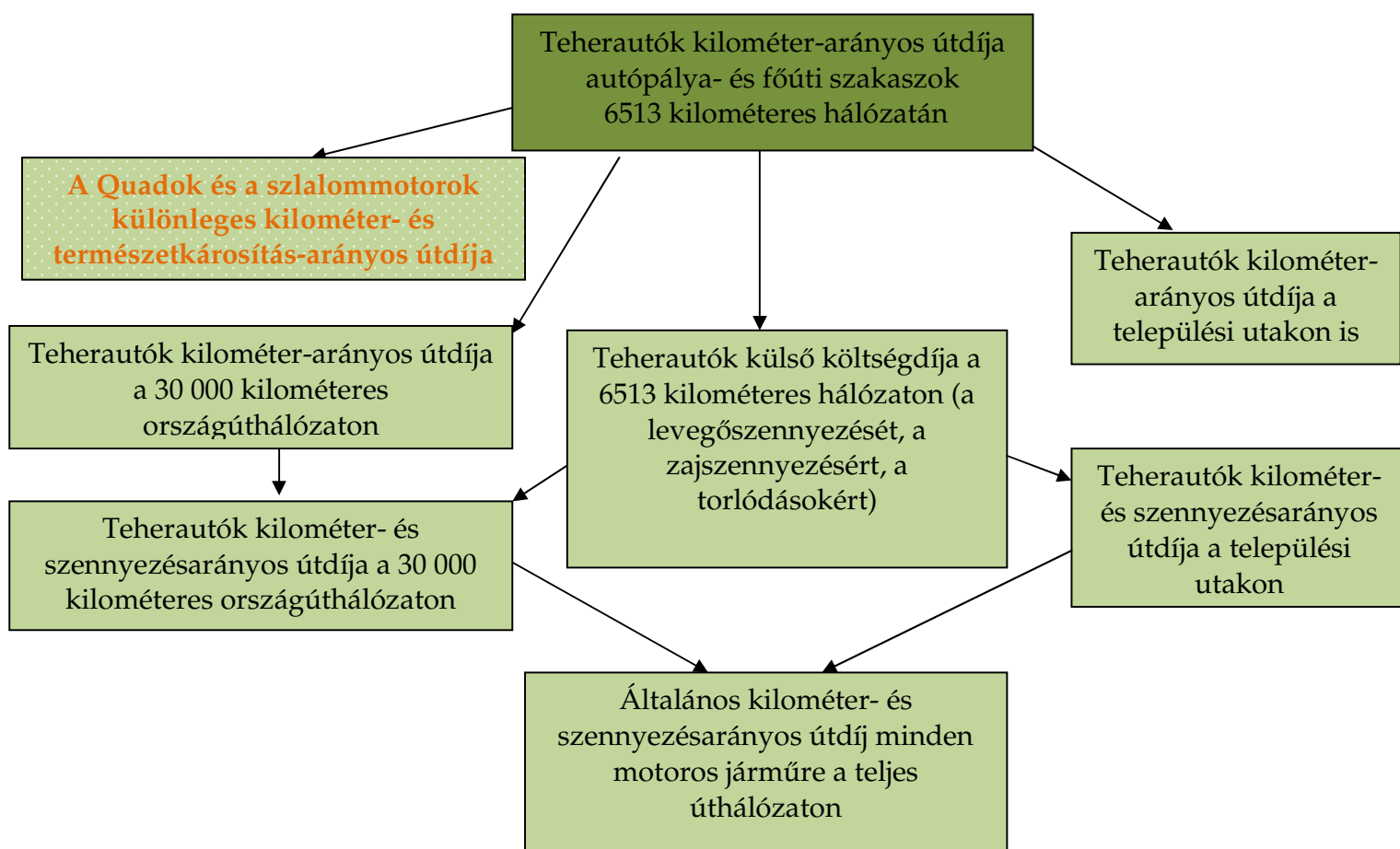


Pirosbetűs ünnepünk: az *útdíj Napja*, 2013. július 1.

Ezen a napon új korszak kezdődött a magyarországi közúthálózat történetében. 6513 kilométeres autópálya- és főúthálózaton megkezdődött az útdíjszedés a teherautóktól. Mások is, magunk is sokszor megkérdezzük, mit sikerült elérni a Levegő Munkacsoport 25 éves története során. Nos, egy ideig nem kell gondolkoznunk, hogy sok sikeres ügyünk közül melyiket említsük elsőnek. A kamionok útdíjának bevezetése az első lépés a *használó fizet* elv maradéktalan érvényesítéséhez a közutakon, a közlekedési infrastruktúrán. Felemás módon és részlegesen, de a környezetvédő szervezetek régi követelése is érvényesül: az útdíj mértéke függ a teherautók levegőszennyezési besorolásától. Mérföldkőhöz érkeztünk, de a projekt nem áll meg. A döntéshozók változatos étlapról választhatják ki a következő lépést.



1. ábra Milyen lépésekkel juthatunk el a „használó fizet” és a „szennyező fizet” elv maradéktalan érvényesüléséhez a közúti közlekedésben?

Arról, hogy miért kell, mire jó, hogyan volna érdemes beszédni a kilométer- és szennyezésarányos útdíjat, sokszor írtunk, különösen az utóbbi öt évben, azóta, hogy végre fölkerült a politika napirendjére. Most azt idézzük fel, milyen vargabetűkkel jutott el Magyarország idáig.

„Tízszeresére nőtt a tranzitforgalmi adó!” – adta hírül a Levegő Munkacsoport havi folyóirata, a Lélegzet második évfolyamának első száma 1992 januárjában. Akkor, amikor sokan még a rendszerváltás, mások már az olajszökítés lázában éltek. Abban az időben ugyanis a külföldi kamionok még fizettek a magyarországi utak használatáért, ez volt a kilométerenként 30 filléres tranzitforgalmi adó, amit a kormány 1991 októberében meg akart ötszörözni, de „Az országgyűlés költségvetési, adó- és pénzügyi bizottságának ülése elfogadta Varga Mihály (Fidesz) azon módosító javaslatát, hogy a Magyarországon tranzitforgalomban áthaladó külföldi tehergépjárművek minden megkezdett tonnájuk után kilométerenként a mostani 30 filléres tarifának ne az ötszörösét, hanem tízszeresét, azaz 3 forintos adót fizessenek.” Végül a parlamenti szavazás után is ez, a Levegő Munkacsoport által korábban a képviselőknek írott levélben minimálisként javasolt díj került be a gépjárműadó-törvénybe. Ráday Mihály (SZDSZ) javaslatára azt is megszavazták a képviselők, hogy a bevételből évi 600 millió forint a Környezetvédelmi Alapba kerüljön.

Sajnos ez a tranzitforgalmi adó apránként elenyészett. A fuvarozók és a mindig is a közúti közlekedés pártján álló közlekedési adminisztráció összefogásának eredményeképpen sorra születtek a kétoldalú egyezmények azokkal az országokkal, melyek kamionjai főleg használták a magyar utakat. Az egyezés az volt, hogy a magyar kamionosok nem fizetnek tranzitdíjat ott, az ottaniak pedig nálunk. Más szóval azok, akiknek a magyar adófizetők érdekeit kellett volna képviselniük, nagylelkű ajándékot adtak külföldi fuvarozóknak, és ennek fejében más országbeli kollégáik a magyar kamionosokkal szemben gyakoroltak hasonló kegyet. A bevételkiesés persze gyorsan meglátszott az úthálózat állapotán, hiszen – mint ahogy erről is már sokszor hírt adtunk – a magyar úthálózat a közvagyonnak az a tömbje, amely a legtöbbet veszítette értékéből a rendszerváltás óta, mert sosem jutott elég pénz a karbantartására. Ez a tranzitdíj azért, ha erősen redukáltan is, még sokáig fennmaradt. Igaz, a későbbiekben az ország költségvetéséért felelős minisztérium bagónak tartotta a belőle befolyó évi mintegy két milliárd forintot, és próbálta is megszüntetni, de valamennyire kitartott mostanáig, amikor már valóban nincs rá szükség. A ROLA viszont, aminek ez a díj volt az egyik ösztönzője, támogatás híján, nem bírva a közúthasználat és a vasúti pályahasználat költségei közötti indokolhatatlan különbséget, már nem érthette meg a kilométer-arányos útdíj bevezetését.



2. ábra A Hungarokombi nyitólapjának részlete a világhálón 2013 júliusában

Már a XX. század közepétől sokan szorgalmazták az úthálózat finanszírozásának és használatának összekapcsolását nemcsak a külföldi kamionok, de minden gépjármű esetében. Nemcsak az országutakon, hanem a településeken, és nemcsak a teherautókra, hanem a gépkocsikra is! A [Lélegzet 1991. novemberi számában ismertettünk](#) például egy tanulmányt az Úthasználati Díjfizetési Rendszerről. Megállapításai egyre aktuálisabbak, ahogy fejlődik a technika!

Úthasználati Díjfizetési Rendszer

(Részlet a Lélegzet 1991. novemberi számában megjelent tanulmányismertetésből)

„Területi forgalomszabályozás útdíj-fizetési rendszer alkalmazásával” címmel készítettek tanulmányt az Innotech Műegyetemi Innovációs Park munkatársai, Dr. Pápay Zsolt, Dr. Lukovich Pál és Orosz Csaba. A tanulmány elemzi a nagyvárosi gépkocsiforgalom befolyásolásának (korlátozásának) lehetőségeit, bemutatja ennek néhány külföldi nagyvárosban (Hongkong, Szingapúr, Bergen, Oslo, Stockholm, Randstad) alkalmazott módszereit, majd megfogalmazza az úthasználati díjfizetési rendszer (UDR) budapesti bevezetésének feltételeit, megállapítva, hogy fővárosunkban is az UDR lehet »a leghatékonyabb és legeredményesebb forgalomkorlátozó eszköz«. (Az UDR azt jelenti, hogy amikor a gépjármű bizonyos útszakaszokon vagy egyes behatárolt területeken közlekedik, útdíjat kell fizetni.) Az alábbiakban ismertetjük a 157 oldalas tanulmány néhány fontosabb megállapítását.

A nemzetközi szakmai közvéleményben 1964 óta terjedt el az a felfogás, hogy a közlekedési igények, a helyváltoztatási kereslet helyenként és időnként nem elégíthető ki teljes mértékben. A hagyományos válasz a kihívásra, miszerint építsünk olyan kapacitású utakat, amelyek csúcsórákban, csúcsidényekben is kielégítik az igényeket, elfogadhatatlannak bizonyult környezeti, városépítési, terület-felhasználási és gazdasági szempontokból. A nemzetközi gyakorlatban talált egyéb válaszok, illetve ezek kombinációi is csak részeredményeket hoztak (jobb, elérhető árú közforgalmú közlekedés; forgalomtól mentesített övezetek; csillapított forgalmú övezetek; decentrumok létrehozása, a centrumok tehermentesítése; adóztatás, magas parkolási díjak). Mindegyik intézkedésfajtának kialakultak kedvezőtlen mellékhatásai, és a közlekedők feltárták a korlátozások kijátszásának lehetőségeit.

Hangsúlyozandó, hogy az automobilizmus, a motorizáció a világ minden országában jelentős állami és esetenként helyi adóbevételek forrása. Az a hazánkban népszerű érvelés, hogy a közlekedés miatt keletkező többletköltséget fedezzék a meglévő adókból — nemzetközileg precedens nélküli. Amennyiben valós költségek jönnek létre, azt racionális gazdaságú országokban a használók és nem a költségvetés (azaz az adófizetők) térítik.

Az e témában végzett kutatások azt bizonyították, hogy a jelentős mértékben akadályoztatott, 5-15 km/h átlagos haladási sebességű, csúcsórai városi forgalomba bekapcsolódó újabb és újabb járművek egyre nagyobb többletköltséget okoznak. A többletköltségek főbb összetevői az alábbiak:

- saját és autóstársak idővesztése a forgalom további lassulása miatt,
- saját és autóstársak egyéb többletköltsége (üzemanyag, olykor többletút, extra járműelhasználódás stb.),
- a közforgalmú közlekedés lassulása, költségnövekedése, az utasok idővesztése,
- környezetszennyezésből adódó közvetetten anyagi (rosszabb életkörülmények, csökkenő ingatlanárak, betegségek stb.) és anyagi károk (védekezés, megelőzés, elhárítás költségei).

A technika mai színvonalán már elméletileg tökéletesen megvalósítható, hogy ezen többletköltségeket az fizesse (akkor és ott), aki okozta.

Tehát 1991-1992-ben történt valami legalább annak érdekében, hogy a külföldi kamionosok – legalább részben – megfizessék, ami kárt járművük tesz a magyar utakban. De történt a XX. század utolsó évtizedében más is. Autópálya-építési boom alakult ki, egy ideig az adófizetők, de egy idő után befektetők – koncesszorok – pénzén. Az állam a koncessziós autópálya-építések megkezdésekor még okosan és megfontoltan úgy döntött, hogy a koncesszoroknak nem az adóbevételből fizeti meg a költségeiket, természetesen tisztos haszonnal (kamattal) megfejelve, hanem legalább ezeken az utakon engedi érvényesülni a „használó fizet” elvet. Ennek a történetnek jó összefoglalóját adja dr. Siposs Árpád (az útdíjszedés legjobb magyarországi szakembere) *„Tolling on the Hungarian Motorway Network”* címmel a PIARC útdíjszemináriumán 2005-ben tartott előadása és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ honlapjának *Díjszedési történelem* lapja. Ezekből kiderül, hogy már 1970-ben készült olyan 500 kilométeres autópálya-építési program, amely fizetős autópályákkal számolt. Pályázatot is kiírtak, jelentkezők is voltak, de 1976-ban az a döntés született, hogy *„...nincs szükség külföldi építőkre és útdíjra a szocialista Magyarország autópálya-hálózatán.”* A nyolcvanas években megint voltak kísérletek legalább a matricás autópályadíj bevezetésére, de ebből sem lett semmi. 1994-ig végül öt ingyenesen használható autópálya-szakasz épült, 383 kilométer hosszban, M0, M1, M3, M5 és M7 jelöléssel.

Aztán beindult a koncessziós autópálya-építés, és 1996 januárjától az M1/M15 gyorsforgalmi utak, majd később az M5 autópálya egyes szakaszain bevezették a kapus díjszedést az autópálya-társaságok. Az Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt. (ELMKA) által megépített M1 autópálya Győr és Hegyeshalom közötti szakaszán kellett például fizetni. 1999-ben a magas díjszint és az elmaradó forgalom következtében ez a koncessziós társaság csődközeleli helyzetbe került, ezért a magyar állam kivásárolta és megalakította a Nyugat-Magyarországi Autópálya Rt.-t, átadva neki az üzemeltetési és díjszedési jogokat. (Ez azt jelentette, hogy a beruházást finanszírozó Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank kockázatmentesen háríthatta a költségeket a magyar adófizetőkre, hiszen a garanciát vállaló magyar állam nagy valószínűséggel nem megy csődbe.) Az első évben az új társaság átlagosan a felére csökkentette a díjakat. 2000-ben viszont érvénybe lépett a matricás díjszedésről szóló 42/1999 (XII. 25.) KHVM rendelet, amely megszüntette Magyarországon a megtett úttal arányos díjfizetést, bevezetve helyette az M3 autópályán akkor már részben működő matricás rendszert.

Hullámszórt tehát a használatarányos útdíj ügye sokáig, nyilván attól is függően, hogy kinek volt jobb az érdekérvényesítő képessége, az úthálózat, az autópályák műszaki állapotáért felelősöknek, vagy a kamionosoknak. Mindenesetre ma már elmondhatjuk, hogy a már egyszer felépített kapuk lebontása történelmi hiba volt. Sok mindent lehetett volna tenni azért, hogy az autósok ne érezzék túlzott tehernek az amúgy a költségekből levezetett, tehát reális autópályadíjat. De ha a politikának mégis megért annyit a személyautósok szavazata a választásokon, hogy helyettük kifizesse az autópálya-építőknek járó éves részleteket (az úgynevezett *rendelkezésre állási díjat*, ami a 2013. évi központi költségvetésben már 103 milliárd forintos kiadásra hízott), legalább a

teherautóktól szedhettek volna továbbra is kilométer-arányos díjat. Nem ez történt, a díjfizető kapukat 2001 végén lebontották.

2004-ben beléptünk az Európai Unióba, és mindjárt ki is derült, hogy a tehergépkocsikra kivethető matricás útdíj nem nőhet az égis, mert az Európai Unióban – deklaráltan – fontos a „fizessen a fogyasztó” elv, és az, hogy a nemzetközi útvonalakon zavartalan legyen az áruszállítás. Ettől kezdve dr. Siposs Árpád és munkatársai rendszeresen vizsgálták, mennyivel marad el a matricás bevétel a jóval igazságosabb és költségekhez jobban igazítható használatarányos útdíjtól az autópálya-hálózaton.

Mindeközben a Levegő Munkacsoport minden alkalmat kihasznált arra, hogy követelje a kamionok kilométer- és szennyezésarányos útdíját, különösen azután, hogy Svájcban a teljes úthálózatra (2001-től), Ausztriában az autópályákra (2004-től), Németországban az autópályákra (2005-től) bevezették azt. Az osztrák autópályadíj bevezetése óta, közel tíz éve teszik elviselhetetlenné a 86-os út mellett lakók életét a kamionosok, akik tudnak számolni, és inkább vettek eddig magyar matricát egy napra, mint fizették a kilométer-arányos útdíjat Ausztriában. Ráadásul ezt a matricát is csak 2007 óta kell megvenniük, addig ingyen döngettek keresztül a zalai és vasi falvakon. Sokáig azt is szorgalmaztuk, hogy a tachográf, a menetíró készülék adatai alapján szedjen az állam útdíjat a kamionoktól, de az államigazgatás ebben sosem volt partner. Pedig addig, amíg az Európai Unióban nem szabályozták rendeletben, hogy csak elektronikus útdíjszedést szabad bevezetni a teherautókra a páneurópai autópálya-hálózaton, erre lett volna lehetőség.

2006-2007-re jutott odáig a közlekedéspolitika, hogy legalább az autópályákon és legalább a 12 tonnás vagy annál nagyobb tömegű teherautókra kell az a fránya kilométer-arányos útdíj, mert már nincs miből fizetni a rendelkezésre állási díjat, és nincs elég pénz az úthálózat minőségének fenntartására sem. Lett is tender az elektronikus útdíjszedésre, de az országgyűlés egy huszárvágással – gyors törvénymódosítással – ellehetetlenítette azt.

Újabb hosszú évekig nem történt semmi az ügyben, bár a 2010. évi választások után a kormánypártok kommunikációjában és a különféle tervekben megjelent a kilométer-arányos útdíj, mint bevételi lehetőség a költségvetés számára. Ekkor már ott tartottunk, az utak fenntartására a központi költségvetés nem adott pénzt, igaz a már említett rendelkezésre állási díjat azért állta. (Az utóbbi években az autópályák matricabevétele 50 milliárd forint körül alakult, a rendelkezésre állási díj viszont túllépte a 100 milliárdot, ami azt jelenti, hogy az adófizetők minden egyes forinthez, amit az autósok matricára költenek, hozzátesz egy másikat, és még akkor is csak a koncessziós autópályák költségei térülnek meg, az államiakéból semmi.)

Így érkeztünk el 2012-höz, amikor is az Állami Autópályakezelő Zrt., mint kijelölt útdíjszedő, előbb felfogadott egy tanácsadó céget másfél milliárdért, majd lefolytatott egy szerencsétlen tendert. Szerencsétlen volt a tender azért, mert nem hirdettek második helyezettet, az első viszont visszalépett, és itt álltak a deklarált bevezetési határidő előtt fél évvel (!), kilátástalanul.

És mégis, mégis, a közlekedési adminisztráció emberei fogukat összeszorítva, mindenféle umbuldagyanús manőverrel eljuttatták Magyarországot odáig, hogy van útdíjtörvénye, végrehajtási rendelete, tarifarendelete, és hozzá egy, a bevezetését figyelemmel követő sajtóhírek szerint ezer sebből vérző félig-meddig elektronikus útdíjszedő rendszere.

MÉRLEG:

Aminek örülünk	Aminek nem örülünk, vagy kevésnek tartjuk
Van útdíjtörvény.	Az útdíjat csak 6513 kilométeren kell fizetni, sem a 30 000 kilométeres országos közúthálózat többi részén, sem a települési utakon nem.
A törvény megkülönbözteti az infrastruktúrahasznatért és a külső költségre fizetendő díjat, és eltérően rendelkezik a bevételek fölhasználásáról.	A tarifarendeletben a szennyezés- és torlódásarányos díj (külső költségek díja) nulla forint.
A bevezetett útdíj az autópályákon eléri – egyes kategóriákban meghaladja – az osztrák szintet.	Nagy az eltérés az autópálya-szakaszokra és a főúti szakaszokra kivetett díj között, ami erős leterelődéshez vezethet.
Van a tarifában eltérítés a tehergépkocsi környezetvédelmi besorolása szerint.	Az eltérítés igen gyenge, egy EURO III motorral szerelt teherautó már kedvezményt kap. Ez nem fogja megállítani a magyarországi járműállomány öregedésének folyamatát.
Az útdíjat fizetni kell főúti szakaszokon is.	A díjszakaszokra megállapított díj valójában nem pontosan használatarányos, a főutakon az is kénytelen több kilométernyi út megtételéért fizetni, aki a kereszteződés után pár száz méterrel behajt egy telephelyre.
Lehet fedélzeti útdíjfigyelő berendezést venni, ami jelenti a központnak, merre járt a teherautó.	Az útdíj beszedésére kialakított, évekkel a technikai lehetőségek mögött baktató nemzeti megoldás nem teszi lehetővé a tehergépkocsikba szerelt útfelmérő berendezés használatát a budapesti tehergépkocsi-behajtási díjbefizetésének ellenőrzésére, és az országúti ellenőrzést, valamint a páneurópai elektronikus díjszedő rendszerbe való beilleszkedést sem szolgálja.

Tarifatáblázat:

Alapdíjak (B kategória) EURO II besorolású 4-es környezetvédelmi besorolású motorral felszerelt gépjárművek;						
Kategória	Leírás	Szorzó	Autópálya (gyorsforgalmi út) Ft/km	Autópálya euró/km 300 Ft/euró	Főút Ft/km	Főút euró/km 300 Ft/euró
J1	matricaköteles					
J2	kéttengelyes útdíjköteles gépjármű	1,00	49,90	0,17	21,23	0,07
J3	háromtengelyes útdíjköteles gépjármű	1,00	70,02	0,23	36,75	0,12
J4	négy vagy több tengelyes útdíjköteles gépjármű	1,00	108,38	0,36	67,60	0,23
Eltérítés fölfelé (C kategória) EURO I és rosszabb (3-as vagy annál rosszabb környezetvédelmi osztályú motorral felszerelt gépjárművek)						
Kategória	Leírás		Autópálya (gyorsforgalmi út) Ft/km	Autópálya euró/km 300 Ft/euró	Főút Ft/km	Főút euró/km 300 Ft/euró
J1	matricaköteles					
J2	kéttengelyes útdíjköteles gépjármű	1,15	57,39	0,19	24,41	0,08
J3	háromtengelyes útdíjköteles gépjármű	1,15	80,52	0,27	42,26	0,14
J4	négy vagy több tengelyes útdíjköteles gépjármű	1,20	130,06	0,43	81,12	0,27
Eltérítés lefelé (A kategória) EURO III és jobb (legalább 6-os vagy 5-ös környezetvédelmi osztályú és jobb besorolású motorral felszerelt gépjárművek)						
Kategória	Leírás		Autópálya (gyorsforgalmi út) Ft/km	Autópálya euró/km 300 Ft/euró	Főút Ft/km	Főút euró/km 300 Ft/euró
J1	matricaköteles					
J2	kéttengelyes útdíjköteles gépjármű	0,85	42,42	0,14	18,05	0,06
J3	háromtengelyes útdíjköteles gépjármű	0,85	59,52	0,20	31,24	0,10
J4	négy vagy több tengelyes útdíjköteles gépjármű	0,80	86,70	0,29	54,08	0,18

Vargha Márton
a Levegő Munkacsoport közlekedési témafelelőse

A levego.hu-n olvasható anyagainkból:

www.levegzet.hu/archivum/2006/04/3443.hpp.html

Útdíj, de hogyan?

2006. április

„A nehéz tehergépkocsik Magyarországon évente mintegy 1000 milliárd forint olyan kárt, költséget okoznak, amelyet nem az üzemeltetők fizetnek meg, hanem az egész társadalom. Ez nemzetgazdasági szempontból teljesen ésszerűtlen, társadalmilag rendkívül igazságtalan, továbbá súlyos környezeti és egészségi károkat okoz. A helyzet megváltoztatásának legfontosabb eszköze a teljesítmény alapú útdíj bevezetése lehet.”

8

www.levegzet.hu/archivum/2003/06/2781.hpp.html

Szabó Zoltán: Útdíj Németországban

2003. június

„Mint ismeretes, Németországban a kormányzó koalíció tagja a Zöld Párt, ami egyben azt is jelenti, hogy a zöld államháztartási reform folyamatosan napirenden van. Ennek első lépései 1999-re vezethetők vissza, a folyamat legújabb lépése a most bejelentett útdíj. A német gazdaság hosszú ideje recesszióközeli állapotban van, a munkanélküliség hatalmas, az állami kiadások reformra szorulnak, ugyanakkor a költségvetési lyukak betöméséhez égető szükség van újabb bevételi forrásokra. A gazdasági szükségszerűség és a kormányzó pozícióban levő zöldek kedvező légkört teremtenek az ökoadóknak. A németek amúgy is az egyik legkörnyezettudatosabb nemzetnek számítanak a világon, így a környezetvédelmi intézkedések viszonylagos társadalmi elfogadottságra találnak. Ellenzéki oldalról ugyan már többször elhangzott, hogy a környezetvédelmi pénzügyi reformok eddigi lépéseit felül kell vizsgálni (az ellenzéki kancellárjelölt, Edmund Stoiber választási kampányában kijelentette, hogy felfüggeszti a reformok további tervezett intézkedéseit), azonban az ellenállás idáig szerencsére nem akadályozta meg a folyamatokat.

A fejlett nyugati országokban a közlekedési eredetű légszennyezések a felelősek az összes széndioxid-kibocsátás több mint harmadáért, és ez az arány a jövőben várhatóan tovább fog növekedni. A közúti és légi közlekedési igények rohamosan nőnek, és ez a légszennyezésen kívül súlyos problémákat okoz a növekvő területfoglalás miatt is. A közúti közlekedők messze nem fizetik meg az okozott környezeti károkat, és ez különösen igaz a nehéz tehergépjárművekre, amelyek hatványozottan rongálják az utakat. Ráadásul éppen ez az a terület, ahol a vasúti szállítás nagy lehetőségeket tartogat. A nehéz tehergépjárművek rakományainak nagy részét könnyedén át lehetne terelni a vasútra, amihez csak a torz árviszonyok kiigazítására lenne szükség.

Németország, úgy látszik, megteszi az első lépéseket e tekintetben. A bevezetendő útdíj csak a 12 tonnánál nehezebb tehergépjárművekre, és csak a megtett németországi szakaszra vonatkozik. A díj mértéke a jelenlegi elképzelések szerint 10—17 eurócent (25—40 forint) lesz, amiből 2004-re három és fél milliárd euró bevételt várnak. Ez a durván 900 milliárd forintnak megfelelő összeg német viszonylatban sem számít kevésnek.

Az Európai Unió közlekedési főbiztosa, Loyola de Palacio máris kifejezte fenntartásait az áruk és szolgáltatások szabad mozgására való tekintettel. Véleménye szerint a bevezetendő útdíj „túl magas” lehet, ugyanis az infrastruktúra Németországban már nagyrészt kiépült. A versenysemlegesség az unióban nagyon nagy hangsúlyt kap, így minden intézkedést azonnal

ezen a szemüvegen keresztül kezdenek vizsgálni. A várható ellenérvelés szerint a németországi útdíj kedvezőtlenül érintheti a közúti fuvarozókat más országok gyakorlatához képest. Várhatóan az erős érdekérvényesítő képességekkel rendelkező fuvarozó csoportok is meg fognak minden követ mozgatni az intézkedés eltörlése érdekében, így lehet, hogy a bevezetés késedelmet szenved.”

www.lelegzet.hu/archivum/2005/04/3242.hpp.html

Tanyi Anita: Olajos vészhelyzet

2005. április

„A világot megrázó 1973-as olajválság óta viszonylag gyakran, tízévente egyszer vagy kétszer jelentősebb fennakadás történik az olajellátásban, ami azonnal magasba röpíti az olaj árát. A Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) új tanulmánya (Saving Oil in a Hurry: Measures for Rapid Demand Restraint in Transport. Review draft. International Energy Agency, 2005. február; www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/iea_olaj.pdf) válságkezelő módszereket ajánl azoknak az államoknak, amelyek nagymértékben függnek a világ kőolajtermelésétől. A nehéz időszakok átvészelését a személyautó-forgalom drasztikus korlátozásában látják.”

www.lelegzet.hu/archivum/2006/04/3448.hpp.html

A díj, amit érdemes kivetni

Útmutató a tehergépjárművek útdíjainak új európai uniós szabályozásához

(Kiadványajánló)

2006. április

„Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) tanulmányának célja, hogy útmutatást nyújtson az Európai Unió tagállamaiban a döntéshozóknak, szakembereknek, civil szervezeteknek a tehergépkocsik útdíj-fizetési rendszerének bevezetési, illetve átalakítási lehetőségeivel kapcsolatban. A tanulmányt több tényező is rendkívül időszerűvé teszi. A tehergépkocsik forgalma rohamosan növekszik szerte Európában, ami súlyos közlekedési és környezetvédelmi problémákhoz vezetett. Az Európai Bizottság megbízásából végzett kutatások kimutatták: a tehergépkocsik – és ezen belül különösen a nehéz járművek – üzemeltetői csak a töredékét fizetik meg azoknak a költségeknek, amelyeket okoznak.”

www.levego.hu/kapcsolodo_anyagok/miert_fizessenek_utdijat_a_kamionok_minden_orszaguton_0

Költség az útdíj a fuvarozóknak, megtakarítás az országnak

2012. május 9.

“Miért fizessenek útdíjat a kamionok minden úton?

Azért, hogy tiszta legyen a vasút és a közút versenye!

Azért, hogy ne romoljon tovább a közúthálózat!

Azért, hogy csökkenjen a szállítás környezetterhelése és javuljon a környezet állapota!

Azért, hogy megszűnjének a fölösleges szállítgatások!

Orbán Viktor miniszterelnök a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Gazdasági „Évnyitó 2012” rendezvényén lazán beismerte, hogy – bár a tavalyi Széll Kálmán tervben benne van –, ő személyesen tett keresztbe a teherautók kilométer- és szennyezésarányos útdíja bevezetésének,

de ennek már vége. Meg is jelent az 1036/2012. (II. 21.) számú kormányhatározatban a feladat: az útdíjat márpedig 2013. július elsejéig be kell vezetni.

Ahogy ismét aktuálissá vált a téma, megszorodtak az útdíjjal, a technikai megvalósításával foglalkozó anyagok a sajtóban, az interneten. A minap például azzal riogatta hallgatóit egy újságíró a Kossuth Rádió egyik délelőtti salátaműsorában, hogy az útdíj miatt mekkora kár éri az embereket, mert majd biztosan mindennek fölmegy az ára. Arról sajnos már nem tájékoztatta őt a szerkesztő, hogy az út, az infrastruktúra fenntartása milyen sok pénzbe kerül, és ha a használó nem fizeti meg, akkor annak is fizetnie kell érte – amikor adózik –, akinek éppen semmi köze ahhoz a szállításhoz. Mint ahogy arról sem, hogy a Levegő Munkacsoport és más szervezetek közvélemény-kutatásai szerint a magyarországi lakosság több mint kétharmada egyetért a teherautók használat- és szennyezésarányos útdíjának bevezetésével.”

http://levegő.hu/hirek/2013/03/egyuttmukodessel_tobbre_mehetnenk

Vargha Márton: Együttműködéssel többre mehetnénk!
2013. március 1.

“2012 elején Martonyi János külügyminiszternek javasolta a Levegő Munkacsoport a kölcsönös előnyök reményében, hogy a tehergépkocsik útdíjáról szóló uniós irányelvben foglaltakra támaszkodva vegyék föl a kapcsolatot Szlovákiával és egyesítsék útdíjszedés végett a két ország úthálózatát. A miniszter illetékessége híján nem foglalkozott a kérdéssel – igaz, át sem küldte levelünket oda, ahol szerinte illetékesek az ügyben. Most – miután az Állami Autópályakezelő Zrt.-nek a MultiContact Consulting Szolgáltató Kft. és a Clarity Consulting Informatikai és Menedzsment Kft. által alkotott tanácsadói konzorcium segítségével és a Getronics Kft. hathatós közreműködésével sikerült újabb hónapokra vagy akár évekre elodáznia a kilométer- és szennyezésarányos útdíj bevezetését Magyarországon – Orbán Viktor miniszterelnöknek vetette fel ismét javaslatát a Levegő Munkacsoport. A fölvetés széles nyilvánosságot kapott, és a visszajelzésekben fellelni vélek sok olyan ellenvetést útdíjügyben, amiről óhatatlan, hogy ne a róka és a létra története jusson eszembe. A róka, aki elindul kölcsönkérni a nyuszikától létráját. Aztán egész úton azon gondolkodik, a nyuszi biztosan visszautasítja majd, és ezen annyira fölhergeli magát, hogy a végén el se kéri.”

A témába vágó további anyagok a világhálón:

A díj, amit érdemes kivetni (Útmutató a tehergépjárművek útdíjainak új európai uniós szabályozásához) http://levegő.hu/kiadvanyok/a_dij_amit_erdemes_kivetni

A használatarányos útdíjat támogatják az érintettek

http://levegő.hu/hirek/2007/05/a_hasznalataranyos_utdijat_tamogatjak_az_erintettek

A közúti és a vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon

http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/a_kozuti_es_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon

A lakosság nagy többsége támogatja a kamionok útdíjának bevezetését

http://levegohu/hirek/2010/07/a_lakossag_nagy_tobbsege_tamogatja_a_kamionok_utdijanak_bevezeteset

A tisztességes verseny ára a behajtási díj

http://levegohu/hirek/2008/02/a_tisztessages_verseny_ara_a_behajitasi_dij

A Szövetségi Parlament beszámolója a nehéz tehergépjármű-forgalom áthelyeződéséről az alacsonyabb rendű úthálózatra a tehergépjárművek úthasználati díjának bevezetése következtében http://levegohu/sites/default/files/nemetparlament_0707.pdf

Ablakon kidobott pénz http://levegohu/hirek/2008/04/ablakon_kidobott_penz

Autópálya-tervezésben a helyzet változatlan

http://levegohu/hirek/2011/02/autopalya_tervezesben_a_helyzet_valtozatlan

Az új 10-es út helyett a tömegközlekedés fejlesztését – bírósághoz fordultak a civil szervezetek

Díjjazzuk a kamionokat? http://levegohu/kiadvanyok/dijazzuk_a_kamionokat

http://levegohu/hirek/2005/01/az_uj_10_es_ut_helyett_a_tomegkozlekedes_fejleszteset_biro_saghoz_fordultak_a_civil_sze

Döntöttek az EU közlekedési miniszterei: Aki szennyez, fizessen!

http://levegohu/kapcsolodo_anyagok/dontottek_az_eu_kozlekedesi_miniszterei_aki_szennyez_fizessen

Erősödött a környezetvédők összefogása <http://levegohu/node/4044>

Ésszerűbb árufuvarozást! <http://levegohu/node/3145>

Kamionstop – A 2006. január 1-én tartott sajtótájékoztató anyagai (2006. 01. 18.)

http://levegohu/kapcsolodo_anyagok/kamionstop_a_2006_januar_1_jen_tartott_sajtotajakoztato_anyagai_2006_01_18

Kompromisszum? Igen, de áttörés is!

http://levegohu/kapcsolodo_anyagok/kompromisszum_igen_de_attores_is

Meddig támogatjuk még a kaminosokat?

http://levegohu/hirek/2010/03/meddig_tamogatjuk_meg_a_kamionosokat

Mi a nagy büdös szmoghelyzet?

http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/mi_a_nagy_budos_szmoghelyzet

Miként csökkenthető az üvegházhatású gázok kibocsátása a közlekedésben?

http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/mikent_csokkentheto_az_uveghazhatasu_gazok_kibocsatasa_a_kozlekedesben

Népszerű adókat itthon is! http://levegő.hu/hirek/2006/09/nepszeru_adokat_itthon_is

Polgármesterek válaszai a kamionok útdíja ügyében

http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/polgarmesterek_valaszai_a_kamionok_utdija_ugyeben

Svájci (tan)mese <http://www.levegő.hu/archivum/2005/03/3218.hpp.html>

Tolling Review -- Az útdíjszedés és technikája

http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/tolling_review_az_utdijszedes_es_a_technikaja

Továbbra is veszélyben a kamionok vasúti szállítása

http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/tovabbra_is_veszelyben_a_kamionok_vasuton_szallitasa

Újabb tiltakozások a 86-os út mentén

http://levegő.hu/hirek/2006/06/ujabb_tiltakozasok_a_86_os_ut_menten

Útdíjat minden úton szedni kell!

http://levegő.hu/hirlevelek/sajto_vegyes_orzagos/2012/07/sajtokozlemenye_utdijat_minden_uton_szedni_kell

Vezessenek be útdíjat a kamionokra!

http://levegő.hu/hirek/2003/05/vezessenek_be_utdijat_a_kamionokra

Útdíj és törvény

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) és a Levegő Munkacsoport konferenciája

http://levegő.hu/sites/default/files/utdij_es_torveny_konferencia_110706_0.pdf

EU irányelvek, határozatok:

Az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve(2004.április29.) a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:34:32004L0052:HU:PDF>

A tehergépjárművekre vonatkozó díjpolitikai alapkérdéseket – a minimális adótételek mellett – szabályozó 2011/76/EU és 2006/38/EK irányelvekkel módosított 1999/62/EK Eurovignetta irányelv (magyarul) egységes szerkezetben

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:34:32004L0052:HU:PDF>

Egyéb linkek:

Díjszedési linktár a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központban

<http://kkk.gov.hu/pages/index.jsf?p=2&id=5361>

Ivan Illich: Energia és igazságosság

http://www.szepi.hu/irodalom/kedvenc/kc_017.html