

A nehéz tehergépkocsik útdíja bevezetésének szükségessége és lehetősége

A nehéz tehergépkocsik Magyarországon évente mintegy 1000 milliárd forint olyan kárt, költséget okoznak, amelyet nem az üzemeltetők fizetnek meg, hanem az egész társadalom.¹ 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. Ezt tervezi a GKM is, azonban úgy tűnik, hogy olyan módszert javasolt, amely eleve kudarcra van ítélve az alábbi okok miatt:

1. Az elektronikus díjfizetés bevezetése igen bonyolult és hosszadalmas, ami a bevezetést akár több évig is elodázhhatja. (Hosszabb távon – 4–5 év múlva – természetesen elképzelhetőnek tartjuk az elektronikus útdíj bevezetését is.)
2. Csak a gyorsforgalmi utakra és néhány párhuzamos fő közlekedési útra kívánják az útdíjat bevezetni, ami – az eddigi tapasztalatok szerint – a településeken átvezető egyéb utakra fogja terelni a forgalom jelentős részét, általános felháborodást és tiltakozást váltva ki. Ez ellentétes a piacgazdaság logikájával is, hiszen ott fizetnének, ahol kevesebb kárt okoznak (a településeken kívül), és nem fizetnének ott, ahol többet (a településeken belül).
3. A díjat az összes, 3,5 tonnánál nehezebb megengedett összsúlyú járművekre vetnék ki, ami szükségtelenül sok fuvarozót érint, hiszen a valódi gondokat a nehéz (12 tonna megengedett összsúlynál nehezebb) tehergépkocsik okozzák. A 3,5 és 12 tonna közötti tehergépkocsikra történő díj bevezetése ráadásul több időt igényel, és olyan tiltakozásokat is kiválthat, amit jelenleg felesleges a kormánynak felvállalnia.
4. Amennyiben a 3,5 tonna megengedett össztömegtől kezdve vetik ki a díjakat, akkor – az EU előírásai miatt is – kevésbé lehet majd differenciálni, így rendkívüli aránytalanságok alakulnak ki, hiszen egy nehéz tehergépkocsi akár tíz- vagy százezerszer is jobban rongálja az utakat, mint egy kisebb teherautó. A díjak közötti különbség pedig egyáltalán nem fogja ezt tükrözni, ami szintén általános elégedetlenséget válthat ki.
5. Az elektronikus útdíj-fizető rendszer kiépítése rendkívül költséges (sajtóhírek szerint elérheti a 100 milliárd forintot). Politikailag nehezen lenne most megmagyarázható, hogy miért választott a kormány egy ilyen költséges eljárást, amikor a feladat sokkal kisebb költséggel is megoldható.

A fentiek miatt a következőket javasoljuk:

1. A díjat minden útvonalon meg kelljen fizetni, teljesen függetlenül attól, hogy a jármű – mondjuk – autópályán vagy földúton megy.
2. A díj egyelőre csak a 12 tonna megengedett összsúly feletti járművekre vonatkozzon. Ilyen magyar rendszámú járművekből jelenleg mintegy 40 ezer van, ami az összes teherszállítást végző közúti jármű mindössze 10 százaléka.
3. A díj a megtett kilométertől, a jármű megengedett összsúlyától és a szennyezőanyag-kibocsátásától (EURO-1, EURO-2 stb.) függjön. Megfontolandó, hogy a súllyal összefüggő mérték progresszív legyen.

¹ Ld. Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások:

http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf, és

A sínek tovább bírják: <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>

4. A díjszedés egyelőre ne elektronikusan, hanem a menetíró-készülék (tachográf) alapján történjen. Minden magyar és Magyarországon közlekedő külföldi tehergépkocsinak kötelezően rendelkeznie kell ilyen készülékkel. A közlekedési hatóság évente egyszer most is ellenőrzi a telephelyen minden hazai tehergépkocsi menetíró-korongjait, amelyeket a fuvarozónak 5 évig meg kell őriznie. A határon belépő és kilépő járműveket pedig a határon lehet ellenőrizni, és ott lehetne fizetni is. (Ez a külföldi járműveknél korábban is így történt, amíg meg kellett fizetni a tonna-kilométerenkénti 3 Ft-os díjat. Németországban ma is így ellenőrzik a díjfizetést minden olyan külföldi tehergépkocsi esetén, amely nem rendelkezik elektronikus fedélzeti egységgel.) Ezen felül szűrőpróba-szerű ellenőrzéseket kell végezni a közutakon, amint az jelenleg is történik egyéb céllal. Ehhez hasonló rendszer működik 2001 óta Svájcban is, ahol az teljesen bevált.

A svájci mértékű díj bevezetése esetén évente legalább 300 milliárd forint bevételre számíthatnánk. Egy ilyen mértékű díj bevezetése politikai okokból most nyilvánvalóan nem lehetséges, de egy jelentősen csökkentett díjmérték esetén is évi 40–50 milliárd forint bevétellel lehet számolni, majd a későbbiekben a díj mértékét fokozatosan lehet emelni.

A bevezetés előtt feltétlenül szükséges a széles körű felvilágosítás. Egy ilyen tevékenység előkészítésében és lebonyolításában a Levegő Munkacsoport már megfelelő tapasztalatokkal rendelkezik², amit kérés esetén rendelkezésre bocsátunk.

Budapest, 2006. szeptember 12.

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport

²

Ld. <http://www.levego.hu/kamionstop/>