

Budapest, 2011. december 6.

Dr. Völner Pál
infrastruktúráért felelős államtitkár
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Budapest

Tisztelt Államtitkár Úr!

Sajtóhírek szerint a kormány úthasználati átalánydíjjá kívánja átalakítani az személygépkocsik autópálya-használatára jogosító éves matricát. A Levegő Munkacsoport és a Magyar Autóklub 2007-ben a következő közös állásfoglalást¹ fogadta el erről a kérdésről:

„A Magyar Autóklub és a Levegő Munkacsoport a szaktárca terveivel kapcsolatban kijelenti, hogy a díjfizetési rendszerbe bevont úthálózat kiterjesztésével bizonyos feltételek mellett egyetért. Különösen támogatják, hogy a nehéz tehergépkocsik minden útvonalon a használattal arányos díjat fizessenek, hiszen ezen járművek esetén az útfenntartás költsége sokszorosa, mint a személygépkocsinál. Mindkét szervezet abban érdekelt, hogy olyan díjfizetési rendszer valósuljon meg Magyarországon, amely a járműveket a jobb minőségű utakról nem tereli rá a rosszabb minőségű utakra, illetve a településen kívüli utakról a településen belüli utakra, mint ahogy az az egyszer már megbukott „kapus” rendszernél történt, és a jelenlegi rendszernél is történik.

A személygépkocsik esetében a Magyar Autóklub és a Levegő Munkacsoport szorgalmazza a jelenlegi autópályadíj helyett és a gépjárműadó részbeni vagy teljes eltörlésével minden személygépkocsira éves úthasználati átalánydíj kivetését, melynek összege megfelelné a gépjárműadó és az eddigi éves autópályadíj csökkentett együttes összegének. A díj nemcsak az autópályákra vonatkozna, hanem minden közútra.

Miután az úthasználati díjat minden hazai és külföldi gépjármű-tulajdonos kötelezően fizetné, ennek megvalósításával a hazai személygépkocsi-tulajdonosok terhei nem növekednének, az állam a korábbinál magasabb bevételhez jutna, a járművezetők pedig abban lesznek érdekeltek, hogy a jobb minőségű és – ahol lehet – a településeket elkerülő utakat használják. További előny, hogy jelentősen csökkennének az adminisztráció és ellenőrzés költségei.”

A Levegő Munkacsoport alapján továbbra is időszerűnek tartja a fenti állásfoglalást, azonban az államháztartás jelenlegi helyzetében elkerülhetetlennek tartja a díjtétel jelentős emelését. Az állam ugyanis képtelen közpénzekből fenntartani, felújítani az országos közúthálózatot, ezért ennek fedezetét a gépjárművek üzemeltetői által befizetett úthasználói

¹ A Magyar Autóklub és a Levegő Munkacsoport közös sajtóközleménye az úthasználati díjakról,
http://www.levego.hu/hirek/2007/01/a_magyar_autoklub_es_a_levego_munkacsoport_kozos_sajtokozlemenye_az_uthasznalati_dijak

díjából kell előteremteni. Ez nem csak Magyarországon van így, hanem például a nálunk sokkal gazdagabb Németországban is. A német kormány által a téma vizsgálatával megbízott bizottság² 2000-ben nyilvánosságra hozott jelentésében arra a következtetésre jut, hogy Németországban a közlekedési infrastruktúra előbb-utóbb használhatatlanná válik, ha nem kapcsolják össze közvetlenül a használatát a fenntartás finanszírozásával. A Pállmann bizottság tagjai azt javasolták, hogy ki-ki amennyit használja az infrastruktúrát, azzal arányosan és közvetlenül járuljon hozzá a fenntartásához. Más szóval, az „aki autót vásárol, az az úthasználati jogot automatikusan megkapja hozzá” elv helyett be kell vezetni a „használó állja a költségeket” elvet. Egyébként ez felel meg az Európai Unió Alapszerződésében rögzített piacgazdasági elveknek. Az EU Alapszerződés tartalmazza azt az alapelvet is, hogy aki a környezetet szennyezi, fizesse meg ennek a költségeit. A két elv össze is vonható úgy, hogy „amit a közlekedők felhasználnak a természeti és az épített környezet erőforrásaiból, azt meg kell fizetniük”.

Fontos szempont, hogy az úthasználati átalánydíj a külföldi rendszámú személygépkocsik méltánytalan előnyét is csökkentené (beleértve a magyar állampolgárok által használt ilyen járműveket is).

Az úthasználati átalánydíj további előnye, hogy a későbbiekben jelentősen megkönnyíti majd egy korszerűbb és igazságosabb, a megtett kilométereken alapuló útdíjrendszer bevezetését.

Szükségesnek tartjuk a személygépkocsikra vonatkozó úthasználati átalánydíj differenciálását a jármű környezetvédelmi jellemzőinek megfelelően – elsősorban a széndioxid- és PM10-kibocsátás alapján. (Amennyiben az idő rövidege miatt ez most nem lehetséges, akkor 2012-ben ki kell dolgozni a részleteket, és a differenciálást 2013 januárjától bevezetni.)

Célszerűnek tartanánk, ha az úthasználati átalánydíj alól semmilyen gépjármű ne kapjon felmentést. (Értesüléseink szerint ma mintegy 30 000-re tehető azon járművek száma, amelyek után nem kell autópályadíjat fizetni. Ez a szükségesnél bonyolultabbá teszi a rendszert, és növeli a korrupció kockázatát is.)

Nem tartjuk helyesnek azt a – sajtóban szintén megjelent – változatot, amely szerint csak a négy napos matricát törölnék el, és az éves matrica meglétét az autópályákon és az elsőrendű főutakon tennék kötelezővé. Ez ugyanis ahhoz vezethet, hogy sokan el fogják kerülni ezeket az utakat, tovább növelve a forgalmat és így a környezetszennyezést a lakott településeken áthaladó alsóbbrendű utakon. Ez annál is inkább valószínű, mert az autósoknak már most is, mikor még válthatnak négynapos matricát, sokszor megéri kikerülni a fizetős utakat. (Erre további ösztönzést ad, hogy így általában üzemanyagot is megtakarítanak, hiszen a fizetős utakon általában jóval nagyobb sebességgel kell közlekedniük – és így az gépkocsijuk több üzemanyagot fogyaszt –, mint a mellékutakon.) A településeken keresztül haladó utakra való áttérés ösztönzése ellentétes lenne a kisméretű szálló por (PM10) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról szóló 1330/2011. (X. 12.) kormányhatározattal is, amely a településeken belüli légszennyezés csökkentését irányozza elő. Egy ilyen intézkedés az Európai Bizottság rosszallását is kiválthatja, amely jelenleg jogsértési eljárást folytat Magyarország ellen az egészségügyi határértéket túllépő PM10-szennyezés miatt.

Egyetértve azzal, hogy növelni kell a személygépkocsi-tulajdonosok hozzájárulását az infrastruktúra fenntartásához, továbbra is sürgetőnek tartjuk a tehergépkocsik kilométer- és

² A bizottságot Dr. Wilhelm Pállmann vezette, ezért Pállmann Bizottságként szokták említeni.



szennyezésarányos útdíjának bevezetését. Annál is inkább, mert egyrészt már így sincs arányban a tehergépkocsik által fizetett matricadíj az általuk az infrastruktúrában és a környezetben általuk okozott károkkal, másrészt a teherforgalomnak jelentős részét kitevő külföldi kamionok tulajdonosai még adóbefizetéssel sem támogatják a magyar költségvetést.

A matricarendszer fentebb javasolt átalakításánál fontosnak tartjuk a megfelelő, a terhek igazságos megosztását megcélzó folyamatot bemutató kommunikációt. Ebben véleményünk szerint különösen a következőkre kell felhívni a figyelmet:

- Az úthálózat fejlesztése, működtetése, fenntartása, felújítása csak a használó által befizetett díjakból történhet, az állam erre nem tud közpénzeket fordítani. Ez más területeken is így történik, például a villamos távvezetékeket sem közpénzből létesítik és tartják fenn, hanem ezek költségei megjelennek az áram árában.
- A személygépkocsi-közlekedés résztvevői – a közhiedelemmel ellentétben – ma sem fizetik meg az általuk okozott károkat³, nem járulnak hozzá arányosan az általuk előidézett költségekhez, ami pénzügyi szempontból sem tartható.
- A matricabevétel a koncessziós autópályák évi 100 milliárd forintos rendelkezésre állási díjának is csak mintegy a felét fedezi.
- A személygépkocsik vásárlásával és használatával kapcsolatos adócsalások, adóelkerülések mértékét is célszerű lenne tudatosítani a közvéleménnyel.⁴

Kérem, hogy a fentiekkel kapcsolatos álláspontjáról tájékoztatni szíveskedjen.

Köszönettel és üdvözlettel:

Lukács András
elnök

³ **A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon.** Közlekedéstudományi Intézet, Budapest, 2010.,

http://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf

A Levegő Munkacsoportnak a tanulmányról szóló rövid összefoglalása és értékelése:

http://www.levego.hu/sites/default/files/kozlekedes-koltseg-osszefogl_110619.pdf

⁴ Ld. Lukács András – Pavics Lázár – Pál János – Horváth Zsolt: **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés.** Lélegzet Alapítvány, 2010, http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/kornyeztbarat-kozlekedes_2010.pdf

