



Budapest, 2006. augusztus 7.
271/2006

Molnár Gyula
polgármester
Budapest XI. kerület Önkormányzata

Tisztelt Polgármester Úr!

A sajtóból értesültünk arról, hogy a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE) arra kéri az Alkotmánybíróságot, hogy semmisítse meg a főváros XI. és XII. kerületi önkormányzatának azon rendeleteit, amelyek a kamionok helyi közútra behajtását július 1-jétől közútkezelői és útfenntartási hozzájárulási díj megfizetéséhez kötik. Az MKFE érvelése szerint ezek a rendeletek torzítják a piaci versenyt, illetve sértik a gazdasági verseny szabadságát.

A fentiekkel kapcsolatban álláspontunk a következő:

1. A XI. kerület szóban forgó rendeletének célja – a rendelet preambuluma szerint „a helyi közutak és műtárgyaik állagának megóvása, fenntartása; a helyi közutak biztonságos közlekedésre alkalmasságának és közvetlen környezete kulturáltságának biztosítása”. A rendelettel tehát az önkormányzat az egészséges környezethez való alkotmányos jogok érvényesülését segíti elő. (Az Alkotmány előírja: „18. § A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” „70/D. § (1) A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.”) Ennek megfelelően a Legfelsőbb Bíróság 1999. május 13-án kelt, Gf.IV.30.879/1998/17. számú ítéletében megállapította, hogy környezetveszélyeztetés esetén a gazdasági érdekek nem mérlegelhetők. Tehát az MKFE hivatkozása a gazdasági érdekekre a környezeti érdekekkel szemben nem fogadható el.
2. A nehéz tehergépjárművek útkárosításával kapcsolatban már több évtizede kialakult a szakértők egyértelmű álláspontja. Budapesten 1971-ben jelent meg dr. Nemesdy Ervin egyetemi tanárnak, a műszaki tudományok doktorának *Utak és autópályák szerkezete* című könyve, amelyet mind a mai napig alaplámként forgatnak a közlekedési szakemberek. Ebben egyebek mellett leírja az Egyesült Államokban végzett átfogó vizsgálatok eredményét, amelyek kimutatták, hogy az útkárosodás mértéke a tengelyterhelés ötödik hatványának függvénye. Nemesdy Ervin ebből az alábbi következtetést vonja le: „Nemcsak a közúti fuvarozó vállalatok saját érdekeit kell nézni, hanem az ország úthálózatának helyzetét, a burkolat-élettartamok kedvezőtlen

alakulását, amely a szállító vállalatoknál adódó évi nyereségeknél nagyságrendileg nagyobb károkat okozhat az ország úthálózatán. (...) Egy 10 Mp-os tengely (...) 7-szer annyi 8 Mp-os (...) tengelysúly áthaladásával, élettartam-csökkentő hatásával egyenértékű. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlen szükségessé, hogy a nagy tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdó és szállítási adótöbblet-teher háruljon.” Tehát az önkormányzat szóban forgó rendeletében meghatározott útfenntartási díj nemhogy torzítaná a piaci versenyt, hanem éppen a jelenlegi torz arviszonyokat módosítja a tisztességes piaci verseny feltételeinek megfelelő irányba. A verseny torzulását azonban még ez is csupán mérsékli, ugyanis a tisztességes versenyfeltételek megteremtése érdekében jóval magasabb díjakat kellene alkalmazni, és a díjak a jármű tengelyterhelése ötödik hatványának megfelelően kellene hogy emelkedjenek.

3. Az MKFE azt is kifogásolja, hogy a rendelet elfogadása előtt nem készült hatásvizsgálat. Közismert tényeket azonban felesleges hatásvizsgálatokkal alátámasztani. (A közismert tényeket még a bíróság előtt sem kell bizonyítani.) Az viszont közismert tény, hogy az utakat, az út menti épületeket és az utak alatt futó közműveket leginkább a nehéz járművek rongálják. (Így például Európai Unió 2001-ben megjelent új közlekedéspolitikája leszögezte, hogy a gyorsforgalmi utak karbantartási költségeinek csaknem 90 százalékáért a nehéz járművek a felelősek.) Az előző pontban már leírtuk, hogy a megállapított díjak nem fedezik teljes mértékben az okozott károkat, tehát a díjak mértéke egyáltalán nem túlzott. Ha a károknak megfelelő díjakat vezetnének be, azok a jelenleginél jóval magasabbak és erősen progresszívak lennének.
4. Az önkormányzati rendszer egyik legnagyobb erőssége, hogy a helyi közösségeknek lehetőséget ad olyan szabályozásra, amellyel érvényesíthetik a lakosság alkotmányos jogát az egészséges környezethez, a biztonsághoz. A XI. kerület önkormányzata a szóban forgó rendeletével az önkormányzati törvényben rögzített jogával él, és választói jogok érdekeit védi.

A Levegő Munkacsoport bízik abban, hogy más kerületek, települések is követik majd az Önök példáját, és díjat vetnek ki az útjaikat igénybe vevő kamionokra.

A témával kapcsolatban további tájékoztatást nyújt „A sínek tovább bírják” című kiadványunk, valamint a <http://www.levego.hu/kamionstop/> honlapunk.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök

Mellékletek:

1. Az MKFE beadványával kapcsolatos MTI hír
2. „A sínek tovább bírják” című tanulmány

1. melléklet

Alkotmánybírósághoz fordultak a fuvarozók

2006-08-05.

MTI

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE) arra kéri az Alkotmánybíróságot, hogy semmisítse meg a főváros XI. és XII. kerületi önkormányzatok azon rendeleteit, amelyek a kamionosok helyi közútra behajtását július 1-jétől közútkezelői és útfenntartási hozzájárulási díj megfizetéséhez kötik.

Az önkormányzati rendeletek számos vonatkozásban magasabb jogszabályokba ütköznek, és így sértik az Alkotmány rendelkezéseit, Karmos Gábor, az MKFE főtitkár helyettese szerint.

A tagállamok jogosultak a közutakon a forgalom szabályozása érdekében úthasználati díjat kivetni a városi közlekedésben az EU irányelve szerint, ám ezek a díjak nem járhatnak a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással - hangsúlyozta a főtitkár helyettese.

A jelenleg hatályos jogszabályok szerint egyetlen önkormányzat sem jogosult úthasználati díjat kivetni, még ha azt útfenntartási hozzájárulásnak is nevezik, hanem erre csak a mindenkor közlekedési miniszternek van joga - tette hozzá a fuvarosok érdekképviselője.

A két önkormányzati rendelet ráadásul a KRESZ szabályait is sérti, ugyanis ilyen szabály abban nem létezik, és azt nem módosították ebben az ügyben.

A rendeletek alkotása előtt nem történt egyeztetés a fuvarozói érdekképviselőkkel, és az előzetes hatástanulmányok sem készültek el.

Az MKFE szerint elsősorban azok a vállalkozások kerülnek hátrányba, amelyek tevékenységüket az adott két kerület területén végzik, másrészt a magasabb költség miatt a 12 tonnánál súlyosabb járművekkel fuvarozó vállalkozásoknak sérül a gazdasági verseny szabadsága a kisebb járműveket használókkal szemben.