

# MEGJEGYZÉSEK

## A DÍJFIZETÉSI RENDSZERBE BEVONT ÚTHÁLÓZAT KITERJESZTÉSÉNEK ELVEIRŐL SZÓLÓ ELŐTERJESZTÉS SZÖVEGÉHEZ ÉS TARTALMÁHOZ<sup>1</sup>

Fleischer Tamás<sup>2</sup>

### BEVEZETÉS

A jelzett Előterjesztés a következő érdemi részekből áll: nyolc oldalas *Vezetői összefoglaló* (pp. 3-10), egy bekezdés *Határozati javaslat* (p. 11.) két oldal tételes határozati javaslat határidőkkel a mellékletben (pp. 12-13.) és a 12-oldalas *Előterjesztés* (pp. 14-25.)

Az alábbiakban elsősorban az Előterjesztés részben kifejtett szövegre támaszkodunk a tartalmi észrevételek megtételénél.

### AZ ELŐTERJESZTÉSBN FOGLALTAK CÉLJA

Az Előterjesztés több helyen utal az intézkedések céljára. [Kiemelések tőlem FT]

p. 14 [Bár itt a bevezető félmondat kimaradt, s maga a mondat értelmetlen, de a Vezetői összefoglalóból rekonstruálható: „A díjfizetési kötelezettség autópályákon kívüli kiterjesztésének célja:”] ... a díjfizetésből eredő **bevételek** szolid **növekedése** ... nagyobb lehetőség biztosítása az úthálózati elemek **tehergép-**

---

<sup>1</sup> ELŐTERJESZTÉS a Kormány részére a díjfizetési rendszerbe bevont úthálózat kiterjesztésének elveiről. Gazdasági és közlekedési miniszter, Budapest, 2006. december.

<sup>2</sup> Magyar Közlekedési Klub; (tudományos főmunkatárs, MTA Világgazdasági Kutatóintézet).

**jármű-forgalom által történő igénybevételének befolyásolására, ...rövid távon a forgalom meghatározó ...részének a gyorsforgalmi utakon tartása, ...hosszabb távon ...a tranzitszerepet játszó utakat és egyéb főutakat érő több-letterhelés hatásának a megfizettetése.**

- p.15. ...legfontosabb célja, hogy az úthasználati díjjal terhelt gyorsforgalmi utakról **ne terelődjön** a tehergépjármű-forgalom **a díjmentesen** használható országos főúthálózat **szakaszaira**... Emellett, a tehergépjármű-forgalom által okozott magasabb útfenntartási költségekhez történő **arányosabb hozzájárulást** is szolgálja...
- p.18. A díjasítás célja első sorban a hazánkon átmenő **tranzitforgalom bevonása** díjasításba... [nyilván *a költségviselésbe*]
- p.18. ...célja az is, hogy a díjbevételek minimálisan **fedezzék a díjköteles szakaszok** díjszedésének, üzemeltetésének, fenntartásának és időszakos felújításának **költségeit**, valamint **a közúthálózat fenntartásának költségeihez járuljanak hozzá a jelenleg fizetős útszakaszokat elkerülő nehéztehergépkocsi** forgalom résztvevői is.
- p.19. ...Kormányhatározat 3.1. pontja alapján a jelenleg hatályos díjpolitika alapelve, hogy „a gyorsforgalmi utak használati díja a jövőben **legalább azok üzemeltetésének, fenntartásának és időszakos felújításának költségeit fedezze**”
- p.19. ... részben **fedezetet nyújthat** majd a díjmentes szakaszokra, majd a fejlesztésekre, – illetve ...az externális költségekre is.
- p.19. ... A hazai díjszedés közlekedéspolitikai célkitűzése a **többletszolgáltatási szint költségének megfizettetése**, a nehéztehergépkocsi-forgalom okozta **burkolatrongálás kompenzálása** és **forgalmi arányok** kialakulásának **pozitív befolyásolása**...

Megítélésünk szerint a 12 oldalas előterjesztésben mindenképpen indokolatlan, hogy hét helyen forduljon elő a célok meghatározása. Emellett, bár a legfőbb célok a fentiekből kirajzolódnak, felbukkannak ellentmondások is, amelyek arra utalnak, hogy az előterjesztő számára sem teljesen világos a célok és a választott eszköz összefüggése.

A legkirívóbb ellentmondás a kommentár nélkül idézett közlekedéspolitikai célkitűzéssel kapcsolatos (p. 19.) „a többletszolgáltatási szint költségének megfizettetése”. A *többletszolgáltatás megfizettetése* ugyanis érv lehet az autópályák díjasítására, de **jelen Előterjesztés éppen ennek az elvnek a felülbírálásáról szól**, amikor is a díjfizetés a *többletszolgáltatást nem nyújtó* hálózatelemekre is kiterjed. Ez nem probléma, vállalni lehet a korábbi elv felülbírálatát, de jó, ha az előterjesztő tisztában van a koncepcióváltással, és legalább nem hivatkozik a mostani célkitűzésekkel ellentétes elvekre.

## AZ INTÉZKEDÉS HÁTTERE

**A díjfizetés, mint eszköz**

A forgalom résztvevőire kirótt költségek beszedésének számos célja lehet, ebből a szempontból eleve fordított logikával épül fel az Előterjesztés, hiszen **egy eszköz alkalmazásához kér felhatalmazást, amit különböző célok felsorakoztatásával kíván alátámasztani**. Önmagában azonban a díjszedés szolgálhatja a kereslet és kínálat egyensúlyba hozását is (parkolási díjpolitika, vagy a városi kordonok esete, t.i. a többletforgalom elhárítása) a többletszolgáltatás megfizettetését is (örzött parkoló, autópálya szolgáltatások, intercity pótjegy stb.) bevétel generálását alulfizetett, vagy korábban közköltségen finanszírozott szolgáltatás nyújtásáért; vagy éppen hálózati terhelés befolyásolását térbelileg és/vagy időbelileg szelektív tarifák alkalmazásával. Bármelyik szempont miatt kerül sor a díjszedésre, annak lesznek mellékhatásai is, hiszen a rendszer éppen a másik lehetséges célok közül is kifejt bizonyos hatást, ami az alkalmazó számára lehet kedvező, vagy kedvezőtlen, de mindenképpen célszerű előzetesen mérlegelni a kiváltott eredő hatásokat.

Ez annál is inkább indokolt, mert **a mostani kiinduló helyzet is korábbi improvizált és kapkodó kormányzati intézkedések nyomán jött létre**, azok mellékhatásait tükrözi vissza. Nevezetesen az előbb felállított, majd lebontott díjkapuk helyett bevezetett matricás (átalánydíjas) díjszedés eleve felerősítette a díjszedés forgalomleterelő hatását, és a mostani intézkedés legfőbb indoka éppen az autópályáról leterelt nehézteher forgalom visszakényszerítése a számára szolgáló autópályára.

Az átalánydíjas és a megtett úthosszal arányos díjfizetés forgalomleterelő hatását harminc évvel ezelőtt hasonlítottuk össze<sup>3</sup>. Jóllehet mind az árak és az ár-arányok, mind az utazások útvonal-hossz szerinti megoszlása jelentősen változott az eltelt időben, mégsem tévedünk sokat, ha azt feltételezzük, hogy a kétféle díjszedés (az átalánydíjas és az úthossz-arányos) forgalom-elterelő hatásának a viszonya hasonló arányokat mutathat az akkor kiszámítottéhoz; azaz átalánydíjas díjszedés esetében legalább kétszeres a forgalomleterelő hatás a megtett úttal arányos fizetéshez képest. (Ennek az a magyarázata, hogy igen alacsony átalánydíj esetén is legalább egy közepes hosszúságú utazás díját ki kell fizetni, ami az ennél rövidebb utazások számára kedvezőtlen.) – [Természetesen azt is látjuk, hogy az autópálya nem-használatának nem ez az egyetlen oka.]

Miközben az Előterjesztés emlegeti a menetteljesítménnyel arányos díjszedés várható nagyobb bevételeit, teljesen figyelmen kívül hagyja, hogy itt nem az uniónak

---

<sup>3</sup> Fleischer T. (1974) Autópálya díjbeszedő rendszerek. Közlekedéstudományi Szemle Vol. 24. No. 5. és Fleischer T. (1979) Az autópályák tervezésének és üzemeltetésének a finanszírozással kapcsolatos sajátos műszaki-gazdasági kérdései. Közlekedéstudományi Szemle Vol. 29. No. 11.

valamiféle indokolatlan előírásáról van szó, amiben önkényesen több díjat enged be-szedni a hosszarányos rendszer esetében, hanem annak a tapasztalatnak a rögzítéséről, hogy a különböző rendszerektől mit lehet várni. Végül is a tanulság (ebben a vonatkozásban összhangban az Előterjesztés konklúziójával is) az, hogy **nem csak az igazságosság és az igénybevevők terhelésmegosztása kereslet-oldali szempontjai, de a bevételi esélyeket mérlegelő kínálati meggondolások is a menetteljesítményekkel arányosítható díjszedési rendszer mielőbbi bevezetése mellett szóló érveket erősítik.** Ez – nem is olyan nagy – távlatban az uniós irányelveknek is megfelelően csakis az *elektronikus díjszedés* lehet, addig azonban akár a tachográf alapján történő megoldás alkalmazása is mérlegelendő a nehézteher-járművek esetében.

Megjegyezzük, hogy az Előterjesztés 19. oldalán szerepel két mondat a forgalomelterelő hatásról, abban az összefüggésben azonban a megállapítás félrevezető. *„Koncepcionálisan hazánkban a díjszint megállapítását a gyorsforgalmi utak üzemeltetési költsége igényéhez indokolt kötni. Ennél magasabb érték a tapasztalatok szerint forgalomelterelést okoz és a társadalom számára nem elfogadható.”* Valójában a díjszint forgalomelterelő hatását inkább a használó által érzékelt előnyök befolyásolják, (ha a felhasználónak módja van választani díjkapus és díjkapu nélküli utak között) és nem az utak (használó által nem érzékelhető) üzemeltetési költsége. A társadalmi elfogadhatóságnak egy másik (nem a forgalomelterelésben jelentkező) dimenziójaként viszont valóban felmerül az összes ráfordítások kérdése, ezt a költséget ugyanis valakinek mindenképpen meg kell fizetnie. Amit nem a használó fizet, azt a társadalom egésze, tehát olyanok is fizetik, akik nem használják az autópályát. Ez tehát önmagában is társadalmi problémát jelenthet, nem csak akkor, ha a drágán megépített autópályát ráadásul a forgalom egy része még el is kerüli.

#### RÖVID TÁV – HOSSZÚ TÁV

Az Előterjesztés világosan érzékelteti, hogy az általa hosszú távnak nevezett közeljövőben (még ebben a kormányzati ciklusban!) sor kell kerüljön legalább a nehézteher forgalom számára az elektronikus és menetteljesítmény-arányos rendszer bevezetésére. Ebből mindenképpen az következne, hogy ezt a „végleges” rendszert kelle-ne mindenekelőtt alaposan végiggondolni, ebben a rendszerben kellene megfogalmazni a célokat (a nehézjárművek ne terelődjenek le az autópályáról a hagyományos úthálózatra) ehhez kellene megállapítani az eszközöket (jogi, közgazdasági, műszaki lehetőségek; esetleg éppen elektronikus kapuk a folyosókkal párhuzamos utakon is). Ahhoz, hogy ez a rendszer két-három éven belül működjön, máris el kell kezdeni az előkészületeit, majd ennek a fényében érdemes azt végiggondolni, hogy addig, ideiglenesen vajon hogyan lehetne máris elérni valamilyen hatást.

Az Előterjesztés egyáltalán nem tükrözi azt, hogy a céloknak és az eszközöknek ez a fajta ütemezése megtörtént.

## **Nem a gyorsforgalmi utakkal párhuzamos főúton szed díjat az Előterjesztés tervezete!**

Abban a helyzetben, amikor a járműveknek, – vagy akár egy részüknek, a nehézjárműveknek – már a ténylegesen megtett útszakasznak megfelelő díjat kell fizetniük, **a párhuzamos főutak igénybevételét gazdasági eszközökkel csak úgy lehet megakadályozni, ha ezen a párhuzamos főútvonalon is fizetni kell.** Miközben az Előterjesztés éppen a gyorsforgalmi úttal párhuzamos szakaszokról akarja visszaterelni a forgalmat a gyorsforgalmi szakaszokra, addig **az előterjesztésben felsorolt főútvonalak között egyetlen olyan szakasz sincsen, amelyik párhuzamos lenne meglévő autópályával.**

A jelenlegi matricás rendszerben valóban az a megoldás is célravezető lehet, ha nem az autópályával párhuzamos, hanem az autópálya folytatását képező főútvonalakon szednek díjat. A matricás rendszer lényege ugyanis, hogy akárhol kényszerül a járművezető a matrica megvételére, azzal kifizeti az autópályahasználat díját is, azaz a további útvonalon már nem lesz érdeke elkerülni azt az autópályát, aminek a használatáért már pénzt adott. Ez a logika azonban nem lesz többé érvényes akkor, amikor a konkrét útszakaszokra kell díjat fizetni. Az Előterjesztés szerinti listán jelzett főutak rákényszerítik a sofőrt, hogy az adott főút-szakaszokon fizessen (ott, ahol ma is főúton jár, de nincs is lehetősége máshol mennie), de amint elér a gyorsforgalmi úthoz, ott megint módja lesz választani: ráhajt és fizet, vagy a főúton marad, és akkor nem kell fizetnie. Az Előterjesztésben vázolt rendszer tehát legfeljebb két évig használható; **2009-től kifejezetten alkalmatlan a saját maga által jelzett fő cél elősegítésére, nevezetesen, hogy a gyorsforgalmi utakra próbálja visszaterelni a nehézjármű-forgalmat.**

Az Előterjesztés tehát a jelenlegi kapkodásban egy olyan rendszer kiépítését vázolja fel, ami teljesen alkalmatlan arra, hogy a mostani ideiglenes matricás díjszedés után is a díjszedési politika alapját képezze. Akkor majd hasonló kapkodásban, új jogszabályi háttérrel és alapelveket is kreálva kell megint egy új rendszert kialakítani; olyat, amelyik a meglévő gyorsforgalmi utakkal párhuzamosan valóban képes regisztrálni az elhaladó járműveket és ezzel értelmetlenné teszi az autópályák kikerülését.

## **KÖVETKEZTETÉSEK, MEGÁLLAPÍTÁSOK**

Megítélésünk szerint az egyeztetésre bocsátott Előterjesztés alapvetően elhibáztott koncepció kiépítését akarja elkezdni két évvel azelőtt, hogy a rendszer, amire a koncepció épül, meg fog szűnni.

Az Előterjesztés egyébként egy valós, és valóban sürgető kérdést kíván megoldani, amikor célbaveszi a gyorsforgalmi utakat ma elkerülő nehézforgalom mielőbbi

visszaterelését az autópályákra, illetve ezzel párhuzamosan a díjfizetés elkerülhetőségének a megszüntetését. Amikor azonban ehhez a célhoz rendelhető *ideiglenes, olcsó gyors*, – vagy egy *később is használható, fejleszthető* megoldás közül kellene választania, az ehhez szükséges mérlegeléshez még a kérdések feltételéig sem jut el. Az Előterjesztés ehelyett egy *ideiglenes, de drága* megoldásról próbálja azt bizonygatni, hogy az alapja lehet egy később is használható rendszernek.

Nem tisztünk természetesen azt eldönteni, hogy itt valóban szakmailag ennyire rövidlátó koncepció készült-e, vagy érdekek húzódnak meg a javaslatok mögött. Mindenesetre, ha **az Előterjesztés mellékletét képezné egy térkép, amelyik feltűnteti a meglévő gyorsforgalmi hálózatot, valamint egy másik színnel a díjszedésre kijelölt főútvonalakat**, akkor mindenki számára világosan látszana, hogy elsősorban azokat a főútvonalakat jelöltek ki az előterjesztők díjszedésre, amely irányában további gyorsforgalmú utakat szeretnének építeni. A díjszedés bevallottan is ront egy kicsit ezeknek az utaknak a körülményein, ami akár erősítheti is a társadalmi és politikai nyomást olyan gyorsforgalmi utak megépítésére, amelyek amúgy akár le is kerülnének a legsürgősebb beruházások napirendjéről.

A különböző vázolt csapdák elkerülése érdekében az Előterjesztés céljainak rendszerezését, továbbá az ütemezés és a javaslatok alapos és körültekintő újragondolását javasoljuk.

*Budapest, 2006. december 28.*