

Dr. Palkovics László
Innovációs és technológiai miniszter

Iktatószám: 3/2018/K/UTESZ
Budapest, 2019. szeptember

Tárgy: *A 2016. évi megtett úttal arányos elektronikus útdíj szedési rendszerből származó bevételek Útdíj törvény szerinti felhasználásának észrevételezése.*

Tisztelt Miniszter Úr!

A Magyar Autóklub, mint az Útdíj Társadalmi Egyeztető Szervezete (UTESZ) soros ügyvivője „Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló 2013 évi LXVII. törvény végrehajtásáról szóló 209/213 (VI. 18.) Kormányrendelet 45.§ 1. bekezdése „ alapján kézhez kapta Dr. Mosóczi László államtitkár úr 2018 június 10. én kelt aláírásával az úttal arányos elektronikus útdíj 2016. évi felhasználásának kimutatását, szöveges és táblázatos formában.

A kimutatás tételesen tartalmazza és kiindulásként rögzíti, hogy a 2016. évben a megtett úttal arányos elektronikus útdíj bevétel mindösszesen 155.282,3 millió Ft. Az elszámolás ugyanakkor a magyar közúthálózat fejlesztésére, fenntartására és üzemeltetésre felhasznált teljes költségkeretet, azaz 445.291,7 millió Ft felhasználását részletezi. Miután az útdíj bevétel beolvad a költségvetésbe, annak felhasználása az útdíj szempontjából tételesen nem követhető. Átláthatósága nem biztosított és tételesen nem is ellenőrizhető, az összevont elszámolással a túlteljesítés nyilvánvaló. A kimutatásból nem látható, hogy az útdíj bevételből származó 155 Mrd Ft milyen tételekből tevődik össze, ezért szükség lenne az útdíj bevételek felett biztosított egyéb költségek, társfinanszírozási források részletezésére és arra, hogy ezek az éves költségvetésben milyen célokra lettek előirányozva.

Megjegyezzük ugyanakkor, hogy a 2018. évben megküldött 2016. évi e-útdíj felhasználás véleményezése már okafogyott, helyette a 2017. évi kimutatás megküldésére lett volna szükség. A 2 éves követéssel készült utólagos észrevételezésnek nincs érdemi jelentősége, ettől függetlenül a megküldött dokumentumot az UTESZ ügyrendjében foglalt elvek alapján, az autópályák,

autóutak és főutak használatáért fizetendő elektronikus útdíjról szóló törvény és a hivatkozott kormányrendelet figyelembe vételével az alábbiak szerint észrevételezzük.

A használó fizet elv megvalósítására a 3, 5 tonnánál nagyobb teherjárművek részére lehetőség van a HU-GO rendszeren belül az e-útdíj szolgáltatás igénybevételére az OBU fedélzeti egység használatával. A pontos nyomkövetéssel így lehetővé válik és biztosított a megtett úttal arányos elektronikus útdíj fizetése. Ennek a továbbiakban teljes körű kiterjesztése szükséges, de a díj megállapítása az úthálózati elemek elhelyezkedése, műszaki állapota és az úthasználók megoszlásának figyelembevétel történjen.

A szennyező fizet elv feltétel rendszerének megvalósítása a díjpolitika szelektív alkalmazásával részben biztosítható, ennek mértéke azonban folyamatos felmérést, kiértékelést és egyeztetést igényel. Nagymértékben javítja a települések átkelési szakaszainak környezet védelmét az elkerülő utak kiépítése. Budapest esetében az M0 körgyűrű mielőbbi kiépítése jelentősen csökkentené a Főváros átmenő forgalmát. Nagyobb figyelmet és költséget kell fordítani ugyanakkor az Unió kötelezettségével előírt zajtérképek teljes körű elkészítésére és azok alapján a meghatározott zajvédelmi intézkedések megvalósítására, környezet védelmi létesítmények, forgalomtechnikai intézkedések, zajvédő falak és zajelnyelő burkolatok alkalmazásával.

Az országos közúthálózat fejlesztésére, fenntartására és üzemeltetésére, valamint az útdíj szedési és ellenőrzési rendszer működtetésére 2016 évben az e-útdíj 155.282,3 millió Ft bevételével szemben 445.291,7 millió Ft (a táblázat szerint pontosítva 445.264,7 M Ft) felhasználására került sor. A kimutatás alapján kétségtelenül megállapítható, hogy az útdíj törvény szerinti bevételek felhasználására vonatkozó feltétel nyilvánvalóan teljesült, de az a vonatkozó törvény szempontjainak megfelelő tételes ellenőrzésre nem alkalmas.

A 2016. évi költségvetési előirányzat a közúthálózat felújítására előirányzatot nem tervezett, annak 69 Mrd Ft-os keretét a költségvetés törvénymódosítása biztosította. Eredetileg ennek egy jelentős részét, vagy egészét az útdíj bevételből kellett volna betervezni. A kimutatásban szereplő tételek a megvalósulás szempontjából ugyan ellenőrizhetőek, de az útdíj és a költségvetési előirányzatok megbontása nélkül az útdíj felhasználást illetően

azok már nem értékelhetőek. Az útdíj bevételekből finanszírozott közúthálózati beavatkozások egyik fontos feltétele, hogy az országos közúthálózaton a biztonságos és kulturált közlekedés valamennyi közlekedni jogosult számára biztosítva legyen. Ez utóbbi az alsóbbrendű úthálózat esetében messze elmarad az elvárható igényektől. A fenntartásra és üzemeltetésre fordítandó kereteket ezért a jövőben növelni kell, ha szükséges a fejlesztési költségek rovására, máskülönben a leromlási folyamat nem állítható meg.

A díjpolitika követelménye, hogy az igazságos és méltányos legyen. Folyamatos monitoring elemzéssel kell az igénybevételek alapján korrigálni a díjakat a megnövekvő közúti áru fuvarozás teljesítményének, illetve a hazai közúti fuvarozói alágazat versenyképességének és eredményességének figyelembe vételével, különös tekintettel a különböző gépjármű kategóriák által okozott út- és környezetterhelésre, illetve a belföldi reláció teherviselő képességére. Az 5,8 %-os díjemelésről (mely a környezetvédelmi díjeltérítés módosítása következtében egyes kategóriákban elérte a 32,5 %-ot is) előzetes egyeztetés a Kormányzat részéről nem történt. A fuvarozókat érzékenyen érintették az M0, M1 autópályákon folyó felújítási munkák miatt kialakult több kilométeres torlódások, melyek okán a fuvarfeladatok tervezhetetlenné váltak, a gépjárművezetők vezetés- és pihenő idejére vonatkozó előírások pedig betarthatatlanok voltak. A szolgáltatási színvonal jelentős csökkenése miatt indokolt a felújítással érintett díjköteles útszakaszokon a felújítás ideje alatt az díjfizetést felfüggesztése, amely még így sem fedezné a torlódások miatt keletkező fuvarozókat terhelő többletköltségeket.

A díjemeléssel kapcsolatban tiltakozásunk mellett hangsúlyozzuk, hogy annak indoklására, hatáselemzésére és költségvetési vonzataira vonatkozó anyagokat megismerhetővé és véleményezhetővé kell tenni. A miniszteri tájékoztatóban felsorolt tételekre vonatkozó szükséges részadatokat azonban ne Szervezetünknek kelljen beszerezni.

Egyéb állami feladatok, a közúti közlekedési infrastruktúrával összefüggő, valamint azokhoz kapcsolódó tevékenységek és a vonatkozó intézmények finanszírozása, valamint az IKOP, CEF előirányzatai a központi költségvetés részei, azokat az útdíjjal kapcsolatos közvetlen költségek kivételével nem indokolt az útdíj felhasználásánál kimutatni és figyelembe venni. Felvetődik a kérdés, hogy az útdíjbevételek felhasználásának prioritása kinek, mely szervnek a döntése és az elvi döntések meghozatala esetében ki a megszólítandó döntéshozó?

Összességében megállapítható, hogy a keret felhasználás tételes kimutatása erősen pozitív eredményt mutat, azonban a költségvetés egyéb elemeivel összevont kimutatás az útdíj bevétel felhasználást torzítja ezért tételes értékelésére nem alkalmas. A közúthálózat állapotának javítása céljából a közúthálózat fenntartásának és üzemeltetésének költségelőirányzatait növelni kell, melyre a rohamosan növekvő útdíj bevétel lehetőséget biztosít. Az úthálózat állapota vészes leromlási folyamatban van, a lemaradást ütemesebb fenntartási tevékenységgel kell és lehet felszámolni. Az egyébként dicséretes fejlesztések a közúthálózati elemek közötti minőségi különbségeket növelik és lassítják az elmaradott területek felzárkóztatását. Nagyobb hangsúlyt és figyelmet kell fordítani a környezetvédelmi célokat szolgáló intézkedések megtételére és a közlekedés biztonságát fokozó beavatkozások és forgalomtechnikai intézkedések megvalósítására.

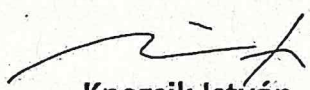
A tételes ellenőrizhetőséget biztosítandóan szükséges, hogy **az útdíj bevételek teljes körű bontásban** rendelkezésünkre álljanak. Az útdíj-kimutatás nincs megosztva, az e-útdíj mellett szükséges a **matricás bevételek kimutatása,** valamint **az útdíj-bírságokból befolyó bevételek** ismerete is. Az adatok beszerzése ugyanakkor nem lehet az UTESZ feladata azokat tételes kimutatásban kérjük megküldeni. A véleményezhetőség fontos feltétele az **éves tervadatok tételes ismerete** és azok tervezett költség forrásainak előirányzata.

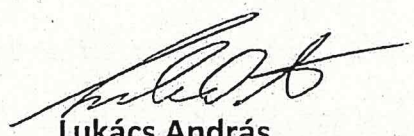
Az Útdíj Társadalmi Egyeztető Szervezet határozott álláspontja, hogy **Szervezetünk önmagában ne csak utólagos véleményező legyen,** hanem (az eltelt 2 év tapasztalatai alapján) részese legyen, az egyébként hiányolt **előzetes társadalmi egyeztetéseken,** valamint a bevételeket és a költségvetést érintő kérdések előzetes véleményezésében is. Az **előzetes társadalmi egyeztetés** hiánya az utólagos észrevételezést az összehasonlítás hiányában nem teszi lehetővé. Az útdíj bevételek felhasználásának érdemi véleményezése érdekében a teljesített keret felhasználás kimutatása célszerűen a **megelőző év adatai legyenek.**

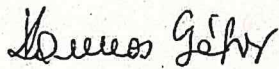
Tisztelt Miniszter Úr, kérjük, hogy a fenti észrevételeink figyelembe vételével tegye lehetővé a hivatkozott Kormányrendelet érdemi végrehajthatóságát, és azzal az UTESZ ügyrendjében meghatározott és elfogadott működési rendje szerinti működést, az észrevételezési feladatkör ellátását.

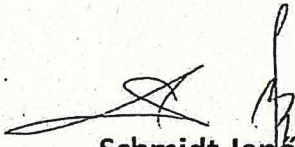
Támogató együttműködését megköszönve,

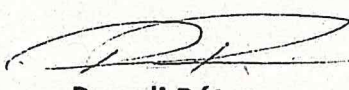
Tisztelettel:



Knezsik István
elnök
Autós Életciklus Érdekképviseleti
Nagykoalíció Egyesület

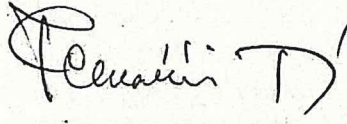

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport
(a mellékelt kiegészítéssel)


Karmos Gábor
főtitkár
Magyar Közúti Fuvarozók
Egyesülete


Schmidt Jenő
elnök
Települési Önkormányzatok
Országos Szövetsége


Peredi Péter
főtitkár
Fuvarozó Vállalkozók
Országos Szövetsége


Dittel Gábor
ügyvezető főtitkár
Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó
Ipartestülete - NIT Hungary


Fehérvári Tamás
elnök
Megyei Önkormányzatok
Országos Szövetsége


Dr. Hatala József
elnök
Magyar Autóklub

Kapja másolatban:

Dr. Mosóczi László államtitkár úr

**A Levegő Munkacsoport észrevételei
a Dr. Palkovics László miniszternek címzett,
2019. szeptemberi, 3/2018/K/UTESZ iktatószámú „A 2016. évi megtett úttal arányos
elektronikus útdíj szedési rendszerből származó bevételek Útdíj törvény szerinti
felhasználásának észrevételezése” tárgyú levélhez**

A Levegő Munkacsoport egyetért a levélben leírtakkal az alábbiak kivételével:

- 1) *„Nagymértékben javítja a települések átkelési szakaszainak környezet védelmét az elkerülő utak kiépítése.”*

A tapasztalatok alapján az elkerülő utak általában csak akkor járulnak hozzá a településeken belül a környezeti állapotának javulásához, ha (1) az érintett, településen belüli utakon forgalomcsillapítási intézkedéseket vezetnek be, és (2) ha megtiltják új, forgalomvonzó létesítmények létesítését. Tehát a fent idézett állítást csak ezzel a kiegészítéssel tartjuk elfogadhatónak.

- 2) *„Budapest esetében az M0 környűrű mielőbbi kiépítése jelentősen csökkentené a Főváros átmenő forgalmát.”*

A Budapesten átmenő személy- és teherforgalom viszonylag kis részét teszi ki a fővároson belüli forgalomnak, így ezen a forgalmon alig változtatna az M0 bezárása. Ugyanakkor megfelelő szervezéssel, ösztönzéssel, viszonylag kis befektetéssel öt éven belül akár 50 százalékkal lehetne csökkenteni (járműkilométerben számolva) a belső égésű motorú járművekkel végzett áruszállítást. A főváros személygépkocsi-forgalma is számottevően csökkenthető lenne néhány éven belül a már ismert, világszerte alkalmazott intézkedések megvalósításával.¹ Tehát gazdasági szempontból is teljesen felesleges egy több százmilliárd forintba kerülő, akár évtizedekig elhúzódó óriásberuházás.

Magyarország jogszabályokban rögzített kötelessége éghajlatvédelmi és levegőtisztaságvédelmi intézkedéseket tennie. A vonatkozó jogszabályok határidőket és számszerű szennyezőanyag-kibocsátási csökkentéseket is előírnak. Ezeknek a jogszabályoknak az előírásaival gyökeresen ellentétes lenne egy jelentős természetpusztítással járó, újabb jelentős gépjármű-forgalmat gerjesztő beruházás megvalósítása.

A Levegő Munkacsoport álláspontja a fenti témában már régóta ismert.²

- 3) *„A szolgáltatási színvonal jelentős csökkenése miatt indokolt a felújítással érintett útszakaszokon a felújítás ideje alatt a díjfizetés felfüggesztések, amely még így sem fedezné a torlódások miatt keletkező fuvarozókat terhelő többletköltségeket.”*

Ha a kereslet nagyobb, mint a kínálat, akkor nem csökkenteni, hanem növelni kell az árakat. A szóban forgó esetben a díjmentesség azt eredményezné, hogy még többen használnák az adott útszakaszt, még nagyobb torlódásokat, és így még nagyobb

¹ Ld. például: <https://www.levego.hu/kiadvanyok/javaslatok-a-kozlekedesi-eredetu-iveghazgaz-kibocsatas-csokkentese-re-magyarorszagon/>,
https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/korommentesvarosok_0.pdf

² Ld. például: https://www.levego.hu/m0-10-es/images/m0-buda-civilallasf_0904.pdf

többletköltséget okozva a fuvarozóknak. A díjakat mindig úgy kell megállapítani, hogy azok révén egyensúlyba kerüljön a kereslet és a kínálat.

- 4) „A díjmeléssel kapcsolatban tiltakozásunk mellett hangsúlyozzuk, hogy annak indoklására, hatáselemzésére és költségvetési vonzataira vonatkozó anyagokat megismerhetővé és véleményezhetővé kell tenni.” A mondat második felével egyetértünk. A díjmelés ellen viszont nem tiltakozunk, sőt további fokozatos díjmelést tartunk szükségesnek – többek között a fuvarozók hosszú távú érdekében is.³

Budapest, 2019. október 31.



Lukács András
elnök

³ Részletesebb indoklást ld. itt: https://www.levego.hu/kamionstop/kamion_2010.pdf (különösen: 12. oldal), https://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf