



MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM
Hálózati Infrastruktúra Főosztály
Telefon: 472-8784, Telefax: 472-8450

2008-02-18/1773

GKM/1552/3 /2008.

Hiv.szám: 14/2008.
Előadó: dr. Lányi Péter
Tel: 472-8790

Lukács András úr
elnök
Levegő Munkacsoport
Budapest

Tárgy: A használatarányos útdíjjal kapcsolatos tender

Tisztelt Elnök Úr!

A megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszerrel (a továbbiakban: „ED”) kapcsolatban írt 2008. január 14.-ei, 14/2008. iktatószámú levelükben felvetett témákra az alábbiakban válaszolok, legelőször is egy, a projektet érintő általános áttekintést adva.

A hazai ED rendszer előkészítése még 2003-ban kezdődött meg. A nemzetközi és hazai tapasztalatok feldolgozása során kiderült, hogy a matricás rendszerről való átállás két fő területen igényel komoly átgondolást: díjpolitikai oldalról – amely az új megoldás tarifarendszerében testesül majd meg –, valamint a technológiai megoldást érintően. Dilemmánk a következő. A világszerte és így Európában is bevált módon működő, „hagyományos DSRC” technológiával, szabványosított rendszerkomponensű, számos beszállítótól versenyhelyzetben hozzáférhető, így piaci árú rendszert díjpolitikai oldalról már kicsit elavultnak tekintjük, ugyanakkor a tágabb díjköteles hálózati kiterjesztést is kiszolgálni képes „modernebb GNSS/CN” technológiával működő rendszerre mindeztidáig csak egyetlen működő nemzetközi referencia létezik, és közben sajnos e megoldás műszaki szabványosítása sem halad előre nagy léptekkel. Egy bátran megvalósított, de egyedi rendszerrel viszont – kis ország lévén – könnyen az európai interoperábilis díjszedési piac partvonalára kerülhetünk, amely később költséges módosítások kötelezettségével járhat.

Mivel a hazai közlekedési infrastruktúra – és ezen belül a közúti infrastruktúra – jelentős mértékben alulfinanszírozott – ami részben a közúti közlekedésben résztvevők alacsony díjterhelésének köszönhető –, a minél gyorsabb megoldás megtalálása a GKM számára is elemi érdekű. Az útdíjak növelésével első időkben a fuvarozók terhei nőnek, majd ezek áttevődnek a közúton szállított termékek áraiba. A jelentős gazdasági kihatással járó intézkedés, az általános társadalmi terhek növekedése, ezek inflációt gerjesztő hatása miatt nem volt politikai szinten, fenntartások nélkül támogatott. A decemberi, az eljárás lefolytatására felhatalmazást

adó parlamenti döntés visszavonásának háttérében mindezen okok együttesen húzódhattak meg.

Folyamatosan készülnek a részletes forgalmi, díjbevételi és az ellenőrzési rendszert forgalmilag és gazdaságilag optimalizáló vizsgálatok, az Eurovignetta irányelv metódusa szerint érvényesíthető díjszintek számításai, valamint a részletes projekt szintű pénzügyi értékelések – a nemzetgazdasági hatásvizsgálatokkal, beleértve az EU társfinanszírozási kérdések vizsgálatával együtt – is. Ezek – a korábbi e témakörben született és már publikált anyagok mellett – hamarosan szintén olvashatóak lesznek a projektgazda Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) honlapján (<http://3k.gov.hu/pages/index.jsf?p=2&id=2912>).

A díjpolitikai intézkedések környezeti hatásainak vizsgálatára is szükségünk lesz, és előttünk áll még az egyes díjpolitikai alternatívák EU-val történő egyeztetése is (mivel az új útmutató alapján később természetesen az extern hatások beszámítását is tervezzük). Mindezeket mind közutas, mind fuvarozói valamint környezetvédelmi szakmai körökben is szeretnénk megvitatni, hogy ilyen módon megalapozott társadalmi és politikai egyeztetések mentén lehessen pontosítani a díjpolitikai célokat. Közben tovább dolgozunk az üzleti és az ellenőrzési modell finomításán és a kellően részletes és megalapozott jogszabályi háttér előkészítésén is.

Amint az Önök leveléből is kitűnik, a Levegő Munkacsoport is egy fokozatos, ugyanakkor a jövőbemutató megoldások iránt nyitott ED bevezetéssel ért egyet. Ez a fokozatosság egy kellően rugalmas rendszerrel mind a díjköteles úthálózati elemek, mind az új tarifarendszerbe bevont járműkategóriák, mind az érvényesített díjszintek – és azok környezeti kategóriák / térben / időszakok szerinti differenciálása – terén megvalósítható. A parlamenti felhatalmazás visszavonásából arra következtettünk, hogy a döntéshozók nem a rendszer egyszerűségét, hanem a terhek minél precízebb felosztását preferálják.

Az előzőekben leírtakból is láthatjuk, hogy a GKM számára továbbra is stratégiai cél az ED mihamarabbi bevezethetősége, természetesen kerülve az elhamarkodott döntéseket és a nélkülözhetetlen társadalmi egyeztetések elmaradását. Tesszük ezt mindazért, mivel mind a hazai közlekedési és környezeti problémák, mind pedig az igazságosabb teherviselés megoldásának elkötelezett hívei vagyunk. Ebben a folyamatban továbbra is számítunk aktív és ötletadó részvételükre.

Budapest, 2008. február "13"

Üdvözlettel:

Szűcs Lajos
főosztályvezető

