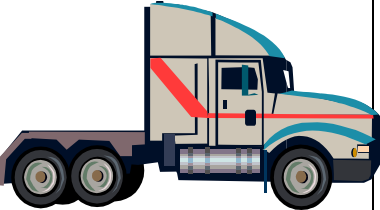



**Az MKFE véleménye
a használatarányos útdíj hazai
bevezetéséről**



A közúti közlekedési szolgáltatási szektor (ma)

	járművek száma	foglalkoztatottak száma
	69.083	kb. 100.000 fő
	14.470	kb. 30.000 fő
Összesen	83.553	kb. 130.000 fő

Az összes mo-i alkalmazott **3,5%-a**

Éves adófizetés: **kb. 500 Mrd Ft**, az államháztartás bevételeinek **6%-a**

Hány érintett jármű van?

**magyar autóbusz: cca. 18 ezer
(menetrend szerinti díjköteles?)**

**magyar tdk. + nyergesvontató: cca. 250 ezer
(de nagyban függ a pontos jogszabályi szövegtől)**

külföldi haszongépjármű: ???

Néhány „**érdekesség**” az elmúlt évek terméséből

(csak a „szakmai amnézia”
elkerülése és a

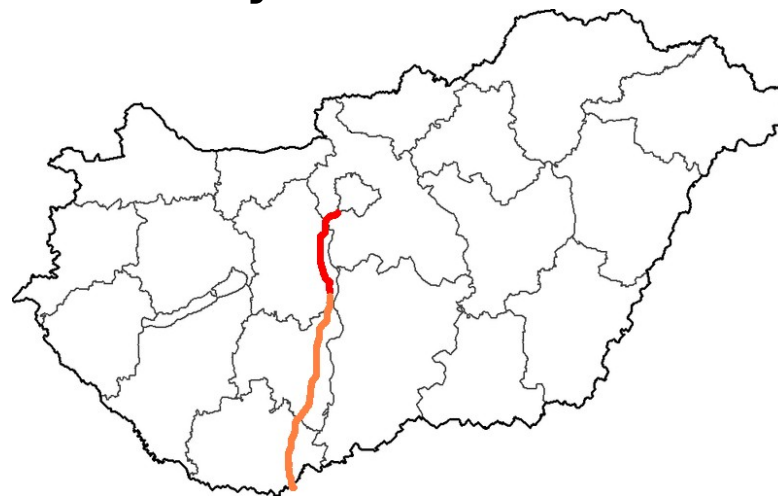
„szakmai önbizalom” visszafogása
érdekében)

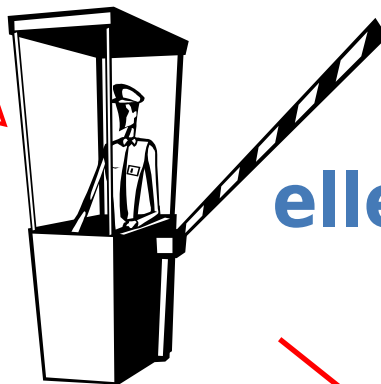
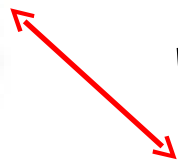
Állami feladat(?) - koncesszió(?) - PPP (?)

**örökség: évi 100 Mrd Ft-os nagyságrendű
költségvetési teher**

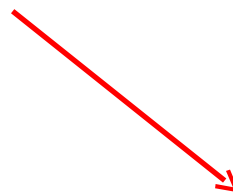


**Két külön „csoda”:
a köröshegyi völgyhíd
és
az M6-os nyomvonala**





ellenőrzési anomáliák



matrica **kontra** kapu,
majd e-matrica





csak gyorsforgalmi úton, vagy más utakon is

**- egyeztetés nélküli Kkt. módosítás
(írásos ígéret ellenére)**

- majd a díjfizetés kétlépcsős kiterjesztése

2007-es Országgyűlési határozat az ED bevezetéséről



Kormány-érdekképviseletek megállapodása 2005. augusztus 23-án

A hazai teljesítményarányos úthasználati díjak alkalmazásának a fuvarozó vállalkozók versenyképességére vonatkozó hatásainak az elemzése

A tervek szerint **2008-ra** üzembe helyezendő használat-arányos elektronikus díjszedés bevezetését **megalapozó hatásvizsgálatok készítik elő**. Ennek egyik fontos eleme az **úthasználók teherviselő képességének megállapítása** a társadalmilag elfogadható díjszint meghatározásának érdekében.

A teljesítményarányos rendszer kialakítása előtt az Európai Unió vonatkozó direktíváinak figyelembe vételével **hatástanulmányt kell készíteni** a versenyképességre gyakorolt hatások tekintetében, figyelembe véve a hazai vállalkozások hatékonyságát befolyásoló összes költségtényezőt is.

A Kormány a lehetőségein belül törekszik arra, hogy a változó - részben előre nem ismert - külső feltételek a használat-arányos útdíj fizetési rendszer bevezetése során **ne eredményezzék a közúti közlekedési szolgáltatói szektor versenyképességének romlását**. A Kormány egyetért azzal, hogy **a szakmai szervezetek javaslattételi és véleményezési joggal vegyenek részt az új rendszer előkészítésében**.

**A Levegő Munkacsoport és a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete
közös állásfoglalása a használatarányos útdíj bevezetéséről Magyarországon**

A Levegő Munkacsoport és a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete kiemelkedő jelentőségűnek tartja, hogy az Országgyűlés elé került a használatarányos útdíj bevezetéséről szóló határozattervezet.

A két fél – figyelembe véve az EU közlekedéspolitikáját, irányelveit, valamint egyes uniós tagországok alkalmazott gyakorlatát is - egyetért abban, hogy a közúti fuvarozásban erősödő verseny mellett a matrica – és különösen alkalmazásának mai gyakorlata – a közúti fuvarozással kapcsolatos problémák megoldására nem alkalmas.

Leszögezik ugyanakkor a következőket:

1. A díjpolitikának tükröznie kell a fuvarozóknak és a lakosságnak azt a közös érdekét, hogy a nehéz tehergépjárművek lehetőleg mindenütt a kifejezetten erre a célra kialakított autópályán, főutakon haladjanak. A díjszabásnak mindenhol arra kell ösztönöznie a tehergépkocsi üzemeltetőjét, hogy ahol lehet, kerülje el a lakott területeket, illetve a gyengébb minőségű utakat.
2. Az úthasználati díj a bevezetés pillanatától kezdve differenciált legyen a járművek szennyezőanyag-kibocsátási normáinak megfelelően.
3. A gyakori használók részére az úthasználati díjak bevezetésének kezdetétől érvényesüljön az EU által engedélyezett kedvezmény.
4. A tarifapolitika alakításába legyen beleszólásuk az érdekvédelmi és a civil szervezeteknek. Állítson fel a GKM egy tanácsadó testületet, ahova mind az érdekvédelmi szervezetek – köztük az MKFE –, mind a civil szervezetek – köztük a Levegő Munkacsoport – meghívást nyernek. E tanácsadó testület fogalmazzon meg javaslatokat a költségnövekedés kompenzációjának lehetséges formáiról és mértékéről.
5. A mainál jóval átláthatóbbá kell tenni az úthasználati díjból befolyó összegek felhasználását. A bevételeket a közúti közlekedési infrastruktúra fenntartására és felújítására kell fordítani.
6. Az ellenőrzésnek biztosítania kell, hogy a becsületes, közterheket vállaló hazai fuvarozók ne kerüljenek versenyhátrányba a fizetés kikerülését választókkal, illetve a külföldi fuvarozókkal szemben. A szankciók legyenek elrettentőek, de az ellenőrzés rendszere a lehető legolcsóbb legyen, és folyamata zárja ki a korrupció minden lehetőségét.

Budapest, 2007. május 19.



Lukács András
elnök

Levegő Munkacsoport



Wáberer György
elnök

Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete

A 2007. május 19-i LMCS-MKFE megállapodás lényege:

1. elkerülni a lakott területeket
2. differenciált díjak a szennyezőanyag-kibocsátás alapján
3. nagyfelhasználói kedvezmény
4. egyeztetés a tarifapolitika alakításában
5. a bevétel transzparens felhasználása, a bevételeket a közúti közlekedési infrastruktúrára kell fordítani
6. hatékony, korrupciómentes ellenőrzési és szankcionálási rendszer

Idézet a 2008. június 6-i Kormány-fuvarozói érdekképviseltek megállapodásból:

Teljesítmény- arányos úthasználati díj (ED, elektronikus útdíjfizetési rendszer)

Az érdekképviseltek tudomásul veszik a megtett úttal arányos díjfizetési rendszer bevezetésére irányuló kormányzati szándékot.

A Kormány vállalja, hogy a bevezetés kérdésében folyamatosan egyeztet az érdekképviseltekkel és az ehhez szükséges dokumentumokat a KHEM folyamatosan rendelkezésükre bocsájtja. A Kormány vállalja továbbá, hogy az ED rendszer bevezetésére az érdekképviseltekkel történt egyeztetést követően, véleményük figyelembevételét követően kerül sor.

A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter olyan javaslatot terjeszt elő, amely már a bevezetéstől kedvezményt biztosít a gyakori használók és a korszerű járművet üzemeltetők számára.

A használatarányos útdíj bevezetése

Szükséges, még ha plusz terhet is fog róni a fuvarozó vállalkozásokra.

A tranzitáló külföldiek ma nyomott díjat fizetnek (EU irányelvből fakadóan).

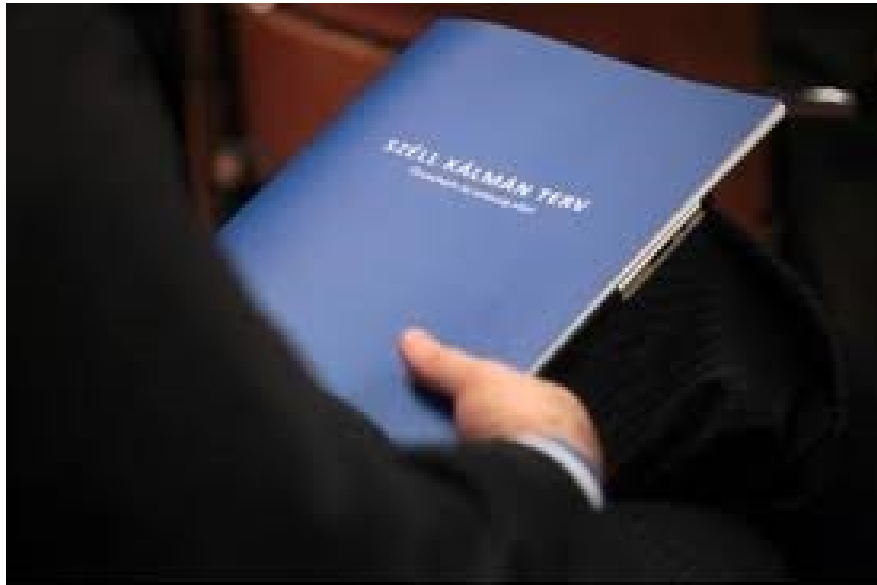
Protekcionista rendszer megvalósítható! Ehhez szükséges alapelvek:

- az EU által engedélyezett ún. nagyfelhasználói kedvezmény alkalmazása az első pillanattól (a nagyfelhasználást a jármű futásteljesítményéhez célszerű kötni, s ezáltal a magyar cégek - üzemmérettől független - relatív versenyelőnye biztosítható);
- a szennyezőanyag-kibocsátási normák szerint differenciált díjak az első pillanattól;
 - a befolyó cca. 50-60 Mrd forintos többletbevételből kompenzáció olyan adóknál, amit csak a hazai vállalkozások fizetnek, illetve pályázati források biztosítása;
 - a teljes bevétel a közúti infrastruktúra fejlesztésére, karbantartására, felújítására kerüljön visszaforgatásra;
 - transzparencia;
- csak olyan technológia alkalmazható, mely megfelel az EU interoperabilitási irányelvének;
 - hatékony ellenőrzési rendszer;
 - folyamatos egyeztetés a díjpolitikáról;
 - megfelelő idő a vállalkozások felkészítésére.

Szél Kálmán terv

2013. január 1. (?)

**bevétel: az államadósság
csökkentésére (?)**





MKFE - a szolgáltató érdekvédelem



**Köszönöm
megtisztelő figyelmüket!**