



Budapest, 2007. július 26.

Iktatási szám: /2007

**Dr. Kóka János**  
**gazdasági és közlekedési miniszter**  
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium  
1880 Budapest  
Pf. 111.

Tárgy: az általános kilométerarányos útdíj bevezetéséhez  
szükséges elektronikus rendszer

Ügyintéző: Vargha Márton (06-30-350-1835)

Tisztelt Miniszter Úr!

Az MTI 2007. július 20-i híradása szerint a kormány határozatban ért egyet azzal, hogy 2009. január elsejéig bevezetésre kerüljön a megtett úttal arányos útdíj, és kiépüljön annak elektronikus kivető és beszedő rendszere az autópályákon, autóutakon és az országos főutak egyes részein. Ez a célkitűzés sajnálatos módon leszűkítve viszi tovább a 69/2007. (VI. 28.) OGY határozat 3. pontját, hiszen annak értelmező mellékmondata szerint a közbeszerzés tárgya az elektronikus díjbeszedő rendszer megvalósítása a hazai gyorsforgalmi úthálózatra, a párhuzamos utakra és a fontosabb egyéb tranzitutakra.

Jobb lett volna, ha az Országgyűlés olyan elektronikus rendszer kiépítéséről hoz határozatot, amellyel minden közúton ki lehet vetni a kilométerarányos útdíjat, ahol arra szükség van. De abban még reménykedni lehetett, hogy a tárca gondoskodik arról, hogy a megvalósuló rendszer könnyen kiterjeszhető legyen. A kormányhatározatban lévő szűkítés azonban komoly aggodalomra ad okot.

Ön korábban arra tett ígéretet, hogy a matricás úthasználati díjkötelezettséget úgy terjeszti ki, hogy csökkenjen a települések terhelése, az úgynevezett leterelődés az alacsonyabb rendű utakra. Az idén márciusban meghozott rendelet azonban végül a tapasztalatok szerint sok helyen ennek éppen az ellenkezőjét, a leterelődés fokozódását idézte elő. Már ebből a tényből is következne az az ésszerű célkitűzés, hogy az elektronikus rendszernek rugalmasnak, a lakosság életét megkeserítő kamionforgalom – különösen a tranzitforgalom – visszaszorítására bárhol, bármikor alkalmasnak kell lennie. Ebbe beleértjük azt is, hogy a tranzitjárművek jelentős részének érje meg a közút helyett a vasút használata.

A minden útra kiterjedő útdíjrendszer szükségességét támasztják alá az egyre szaporodó lakossági és önkormányzati tiltakozások is. A fuvarozók érdekképviselői szervezetei szintén egyetértenek azzal, hogy a díjrendszernek nem szabad ösztönöznie a tehergépkocsik leterelődését a településeken belüli utakra. Az állampolgári jogok országgyűlési biztosának állásfoglalása szerint sérti az egészséges környezethez való alkotmányos jogot, valamint az arányos közteljesítés alkotmányos elvét, amennyiben a díj nem terjed ki minden útra. Ez azt jelenti, hogy az ezzel ellentétes útdíjrendszert előíró jogszabályt jó eséllyel lehet majd megtámadni az Alkotmánybíróság előtt.

A könnyen bármelyik közútra kiterjeszhető rendszer felállítását indokolja az is, ami Csehországban történt. A cseh kormány a várható leterelődéssel és a széleskörű

kiterjeszhetőség költségeivel előre nem számolva épített ki az autópályákon egy elektronikus díjbeszedő rendszert, ami mellé a hírek szerint most kényszerűségből fognak megvalósítani egy minden úton működni képes másikat is. A 2007. január elsejével üzembe helyezett rendszert ugyanis a tehergépjárművek jelentős része elkerüli.

Az Ön munkatársai előszeretettel hivatkoznak az ellenőrzés magas költségére akkor, ha az útdíj fizetése a kormányhatározatban említett körnél szélesebb. Az ellenőrzés önmagában értéktelen lehet akkor is, ha a felfedezési arány 100 százalékos, de a vétkeket nem sújtja szankció. Viszont jóval alacsonyabb felfedezési arány is elegendő lehet, ha a szankció elég súlyos. Az ellenőrzés és a szankció összehangolt kezelésével tehát ellensúlyozható az a probléma, hogy nem lehet minden útkereszteződéshez rendőrt állítani.

Különös ellentmondás feszül a kormányhatározatbeli fent nehezményezett szűkítés és a határozat második pontjában foglaltak között. A kormányhatározat 2/f pontja szerint ugyanis ezután kerül sor a díjpolitikai stratégia kidolgozására. Amennyiben a közbeszerzési eljárás eredményeképpen csak egy térben korlátozott elektronikus rendszer épül ki, az már eleve behatárolja a díjpolitikai stratégiát. Márpedig a korszerű díjpolitikai stratégiának az állampolgárok életminőségének a javulását, a közúti teherszállítás ésszerű korlátok között és a gyorsforgalmi úthálózaton tartását, a tranzitforgalom jelentős részének vasútra terelését is célul kell kitűznie amellet, hogy forrásokat teremtsen az úthálózat fenntartására és fejlesztésére. A korszerű, adaptív díjpolitika viszont működésképtelen egy szintén rugalmas elektronikus rendszer nélkül.

A díjpolitikai stratégia egy további kérdést is felvet. Nevezetesen a tarifáét. Köztudott, hogy a vasúti szállítás költségeinek jelentős részét kitevő pályahasználati díj Magyarországon az egyik legmagasabb Európában (a tehervonatok részére például az ausztriai és németországi díjnak a kétszerese). Szükséges, hogy a közút használatáért a tehergépkocsikra kivetett díj hasonlóan arányuljon az európai közúti kilométerdíjakhoz. (A mostani tervek szerint viszont az útdíj az ausztriai mértéknek kevesebb mint a fele lenne.) Igazságtalan és gazdasági szempontból elhibázott ugyanis, ha az állam nagyobb arányban vállalja át a közút fenntartásának terheit, mint a vasúti pályáét. Egyébként, ha a hazai útdíj az osztrák szint kétszerese lenne, akkor sem fedezné a tehergépkocsik által okozott károk teljes költségét, azaz még ebben az esetben sem teljesülne az Európai Unió Alapszerződésében rögzített, „a szennyező fizet” elv.

Örvendek, hogy a közbeszerzés felügyeletére a Kormány felállított egy bizottságot. Arra is szükség van azonban, hogy a kilométerarányos útdíj felhasználásának az ellenőrzésére is minél előbb létrejőjön egy monitorbizottság, tagjai között a közúti fuvarozók és a környezetvédők szervezeteinek képviselőivel.

Remélem, még időben küldöm el Önnek ezt a levelet ahhoz, hogy az elektronikus útdíjbeszedés bevezetése Magyarországon az Ön miniszteri működésének jó eredménye, és ne a csehországit megismétlő kudarca legyen.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök