A közlekedési tárca a végsőkig elment...

Derzsi András az autópályadíjról, az útalapról, a pénzügyi zsarolásról

Az autópálya-használati díj bevezetésének bejelentése óta átforrósodtak szerkesztőségünk telefonvonalai. Egymás után érkeznek a kérdések, amelyekre feleletet vár a közvélemény. Úgy gondoltuk, hogy — kiegészítve saját észrevételeinkkel — a legilletékesebbhez fordulunk válaszért. *Derzsi* András közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter hétfő délelőtt fogadta munkatársunkat, *Gyulay* Zoltánt.

Milyen érzés egy új miniszternek ilyen népszerűtlen intézkedéssel bemutakozni a közvéleménynek?

— Rendkívül kellemetlen. Itt a tárcánál már három éve folyik egy ilyen vagy ehhez hasonló rendszer bevezetésének az előkészítése. A végsőkig elmentünk, hogy megakadályozzuk. Mostanra nem maradt más választásunk; illetve egy lehetőségünk lett volna: egy halk mosollyal, mintha mi sem történt volna, erre az évre leálinak az autópálya-beruházások. Nem jelentett volna semmilyen személyes kockázatot, mert lehetett volna hivatkozni a költségvetésre. Ennek ellenére megpróbáljuk ezt az évet ezzel az intézkedéssel átvészelni, de úgy, hogy ezzel egyidejűleg megkíséreljük létrehozni az útalapot. Erre döntés született, méghozzá úgy, hogy jövőre mintegy 12 milliárd forinttal indulunk amiből az autópálya-használati díj 10 százalékot képviszel. A többi a motorizációs bevételekből való visszatérítés.

Tehát abból a pénzből, amit mi, közlekedők a benzinárba beépítve megfizetünk?

— Pontosan.

Hiányt nem lehet elosztani

„Utánakevert-e" valaha is a miniszterium annak, hogy mi lett a benzinárba beépített bevételekből?

— A költségvetés és az újraelosztás része lett, tehát például szociális célokra, oktatásra ment el. És nyilván a tömegközlekedés dotációjára is. Szándékomban áll, ha ez az útalap ilyen konstrukcióban nem hozható össze, hogy decemberben javasoljam a Minisztertanácsnak: a mostani intézkedést függesszük fel, és szüntessük meg mindaddig, amíg a költségvetés nem képes a finanszírozásra.

Ha az autópálya-építések leállítása mellett döntött volna a miniszterium, ez nem hozta volna-e kényszerhelyzetbe a pénzügyet; tehát nem lett volna-e célszerű zsarolásra zsarolással válaszolni?

— Ez valóban zsarolás lett volna. Én azt hiszem, hogy zsarolásra nem tudott volna válaszolni a Pénzügyminisztérium: hiányt nem lehet elosztani.

A pénzügyminisztériumnak pénzt megvonni a forrás csökkentése

— Az Országgyűlés által jóváhagyott költségvetés keretszámokkal dolgozik. Vannak tartalékok, amelyekkel dolgozni lehet. Van egy olyan kör, amelynek a módosításához nem kell a parlament hozzájárulása. Ez a félmilliárd még a küszöb alatt van.

A korábbi nyilatkozatok szerint a miniszterium megfelelő garanciákat kapott: az így befolyt pénzt a befizetendő költségek levonása után — a közlekedés útépítésre használhatja. Sajnos azonban a közvélemény szkeptikus, hiszen az is elhangzott már felelős vezetők szájából: a kormány által kimondott igéret nem „úri becsületszó", semmire nem kötelez. Nem áll-e fönn annak a veszélye, hogy bizonyos idő elteltével a pénzügy azt mondja: hiányos az államkassza, ezért a fennmaradó összeget is részben vagy egészében elvonja? Vajon erre van-e garancia?

— A kormány ülésén erre konkrét garanciát kaptunk...

...Miből áll ez az ilyen garancia...?

— ...A miniszterelnök ezt kijelentette. A dolog lényege az, hogy ezek a pénzek közvetlenül a felhasználóhoz kerülnek; bekerülnek a finanszírozás rendszerébe, és így automatikusan elvonhatatlanná válnak. Tudniillik mi ezt a pénzt úgy használjuk fel, ahogy érkezik; ebből azonnal számlákat fizetünk ki. Ezért épül a konstrukció a negyedéves és az éves jegyre, mert ütemeznünk kell a pénzt. Az összeg viszont ahhoz rendkívül csekély, hogy a hitelfelvétel kamatait fedezze.

Miért és milyen alapon van az állami elvonás: a félmilliárd forint, plusz az általános forgalmi adó? Törvényes ez egyáltalán?

— Jó kérdés. Miért nem a pénzügyminisztereknek teszi fel?

Elterjedt a hír, hogy az útalap forrásai nyárom időbeli felosztása: tudott az ilyenre bevezetni. Igaz ez?

— Nem. Pontosabban: az elődöm javaslatai között többféle megoldás szerepelt. Az általános úthasználati díj, magyarán a gépkocsiadó újrabevezetése; egy újabb benzináremelés; az autópálya-használati díj. Mindegyiknek meglett volna az előnye is, a hátránya is. A mi javaslatunk elsősorban a benzin árának a felemelése volt, de ezt a kormány elvetette, és az autópályadíj bevezetése mellett döntött. Ha valamilyen oknál fogva mégis szóba kerülne ismét a gépjárműadó is, akkor én fölállnék...

Kérdésessé válhat a világbanki hitel

Milyen tények és adatok alapján terveztek az 1,8 milliárd forint bevétel? Szerepel-e ebben bírságok összege? Egyáltalán: lehet-e ilyesmit kalkulálni?

— Ez nem terv, hanem tulajdonképpen becslés. Nem tudjuk előre pontosan meghatározni, hogy ki milyen arányban fogja igénybe venni az éves, a negyedéves engedélyeket; nem tudhatjuk előre, hogy milyen erős lesz az idegenforgalmi idény, hogy ez a külföldieket miként fogja befolyásolni. A büntetés nem kalkulált összeg.

A miniszterium 1,8 milliárd forint bevétel számít. Vesztik úgy-hogy ez egy optimista feltételezés. Mi történik azonban akkor, ha ennél jóval kevesebb folyik be, ilyen, olyan, amolyan okoknál fogva?

— Akkor ehhez igazítva fékeznünk kell a beruházásokat.

Ad abszurdum le kell állni velük?

— Ad abszurdum igen. Előállhat az a helyzet, aminek épp az elkerülésére vezettük be az autópályadíjat.

Ennek mekkora az esélye?

— Én ennek olyan 10 százalék esélyét látom.

De bekövetkezhet?

— Be. Ahogy azonban ezt vasárnap este a televízióban is hangsúlyoztam, ez olyan 2—2,2 milliárd forintos népgazdasági kárt idézhet elő. Kérdésessé válhat a világbanki hitel folyósítása is.

Egyes számítások szerint, ha az autósok az elkerülő szakaszokat az ingyen lehetőséget venni, az körülbelül 10 millió literrel fogja növelni a benzinfelhasználást. Ennek a hibáknak kétoldalú. Egyrészt növelni fogja az államháztartás bevételeit, hiszen minden egyes liter benzin árából több mint 17 forint az állami elvonás, másrészt viszont a nyersanyagvásárlás a devizakiadásokat is növeli. Mi a kérdés, a döntés?

— Minden bizonnyal megterhéli az államkassza devizatartalékait, és ez a többletkiadás egyáltalán a nem érdeke a kormánynak. Véleménünk szerint rendszeres autópálya-használat esetén az állampolgárnak is jobban megéri a használati díj megfizetése, mint az üzemanyagköltség növekedése. Arra a kérdésre pedig, hogy mire fordítják az esetleg megnövekedő benzinköltségekből az elvonás összegét, csak azt válaszolhatom: reméljük, hogy ezek a tételek is jelentkeznek majd az útalapban. Mi arra számítunk egyébként, hogy mindössze az autósok 8—10 százaléka, és elsősorban az autópályát egyszeri alkalommal használók élnek majd az elkerülés lehetőségével, tehát nem lesz számottevő ez a forgalomnövekedés.

A környezetvédelemtől a biztonságig

Újabb „kérdéscsomag": a költségvetési szerveknek is kell díjat fizetniük. Ez az államháztartás kiadásait növeli. Milyen mértékben? A rokkantaknak is kell fizetniük?

— A végénél kezdem. Miután a mozgásserültéket számos egyéb kedvezmény is megilleti, rájuk nem vonatkozik a díjfizetési kötelezettség. Tény, hogy a költségvetési szervezetek nem mentesülnek, ők azonban kigazdálkodhatják az autópálya-használati díjat.

Ez költségként jelentkezik, vagy átháríthatják a fogyasztókra?

— Véleményem szerint ez például az idegenforgalom számára is kigazdálkodható, mert a kiadási oldala számukra rendkívül elenyésző.

Kigazdálkodható, vagy kigazdálkodandó?

— Kigazdálkodható. A költségvetési szervek ilyen címen kötségvetési támogatást plusztan nem fognak kapni. A vállalatoknál pedig a döntésükre van bízva, hogy mit tesznek.

Nem kötséges egyébként, hogy miket fognak megtenni: át fogják hárítani a fogyasztóra.

— Nem kötséges, „jó magyar szokás szerint" ennek azt a hányadát, amit tudnak, az árban fogják megjeleníteni.

Vannak olyan utak is, ahol nincs meg a párhuzamos közlekedés lehetősége, például az M1-es Budaörs és Gazdagrét felől az M1-es, ahol Gyékényes előtt az „öregutat" építették ki; vagy az M0, ahol eleve nem épült párhuzamos út...

— A konkrét kérdésekre konkrétan válaszolok. Az M7-es és az M3-as említett szakaszai nem autópályák, sem nem autóutak, ilanem városi bevezetési szakaszok, amelyek kikerülnek a díjfizetési kötelezettség alól. Az M0 pedig eleve autópályák között teremt kapcsolatot, tehát olyanok veszik igénybe, akik egyébként is autópályán közlekednek.

Csak címszavakban: közlekedésbiztonság; városi átkelési szakaszok „elfehetetlenülése" — például Budaörsre, Budaörs, Martonvásár —; környezetvédelem; a futásteljesítmény megnövekedése; az annyi mint a kiágaléletkorú járműállomány további romlása...

— Való igaz, hogy korábban sok helyen a városi átkelési szakaszok kiépítése helyett a korszerűbb elkerülés lehetőségét teremtettük meg. Az ország közúthálózatának azonban csak 0,3 százaléka az autópálya és az autóút, alig valamivel több, mint összesen 300 kilométer. Természetesen nem szándékunk, hogy a forgalom zöme az autópályákkal párhuzamos utakra tevődjék át. De ez egy kellemetlen következmény lehet. Ezért szükség lesz az egyéb helyeken bizonyos korrekciókra, forgalomtechnikai átszervezésekre, átépítésekre. Folyamatosan figyelemmel fogjuk kísérni a helyzetet, és ahol az akut helyzet mégis azonnali beavatkozásra lesz szükség, nem fogunk késlekedni.

Milyen külföldi retorziók várhatók? Tudomásom szerint több országgal is kétoldalú egyezmény van életben arra, hogy autópálya-használati díjat különösnösen nem fizettetünk. Úgy értesültem, hogy például az NSZK más-más bejelentve: valszínlépésként megvonja a kiadott magyar kamion-engedélyeket. Ez nem okoz-e többletkiadást, nemzetközi bonyodalmakat?

— Én ilyesmiről nem hallottam. A tranzit nem azért kerüli el Magyarországot, mert autópályadíj van, hanem azért, mert gyakorlatilag nincs autópálya.

Jönnek hazánba „szegény" turisták is, akik kevés forinttal rendelkeznek, s ha netán megfizetnék az autópálya-használati díjat, akkor nemcsak lakni, hanem étkezni sem maradna pénzük. Nyilvánvaló, hogy először-ben ők fognak alternatív útvonalat választani. Ez egyúttal az ő üzemanyag-fogyasztásukat is növeli, márpedig az ő járműparkjuk hasonló, vagy még rosszabb minőségű, mint a magyar...

— Ez valóban bekövetkezhet, de erre konkrét számokkal nem rendelkezünk, csak becslésekkel.

Elébe menni a közhangulatnak?

Sokak számára kérdéses az ellenőrzés hatékonysága. Nem menet közben, sem a bevezető szakaszokon, sem az autópálya-kijáratoknál nem biztosítjuk a forgalom leállítása. A fotózás éjjel ugyancsak balesetveszélyes, hiszen csak vakuval lehetséges rögzíteni, ráadásul szemből. A rámkét az első szélvédő alsó sarkába kell ragasztani, hogy a fényt ne tükröződhet, az ablaktörlő lapát odahordja a piszkot. Ha egy külföldi lefotózódik, de úgy azonnap elhagyja az országot, hogyan bírságolható? Ha a negyedévre, az évre jegyet sem lehet hatásosan ellenőrizni, akkor a napijegyet sem. Akkor mi szél ez utóbbi ellen? És mi az előbbi mellett?

— A bliccelés lehetősége leginkább az alkalmi autópálya-használat esetén áll fönn, hiszen az ellenőrzést szúrópróbaszerűen fogjuk, elsősorban nagy kereszteződéseknél, elágazásoknál végezni. Forgalmas időszakokban erre nem nyílik majd lehetőség. Az országot hamar elhagyó külföldiek esetében aligha lehet megoldást találni.

A túsúlyos, a szállítmányokat az útügyi hatóságok szerint az autóutakon-sázosabb útvonalakra, tehát az autópályákra, az autóutakra terelik. Erőltetik dolog-e ökörra rá kötelezni, hogy ilyen útvonalat vegyenek igénybe, egyszersmind kötelezni őket a díj megfizetésére is?

— Nem, nem erkölcsös. De nem volna erkölcsös mentesíteni őket a díjfizetési kötelezettség alól sem azokkal szemben, akiknek mindenképpen meg kell fizetniök a díjat.

Mi a teendő, ha valaki évközben kocsit cserél; hogyan pótolható az autópálya-behajtási engedély, ha betörik a szélvédő?

— A behajtási engedély a kocsi rendszámához kapcsolódik, tehát ha valaki évközben eladja az autóját, az engedély árát is bekalkulálhatja a vételárba. Eltépezhetőnek tartom, hogy a szélvédő sérülése esetén a biztosító igazolása alapján díjmentesen új behajtási engedélyt állítsanak. ki az útügyi hatóságok.

Hogyan készült föl a miniszterium egy esetleges bojkottra, amire egyébként van kilátás; illetve ha alternatív szerveznek közlik, hogy most kivonulnak, és az utakat elbarikádozzák?

— Azt gondolom, hogy a véleménynyilvánításnak sokféle formája képzelhető el. Ha egy olyan rendzavarás történik, amely balesetveszélyt okoz, vagy az utak forgalmát lehetetlenné teszi, erre fölkészülni a rendőrség dolga. Mi most azon gondolkozunk, hogy miként tudnánk elébe menni a közhangulatnak. E tekintetben próbálunk a lehető legrugalmasabb módon viselkedni. A kérdést még nem zártuk le; lehet, hogy a részleteken változtatnunk kell, és akkor fogunk is.

Magyar Nemzet, 1989. április 11.