

NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

Iktatószám: NFM / 3702 / 2 / 2010.
Hiv. sz.: 327 / 2010.

Előadó: Nagy Tamás
Tel: 795-6869

Lukács András,
elnök
Levegő Munkacsoport

Budapest
Pf. 1676
1465

Tárgy: *Válaszlevél a vasúti áruszállítás előnyben részesítéséhez fűződő észrevételekre*

Tisztelt Elnök Úr!

Miniszter úrnak címzett levelében Ön kifejti, hogy milyen káros hatásokkal jár egyes közutakon a megnövekedett teherforgalom, holott helyenként lehetőség kínálkozik az áruk vasúti elszállítására is, amely ezeken a helyeken kisebb környezetterhelést jelentene. Mellékelten küldött tájékoztató anyagukat megköszönvén, levelében megfogalmazott javaslataival kapcsolatban a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) Díjstratégiai Irodájával is egyeztetve – az észrevételek sorrendje szerint – a következőkről tájékoztatom.

1. A vasúti árufuvarozás kiegészítő szolgáltatásainak ára eddig nem követte a szolgáltatások tényleges költségeit. Mivel az állami hozzájárulás a szolgáltatás árának, ennek az előre definiált összegnek felelt meg, így valószínűleg lehet keresni olyan megoldást, amely a finanszírozást hatékonyabbá teheti. A hirtelen díjnövekedés esetleges kockázatai előttünk is ismertek, ezért vizsgáljuk annak a lehetőségét, hogy hogyan lehetne annak negatív hatásait csökkenteni.

2. A megtett úttal arányos tarifarendszerű, elektronikus technológiájú útdíjszedés mielőbbi bevezetése a szakmapolitika egyik kiemelt célja. A minisztérium háttérintézménye (a KKK) a megvalósításhoz szükséges megalapozó tanulmányokat elkészítette, a díjpolitikai tézisek szakmai és érdekképviselői egyeztetéseit már lefolytatta. Az új tarifapolitikáról, a bevezetésének üzleti modelljéről és a szükséges jogi keretekről – ez utóbbi kettőnek illeszkednie kell az EU Elektronikus Díjszedési Szolgáltatási (EETS) konstrukciójához – rövidesen megszületnek a szakmapolitikai döntések, és ezt követően megkezdődhet a megtett úttal arányos, elektronikus díjszedési rendszer bevezetésének operatív előkészítése.

3. A díjpolitikai tézisek között az egyik legfontosabb megállapítás, hogy Európai Uniói tagságunkból adódóan csak uniós irányelveknek megfelelő műszaki és technikai megoldásokat alkalmazhatunk, amelyek megkülönböztetéstől mentesen írják elő a hazánkban áthaladó járművek számára az útdíj megfizetését. A tervezett közösségi közbeszerzési eljárás eredményének ismeretében alakul majd ki a hazai díjszedési rendszer, e döntés tehát a hazánk számára hosszú távon leghatékonyabb díjszedési rendszer kiválasztására irányul majd. Nem lehet ezért célunk ideiglenes, és az európai uniós szabályozásnak nem megfelelő díjszedési megoldások alkalmazása.

4. A közbeszerzési törvény szerint a közbeszerzések során jelenleg is előnyt jelent az ajánlattevő részére, ha vasúti szállítást vállal a közúti helyett. Az, hogy az EU hogyan viszonyulna a költség-haszon elemzésben bemutatott háromszoros fuvar költségekhez, ily módon figyelembe véve a közúti szállítás negatív externáliáit, további vizsgálat tárgyát kell, hogy képezze.

5. A közúti közlekedési ágazat évek óta nettó költségvetési befizetői pozícióban van, az adók, illetékek címén százmilliárdos nagyságrendben járul hozzá az államháztartás bevételeihez, ugyanakkor az elmúlt évek erőltetett gyorsforgalmi hálózatfejlesztése miatt nem volt fedezete az országos közúthálózat alacsonyabb rendű hálózati elemeinek régóta esedékes felújítási programjának elindítására. Nagyon fontosnak tartjuk, hogy a megtett úttal arányos díjszedési rendszer bevezetéséből várható többletbevételekből először ezeket a – régiókban lakók napi életét megkeserítő – fenntartási elmaradásokat pótoljuk. Ezen prioritást követően kerülhet sor az egyéb közlekedési célú felhasználásra. Ez az új tarifarendszer egyik célja, ami az előzetes vizsgálatok szerint ösztönözni is fogja az ésszerű közúthasználatot, az üresfutások csökkenését. A díjak környezetvédelmi differenciálása pedig elősegíti majd a járműpark korszerűsítését így is csökkentve a közúti közlekedés környezetterhelését. Az ilyen módon dráguló közúti szállítás pedig már a díjszedési rendszer bevezetésekor javítja az alternatív szállítási módok, elsősorban a vasút versenyképességét.

6. A nagyobb beruházások, ipari parkok vasúti kapcsolatainak kiépítése üdvözlendő javaslat. A felvetést továbbítjuk a beruházásokat szabályozó Nemzetgazdasági Minisztérium felé, amelynek hatáskörében áll azt érdemben megvizsgálni.

Budapest, 2010. augusztus „19 „



Üdvözlettel:

Dr. Völner Pál

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

1054 Budapest, Akadémia utca 3. • Postacím: 1440 Budapest, Pf.: 1 • telefon: +36 1 795 6637