

ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ
Fidesz – Magyar Polgári Szövetség
Képviselőcsoportja

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: H/3032/6

Módosító javaslat

Érkezett: 2007 JÚN 05.

Dr. Szili Katalin
Az Országgyűlés Elnöke részére

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

A Házszabály 94. §-ának (1) bekezdése alapján a „*Az elektronikus útdíjfizetési rendszer magyarországi bevezetéséről*” szülő, H/3032. számú határozati javaslatához a következő

módosító javaslatot

terjesztem elő:

A határozati javaslat 3. pontjának az alábbi módosítását javaslom:

„3. A közbeszerzési eljárás tárgya:

A megtett úttal arányos díjfizetést lehetővé tevő, elektronikus útdíjfizetési rendszer megvalósítása a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó gépjárművek és járműszerelvények (az úgynevezett J2, J3 és J4 kategóriájú járművek) körére [az autópályákon, autóutakon és az országos főutak egyes elemein, azaz] a teljes hazai úthálózaton [a párhuzamos utakon és a fontosabb egyéb tranzitutakon,] 5 éves futamidejű szolgáltatási szerződés keretében. A bevezetésre kerülő rendszer kommunikációs és elszámolási rendszerének kiegészítő beruházások nélkül is alkalmasnak kell lennie a városi – elsősorban a budapesti – közlekedési problémák enyhítését szolgáló díjak kivetésére és beszedésére is.”

Indokolás

Ahol az útdíjat nem minden útra vetik ki, ott a saját költségeik csökkentésében érdekelt fuvarozók nagy része igyekszik elkerülni a fizetős utakat, és elviselhetetlenné teszi a települések lakóinak az életét. Ez a jelenség, amelyet Magyarországon a matricás útdíj mellett már megismertünk, külföldön (például Csehországban) az elektronikus díjbeszedő rendszer bevezetése után csak fokozódott. A megtett kilométerek számával arányos elektronikus díjbeszedés bevezetése után ugyanis akár szakaszonként is érdemes le-letérni a fizetős útról.

Ezért a határozati javaslat szerinti technikai megvalósítás ellentétes a piacgazdaság elveivel és a „szennyező fizet” elvvel is, hiszen ott (a településeken kívül, a jó minőségű utakon) tenné lehetővé a kilométerarányos díj kivetését és beszedését, ahol a teherautók kisebb károkat okoznak, ott pedig (a településeken belül, illetve a rossz állapotú utakon) nem, ahol óriási károkat idéznek elő. De ellentétes ez a megoldás az Új Magyarország Fejlesztési Terv azon alapvetésével is, miszerint javítani kell az országban az életminőséget.

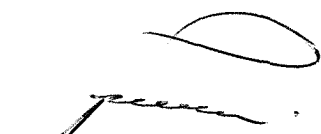
Az állampolgári jogok országgyűlési biztosa szerint egy ilyen rendszer ellentétes az arányos közteherviselés alkotmányos elvével és sérti az egészséges környezethez való alkotmányos jogot. Előre látható, hogy megvalósulása esetén a hátrányosan érintett önkormányzatok és lakosok az országgyűlési biztos állásfoglalására hivatkozva az Alkotmánybírósághoz fognak fordulni jogorvoslatért.

Okulnunk kellene a cseh példából is. Az útdíjfizetési rendszerrel kapcsolatos cseh tendert 2006 márciusában nyerte el egy társaság, és 9 hónap kivitelezés után indulhatott el a működtetés, ami csak a gyorsforgalmú utakra terjedt ki. Ez az úgynevezett DSRC rendszer az elhaladó gépkocsi külső azonosítása alapján veti ki a díjat, és 2,3 milliárd cseh koronába (mintegy 18 milliárd forintba) került. A tehergépkocsik többsége viszont a nem fizetős egyéb utak igénybevételel elkéri az azonosító pontokat, súlyos környezeti problémákat okozva a településeken, és jelentős bevételtől fosztva meg a cseh államot. Emiatt a cseh kormány néhány hónappal az elektronikus díjbeszedő rendszer beindítása után már a rendszer felülvizsgálatát rendelte el. Az újabb koncepció szerint útdíjat vetnek ki az alacsonyabb rendű utakon is, de ehhez egy másik, műholdas rendszer kiépítésére lesz szükség. Feltehetően egyszerűbb és olcsóbb lett volna, ha a már a kezdetektől fogva a teljes úthálózatra vetik ki a díjat, és ennek megfelelő elektronikus rendszert választanak, mint ahogy ez a Mellékletben említett előadásból is kiderült.

A technikai fejlettség lehetővé teszi mind a módosítási javaslat szerint díjkivetést és beszedést az ország teljes úthálózatán, mind pedig azt, hogy az elektronikus útdíjbeszedő rendszer infrastruktúráját sokoldalúan, többek között a városi közlekedés javítására is kihasználjuk. Az ilyen irányú hasznosítást előírásával megelőzhető, hogy később ne kényszerüljünk újabb és újabb költséges rendszerek bevezetésére. (Ld. a Mellékletet is!)

Az útdíj minden útra történő kiterjesztését a GKM azzal az érveléssel utasította el, hogy az aránytalanul megnövelné az országúti ellenőrzés költségeit. Ezt azonban semmiféle elemzéssel, tanulmánnyal nem támasztotta alá. Léteznek olyan módszerek, amelyekkel elfogadható költséggel megvalósítható az ellenőrzés az ország teljes úthálózatán.

Budapest, 2007. június 5.



Dr. Fónagy János
Fidesz – Magyar Polgári Szövetség