

Hung. Monitoring, 5.4.89. (Kossuth Rádió, Déli Krónika, 12.00 h)

A mikrofonnál: Németh Miklós Attila.

- Az országgyűlés építési- és közlekedési bizottságának ülésén a kistélepülések úthálózata került szóba. - Tudósítónk Hollauer Tibor.

- Míg NAGY Ervin közlekedési- hírközlési és építésügyi miniszterhelyettes a nyugatról érkező jachtok és repülőgépek fogadásához szükséges létesítmények nélkülözhetetlenségéről, ezek közeli megépítésének fontosságáról beszélt, addig a bizottság egyik tagja furcsállta a jó minőségű földutak elnevezést. Mint a minisztérium írásos beszámolójából kiderült, ezek hossza az utóbbi években szinten maradt. E furcsa kettősség a délelőtti folyamán végig érzékelhető volt. Mint elhangzott, sehová sem vezető autópályáinkkal, korszerűtlen vasúthálózatunkkal képtelenség bekapcsolódni a nyugat-európai közlekedési rendszerbe. Ezek építéséhez azonban természetesen hatalmas összegek szükségesek. Ugyanakkor nem kell a tanyavilágot felkeresnünk - mondta az egyik képviselő - tengelyakasztó kátyúkért. Elég, hogy ha a főváros valamelyik külső kerületében lekanyarodunk a főútról. A nagyléptékű tervekkel nemcsak hétköznapi tapasztalataink, hanem a statisztikai adatok is ellentétbe kerültek. Az elmúlt 10 évben ugyanis a minisztérium tájékoztatója szerint 45%-ra csökkentek az utakra fordítható összegek. Ez magába foglalja az új utak építését és a régiék karbantartását. Eddig évi 1%-os volt az úthálózat erkölcsi, fizikai kopása. Ez a jövőben duplájára 2%-ra emelkedik majd. Az utak kapacitása kimerült, teherbírásuk nem megfelelő. A képviselők kérdéseire, amelyek elsősorban az útalapra, és az autópálya használati díjra vonatkoztak, jelenleg válaszolnak a közlekedési, hírközlési és építésügyi tárca munkatársai.

(Hírek, 14.00 h)

Magyarországon az autópálya használati díjat a jövő hónap elejétől vezetik be. Anyári negyedévre - tehát júliustól szeptember végéig - 800 Ft lesz az átalány-díj, míg az év többi időszakában negyedévenként 700 Ft-ot kell fizetni az autópályák használatáért. A kormány ezt az intézkedést az elmúlt napokban hozta, a részleteket a Parlament közlekedési bizottságának mai ülésén jelentették be.

(Tizenhat óra, 16.00 h)

Idehaza a jövő hónaptól vezetik be az autópálya használati díjat. A hír az Országgyűlés építési és közlekedési bizottságának ülésén került napvilágra.

- Nem havidíjat vezetünk be, hanem az autópályákra negyedéves díj kerül bevezetésre és lesz egy éves, kedvezményezett díj is. Tehát nem egyforma negyedéves díjak lesznek, hanem a nyári idegenforgalmi szezonra 800 Ft személygépkocsinként, az I-II. és a IV-ik negyedévre pedig 700 Ft lesz. Most, miután a bevezetés május 1-től történik és az egy töredéknegyedév, ugye mert ez csak kettő hónapból áll - ezért annak a díja személygépkocsinként 400 Ft.

TŐRŐCSIK Frigyes, a szakminisztérium osztályvezetőjét hallották. Ha emlékezetem nem csal, akkor néhány esztendeje arra hivatkozva emelték a benzin árát, hogy ezt a pénzt az utak fönntartására, illetve új utak építésére fordítják. Az

autópálya-díj nyilván hasonló célokat szolgál, most már csak meg kell várni a benzin árának csökkentését.

(Esti Magazin, 18.30 h)

Bár ma délelőtt az Országgyűlés építési és közlekedési bizottsága a vasút-villamosítási program végrehajtásáról, valamint a kistelepülések úthálózatának fejlesztéséről tárgyalt elsősorban, a legnagyobb érdeklődést mégis az autópályadíjakra vonatkozó bejelentés váltotta ki. Erről kérdezte NAGY Ervin közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszterhelyettest Hollauer Tibor is.

- (NAGY) A kormány döntött ugye szombaton, hogy bevezethetjük az autópálya használati díjat és az autópálya használati díjból ezeket a kiemelt útépitési munkákat átmenetileg megfinanszírozzuk.
- Na, de ez az autópálya használati díj, ez egy korábban elvont - önköztől elvont - összeg pótlására szolgál. Tehát egy kis csavar van a dologban, de ugyanott vagyunk.
- (NAGY) Nem ugyanott vagyunk, mert arról van szó, hogy ezt az összeget az autópálya használati díjból beszerzett összeget kizárólag autópálya építésre fogjuk fordítani.
- Mennyi lesz ez a bevétel? Önök mennyit terveznek?
- A mi kalkulációnk szerint egy 1,2 milliárdról van szó.
- Na, de éppen 1 milliárd Ft-ot vontak el önköztől, mint ahogy itt is elhangzott.
- A költségvetés ezt vissza fogja pótolni nekünk. Tehát gyakorlatilag az autópálya építésre...
- Mindenesetre ezeket a díjakat önök ugye úgy határozták meg, hogy ez várhatóan ez az 1,2 milliárd Ft befolyjék.
- Igen. Természetesen.
- Például Jugoszláviából sokan ismerik ezeket a kapukat, meg pénztárat, amik az autópályák elején, meg kijáratainál vannak és ami örült összeg lehet kiépíteni, meg felépíteni és fölvetődik a kérdés, hogy nem emészti-e fel ez magát az autópálya használati díjat.
- Mi nem ezt az utat választottuk, mi egy átalánydíjas, az úgynevezett svájci szisztémát választottuk, amit most fognak bevezetni éppen Angliában is, a Thatcher-kormányzat, de hasonló módon fogja elrendezni az autópálya használati díjat, mint mi, aminek a lényege az, hogy átalánydíjat kell fizetni az egész hálózatra. A mi esetünkben lesznek negyedéves díjak és éves díj, amelyik éves díj már viszonylagos kedvezményt tartalmaz, mert olcsóbb lesz, mint a négy negyedév, és mindenféle különösebb építési feladat nélkül ez bevezetésre kerül.
- Akinek nincs ilyen bizonyítványa, vagy címkéje, vagy nem tudom mi je.
- Ezt a szélvédőre ki kell ragasztani majd, ezt az emblémát, de én hadd ne menjek bele a részletekbe, mert holnap 11 órakor tartunk sajtótájékoztatót, azon a részleteket el fogjuk mondani.
- Csak az autópályák? Ezek a, nem is tudom hány, néhány száz km-nyi autópálya díjköteles?
- Igen. Csak az autópályák és hozzáteszem, hogy nem kötelező, mert aki nem veszi igénybe az autópálya használatát, nyilvánvaló nem is kell, hogy fizessen, hanem akkor a párhuzamos utakon kell neki az azonos utazási igényét lebonyolítani.

Bár a miniszterhelyettes, mint hallották, óvatosan fogalmazott, tartogatva a fontos információkat a holnapi sajtótájékoztatóra, de az igazság az, hogy a suttyogó propaganda már mindenről tud sőt, a minisztérium főosztályvezetője interjú is adott a rádió TIZENHAT ÓRA című

műsorának, - tehát mint ténytet tudok néhány adatot: az autópálya használati díj egy évre 1500 Ft lesz. Egyébként, aki csak rövidebb ideig akar a magyarországi autópályákon közlekedni, negyedévenként is vásárolhat a szélvédőre ragasztandó címkét 700 Ft-ért, vagy a nyári időszakban 800-ért. Mint hallották, ezt a pénzt most egészen biztosan az autópálya építésre fogják használni. Csak emlékeztetni szeretnék arra, hogy a legutóbbi benzinár emelkedéskor azt ígérték, hogy a magasabb literenkénti díjból 2 Ft-ot az autópályák építésére használnak majd. Ez, mint azóta tudjuk, nem így történt, a kormányzat akkor más utat választott. Most már csak az a kérdés, hogy tudunk-e majd mi az autópályák mellett olyan utakat választani, amelyeken majd közlekedni is lehet, ha nem akarunk díjat fizetni az autópályán? A saját zsebünkön túl egyébként a vállalatoknak is újabb kiadást jelent majd az útvám, hogy a Hungarocamionnak mennyit, erről kérdezte telefonon Zöld József vezérigazgató-helyettes Számadó Júlia:

- Önöket hogyan érinti, ha Magyarországon bevezetik az autópálya-díjakat?
- (Zöld) Már 1988-ban fizettünk 11 millió Ft úthasználati díjat, ez egy szerényebb mértékű összeg. Valószínűleg ennél lényegesen magasabb lesz az új úthasználati díj. Jelentősen megnövekednek a Hungarocamionnak az üzemelési költségei. Azt hiszem, hogy a nyereséghányadunknak a növelése érdekében egész sor intézkedést kell tenni, hogy a veszteségeket kompenzáljuk.
- Magyarországon az infrastruktúra, az útviszonyok ilyenek. Nem jelenti-e azt, hogy Magyarország nem tranzitország lesz, hanem elkerült ország?
- Elképzelhető, mert valóban, az útviszonyok, azok nagyon fontosak a nemzetközi kamionozás szempontjából, de természetesen itt éppen a Közös Piaci változások is befolyásolhatják ezt a szituációt, mert esetleg, ha a Közös Piaci országok bizonyos országoknak kedvezményeket nyújtanak, akkor ők lesznek éppen a tranzitországok: Ausztria, Jugoszlávia, ezekre gondolok.

Hung. Monitoring 6.4.89. (Déli Krónika, 12.00 h)

Távcsöves hatósági emberek ellenőrzik majd májustól az autósokat a magyar autópályákon és egy dologra lesznek kíváncsiak. A szélvédőn ott van-e az öntapadó matrica, amelynek ára évente 1.500 forint. Hollauer Tibor tudósítása:

- Jelenleg is tart a közlekedési minisztérium viharos sajtótájékoztatója. Az idei költségvetési elvonások után az a helyzet alakult ki, hogy az állam közvetlenül nem vesz részt a közlekedési beruházások finanszírozásában. Pótlólagos forrás nélkül pedig valamennyi híd és autópálya-építést azonnal le kellene állítani. Az M0-ás, M5-ös, a polgári Tisza-híd és a bajai Duna-híd az, amiről szó volt. Így a tárca kényszerhelyzetben tett javaslatot az elvont összeg pótlására. Egyébként a költségvetés által elvont összegek szükségszerű pótlás miatt a korábban tervezettnél is magasabb éves autópálya használati díjakat kellett számításba venni. És most néhány szót a díjakról. Lesz tehát idén tört negyedévi díj, 400 Ft, ez a májusi és a júniusi hónapra vonatkozik. Egyébként lesz egy nyári, idegenforgalmi idénydíjnak nevezett összeg. Ez július, augusztus és szeptemberre érvényes. 800 Ft. Az első, a második és a negyedik negyedévre a negyedéves díj 700 Ft, az úgynevezett éves kedvezményezett díj pedig 1.500 Ft. A sajtótájékoztatón felmerült a napi jegy, illetve az egy alkalomra szóló jegy hiánya. Dr. NAGY ERVIN miniszterhelyettes szerint, ez a kapus rendszerrel lenne egyenértékű, gyakorlatilag ellenőrizhetetlen szisztémát jelentene. Dr. NAGY ERVIN szerint egyébként sincs annyi szín a palettán, mint ahány színű napi jegyet kellene egy évben nyomtatni.

(Hírvilág, 22.00 h)

- Saját tapasztalataink szerint, nem okozott osztatlan lelkesedést az autópálya díjak bevezetése és akkor talán még enyhén is fogalmaztam. Hollauer Tibor kollegám annak járt utána, hogy mi a garancia arra, hogy a befolyó pénz ezúttal valóban az útépitésre fordítódik?

- Dr. Törőcsik Frigyes a minisztérium főosztályvezetője, ebben a rendeletben, ez gondolom egy minisztertanácsi rendelet, ugye, jogi formáját tekintve, benne foglaltatik-e az, hogy ezt most már egy rendelet alapján is számonkérhetően, az utakra kell fordítani, idén is meg jövőre is, meg két év múlva is?

- TÖRÖCSIK: Ez egyértelműen kiviláglik, hogy ezt csak az autópályák építésére lehet fordítani.

- Ön ismeri ennek a rendeletnek a szövegét?

- Igen, hát közreműködtem, mondhatnám úgy, hogy ennen kezemmel is segítettem ezt írni.

- Tehát ez azt jelenti, hogy ha ezt megpróbálná elvonni akár egy másik minisztérium akár maga a kormány,

- A kormányrendeletet minisztérium nem módosíthat, kormányrendeletet egy másik kormányrendelettel lehet módosítani.

- Mindenesetre akkor ilyen jogi aktusra sort kell keríteni és nem suba alatt - úgymond- elrendezni.

- Természetes,

- Amivel kapcsolatban tegnap óta rengeteg kérdést kaptunk. Mi van azokkal, akik ugye elmennek a Balatonra egyszer, egy évre SZOT beutalóval, mondjuk a Trabantjukkal, és mi van azokkal, akik nap, mint nap az autópálya 1 km-s szakaszát veszik igénybe, amikor munkába járnak?

- Erre az a megoldás van, hogy a régi, ma jó karban lévő főutat fogja igénybe venni ez az autós és ebben az esetben meg tudja takarítani azt a valóban negyedéves díjat.

- Mennyit szánnak ebből az autópálya használati díjból, nem tudják használni az autópályát és mellékutakon mennek, táblákra, útjavításra, közlekedésrendészetre, és a többi?

- Az autópálya használati díjból csak autópálya építésre fordítunk, illetőleg hát ezekre a dologi költségekre, ami ezzel felmerül, más dolog, hogy a meglévő főutakat, amelyek az autópályák mellett vannak, mindenhol vannak, azoknak a fenntartását az általános fenntartási költségvetési támogatásból fogjuk biztosítani,

- Tehát nem növekszik az erre fordítható összeg?

- Nem növekszik, hiszen, nézze, a magyar főúthálózatnak van egy 500 km-s olyan szakasza, ahol már a kapacitás véges, kimerült. Ezek az utak nem tartoznak bele, tehát a régi 3-as, a régi 5-ös, a régi 7-es, a régi 1-es nem tartozik bele, ha ezekre elterelődik a forgalom, akkor kétségtelenül megnő, 10, 20, esetleg 30%-al is, de még mindig el fogja viselni.

Hung. Monitoring 7.4.89. (Lapszemle, 6.33 h)

- Márványi Péter összeállítása.

A lapok természetesen részletesen foglalkoznak az autópálya-díjakkal. A NÉPSZABADSÁG-ban Fehér Gyula többek közt ezt írja: "A nadrágszíjat összehúzó újabb intézkedéseknek - legyenek végső céljukat tekintve bármily megalapozottak is - fokozódó bizalmatlanság közepette kellene megvalósulniuk." Ez a bizalmatlanság érzékelhető a MAGYAR NEMZET-ben is. Gyulai Zoltán sorra veszi az utóbbi évek benzin áremeléseit, melyeknek többletbevételéről azt mondták,

hogyan autópályára építésre fordítják. Ez nem volt más mint hazugság. - További kérdések: ki vállalja a balesetveszélyes helyzetekért, a balesetekért a felelősséget a régi útvonalak túlterheltebbé váló szakaszain? Mi lesz azokkal, akik év közben cserélnek autót, vagy ha például külföldiek véletlenül tévednek az autópályára? Gyulai Zoltán azt írja: "A most közölt intézkedés csak úgy, mint a közelmúlt megannyi hasonló rendelkezése nem más, mint zsarolás; a lakosság megsarcolása."

(Tizenhat Óra, 16.00 h)

- Még mindig nagy hullámokat vet az autópályára használati díj tervezett bevezetése. A Magyar Autóklub ügyvezető elnöksége követeli az autópályára használati díj visszavonását. Véleménye szerint a bevezetéshez felhozott magyarázatok nem fogadhatók el, ráadásul az autósok már eddig is több tízmilliárd forinttal járultak hozzá az államháztartás bevételeihez.

(Esti Magazin, 18.30 h)

- Kedves hallgatóink, az iménti néhány másodperces csöndért szíves elnézésüket kérjük. A csendet feszültség kimaradása okozta.

A Magyar Autóklub ügyvezető elnöksége követeli az autópályadíj visszavonását. A testület szerint semmilyen elfogadható ok nem indokolja a költségnövelő és elsősorban a bürokráciát gyarapító intézkedést. Az autósok már eddig is több milliárd forinttal járultak hozzá az államigazgatás bevételeihez, így az Autóklub nem ért egyet a kiszolgáltatott helyzetben lévő gépkocsi-tulajdonosok további anyagi megterhelésével és sürgeti a döntés hatálytalánítását.

Az autópályadíj bevezetését egyébként ellenezte a SZOT is. A SZOT úgy véli, hogy a díj bevezetése még inkább kétségessé teszi a 15%-os fogyasztói árszint növekedés betartását. A testület szerint az idén egyáltalán nem lett volna szabad döntenie a díjról.

Hung. Monitoring, 9.4.89. (Hírek, 22.00 h)

Az MDF gödöllői szervezete szerint az autópályák használati díját bevezető rendelet figyelmen kívül hagyja az állampolgárok érdekeit, emellett előkészítetlen és elhamarkodott. Úgy vélik, hogy mint sok más település, Gödöllő is kénytelen lenne emiatt elviselni a megnövekedő átmenő forgalmat. Ezért követelik a rendelet azonnali visszavonását, mert az a szervezet véleménye szerint kizsákmányoló jellegű, jelentősen növeli a településeken a balesetveszélyt, a zajártalmakat és a levegő szennyezettségét. Az MDF gödöllői tagjai felhívtak minden intézményt, szervezetet, szövetséget és adófizető állampolgárt, hogy közös akciókkal tiltakozzanak az autópályára díj bevezetése ellen.

Hung. Monitoring, 10.4.89. (Hírek, 14.00 h)

A hatvani tanács Végrehajtó Bizottsága azt tervezi, hogy tiltakozik a kormánynál az autópályára használati díj bevezetése ellen. Az ügyben holnaputánra rendkívüli tanácsulást hívtak össze, ugyanis attól tartanak, hogy a díj miatt sokkal többen hajtanak majd át Hatvan városán és ez megbéníthatja a közlekedést. Annakidején az autópályára építésére hivatkozva nem szélesítették ki a vasúti felüljárót a régi 3-as főúton, ahol egyébként most is gyakoriak a torlódások. Hatvanban attól

félnek, hogy az autópályadíj miatt a forgalom a sztrádáról a régi útra terelődik és nem lehet majd közlekedni a városban.

(Tizenhat Óra, 16.00 h)

Jó napot kívánok, László József vagyok.

- Látszólag csekély jelentőségű ügyek okozhat válságos pillanatokot egy kormány életében. Nem kizárt, hogy az autópályadíj tervezett bevezetése is ilyen lesz, hiszen egyre nő azoknak a száma, akik hivatalosan és félhivatalosan nemtetszésüknek adnak hangot az újabb elkapkodott intézkedés miatt. Pedig egy bérlet a személyautósoknak csak 1500 Ft lenne. De azt hiszem, túl sok idézőjelbe tett Ft-ot fizettek ki már az ország polgárai és túl sok olyan stílusú kijelentést hallottak, hogy a kormány nem azért van, hogy betartsa ígéreteit. Hogy annyiba hagyják a dolgot és annyit mondanának nocsak.

A hatvaniak a jelek szerint egységesen tiltakoznak az autópályadíj bevezetése ellen. Erről értesítették Nej Györgyöt.

- Táviratot kaptam a MDF hatvani szervezetétől, amelyben nagyszámban vannak orvosok, hogy csatlakoznak a gödöllői társszervezet tiltakozásához. Idézem a szöveget: a lakosság újabb megsarcolását jelentő kormányintézkedés várhatóan tovább szennyezi városunk levegőjét és növeli a térségünkre amúgy is jellemző közlekedési balesetek számát, ezért követeljük az intézkedés visszavonását. Telefonon még annyit sikerült megtudnom, hogy 12-én szerdán, 16 órától a városi tanács is tárgyal a témáról, továbbá az MDF helyi szervezetével tiltakozó akciót szervez a városban.

Az országos közlekedésbiztonsági tanács szerint szerencsétlen lépés az autópályadíj bevezetése, a díj mértéke pedig igazságtalan. A szervezet ügyvezető elnöke rámutatott, a döntés következtében az idegenforgalmi szezonban óriási zsúfoltság várható az utakon és rendkívüli mértékben növekszik a balesetveszély is. Szólt arról is, hogy szerinte 30-40 ember képtelen ellátni az ellenőrzést és ezt a rendőrség nem is vállalja. Az autópálya használati díj bevezetéséről egyébként nem kérték ki az országos közlekedésbiztonsági tanács véleményét.

Hung. Monitoring, 11.4.89. (Déli Krónika, 12.00 h)

A mikrofonnál László József.

- Kevés olyan intézkedést kísért fölzúdulás, akkora fölzúdulás, mint az autópálya használati díj bevezetését, annak ellenére, hogy látszólag nem egy olyan nagy összeg, 1500 Ft az éves bérlet, amit egy magánautósnak ki kell fizetnie, mégis a jelzők között megtalálható az elsietett, az elkapkodott, sőt nem ritka az sem, hogy végül is rablás. Főleg azért, mert tavaly már 2 Ft-tal drágult a benzin, mondván hogy ez az utakra, autópályákra kell. - Tényleg önök meg tudnák mondani, hogy mennyi pénz folyt be ezekből a tavalyi 2 Ft-okból és pontosan hová lett ez a pénz? - Dr. Nagy Ervin?

- Én azzal kezdeném, hogy 1980 óta egyre csökken a költségvetési támogatás az útberuházások tekintetében, és ebben az évben érkezünk el abba az állapotba, hogy gyakorlatilag beruházásra egyetlen fillér nem áll rendelkezésre. Visszatérve az autópályadíjjal kapcsolatos gondolatokra, ezért hogy pótoljuk ezeket a forrásokat, évek óta különböző javaslatokat teszünk a kormány elé, meg kell mondjam, hogy tulajdonképpen a számunkra a legszimpatikusabb alternatíva az a korábban már bevezetett benzinár, illetve üzemanyagár emelése lett volna,

ez rendkívül igazságos, teljesítményarányos, és a külföldieket is a teljesítmény arányában terheli.

- Ne haragudjon, de nem ez volt a kérdés. Mi lesz a pénzzel?

- A pénz a 2 Ft-os legutóbbi áremelésből gyakorlatilag a tárca nem kapott egyetlen fillért sem. Szeretném hozzátenni, hogy egyéb területeken a tárca tevékenységét támogatja a kormány, pl. az útkarbantartási feladatokra kaptunk pénzeket vagy a tömegközlekedéssel összefüggő dotációra.

- És nem is érdeklődött a tárca, hogy a neki járó pénz hova lett?

- Ez egy nagyon kemény küzdelem, ebben a kemény küzdelemben évek óta mi nagyon makacsok vagyunk és végső helyzetben tudtuk felvállalni a kormány döntésére az autópálya használati díj bevezetését, amit, szeretném hozzátenni, nem szeretünk. Ez nem a közlekedési tárcanak, ez a közlekedési kormányzatnak a javaslata.

- Annyit most hadd kérdezzek meg, hogy most ez a kormány ötlete volt vagy a tárcaé?

- A költségvetési hiányok pótlására kellett nekünk önfinanszírozóvá válni. Na most ez adódott abból a gondolatból, hogy a Világbank nagyon sok helyen ugye az autópálya építést támogatják, a használati díj formájában. De igazi alapállás az volna, ha a kormány tudná a költségvetésből finanszírozni az egész utügyet. Az utügynek ilyenfajta finanszírozását egyre kevésbé tudja vállalni ma már Európa szerte minden kormány, akár Spanyolországra gondolunk, Franciaország, Olaszország, de akár általunk mintának vett svájci helyzetre, mindenütt a lakosság is hozzájárul az autópálya építésekhez.

- Mi az Autóklub véleménye? Balogh Tibor

- Két megjegyzést szeretnék tenni. Az egyik, ha már a benzinárnál tartunk, jelen pillanatban kb. négyszeres áron vesszük a benzint tehát az előállítási költség olyan 6-7 Ft. Mi 24-25 Ft-ért vesszük a benzint, ebben benne kell lenni az útépitési pénznek. A másik megjegyzésem Svájccal kapcsolatos. Svájcban van egy útalap, és a világ minden normális országában van útalap. Kérem szépen, az útalapnak 50%-a, a benzinár nyereségének 50%-a az útalapba megy. Ezt kötelezően oda kell adni útépitésre. Ezért olyan szépek a svájci utak. A másik forrása a vámbevétel. Tehát ezek a források

Magyarországon is meg kell hogy legyenek. Meg kellene hogy legyenek.

- A kormány most azt mondja, hogy ezt az ígéretét megtartja, de miért gondolja, hogy ezek az ígéretek hihetőbbek mint tavaly?

- Miért nem lehetséges az, hogy jövőre mondjuk ebből a székből ne haragudjon, egy másik miniszterhelyettes védekezik és kér tőlünk újra időt és pénzt az útfejlesztésre.

- Igen, ez egy logikus kérdés, én azt gondolom, hogy ez nagyon nem szimpatikus intézkedés, az autósok számára nagyon kedvezőtlen intézkedés, nem lehet felvállalni garanciák nélkül. Mi is így voltunk a kormánnyal szemben, éppen ezért két garanciát kértünk a kormány ülésén és mind a kettőt megkaptuk. Az egyik, hogy kifejezetten az így beszédett pénz a tárca számlájára folyjon be és közvetlenül a tárca gazdálkodjon és építessen kizárólag autópályákat ebből a pénzből, a másik, hogy egyidejűleg szükségesnek tart(juk) az egész utügy rendezését, hisz nemcsak autópálya építési gondok vannak sajnos Magyarországon, hanem az egész utügy nagyon-nagyon nehéz helyzetben van, ezért egy útalap rendszert vezettünk be és ezt elfogadta a kormány, aminek a lényege az, hogy az autópálya használati díjjal együtt minden olyan forrás, ami az útépitésekkel összefügg, ebbe az útalapba lesz összegyűjtve, sőt azt kértük, hogy az éves benzin növekménynek megfelelő bevétel többlete ebbe az útalapba legyen befizetve és azt a szokásos évenkénti tervalku helyett egy biztos forrás, növekvő forrás álljon a tárca rendelkezésére.

- És mi lesz ezzel az úthasználati díjjal - elnézést, hogy megakadályoztam Önt a kérdéssel - hiszen végül az lenne mégiscsak a kérdés, hogy most, jelen

pillanatban ez az 1500 Ft ez elég súlyos teher az autósoknak, egyfelől egy olyan gazdasági helyzetben, amikor a kormányzat egyéb tárcái is, hogy úgy mondjam, a lakosságot vették célba különböző költségvetési hiányaik, leépített dotációik pótlására, tehát hogyan lehetne most azt megakadályozni, végül is hogyan lehetne megállítani ennek az úthasználati díjnak a bevezetését és kitalálni egy olyan forrást, amely segítene az autópálya építésben, hogy ne álljon le ez a folyamat, és mégis csak meg kéne védeni a lakosságot ettől a tehertől.

- Ki van találva ez a forma. Vagy a költségvetés vállalja vissza az útépítéssel összefüggő másfél-1,8 milliárdot, ami ebben az évben konkrétan igényként jelentkezik, vagy pedig mi az eredeti javaslatunkat tartjuk fenn, hogy a benzinárba kellene beépíteni. Én azt gondolom ezt igazságosabbnak lehet tekinteni mint az autópálya használati díjat. Egyet szeretnék azonban kiemelni.

- Bocsásson meg, azt hiszem, hogy Balogh Tibornak van még mondanivalója.

- Balogh: Nem akartam senkit félbeszakítani, de egy-két mondat erejéig hadd mondjak el valamit. Azt hallottuk, hogy 1,3-1,8 milliárd forint folya be ebből az autópálya használati díjból, ez költségvetési szinten nem tudom mekkora összeg lehet, de rendkívül nagy összeg nem lehet, és akkora óriási felindulás van miatt, nem is arányos az összeggel a felindulás. Egy országos értekezletről jövök, az ország minden táján az alapszervezeti titkárok itt vannak Budapesten, egyértelműen mondják, hogy minden faluban, minden szinten, faluban, városban, megyeszékhelyen minden autós mondja, hogy ez most így elviselhetetlen, pedig hát másfél milliárd nem nagy összeg. A másik a költségvetéssel kapcsolatosan, a költségvetésnek egy alapdolgát, abból a négyszeres benzinpénzből ezt a másfél milliárdot elő kéne tudni teremteni mindenféleképpen. Azt hallottuk információban, hogy a költségvetés kivonul az autópálya építésből, kivonul, de elviszi a benzinpénzt. Ezt valahogy nem tartom igazságosnak, hagyja ott a benzinpénzt és ha kivonul az egy más kérdés. A másik kérdés, ... kell útalap, kell autópálya, de azt hallottuk, hogy csak egy évre szavaz a kormány útalapot.

- Egyszer és mindenkorra...

- Elnézést, az idő szorít bennünket, hallgassanak meg egy összeállítást arról, hogyan fizetnek, miért fizetnek vagy nem fizetnek más országok autósai az úthasználatért. (olasz autópályák, angol autópályák, francia autópályadíjak)

- Csehszlovákia tájékoztatást kér Magyarországtól, hogyan kell értelmezni az autópálya használati díj bevezetését, és ez mennyiben vonatkozik a csehszlovák turistákra. Erről a szövetségi kormány közlekedés- és postaügyi minisztériumának nemzetközi osztályán tájékoztattak. A kérdéseket tartalmazó levelet most küldik el a magyar társmisztériumnak. Prágában nem véletlenül váltott ki értetlenséget és aggodalmat a tervezett intézkedés, hiszen évente az egy útra átruccanókat nem számítva, 3 millióan utaznak innen hazánkba. Miután bérletet vesznek a csehszlovák turisták, el sem tudják képelni, hogy a nem éppen fényes keretből, hogyan futja majd erre is. Arról nem is beszélve, hogy egy-két alkalom, miért kerül ekkora összegbe. Csehszlovákiában különben nem kell fizetni, az autópálya használatáért még a Prága, Pozsony között kiépített 330 km-es útért sem.

- Mit szólnak a minisztériumban, vagyis mit szól Ön ehhez a tudósításhoz?

- Gyakorlatilag minden nemzetre egyformán vonatkozik ez a rendelkezés, nem teszünk különbséget a külföldiek és a magyarok között sem, forintban kell fizetni, úgyhogy a cseh autósoknak is kell majd az utakat fizetni, ahogy minden minisztérium minden külföldi képviselőt hivatalosan tájékoztattott.

- Az utakon, mert mindenki megpróbálja elkerülni, a külföldi szocialista országból érkező turisták számára ez olyan plusz megterhelést jelent a valutájukra, hogy ha lehet, ők megpróbálják elkerülni a magyar autópályákat,

az útjainkat, ugyanezek az autópályák éppen azért épültek, hogy ezeket az utakat tehermentesítsük.

- Én nagyon örülök annak, hogy ilyen nemzeti ügy lett ebből az ügyből, hisz az útépités ügye tízéves elmaradásban van legalább Magyarországon, homloktérbe került, és én bízom abban, hogy még lehetnek olyan intézkedések, amelyek javítják ezt a mai közhangulatot.

- Még egy megjegyzés, Balogh Tibor.

- Szeretném azt elmondani, a Magyar Autóklub ügyvezető elnöksége már március 22-én foglalkozott az ügygel, akkor már voltak információink, akkor már nyilatkoztunk, az újságokban meg is jelent... most ma délután rendkívüli ülést tart, és fontolgat egy olyan előterjesztést a jövő heti elnökségi ülés elé, ami valamilyenfajta demonstrációt fog tartalmazni.

- Köszönjük szépen vendégeinknek.

(Esti Magazin, 18.30 h)

A kormány tehát keményen védi a maga álláspontját. Ugyanakkor igen sok eltérő vélemény is akad. Ez derült ki az Országgyűlés jogi, igazgatási és igazságügyi bizottságának ülésén, amely egyébként azért ült össze, hogy törvénytervezetet dolgozzon ki az alkotmány módosítására és egyebek között a bizalmatlansági indítványról, valamint a bizalmi szavazásról is döntsön. De, hogy mi történt a vita után, arról hallgasák meg Nej Györgyöt.

- A paragrafusok és bekezdések vitája után rövid időre még együtt maradtak a képviselők. Egyik társuk ugyanis, VASNÉ NYÉKI ILONA, aki a kerepestarcsai nagyközségi tanács elnöke, aláíratta velük a következő... - állampolgári felháborodással értesült az autópálya-díj tervezett bevezetéséről. A rendelet meggondolatlan, végrehajthatatlan, ellenőrizhetetlen és kijátszható. A várt bevétel nem segíti az autópálya építés kívánt célját. A lakosság becsapva érzi magát, mivel a korábbi benzin áremelés egyebek között az autópálya építést is szolgálta volna. Választókerületem 21.000 lakosú nagyközsége, Kerepestarcsa belterületén a 30-as út 7 km hosszban halad keresztül. A jelenleg is elviselhetetlen forgalom a rendelet bevezetése után még jobban megnövekedne. Az országban az autópályák környékén meglévő utakon megnő a balesetveszély, a zajártalom, a levegőszennyezés, a benzinfogyasztás és a balesetek miatt a biztosítási kár. Ez pedig egyenlő a népgazdasági kárral. Országgyűlési üléseken, bizottsági üléseken képviselőtársaimmal együtt rendszeresen hangot adtunk annak, hogy meggondolatlan intézkedésekkel, mint a gyógyszer áremelés, a közlekedési tarifa emelése agglomerációban, vámrendelkezés, ne provokálja tovább a lakosságot és ne növelje maga iránt a bizalmatlanságot. A levelet 15 képviselő aláírta, majd megkérte a jogi, igazgatási és igazságügyi bizottság elnökét, dr. BÖLCSEI GYÖRGYÖT, az írást adja át SZŰRÖS MÁTYÁSNAK, az országgyűlés elnökének, hogy ő juttassa azt el az illetékes miniszterhez.

A távirati iroda országos sajtószolgálatához több szervezet juttatta el tiltakozását. Több társadalmi szervezet tiltakozott az autópálya használati díj bevezetése ellen. A felsőoktatási dolgozók szakszervezetének intézőbizottsága hangsúlyozza: - A most nyilvánosságra hozott tervezet nem tesz különbséget az autópályát rendszeresen használó és az alkalomszerűen utazók között. Véleményük szerint a mellékutakra terelt forgalom miatt megnő a balesetveszély és mindez visszafoghatja a turizmust is. Ezzel a kapkodó intézkedések egyértelműen a stabilizációs folyamat ellen hatnak. Ugyancsak tiltakozott a közlekedési szakszervezetek szövetsége, valamint a Magyar Demokrata Fórum egri szervezete is. Ez utóbbi megállapítja, a

mellékutakon jelentősen megnő az üzemanyag felhasználás és a forgalom túlzásfokultságát okozza. Hatvan lakossága sem ért egyet a döntéssel, mert a város belterületén veszélyes mértékű lesz a légszennyezés. A budapesti baromfi-nagykereskedelmi vállalat autóklub csoportja az autópálya használati díj elleni tiltakozásul felszólítja az autósokat, hogy péntek déltől szombat délig ne használják az autópályákat és az autóutakat.

(Rádiókabaré)

- Következik Nagy Bandó András.
- Bocsássanak meg az indulatomért, de úgy fel vagyok húzva, mint a Kossuth téren a nemzeti lobogó.
- Miért?
- Még kérdik, hogy miért, hát az autópálya használati díj miatt, nem kérem szó, sincs arról, hogy ne értenék egyet a döntéssel, igazuk van, szedni kell valamit, az orvos is azt javasolta, ha rosszul vagy szedjél valamit, hát mit mondjak az állam sincs valami hej de nagyon jól. (taps) Az más kérdés, hogy ezen a téren megelőztük megint a fejlett Nyugatot, nálunk hamarabb van autópálya díj, mint autópálya, na jó tudom, de azt hiszem önök is tudják, hogy nem túl régen az volt az etetés, hogy a benzin áremelését az utak építésére fordítják és ezt a díjat megint odaígérik, nem azért mondom, de ami nálunk a benzin árában benne van, abból annyi út épülhetett volna már, hogy még a szürke gulya is sztrádán közlekedhetne a Hortobágyon. (taps, nevetés) Arról nem is beszélve, hogy a mostani ígéret sem több szerintem, mint ígéret, kérem szépen mi egyszer már bevettük a benzinért a csattanó maszlagot, most higgyenek ők nekünk, most majd mi ígérjük meg, hogy amint készen vannak az utak, fizetünk, egyszer legyenek végre ott fönt önök a balekok. (nagy taps)

Csak tessenek belegondolni, mi van akkor, ha mondjuk kap valaki egy beutalót a Balatonhoz, és ezért az egyszeri kimozdulásért 1.500 Ft-t kell kifizetnie, komolyan mondom, én ezután Budapest, Szeged, Pécs, Nagykanizsa útvonalon megyek Siófokra, még az is olcsóbb. Azzal jönnek nekem, hogy túl drága felállítani egy sztráda-kaput. Az a gyanúm, azért nem építenek kapukat, nehogy egy újabb bölcs döntés után le kelljen bontani, miért nem építenek mondjuk ideiglenes kapukat, lenne köztük bicskei kapu, mányi kapu, székely kapu, csak tessenek számolni, van négy csonka sztrádánk az ország mellett, a négy sztrádának nyolc vége van és néhány feljárója, az sem lesz sokkal olcsóbb, ha ezekre a helyekre ellenőröket állítanak, plusz az egyenruhájuk, a gukker, a fényképezőgép, meg a szolgálati kocsi, amivel üldözőbe veszik azokat, akiknek nincs meg a bilétájuk. (nagy nevetés, taps)

Bokodi Béla, a tárca sajtófőnöke, a Danubiusban válaszolt a feltett kérdésekre, úgy nyilatkozott - felelősen, a tárca nevében, hogy még a saját véleményével sem értett egyet. (taps) Pár hónapja még sokan megszólták Sándor Gyurit, amiért kiállt hídpénzt szedni a megengedett sebesség kamerája előtt, kifogásolták, hogy belekötött a járókelőkbe. Hát kérem most tessenek pattogni, ma már nemcsak Sándor Gyuri útonállóskodik, hanem a közlekedési tárca is, olyanok akár a kalózok, kifosztják a békésen autózó polgárokat és akkor találgatjuk, hogy milyen legyen az új címerünk, nyugodtan vállalhatjuk a kalózokért, két lábszárcsont fölött egy halálfej. (nagy taps) De legalább követnék a stadionok példáját, ott is vannak nyugdíjas jegyek, van úgy hogy ingyen mehetnek be diákok és katonák. Bokodi szerint nem lesz kivételezés, csak a megkülönböztető jelzést használó járművek mehetnek be a sztrádára, biléta nélkül, gyanítom, hogy AI-s, vagy az AÉ-s rendszámú elég lesz megkülönböztető jelzésnek, (taps) és mi így

fogadjuk a nyugatiakat, majd kitiltjuk őket azzal, hogy egyszeri útért is 1.500-at fizethetnek. Bokodit az sem zavarja, hogy a sztrádákkal párhuzamos utakon kialakuló tömegek miatt nagyobb lesz a balesetveszély, aki odamegy legfeljebb belepusztul, aki pedig Hatvanból vagy Tatabányáról jár a fővárosba melózni, az majd korábban és hosszabb ideig fog autózni, nem érdekes, akinek pedig nem tetszik, járjon gyalog, na jó, de mi a biztosíték arra, hogy holnap nem vetnek ki járda-használati díjat, mondjuk, aki a baloldali járdán az nem fizet, aki a jobboldalin az igen. Aki bőrtalpúban jár, az többet fizet, mint a gumitalpú, mert jobban koptatja a járdát. Aki pedig egyáltalán nem tud fizetni, az járjon a kertek alatt a sárban. Meg kell tanulnunk, aki nem tud a jobbért pénzt áldozni, az csak a rosszat kaphatja, nem tudod megfizetni a Gundel-t, járj a sarki kocsmába, nincs pénzed a fehérpecsenyére, rágcsáld a húsos csontot, nem futja Pierre Cardin-re, öltözködj az Olcsó Áruk Boltjából, tudd meg te szerencsétlen, ha van pénzed, még mauzóleumba is temethetnek, de ha nincs úgy fognak itt elkaparni. Na jó értem én, itt ez van, de azért megkérdezném az illetékeseket, mi van akkor, ha tényleg nincs pénzem, és képtelen leszek továbbra is a mi utunkon járni, hajtsak rá egy másik útra? Arra, amelyik itt mellettünk fut, csak éppen gyorsabban lehet rajta célba érkezni? Egyelőre nem tudom megtenni, még ilyen föl húzott állapotban sem, mert nekem, erre az útra van egy egész életre szóló bérletem és most már nagyon kíváncsi vagyok arra, hogy hova vezet ez az út! (nagy taps)

Hung. Monitoring, 12.4.89. (Esti Magazin, 18.30 h)

- Élesen bírálja a kormányt legújabb intézkedései miatt a Magyar Függetlenségi Párt. Pontosán a vámjogszabályok szigorítását, továbbá az autópályadíjak tervezett bevezetését és a vegyipari cikkek mostani áremelését kifogásolják azzal, hogy az intézkedéseket azonnal vissza kell vonni. Aggodalmuknak adnak hangot amiatt, hogy az ország vezetése önkritikátlanul és átgondolatlanul folytatja gazdaságpolitikai gyakorlatát és a költségvetési deficitet a néppel akarja megfizettetni. A Magyar

Függetlenségi Párt elnöksége az Országos Sajtószolgálatához eljuttatott közleményében úgy fogalmaz, hogy - idézzük - minden reformpolitika csak demagógia marad, a fizetési mérleg tovább romlik, az infláció emelkedik és mindez kiszámíthatatlan következményekkel jár, ha a gazdasági válság megoldása érdekében csak az adóprést szorítják tovább és az árakat emelik.

- Ugyancsak bírálja a legutóbbi kormányintézkedéseket az Eötvös Lóránd Tudományegyetem MSZMP-bizottsága. A testület szerint ezek a döntések szűk látókörűek, egyoldalú pénzügyi szemléletet tükröznek és irritálják a közvéleményt. Az ELTE pártbizottsága elfogadhatatlannak tartja, hogy az ország gazdasági válságának terheit a kormány a lakosságra igyekszik hárítani. Mindezért azt javasolják a Központi Bizottságnak, hogy kezdeményezze elvi és személyi konzekvenciák levonását a kormányban.

Hatvanban ma délután rendkívüli tanácsulést tartottak és Heves megyei tudósítónk, aki Salgótarjánban dolgozik egyszerűbbnek találta, ha idejön a stúdióba, Budapestre és nem Salgótarjánba autózik. Úgyhogy Zengő Árpád most itt van mellettem.

- És ráadásul ingyen érkeztem még az M3-as autópályán Hatvanból, erről a rendkívül... ahol éppen az autópálya díj kapcsán volt heves tiltakozás. Illetve nem is a díj, hanem annak következményei miatt, ami a városra visszahat, és 51 tanácsstag mellett 600 városlakó tiltakozott az ellen, ami várhatóan bekövetkezik

Hatvanban. Az iszonyatos ... és a környezetszennyezés. De azt hiszem, hogy legjobban, ha azt a 2 perces montázst amit sikerült összeállítani ideérkezésem után, hallgassuk meg.

- A lakosság újabb megsarcolását jelentő kormányintézkedés várhatóan tovább szennyezi városunk levegőjét, növeli a térségünkre amúgy is jellemző közlekedési balesetek számát.

- Tisztázzunk egy kérdést. Milyen jogi alapon - és ez jogi kérdés, milyen jogi alapon vesznek ki a zsebünkből pénzt? Javaslom a városi tanácsnak, hogy Hatvan, volt már erre Magyarországon példa, rendezzük meg, csináljuk meg. 10 év múlva mi is megígérjük, hogy lesz. Másik. Gazdasági kérdés lenne az, hogy ez az 1.5 milliárd forint, ami néhány km autópálya megépítésére alkalmas, elég, mennyi külföldi tőkét hoz be? És ezt ki garantálja, mert az a hivatkozási alap most, hogy ehhez kapunk majd külföldi tőkét.

- Szerintem tiltakozni kell amiatt is, hogy ez az elkapkodott intézkedés egyáltalán nem veszi figyelembe a lakosság egyre romló teherbíró képességét és nem ez az egyetlen intézkedés az, amelyik számomra teljesen kapkodnak és elkapkodottnak tűnt és tűnik. Egyesek úgy fogalmaznak és néha egyet kell értsünk vele, hogy a pénzügyminisztérium átvette a hatalmat. Pusztán, vulgárisan erről van itt szó.

- Az illetékes miniszteriális szervek miért nem tartották alkalmasnak azokat a tanácsokat, ahol az autópálya végigmegegy, miért nem kérték ki a lakosság véleményét előre?

- DERZSI ANDRÁS miniszter úr hogy képzelte el, hogy ha tiltakozásul netalán tán ahhoz folyamodnánk, hogy az utat néhány percre lezárjuk, hogy rendőri erőket akar igénybe venni és a rendőri erővel fenyeget.

- Arra a kérdésre, amely azt tisztázta, hogy az autópálya-díj bevezetése után a 30-as úton vagy az M3-as autópályán kíván-e közlekedni az autótulajdonos, a kétütemű járművek esetén 43 személy a 30-as utat, egy személy az autópályát jelölte meg. A 4 ütemű jármű tulajdonosok közül 89-en a 30-as utat, 5-en az M3-as autópályát választották.

(Hírvilág, 22.00 h)

- Ismét itthonról. És itthon továbbra sem csökken az autópályadíj bevezetése miatti megmozdulás.

Az autópályák bojkottjára szólítanak föl fiatal Hajdú-Bihari szakszervezeti tagok, tiltakozásul nemcsak az autópálya használati díj bevezetése, hanem általában a kormány mostani gazdaságpolitikája ellen.

A budapesti KISZ-bizottság a miniszterelnöknek címzett nyílt levelet azzal, hogy az autópálya használati díj májusra tervezett bevezetése nemcsak gazdaságilag, hanem politikailag is káros.

Ugyancsak a döntés megváltoztatása mellett foglalt állást a Demokrata Fórum százhalombattai és martonvásári szervezete, valamint a HNF érdi bizottsága.

Hung. Monitoring, 13.4.89. (Petőfi Rádió, Hírek, 17.00 h)

Újabb szervezet jelentette be tiltakozását a tervezett autópálya díj bevezetése ellen. A Tudományos Dolgozók Szakszervezetének egy csoportja részben a korábbi indokokat ismételve juttatta el levelét NÉMETH MIKLÓS miniszterelnökhöz, egyben pedig felhívta a figyelmet az intézkedés infláció

gerjesztő voltára. A Központi Fizikai Kutatóintézet dolgozói közül sokan - írja a tiltakozás - csak egyszer mennek egy évben autópályán és így a terhelés aránytalanul nagy.

(Kossuth Rádió, Esti Magazin, 18.30 h)

- Lehet, hogy meg hozza gyümölcsét az az erőteljes tiltakozás, amely az autópályadíj bevezetését ellenzi. Hallgassák meg Kardos Ernő tudósítását:

- Nincs kizárva, hogy az autópályadíjról született néhány napos minisztertanácsi rendeletet felülvizsgálják, ui. elmaradt az a megbeszélés, amelyen tisztázták volna, hogy hol, ki és milyen feltételekkel árusítaná azt az öntapadós matricát, ami az autópálya használati díj befizetését hivatott majd igazolni. A tárgyalást azért halasztották el meghatározatlan időre, mert egy önmagát megnevezni nem akaró, de az ügyben illetékes személy szerint a kormány azt fontolgatja, hogy napi jegyet hoz forgalomba, amellyel a hazai autópálya-szakaszokat igénybe vehetik majd az autósok. Ezt a módszert egyébként informátorom túlságosan bürokratikusnak, lassúnak és költségesnek nevezte, de emellett csak a díj teljes eltörlését tartotta lehetségesnek. A szaktárca az információt nem erősítette meg, de nem is cáfolta. Viszont azt megtudtam, hogy részben az autópályadíjról hozott döntés esetleges módosításáról, részben pedig a vámtarifa szigorításáról rövid időn belül miniszterelnöki nyilatkozat várható.

(Hírvilág, 22.00 h)

- Győrben környezetvédelmi tüntetést tartottak. Követelték a várost elkerülő autópálya megépítését. Nemrég több napos vizsgálatot végeztek és a megengedettnél ötször nagyobb szénmonoxid szintet észleltek, amelyet a gépkocsiforgalom okozott. Hasonló okokból Mosonmagyaróváron a városközpontban is tiltakoztak. A megmozdulásokban a tanácsok, az MSZMP-szervezetek és az alternatív csoportok együtt vettek részt.

Az autópályadíj tervezett bevezetése ellen ma ismét több szervezet tiltakozott, így a Komárom megyei szakszervezeti tanács és a székesfehérvári városi tanács is.

Hung. Monitoring, 20.4.89.

(április 19-i adás, 22.31 h)

Egy igazgató névjegye. URBÁN LAJOSSAL, a MÁV vezérigazgatójával beszélget Emőd Pál.

- A magyar közéleti személyiségek között talán Ön az első, aki a miniszteri rangból korábbi pozíciójába lép vissza. Mielőtt erről és a vasútról kérdezném, talán beszéljünk a legaktuálisabb témáról, az autópályadíjról, annál is inkább, mivel, ha jól tudom, ezt még az Ön által vezetett minisztériumban készítették elő. Gyorsan azt is hozzá szeretném tenni, hogy a felvétel pillanatában még nem dönt el, hogy vajon bevezetik vagy nem vezetik be az autópályadíjat.

URBÁN: - Kicsit furcsának tartom, hogy ebben a székben ülve, ahonnan a vasút dolgait kellene jól vagy rosszul irányítanom, az első kérdés, amire választ kell adnom, ez az autópálya használati díj és annak a története. Mivel a közúti

közlekedésről szóló törvény, az a kormány pontosabban a minisztertanács számára lehetőséget biztosít arra, hogy bizonyos közlekedési eszközök, berendezések, utak használatáért, ha úgy gondolja, díjat szedjen. Ezzel a lehetőséggel a minisztertanács élni kívánt, hangsúlyozottan elsősorban azért, mert elfogyott a pénz. Elfogyott a pénz és a költségvetés hiánya olyan mértékű volt, hogy azt mindenféle módon és minden áron ésszerű mértékig kell lecsökkenteni.

- Hogyha Ön ott ül a Minisztertanácsban, akkor beterveztette volna ezt a javaslatot? Rá lett volna kényszerülve?

- Hát azért egy miniszter a Minisztertanácstól természetesen meghatározott feladatokat kap vagy kaphat. Azért a miniszter nem annyira önálló személyiség, hogy egy kormányzati munka részeként ne kelljen elvállalni közösen hozott feladatok végrehajtását, amelynek itt a lényege az volt, hogy valahonnan elő kell teremteni pénzt, mert az államnak most erre nincs pénze. Tehát pontosan az, hogy autópályák után szedjük-e díjat vagy nem, ez egy döntés kérdése. Mind a kettő jó. Ha az autópályák használatát úgy valósítanák meg és a fizetendő díjat, hogy mindenki annyit fizet, mint amennyit használja az autópályát, akkor szerintem ez a nagy csinnadratta nagyságrendekkel kisebb. Ennek sem örül az autós társadalom, de tud választani, hogy mennyit megy rajta és ha életében egyszer megy vagy egy évben egyszer, akkor annyit fizet. Ennek az átalánydíjnak, amit én - mint, azt hiszem a TV-Híradóban elmondtam, ezt pont azért terjesztettem mint kötelező feladatot, amit megkaptam, be fél szívvel a kormány elé, mert számtalan kérdésre nem tudtunk választ adni, amire most sem tudunk választ adni, hogy hogy fogjuk ezt egészen pontosan végrehajtani.

- Tehát a feltételek magyarul még nem értek meg arra, hogy bevezessék, a műszaki feltétel -

- Az átalánydíjas autópálya használati díjat tartom rossznak. Lehet az a három éves előkészítő munka - vagy nem is előkészítő, hanem hát ezt a kormány egy évben, azért legalább kétszer egy évben erről beszélt és mindig oda lyukadtunk ki, hogy nem szabad megcsinálni, mert nem jó. Attól kezdett jó lenni, amennyire végképp elfogytak a pénzek. Tehát ez a megoldás most ugyanolyan rossz, mint amiért nem fogadtuk el korábban.

- De ha a műszaki feltételek meglennének, tehát meglennének azok a jegykezelő állomások -

- Akkor be lehet vezetni, természetesen. Egy igazságos rendszer, kellemetlen, mert fizetni kell, node, azért fizetni kell egy sokkal-sokkal magasabb szolgáltatásért, amit az autópálya biztosít. Időben, balesetben, biztonságban és a többiben.

(Esti Magazin, 18.30 h)

A mikrofonnál Orosz József.

- Ma ülést tartott a minisztertanács. Marosán György kormányzóvivőt Bánkúti Gábor kérdezte.

- A másik téma, ami mindenkit érdekel, hogy mi lesz az autópályadíjakkal, amelyek egyrészt közfelháborodást váltottak ki, de már a miniszterelnök is úgy nyilatkozott és a miniszterelnök helyettes is éppen a rádióban, hogy ez egy elhibázott döntés volt.

- A kormány megállapította, hogy bár a tervezett bevétel nélkülözhetetlen a hazai úthálózat fejlesztéséhez, a választott konkrét megoldás ésszerűtlen. Ezért a határozatát még érvénybe lépés előtt visszavonja. Egyúttal megbízta a kormány illetékes tagjait, hogy az érdekképviseleti szervekkel konzultálva dolgozzanak ki olyan megoldást, amely a társadalom számára elfogadhatóbb módon

teremt forrást az úthálózat fenntartására és fejlesztésére.

- Hát a közlekedési és hírközlési miniszter egy nyilatkozatában már tett egy javaslatot, hogy 1 forinttal emeljék a benzinárat. Nyilván ezt se fogadták el, mert ha elfogadták volna, akkor ma így határoztak volna.

- Az ötleteknek a sora gyakorlatilag ugyanaz mint fél évvel ezelőtt volt, hiszen a korábbi esetekben is gyakorlatilag ilyen megoldások voltak. Ennek ellenére ezt a kérdést tovább kell elemezni, hiszen világos, hogy plusz forrásra van szükség.