

Budapest, 2006. december 1.
/2006

Felsmann Balázs úr
szakállamtitkár
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Budapest

Tárgy: Közérdekű bejelentés a nehéz
tehergépjárművek útdíjának bevezetéséről

Tisztelt Államtitkár Úr!

Köszönettel megkaptuk 2006. október 30-án kelt, VII-4/304/2/2006. számú válaszát a tárgyi témakörben.

Ön szerint a tanulmányainkban bemutatott, „a tehergépjármű-forgalom környezeti, útgazdálkodási és egyéb káraitra vonatkozó adatok erősen túlzóak, alapjuk és számítási módjuk vitatható.” Sajnos ezt az álláspontjukat (a mi tanulmányainkkal ellentétben) egyetlen adattal, számítással nem támasztják alá. Amennyiben ilyeneket a GKM a rendelkezésünkre bocsátana, szívesen megvizsgáljuk azokat, és amennyiben szükségesnek látjuk, módosítjuk a tanulmányainkban foglaltakat. Azonban ameddig ez nem történik meg, addig a már elkészült tanulmányainkban közölt adatokat tartjuk érvényesnek. Megjegyezzük, hogy tanulmányunk hazai alapadatait a KSH szakmai szempontból visszaigazolta, vagyis azok a meglévő statisztikai rendszerrel összhangban vannak.

Örülünk, hogy Ön is egyetért azzal, hogy „a jelenlegi adózási rendszerben a tehergépkocsik üzemben tartói nem vagy csak részben fizetik meg az általuk okozott, a személygépkocsi használatához képest többletet jelentő útfenntartási és egyéb externális költségeket.”

Levelében a következőket írja: „Szeretném egyértelművé tenni, hogy álláspontunk szerint a közúti áruszállításra szükség van, számos szállítási feladat esetén a leghatékonyabb, vagy éppen megkerülhetetlen az igénybevétele.” Ez soha nem vitattuk. Azonban egy piacgazdaságban minden gazdasági tevékenységnek meg kell fizetnie a saját költségeit, azokat nem szabad áthárítania az államra. Így például egy korszerű gazdaság nem nélkülözheti a villamos áramot, de senkinek nem jutna eszébe, hogy az államnak kell megfizetnie bármely üzem villamos vezetékei kiépítésének a költségeit.

Ön szerint „elvben indokolt lenne a futás figyelembe vétele, azonban a tachográf adatok sem tudnának 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”. Elismeréssel fogadjuk, hogy Ön is úgy gondolja: elhibázott a jelenlegi rendszer, amely a 12 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművekre egységes díjat állapít meg, amely nem függ sem a tényleges futásteljesítménytől, sem a valódi súlytól, sem pedig attól, hogy milyen úton halad a jármű. Sőt, azt bünteti, aki a kevesebb kárt, költséget okoz, mert a településeken kívül halad; azt pedig jutalmazza, aki a településeken belül halad, sokkal nagyobb károkat okozva. Ehhez képest óriási előrelépést jelentene az általunk javasolt (a tachográfon alapuló) rendszer, amely alapján minden útvonalon egyformán fizetni kellene. Ilyen rendszer működik Svájcban – mindenki megelégedésére.

Ön szerint „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”. Ezzel kapcsolatban hasonló választ tudunk adni, mint az előző bekezdésre: az általunk javasolt módszer sokkal inkább megfelel az Ön által említett követelményeknek, mint a jelenlegi. Megjegyezzük, hogy a tervezett elektronikus útdíjfizetési rendszer bevezetése esetén a vonatkozó uniós irányelv alapján 2010-től kötelező a díjak differenciálása a jármű szennyezőanyag-kibocsátási jellemzői szerint.

Ön szerint „a működő matricás rendszer kiterjesztése mellett szólni az egyszerűség, a könnyű ellenőrizhetőség, a jelenleg is meglévő rendszerhez való illeszkedés, amelyek révén nem igényel adminisztratív ráfordításokat, beruházásokat”. Nem világos, hogy a matricás rendszer – Ön által is komolyan bírált – súlyos hiányosságai ellenére miért tervezik annak kiterjesztését a tachográfon alapuló módszer helyett. Ez utóbbi sokkal egyszerűbb és könnyebben ellenőrizhető, mint a matricás rendszer, és alig igényel többlet adminisztratív ráfordításokat. A közlekedési felügyelet most is évente ellenőrzi az összes hazai tehergépkocsi menetíró-korongjait. Egy jármű éves futásteljesítménye egy pillanat alatt megállapítható, hiszen csak ki kell vonni egymásból az év utolsó menetíró-korongjának záró kilométer állását az év első korongjának kezdő kilométer állásából. Amennyiben a jármű év közben külföldön is fut, akkor a határon ki- és belépéskor fel kell jegyezni a menetíró-korong állását; így a külföldön megtett kilométerek szintén pontosan megállapíthatók, ami után nem kell a díjat megfizetni. A külföldi járművek esetén a határon történő be- és kilépéskor lehet az adatokat rögzíteni, és ennek alapján megfizettetni a díjat. (Egyébként Magyarországon ez korábban is így történt, amíg érvényben volt egyes külföldi járművekre a tonna-kilométerenkénti 3 forintos gépjárműadó. Németországban szintén így történik az útdíj megfizettetése minden olyan külföldi tehergépkocsi esetén, amely nem rendelkezik elektronikus fedélzeti egységgel.)

Az általunk javasolt rendszer bevezetését több tényező is sürgetővé teszi. Így például a hazai gépjármű-tulajdonosokat többszörösen is terhelik a gyorsforgalmi utak létesítésének és fenntartásának hatalmas költségei, miközben a külföldi versenytársak ezeket szinte ingyen használják. (Ráadásul az államháztartási egyensúlyt javító megszorítások is most léptek életbe.) Ezért a külföldiek abszolút és relatív versenyképessége nő, ami immár tarthatatlan helyzetet idéz elő. Továbbá Bulgária és Románia uniós csatlakozásával 2007-ben előre láthatóan ugrásszerűen megnövekszik a Magyarországon áthaladó kamionok száma, ami kezelhetetlen közlekedési és környezetvédelmi gondokat okozhat. Úgy gondolom, hogy mindezek következtében a környezetvédelem és a hazai közúti szereplők érdeke immár

egybeesik. Ez a kormány részére az előremutató cselekvés kedvező lehetőségét teremtette meg, amit a közvélemény-kutatások szerint a lakosság nagy többsége is támogatna (ld. http://www.levego.hu/kamionstop/kamion_szonda0601.doc).

Egyetértünk azzal, hogy hosszabb távon célszerű az elektronikus úthasználati rendszer bevezetése. Azonban ehhez több év előkészület szükséges. Ezért átmeneti megoldásként mindenképp szükségesnek tartjuk a tachográfon alapuló díjfizetési rendszer bevezetését.

Ön szerint „a bevezetésre kerülő úthasználati díj alkalmazása, mértéke nem lehetetleníti el a közúti szállításokat”. Természetesen mi sem gondoltunk soha az ellehetetlenítésre. Ugyanakkor azt is figyelembe kell venni, hogy a közúti fuvarozásnak nyújtott nyílt és rejtett támogatások máshonnan vannak el forrásokat, torzítják a piaci versenyt, így más tevékenységek, (al)ágazatok működését nehezítik meg, esetleg lehetetlenítik el. Az is fontos szempont, hogy az elmúlt években a közúti fuvarozás teljesítménye jóval gyorsabban növekedett, mint akár a GDP, akár számos más gazdasági ágazat teljesítménye. Véleményünk szerint ez elsősorban a piactorzító támogatások következménye volt, ami súlyos gazdasági, közlekedési és környezeti problémákhoz vezetett.

Köszönjük, hogy elfogadta felajánlásunkat az együttműködésünkre a felvilágosítás, a szabályozás elfogadtatása terén. Kérjük, biztosítson lehetőséget arra, hogy ennek konkrét módjairól egyeztető megbeszélést folytassunk Önnel, illetve munkatársaival.

Üdvözlettel:



Lukács András
elnök