növeli egy használatarányos általános útdíj bevezetése, úgy véljük, hogy az útdíj hiánya éppen a korszerű, innovatív, energiatakarékos vállalkozások számára hátrányos. Amennyiben viszont bevezetnék a személygépkocsik útdíját, és az így keletkezett többletbevétel a társadalombiztosítási járulék csökkentésére használnák fel, akkor a munkahelyteremtést, illetve a több emberi munkát és kevesebb energiát (üzemanyagot) használó vállalkozásokat segítenék.

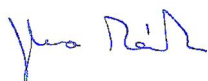
Tévedés a levelének utolsó állítása, miszerint *“a minden személygépkocsi-tulajdonos által fizetendő általános útdíj a jármű birtoklás költségét emelné, ahelyett, hogy a jármű használatának a közlekedés által másoknak okozott (...) költségeit a tényleges felhasználók fizetnék.”* tévedés. Ennek éppen az ellenkezője igaz: az, aki az általa birtokolt autót egy garázsban tartja bezárva, egyáltalán nem fizetne többet, mint most. Csak akkor kell többet fizetnie, mint korábban, ha használja a gépkocsit, vagyis a díj éppen a használatra és a vele járó környezetszennyezésre terhelődik. (Egyébként – mivel a díj használatarányos – akkor sem kellene többet fizetnie, ha ésszerűbben használná a járművét, jobban megszervezné az útjait.) Továbbá célszerűnek tartanánk, ha az útdíj bevezetésével egyidejűleg eltörölnék a gépjárműadó, és így még csökkennének is az autóbirtoklás terhei.

Tisztelt Miniszter Úr!

Egy szakpolitikának, jelen esetben a közlekedéspolitikának kell, hogy legyen rövid- és középtávú terve, elképzelése az ágazat fejlődéséről és az állami bevételekhez, kiadásokhoz fűződő kapcsolatáról. Kell, hogy legyen stratégiai elképzelése arról, hogy milyen forrásból, hogyan biztosítja részint az infrastruktúra fenntartását, részint az ágazat okozta károk kompenzálását. Ha megnézzük például a közlekedési levegőszennyezés okozta krónikus megbetegedésekben szenvedők rehabilitációját is szolgáló Kékestetői Szanatórium és a mátrai utak állapotát, akkor látható, hogy újabb források bevonása nélkül mind az infrastruktúra, mind a rehabilitáció területén nemhogy a távoli, de már a közeli jövőben is leküzdhetetlen problémákkal kell szembenéznie Magyarországnak.

Az, hogy a használat- és szennyezésarányos útdíj bevezetésével foglalkozni kell, sőt minél előbb ütemtervet is készíteni kell rá, nemcsak a magyarországi helyzetből, de abból is következik, hogy az Európai Unió egészének gondolkodása is ebbe az irányba mozog. Már napirenden van az Euromatrica irányelv módosítása, a tehergépkocsik időarányos útdíjának, vagyis a matricának a kivezetése, és különféle fórumokon szó esik a személygépkocsik útdíjáról, valamint a települési útdíj bevezetéséről is. Az EU nem mond le a Galilei projektről, a saját műholdas pozíciómeghatározó rendszer kiépítéséről, viszont ezt a rendszert csak a sokféle és nagytömegű használat tudja indokolttá tenni. Márpedig a műholdas pozíciómérésre alapozott használat- és szennyezésarányos közúti útdíjszedés egyike a legjobbaknak a felmerülő lehetséges alkalmazások közül.

Üdvözlettel:



Vargha Márton
közlekedési témafelelős



Lukács András
elnök

