

Autópályadíj — mire föl?

A szürke hír: április 1-jén elő-
szó a Minisztertanács úgy dönt-
ött, hogy 1989. május 1-jétől
autópálya- és autósíj-használati
díjat vezet be. Dr. Nagy Ervin
közlekedési, bűntörvényes és építészeti
miniszterhelyettes csütörtök
délelőtti — rendkívül viharos —
sajtótájékoztatóján a nem éppen
népszerű intézkedést az alábbi

megközelítőleg 50 balesetveszélyt!
Autópályán sokkal kevesebbet
nem lehet leállítani, de a kárára-
kötésnél sem ártalmatlan. Akár-
csak például — az Csatlyapark-
szobornál. S ha átterjedik a for-
galom az öregóra? Akkor lesz
csak jót mondjuk, elvargádni
Budapestről a Balatonra, avagy
Budától is keresztül Gyébe!

de előfordulhat: szűréseik el-
lenbe fordítva az autópályá-
ra, megpróbál engedély nélkül.
Hogyan, máiból kerítik ki a sú-
lyos bűntörvény? Egyáltalán: ha
szándékukban áll, miből fizet-
nek ki magát a díjat? A Kül-
ügyminisztériumnál állítólag
már tárgyalnak a Német Demok-
ráciai Köztársasággal, arról ki-
egyeztetve, hogy az államközi
szerződés szerinti, a két or-
szág között a díjmentes utasza-
rúlatos.

Minden azonban részletkérdés
szűrés. A lényeg: a magyar
autós becsapva az államgátlást
ami magát. Egy gondolja: min-
den motor vagy csatlakozó, meg-
parancsok — közlekedésként és ál-
lami jogként vonják a közre-
szed. Ez a lelkiállapot sem javít-
ja a közlekedésszabályozást. Va-
lón véd-e valaki az érdekeit?
Ekkorban a Magyar Autóklub
johatna szóba: a klub azonban
szóba tiloskodik, sőtbe határo-
zta el magát a döntésről — az il-
letésnek csak kritikusan legyün-
tenek. A klub — amely elvett funk-
tionáriusul köztudomás volt elvál-
lani az engedélyek árusítását —
egyébre nem gondol bejöttre.

Az autópálya-használati díjak

	1988. évi VII. DL díj- tarifa táblázat száma	I. II. IV. kategó- riájú díj	éves autósíj- díj	1989. évtől száraz- díj IV. VI. tá.
a) személygépkocsi	800,—	700,—	1 500,—	400
b) tehergépkocsi				
— 4 tonnásig	2 400,—	2 200,—	4 000,—	1 000
— 4-12 tonnásig	4 800,—	4 200,—	8 000,—	2 000
— 12 tonna feletti	7 000,—	6 000,—	12 000,—	4 000
c) autóbussz				
— 10-19 férőhelyig	5 000,—	4 500,—	12 000,—	3 000
— 20 férőhely feletti	7 000,—	6 000,—	18 000,—	4 000
d) motorkerékpár	200,—	150,—	300,—	100

kezelt megmagyarázni, hogy az
állami költségvetés gyakorlati-
lag kimerült az autópálya-épít-
kezésből; képeznél pénz hiánya
minden beruházást le kellene ál-
lítni. A pénzügyi kormányzat
azonban ipéretet tett: az így be-
fojlyó — az előzetes tervek szer-
intül egymillióard-nyolcszázmillió
forintnyi — többletbevétel csak-
is sztrádszámára fordíthatók.
(A kormányhatározatban mel-
lelőleg az szerepel, hogy a bevétel
első félélmillió forintját a
pénzügy elvonja; tehát ha —
térzik fel — ennél kevesebb pénz
kerül be valamilyen váratlan
eseményt, például bűntör-
vény, akkor mégsem képeznél új-
alapl.)

Azokról a nyomvonalokról már
nem is szólván, ahol a meglévő út
felhasználásával bővíthetnek. Bón-
nyos városi útközül csaknemhat
száz méter — például Komárom-
ban — az elmúlt évek során azért
nem korszerűsítették, mert a
pénzt inkább a város elkerülő
szélesítésére, az autópályára for-
dították. Mi lesz ezután a helye-
ken a nyíron? Csak — és az nem
kétszerez. Ki vállalja a felújítást
az így kialakuló balesetveszélyes
helyzetekért, balesete-
kért?

Tovább kérdezzünk. Nemcsak
gondog országból érkeznek köl-
csönök — bár már az ÖAMTC,
am az Országos Autóklub til-
kosított a magyar partnerrel —
hanem a forrásból kevésbé jól
ellátottakból is. Isten ne adja,

Mi jöhet még...

A közlekedési miniszterhe-
lyettes jelölés szerint nem is
olyan sokára már csaknem min-
den országban lesz autós. Vagyis:
ma már nem mondhatjuk,
hogy kizárólag egy ország — és
gondog — véteget érintő intézke-
désről van szó. Az autós ma már
nem luxus, hanem minden-
napos használati eszköz. Ezt a
világviszonyt képviselve mind a mai
napig az illetékes minisztérium
is. A most hozott intézkedés —
csakúgy, mint a köz- és fé-
mút napok magyarországi haszná-
latosítására — nem más, mint
szarok, a lakosság megcsoré-
sa.
Györfy Zoltán

Elyeli az állam

Az autópálya-használati díj
kérdése az elmúlt évek során
számos íz is felvetődött. Mind az
ideig azonban el is vetették, a
többé között gazdasági indoklás-
sal. Jelenül: az előzőre lebe-
tőlőnek a megismerése, a ki-
jártoknál a kapak felállítás, a
jegyek kinyomtatása, a szerelvé-
szet munkája olyan sok pénzbe
kerülne, hogy az semmiképp
körülmények között nem érné meg.
A bennszerte egyébként is be-
építeték már, csakúgy, mint a
gépkocsidíj — amely voltaképp
elvére az a cég szolgáltatás —, va-
laminál a kötelező felállításig biz-
tosított. S amikor két forinttal
újra emelték az államnyugdíj
díjat, akkor is arról volt szó: az
így képeznél többletbevétel autópá-
lya-építésre fordíthatók. Mint
kiderült: a komondori szavak igaz-
sága és a feltétl valószínűsége
közül hatalmas szavak látszó.
Nem volt más, mint hazugság. A
többletbevétel úgy, ahogy van,
sztrádszámára fordítható a
pénzügy: a benne minden egyes
literje után több mint tízezer fo-
rint „büntetésadó” fizetnek mind
a mai napig az autósok. Az a
pénz vajon mire megy?
Most tehát sokkal „nagyobb
szándék” tervvel léptek elő. Ke-
llyen listán a teljes évre — aki
egész életében át használja
autókat, annak az a megadja éri
meg jobban, hiszen ha megve-
désenként egyszer megy valaki a
sztrádra, ezért a nagyváltó ál-
kalomért jobban megéri az évre
„kedvezményezett” díj, mint a há-
romhavonkénti esetleges, mag-
sabb tarifa. Már csak azért is,
mert ha valaki engedély nélkül
térzik be a sztrádra, az évre díj
fizetését is köteles fizetni.

Cinikus közlekedés

Az autópályákat ugyanis sz-
gardon előmozdítani fogják! Guker-
ral, fényképezéssel. Mind az
alig több, mint háromszáz kilo-
méterrel. Az engedélyek szorakoz-
nak — harmincöt léte lesz be-
lőjük forgalomban —, és rend-
száma adják ki őket. Így tehát
át sem ruházható, hiszen ha a
nyitvatartásban nem szerepel —
ján a csukák, lehet listán a két-
három havi állagvédelmet! Eze-
nel kapcsolatban el kell monda-
nunk, hogy a nagy közlekedési
vállalatok, a magánüzemeltetők —
senki sem! — nem írhatják le
közlekedést az adójukból. Ha
például egy több száz autóbusszal
rendelkező cég azt mondja, hogy
neki csak bizonyos számú jármű-
szükséglet autópályán, meg-
tehető, hogy csak ezekre váltja ki
az engedélyt. De ha valamilyen
oknál fogva valamelyik kiskis a
forgalomból, a rákötéshez kell pó-
tolnia, akkor arra az újonnan
beállított pótlóbuszra ugyancsak
meg kell váltania a jegyet. Es
vajon mi lesz azokkal a mag-
sakkal, akik év közben esztétik
ki a kocsijukat? (Ez — mivel a
címet a sztrádra kell ragasztani
— hogyan tudják pótolni,
ha beérnek a sztrádra?)
Ez az még mindig a kisebb
probléma. Sokkal nagyobb a