

NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

DR. FELLEGI TAMÁS
miniszter

NFM/7195/G/2011.

Országgyűlési Kérdés

Irományszám: K/2798/1

Érkezett: 2011 APR 18.

Németh Zsolt úr
országgyűlési képviselő

Budapest

Tisztelt Képviselő Úr!

Az Országgyűlés Házszabálya 91. §-ának (2) bekezdésében foglaltak alapján hozzám intézett „**Miért emelte a kormány drasztikusan az autópálya matricák árát?**” című, K/2798. számú írásbeli kérdésére az alábbiakról tájékoztatom:

Az év eleji sztrádadíj-rendezésből várható mintegy 4 milliárdos többletbevétel az Útpénztárba kerül. A szaktárca ezeket a forrásokat az állami kezelésben működő közutak karbantartására, az útállapotok megőrzésére fordítja. A magánpartnerek által üzemeltetett koncessziós szakaszok tehát semmilyen módon nem részesülhetnek a megnövekedő matricabevételekből. A PPP konstrukcióban épült autópályák alapos vizsgálata mindenképpen indokolt. A fejlesztési minisztérium ütemezetten végzi a szerződések és a létesítmények teljes műszaki, jogi és pénzügyi átvilágítását.

A hazai közúti díjszedési rendszer az Európai Unió „Eurovignetta” irányelve szerint, időtartamhoz kötött használati díjas tarifarendszerben működik. Az uniós szabályozás a matricák árait a közösségi valutában határozza meg, a januári változással ehhez igazodtak a forintban megszabott árak. Fontos körülmény, hogy 2010 végéig elhanyagolható mértékű kiigazításoktól eltekintve a 2006 elején megállapított díjakat fizették az autósok.

Az öt évig változatlan díjak idén januártól a kedvezőtlenebb euró/forint árfolyam miatt átlagosan 8-9 százalékkal emelkedtek. A díjstruktúra egyetlen lényegi változása a D1 4 napos matrica szezonon kívüli kedvezményes árának megszűnése volt. Így az felzárkózott a tavalyi nyárihoz képest 7,8%-kal arányosan emelt szinthez, amely szezonon kívül valóban 41%-os áremelést jelentett. Ugyanakkor Európában hazánkon kívül egyetlen matricás díjszedésű országban sincsen a személygépkocsi kategóriában heti matricánál rövidebb időtartamú jogosultság.

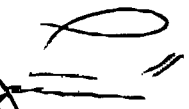

Az egy személyautós által összehasonlító áron egységnyi út megtételéért fizetett súlyozott átlagos díjszint tavalyra már kevesebb, mint 45%-ra csökkent a használati díjas tarifarendszer 2000-ben történt bevezetéséhez képest. Az infláció csak 2006 eleje óta göngyölítve már elérte a 30%-ot.

Míg a korábbi kormány tavaly februárban 10-15 százalékkal emelte a vasúti és buszjegyek, -bérletek árát, 2011-ben változatlan árakon utazhatunk vonaton vagy autóbuszon. Az autópályadíjak növekedésével a közösségi közlekedés versenyképessége is javult az egyéni megoldásokkal szemben.

Kérem Képviselő Urat, hogy válaszomat elfogadni szíveskedjék.

Budapest, 2011. április „ 18. ”

Üdvözlettel:

Dr. Fellegi Tamás