Levegő Munkacsoport

Budapest, 2008. január 14.
Iktatási szám: /2008

Kákosy Csaba
gazdasági és közlekedési miniszter
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
1880 Budapest
Pf. 111.

Tárgy: az általános használatarányos útdíjjal kapcsolatos tender
Ügyintéző: Vargha Márton (06-30-350-1835)

Tisztelt Miniszter Úr!

Sajnálattal vettük tudomásul, hogy az elektronikus útdíjfizetési rendszer magyarországi bevezetéséről szóló 69/2007. OGY határozat parlamenti megsemmisítését kihasználva hosszú hónapok munkáját kidobatták az ablakon, amikor is a GKM a második fordulós ajánlatok beadása előtt álló tender visszavonására utasította a lebonyolítással megbízott Közlekedési Koordinációs Központot.

Különösen elszomorít minket az indoklás, miszerint az OGY határozat még a 3,5 tonna össztömeg feletti tehergépkocsikra kivetendő díjról beszél, míg a közúti közlekedésről szóló törvény legújabb módosítása már csak a 7,5 tonna össztömeg felettiekről. Két okunk is van arra, hogy szomorúak legyünk. Az egyik, hogy az OGY határozat nyilvános vitájának kezdete óta következetesen bíráltuk az eredeti elképzelést. Legjobbnak azt tartottuk volna, ha az elektronikus rendszerrel beszedett kilométerarányos útdíjat kezdetben csak a 12 tonna össztömeg feletti nehéz tehergépkocsikra veti ki az állam, miközben éppen elfogadhatónak tartottuk a most kialakult értéket. Úgy láttuk ugyanis, hogy a bevezetés annál zökkenőmentesebb, minél kevesebb tehergépkocsira kell az első körben fedélzeti berendezést szerelni. A másik ok a szomorúságra, hogy azért, mert a díjpolitika egy adott kategóriára rendeli el a kilométerarányos útdíj kivetését és beszedését, miközben maga az elektronikus rendszer nyugodtan képes lehet akár a kerékpároktól is útdíjat szedni. Ha tehát a tenderkiírás – amit nem állt módunkban megvásárolni, ezért részleteiben nem ismerünk – olyan közvetlenül kapcsolja össze a díjpolitikát és a technikai megvalósítást, hogy egy díjpolitikai elem alapjaiban ingatja meg a tendert, akkor szerintünk a kiírással baj van.

Elszomorító a tender érvénytelenné nyilvánítása azért is, mert a várható csúszás miatt sok milliárd forint bevételtől esik el a költségvetés – aminek nagy részét ráadásul külföldiek fizetnék be. Mint ahogy kárvallottjai lesznek a csúszásnak azoknak az útmenti településeknek a lakói is, amelyek némi forgalomcsökkenést remélhetnek a kilométerarányos útdíj bevezetésétől.

Csehországban tavaly január elsején indult az elektronikus útdíjkivetés, és az év végére a bevételek minden várakozást felülmúltak. 1000 kilométeren és csak a 12 tonna össztömeg feletti nehéz tehergépkocsik után szedték a díjat, az éves összbevétel mégis 5 565 277 630

korona volt, ami folyó árfolyamon több mint 50 milliárd forint[1]. Ha csak ezt az eredményt vesszük alapul a csehországinál hosszabb és jóval nagyobb tranzitforgalmat lebonyolító magyarországi úthálózaton az elektronikus útdíjkivető és -beszedő rendszer felállításának késéséből eredő bevételkiesés akkor is havonta legalább négy milliárd forint.

Szerintünk tehát minél előbb újra kell indítani a folyamatot, de legalább bizonyos előnyt kovácsolva a lefújt tender tanulságaiból, és a világban bekövetkezett változások áttekintéséből, figyelembevételéből.

Alább néhány, szerintünk fontos rendellenesség, illetve stratégiai probléma megoldhatóságára mutatunk rá:

1. A tenderek kiírása előtt megtörténhet az útdíjpolitika kidolgozása, elfogadása és kihirdetése. Ennek előkészítése során lefolytatható egy valós társadalmi vita arról, hogy vajon a teljes úthálózatra (ez a mi véleményünk) vagy csak annak egy töredékére (ez volt eddig a GKM álláspontja; igaz, egy év alatt a duplájára nőtt a megcélzott úthálózat hossza) kell-e kivetni a kilométerarányos útdíjat.[2]
2. Megelőzhető az a logikátlanság, hogy az ellenőrzés technikai eszközeiről és szervezetéről azelőtt történik döntés, mielőtt lezárulna az elektronikus útdíjkivető és beszedő rendszerre kiírt tender, vagyis mielőtt tudni lehetne, hogy milyen technikai eszközök azok, amelyek használatát ellenőrizni – kikényszeríteni – kell.
3. A GKM végre felhagyhat azzal, hogy technológiai semlegességre hivatkozva egy ma már túlhaladott megoldást, a gépkocsik külső regisztrálását támogatja a gépkocsiba szerelt autonóm fedélzeti rendszer méréseire alapozott díjkivetési módszerrel szemben.

Függetlenül attól, hogy javaslatainkat megszívlelik-e, továbbra is részt kívánunk venni a kilométerarányos útdíj bevezetésével kapcsolatos jogalkotási folyamatot kísérő társadalmi vitában. Amennyiben Miniszter Úr ennek értelmét látja, személyesen is szívesen kifejtjük véleményünket a kilométerarányos útdíj kivetésével kapcsolatos kérdésekről.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök

[1] A kilométerdíj tavaly Csehországban átlagosan 4,05 korona volt, ami mintegy 40 forintnak felel meg. A havonkénti bevétel alakulása:

január	421 786 648 CZK	4 133 509 150 Ft		**július**	459 978 654 CZK	4 507 790 809 Ft
február	416 306 348 CZK	4 079 802 210 Ft		**augusztus**	466 073 048 CZK	4 567 515 870 Ft
március	479 462 201 CZK	4 698 729 570 Ft		**szeptember**	473 592 057 CZK	4 641 202 159 Ft
április	438 323 857 CZK	4 295 573 799 Ft		**október**	542 132 263 CZK	5 312 896 177 Ft
május	478 401 971 CZK	4 688 339 316 Ft		**november**	515 477 132 CZK	5 051 675 894 Ft
június	480 731 672 CZK	4 711 170 386 Ft		**december**	393 011 779 CZK	3 851 515 434 Ft

Forrás: Kapsch, ČTK, 2008. január 2.

[2] Hollandiában 2012-től minden útra kivetik a forgalom nagyságától és egyéb szempontoktól függő tarifájú kilométerarányos útdíjat. Forrás: http://www.verkeerenwaterstaat.nl/english/130_mobility_policy_document/background/#1