

Budapest, 2012. augusztus 13.

Németh Lászlóné
miniszter
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Budapest

Témavezetőnk: Vargha Márton
(Vargha.Marton@levego.hu)

Tisztelt Miniszter Asszony!

Aggodalommal olvastuk az elektronikus útdíjrendszerrel kapcsolatos, 2012. augusztus 8-án kelt levelét¹, amellyel Jávor Benedek országgyűlési képviselő „Megalapozottan dönt-e a Kormány az útdíjról?” címmel intézett kérdésére² válaszolt. (Az Ön válaszát a média is több helyen ismertette.)

Válasza alapján felmerül a gyanú, hogy az Ön által vezetett minisztériumban, illetve a „kijelölt díjszedő” Állami Autópálya Kezelő Zrt.-ben nem olyan útdíjszedési törvény előkészítésén dolgoznak, amely legjobban szolgálná Magyarország érdekeit. A válaszban egyebek mellett a következőket olvassuk:

„Az alsóbbrendű összekötő és bekötő utakon a díjszedés, és különösen a díjellenőrzés költsége nem teszi indokolttá a rendszer kiterjesztését, de távlatban, a díjszedési technológia fejlődésével nem zárjuk ki, hogy a »használó és szennyező fizet« elvét a teljes országos közúthálózaton érvényesíteni lehessen.”

Nézzük először a „díjszedési technológia fejlődésével nem zárjuk ki” megnyugtatónak látszó, ámde félrevezető ígéretet. A témával foglalkozó szakértők számára nyilvánvaló, hogy a technológiának már nem kell fejlődnie ahhoz, hogy az ország teljes úthálózatán, vagyis a 30 000 kilométernyi országos közúton és a 160 000 kilométer összhosszúságú települési úthálózaton ki lehessen számítani már a járműben az út használatáért és a levegő- és zajszennyezésért fizetendő díjat. Különösen nehezen hihető, hogy aki a választ fogalmazta ne tudna erről azután, hogy 2012. július negyedikén az egyik útdíjszedő rendszerszállító meggyőző bemutatót tartott erről Budapesten és környékén. Aki elment erre a bemutatóra, az láthatta, hogy létezik olyan rendszer, amely akár városi körülmények között, egymáshoz közeli párhuzamos utcákon, magas házak között is képes pontosan elhelyezni a térképen a tehergépkocsi által megtett utat. Aki pedig követte a század eleje óta folyó tesztek, kísérletek, a tendereket, az tudja, hogy erre nemcsak a bemutatott rendszer, hanem több beszállító terméke is képes. Nehéz elképzelni, hogy olyan ember fogalmazta a választ, aki nem ismeri „a minisztérium háttérintézményeiben készített tanulmányok” közül azokat, amelyek éppen ezeket az eredményeket ismertetik. Annak tehát, hogy a válasz azt sugallja, a

¹ <http://www.parlament.hu/irom39/08096/08096-0001.pdf>

² <http://www.parlament.hu/irom39/08096/08096.pdf>

technikának még fejlődnie kell ahhoz, hogy „a »használó és szennyező fizet« elvét a teljes országos közúthálózaton érvényesíteni lehessen”, csak egy célja lehet: félrevezetni a döntéshozókat, akiknek nem feladatuk, hogy értsenek hozzá, és rábeszélni őket egy elavult, netán az EU irányelveknek nem megfelelő, kilométer-arányos útdíj szedésére még sosem használt technikai megoldás elfogadására. Úgy tűnik, itt valaki vagy valakik tények eltitkolásával, a döntéshozók és a laikus közvélemény félrevezetésével igyekeznek egy, nem Magyarország, hanem egy szűk csoport érdekeit szolgáló döntést kicsikarni.

Nézzük a válasz egy másik kulcsmondatát: „Az alsóbbrendű összekötő és bekötő utakon a díjszedés, és különösen a díjellenőrzés költsége nem teszi indokolttá a rendszer kiterjesztését (...)” Ezt az állítást egy viszonylag hosszú fejtegetés előzi meg a „bevélettermelő képességről” Röviden, az Ön válasza szerint ahol jóval kevesebb tehergépkocsi, kamion vagy furgon jár, mint az autópályákon és a főutakon, ott nem érdemes díjat szedni, mert drága lenne az ellenőrzés. Mi nem értünk egyet ezzel az elvvel, aminek abszurditását az is mutatja, mi történne, ha kiterjesztenék más közszolgáltatásokra is. Akinek kevés a vízfogyasztása, annak nem is olvasnák le a vízóráját és nem kellene víz- és csatornadíjat fizetnie. Aki egy hónapban x percnél kevesebbet telefonál, annak nem küldene számlát a telefonszolgálat. A gázszolgáltatók abbahagynák a keveset fogyasztók vegzálását, egyszerűen leszerelnék náluk az órát, hadd fűthessenek ingyen.

Sőt ott vannak az alacsony „bevélettermelő képességű” vasúti mellékvonalak, ahol éppen erre való hivatkozással szüntetik meg sorra a forgalmat. Pedig az „alsóbbrendű összekötő és bekötő utak”-hoz hasonlóan, melyek díjmentességét javasolja a tárca, a mellékvonalakon is el lehetne törölni a vasúti pályadíjat, amitől rögtön jövedelmezővé válna rajtuk a személyszállítás.

Kétségtelen, hogy sajnálatos módon a közigazgatásban, de főleg a pénzügyi kormányzásban szokás az, hogy az ellenőrzés közvetlen költségét számolják, de az ellenőrzés hasznát már nem. Így hagyják tönkremenni például a környezeti értékeinket. Hosszan lehetne elemezni ezt a kérdést, de most nem tesszük. Csak arra mutatunk rá, hogy nemcsak ellenőrzés van, hanem szankció is, és a jogszabályalkotó feladata a kettő összehangolása úgy, hogy a legkisebb költséggel a legnagyobb elrettentő hatást tudja elérni. Ha például a bliccelésen kapott tehergépjármű-vezetőnek bevonják a jogosítványát egy hétre, egy hónapra, akkor sokkal kevesebben fognak kockáztatni, mint akkor, ha a megtakarított útdíj töredékét róják ki rájuk büntetésként.

Azt is figyelembe kell venni, hogy amennyiben az alsóbbrendű utakra nem vetnek ki díjat, akkor ezeken az utakon biztosan nem keletkezik semmilyen díjbevétele. Tehát már akkor is bőven megéri ezekre az utakra kivetni a díjat, ha az ebből származó bevétel csak az ottani ellenőrzés költségeit fedezi, hiszen így megakadályozható a leterelődés a nagyforgalmú utakról, vagyis a bevétel ez utóbbiakon jelentősen megnövekszik.

Jávor Benedek képviselő úr kérdésében ki is tért a leterelődés problémájára, arra, hogy a gépkocsivezetők jelentős része ahol megéri és ahol éppen teheti, ott előszeretettel kerüli el a fizetős útszakaszokat. Erről Európa-szerte lehet olvasni az újságokban, sőt kaphatók olyan GPS-es navigációs eszközök, amelyekbe bele van építve a lehetőség a legkevesebb útdíj fizetését követelő útvonal megválasztására. A probléma tehát valós, Miniszter Asszony válaszában mégsem kezeli értékén a kérdést. Abban ugyanis a következőket olvassuk:

„A forgalmi monitoring koncepciója elkészült, a forgalmilag érzékeny pontok kijelölése folyamatban van, és még ebben az évben megkezdődnek a megelőző forgalomszámlálások. Ezeket a helyeken a díjasítást követően is folyamatosan figyeljük majd a forgalom nagyságát és összetételét, és ezek ismeretében döntünk az esetleges adminisztratív intézkedésekről vagy forgalomcsillapítási beruházásokról.”



Milyen adminisztratív intézkedést lehet tenni a Balaton déli és északi partján, ahol a 70-es és a 71-es főúttal párhuzamosan szinte végig ott vannak a kerülő utak? Mit tesznek majd azokkal a furgonokkal, 4-6 tonnás tehergépkocsikkal, amelyek a siófoktól a zamárdi vasútállomásig inkább az Indóház utca, Erkel Ferenc utca, Siófoki utca, Október 23. utca, Akácfa utca, Orgona utca, Rózsa utca, Desseffy Arisztid utca, Aradi utca, Rákóczi Ferenc utca, Szabadság tér útvonalat, vagy Balatonakarattyán azokkal, amelyek az Árpád utat használják majd kerülőútnak? Kitáblázzák mindenütt, hogy „behajtani tilos, kivéve célforgalom”, és annak betartatása olcsóbb lesz, mint a teherautóba szerelt útdíjszámláló eszköz működésének ellenőrzése mozgó gépkocsikból? Bárki ellenőrizheti a térképen vagy egy útvonalkereső programmal, hogy egy-egy autópályás vagy főútvonali útszakaszt hányféleképpen lehet kikerülni olyan útvonalakon, amelyek díjasítását nem tervezik. Ha ezek az elképzelések megvalósulnak, a forgalom megnövekedése iszonyú terhet ró majd azon települések lakóira, amelyeken ezek az utak átvezetnek. Javasoljuk Miniszter Asszonynak, menjen el tanulmányútra Csehországba és tanulmányozza, milyen elviselhetetlen helyzetbe sodorta sok település lakóit a csak az autópályákra bevezetett kilométer-arányos útdíj!

A leterelődés félvállról kezelése általában még lehet nemtörődömség, de a gondolat továbbvitele a külföldi tehergépkocsikra már súlyos szakmai hiba:

„A hazai utak külföldi felségjelű járműforgalmáról a 2009. évben végzett forgalmi modellezés alapján vannak becsléseink. A külföldi forgalom döntően a díjköteles gyorsforgalmi és a jelenleg is fizetős főúti hálózaton halad, a mellékutak külföldi járműforgalma marginális.

A nem matricaköteles hálózaton a bejövő külföldi forgalom néhány százaléka halad csupán. Ezt a forgalmi számok is megerősítik: a matricaköteles gyorsforgalmi utakkal párhuzamos – vagyis a legkézenfekvőbb menekülési útvonalat jelentő – első rendű fő utakon a nehéz-tehergépjárműforgalom mindössze 16%-a halad, amelynek túlnyomó része eredő/célforgalom.”

A matricát megvásárló tehergépkocsi-vezetőnek már nem kell számolgatnia, hogy merre mennyibe kerül, ha megy. Megfizette a teljes magyar közúthálózat használatát. Tehát a leggyorsabb, legbiztonságosabb útvonalat fogja választani. Ahol lehet, az autópályát, ahol nem, a főutat, ahol azt sem, ott is a lehető legjobbat. Magára valamit is adó szakember ebből nem vonna le következtetéseket arra nézvést, hogy mi lesz, ha egyes útszakaszokon kilométer- és szennyezésarányos útdíjat kell fizetni, másokon pedig semmit. Arról, hogy hogyan térnek át a tehergépkocsik egyik napról a másikra az egyik útvonallról a másikra, a 86-os út mentén lakók tudnak mesélni a Miniszter Asszonynak – és a választ fogalmazó munkatársának –, ha ellátogatnának hozzájuk. 2004-ben amint elkezdték kivetni a kilométer-arányos útdíjat az osztrák A2 autópályán, a forgalom hirtelen leesett, a 86-oson viszont számottevően megemelkedett. A korábbi osztrák és magyar forgalmi adatokat pedig ki lehetett dobni...

Sokan várták 2010-ben a FIDESZ kormánytól, hogy szakít a korábbi közlekedéspolitikával, és megszünteti a közúti közlekedés versenytorzító támogatását, például azt, hogy a vasúton szállítóktól minden vonalon (!) használatarányos pályadíjat szed be, a közúton viszont vagy semmit, vagy alig valamit (az egy napos matricáért 3 375 forintot fizet egy kamion, miközben egy személyvonatnak egy semmilyen szolgáltatást nem nyújtó megállóban való megállásáért is 2 051 forintot kell fizetni a pályavasút részére).

A csalódáson már mindenki túl van, de vajon mit lehet szólni ahhoz, hogy a tárca lazán lemondana sok tíz milliárd forint útdíjbevételeiről az alacsony „bevételestermelő képesség”-re való hivatkozással és a leterelődés problémájának asztal alá söprésével, miközben a kormány 27,5 milliárd forintot, a 2012. évi költségvetésben előirányzott támogatást viszont elvon a vasúttól? Rejtett támogatást nyújt továbbra is a közúti közlekedésnek, miközben folytatja a nyílt és indokolt támogatás megvonását a vasúttól? Vajon ilyen körülmények között lehet-e



keserőség nélkül olvasni az alábbi passzusát Miniszter Asszony válaszában:

„A Képviselő Úr által említett nagyobb teherforgalmú alsóbbrendű utak eseti díjasítását nem tervezzük. Az időszakos terhelések ugyanakkor egy adott településen élők mindennapjaiban jelentős nehézségeket okoznak, ezért kijelölt kerülő utakkal, időszakos forgalom- és súlykorlátozással, vagy ahol erre lehetőség van, a tömegáruk vasútra terelésével kell a problémát kezelni.”

Ki az, akinek ezt a problémát kezelnie kell, ha nem a közlekedésért felelős tárca? Vajon komolyan vehető-e az itt felsorolt eszközök, és különösen a „tömegáruk vasútra terelése”, ha a tárca azzal kezdi, hogy lemond a legerősebb eszközről, a kilométer- és szennyezésarányos útdíj kivetéséről ezeken a „*nagyobb teherforgalmú alsóbbrendű utakon*”?

Végül meg kell említenünk egy kérdéskört, amit véleményünk szerint Magyarországon 2012-ben nem hagyhat figyelmen kívül a központi kormányzat, amikor elektronikus útdíjszedő rendszert vezet be. Ez pedig a 160 000 kilométer összhosszúságú települési úthálózat. Ahogy a központi kormányzat képtelen adókból fenntartani az országutakat, a települési önkormányzatoknak sem juttat elég forrást a saját úthálózatuk karbantartására. Márpedig a teherforgalom nem válogat, a települési utakat éppen annyira koptatja, a mellettük lakók egészségét éppen annyira vagy még inkább veszélyezteti, mint az autópályák mentén lakóké. Ebből a helyzetből csak egy kiút van, a „*használó és a szennyező fizet*” elv következetes alkalmazása a tehergépkocsikra Magyarország minden útján. A központi kormányzatnak tehát csak olyan útdíjszedő elektronikus rendszer beszerzésére szabad föl jogosítania az Állami Autópálya Kezelő Zrt.-t, amivel beszédhető a tehergépkocsiktól a kilométer- és szennyezésarányos útdíj a településeken belül, például Ágfalván is, ahol az említett okok miatt már a helyi önkormányzat tervezi is azt bevezetni.³ A minden útra történő kiterjesztésnek ez az előnye azonban a nagyvárosok számára is rendkívül fontos, hiszen az így felálló rendszer alkalmas a parkolási díjak kivetésére, valamint a fővárosban tervezett dugódíj megvalósítására is.

A fentiekkel kapcsolatos mielőbbi válaszát várva,

üdvözlettel:



Lukács András
elnök

³ Ld. <http://gyor.hir24.hu/gyor/2012/07/26/csakazertis-lesz-utdij-agfalvan-csak-mas-lesz-a-neve/>

