2013. február 8., péntek • LXXI. évfolyam • 33. szám, 20 oldal • 245 forint, előfizetőknek 141 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



A magyar nagykövet kiutasítását is felvetette a román külügyminiszter

- Diplomáciai háborút robbantott ki Németh Zsolt „zászlóbeszéde”.
- Bukarestnek elfogadhatatlan a területi autonómia igénye. **Az ügy →4**



Útdíjak A kormány az elektronikus rendszer helyett is unortodox megoldást keres

Szakaszjegyet tessék!

Kapitány Szabó Attila

Unortodox, vagy ha úgy tetszik, nagyon is ortodox megoldást keres a kormány a kamionok sarcolására – tudta meg a *Népszabadság*. Információnk szerint ugyanis az Állami Autópálya Kezelő (ÁAK) Zrt. útdíjtendere után a magyar fejlesztésű elektronikus útdíjrendszer bevezetése is kútba eshet.

Rogán Antal, a Fidesz frakcióvezetője a képviselőcsoport Gyulán tartott ülése után azt nyilatkozta: lesz útdíj, a költségvetést pedig nem kell módosítani, a fejlesztési tárcánál ugyanis megtalálták a megoldást az új rendszer idei bevezetésére. Szavaiból nem derült ki, hogy *Németh Lászlóné* a párt gazdasági kabinetjének ülésén elmondta-e, mit főzött ki, de ha a hírek igazak, a nemzeti fejlesztési miniszter két receptet is felvehetett a menübe.

Az első állítólag *Matolcsy György* nemzetgazdasági miniszter környezetéből származik. E szerint, ha az elektronikus útdíjat az idén mégsem vezetnék be, a költségvetésben a beruházás megvalósítására elkülönített 42 milliárd forintot sem költenék el. Így a célul tűzött 75 milliárd forintos bevételhez már csak 33 milliárd hiányzik, amit az ÁAK-nak kell előteremtenie, méghozzá az e-matricás útdíjrendszer kiterjesztésével, úgy, hogy az legalább részlegesen használatarányossá is váljon.

Az átalánydíjas matricákból úgy lehetne kilométeralapon számlázó konstrukciót kialakítani, hogy az ÁAK bevezetné a szakaszjegyet. A Németországban az elektronikus útdíjak mellett tartalékként alkalmazott megoldás meghonosításához már csak az önálló fizetési szakaszokat kell kijelölni, és a kamionosok az országhatárra telepített jegykiadó automatáknál máris megválthatják az úti céljuknak és járművük kategóriájának megfelelő jegyet. A döntéshozóknak így maradna idejük azon gondolkodni, hogy az idén meg nem épült elektronikus útdíjrendszer hogyan teremti majd elő a 2014-ben tőle várt 150 milliárd forintos bevételt.

A fejlesztési tárca menüjében azonban még az elektronikus útdíjrendszer is szerepel. Igaz, a korábbi híresztelések ellenére az ÁAK tenderén részt vevő cégek és a kormányzat között a beruházásról egyáltalán nem folynak tárgyalások, a nagy rendszerintegrátorok, így a Kapsch AG és a T-Systems, még ott tartanak, ahol egy hónapja. Miután a tavaly ősszel meghirdetett közbeszerzési eljárás a győztes Getronics visszalépésével sajátos bohózatba fulladt, *Orbán Viktor* öt hónapot adott a magyar mérnököknek az ország 6318 kilométer közútját lefedő elektronikus díjszedési rendszer kifejlesztésére. Eddig azonban csak annyi történt, hogy a feladattal megbízott ÁAK levélben érdeklődött egy ilyen szisztéma kiépítéséhez szükséges berendezések szállításának lehetőségeiről.

Persze nem mindenkinél tudakozódott, az útdíjtenderen érvényes ajánlatot adó T-Systems Magyarország Zrt.-t például meg sem kérdezte. Nem úgy a Continental és a Kapsch csapatát. A két cég azt a közös kérdést kapta a magyar sztrádatársaságtól, hogy le tudnak-e szállítani 280 ezer, a kamionokon elhelyezhető fedélzeti berendezést úgy, hogy azokat július 1-jéig fel is szereljék. Azért ennyit, mert a számítások szerint a nyári rendszerindításhoz legalább ennyire lenne szükség a magyar utakat használó 3,5 tonnánál nagyobb teherautók díjfizetéséhez. Lapunk úgy tudja, az udvarias válasz meg is érkezett, de sok biztatót nem tartalmazott, a 280 ezer fedélzeti berendezés leszállításához ugyanis legalább hétnyolc hónap kellene. Ennyi idő viszont már nem maradt júliusig.

A fejlesztési tárca mindenesetre a Kapschtól kapott egy útmutatót is, amiből kihámozhatták, hogy ha ragaszkodnak az elektronikus rendszer júliusi indításához, a hátralévő öt hónap alatt valójában meddig juthatnak el. Ez a minimalista megoldás azonban nem felelt meg az igényeknek, már csak azért sem, mert a hírek szerint az olasz Autostrade kész lenne határidőre leszállítani a magyarországi díjszedéshez kért 280 ezer fedélzeti berendezést.

Probléma viszont, hogy a társaság az ÁAK csúfosan megbukott útdíjtenderén nem indult, így azután rendkívül nehéz lenne megmagyarázni, miért is vásárol tőle közbeszerzés nélkül a kormányzat. De ennél is nagyobb gond, hogy a fedélzeti berendezések megérkezése önmagában még édeskevés az útdíjrendszer startjához. Ehhez egyebek mellett kell például központi elszámolórendszer, valamint ellenőrző hálózat is, ezek nélkül a kamionosok, hiába van fedélzeti berendezésük, akkor sem tudnak fizetni, ha pedig bliccelnének, a fedélzeti eszközzel is bátran tehetik. Ellenőrzés nélkül nem bukhatnak le.



Mai módszer: matrica-ellenőrzés egy közúton FOTÓ: MÓRICZ SIMON

ÖTÖDIK HASÁB

Különutas

A kormány gazdaságpolitikája által kitűzött cél jó ugyan, de az eléréséhez felhasznált eszközök selejtesek, ráadásul még az iránytűt is mágnesezik valahol – állítják kiábrándult, alkalmasint kegyvesztett (ha tetszik: sértett) jobboldali közgazdászok. Már nem meglepő, hogy a különutas véleményt megfogalmazók között találjuk Járai Zsigmondot, az első Orbán-kormány pénzügyminiszterét, jegybankelnökét, a miniszterelnök egykori pártfogóját és pártfogoltját, valamint Chikán Attila volt gazdasági minisztert, akik immáron sokadszor adtak hangot kritikus véleményüknek.

Szerintük a külső körülmények kedvezőtlen alakulása önmagában még nem ad felmentést az unortodox eszközök meggondolatlan használatára. A gyorsnaszád süllyedése intő jel arra, hová vezet, ha a gazdaságpolitika irányítói egyetlen feladatra koncentrálnak, és közben a káros mellékhatásokat sem hajlandók felismerni, hiába figyelmeztetik őket erre – jobbról is. Az államháztartási hiány szintjének abszolutizálása papíron meghozta az eredményét. Csak épp a matolcsysta eszközök kiölték a rendszerből a bizalmat, és nem utolsósorban padlóra küldték a gazdaságot. Ezt is számok bizonyítják, például az ipari termelés visszaesésének üteme.

A jövő sem kecsegtet sok jóval, erre utalnak Matolcsy György szavai, amelyekkel a zuhanó gazdasági teljesítmény ellenére (vagy épp azért?) fordulatot, fellendülést, majdhogynem Kánaánt ígér – miközben a mai helyzet kialakulásában játszott szerepéért semmilyen felelősséget nem vállal. Nem kis felelősség nyomja viszont Orbán Viktor vállát, ha Matolcsyt a jegybank élére állítva azt üzeni a befektetőknek: jobbkezével elintézi a gazdasági fellendülést is. Ha már el nem intézte. *(A szerk.)*

Vélemény



Luxusprofit

Várkonyi Iván két százaléknál tart a tízszázalékos rezsicsökkentésből, 50 ezer helyett 49-et fizetett. →**11**

Terrorcselekmény

A szemkitoláshoz is el kell fogni a bűnöst – figyelmeztet Fekete Gy. Attila. →**11**

Szombat reggel

hétvége

- Ezer szakszervezettel tarkított táj lett a magyar.
- Politikai bonviván a fülkeforradalomban – Kerényi Imre.
- Bagaméri tényleg maga méri, Csukás István ismerte is.

Ipari termelés: decemberben gyorsult a lejtmenet

A tények rácáfoltak a pesszimista elemzőkre is: a vártnál kétszer nagyobb mértékű, 7,6 százalékos volt az ipar visszaesése decemberben az előző évhez képest. →**9**



MAGDOLNÁS DOLOGHÁZAK

Maureen Sullivan egyike az írországi dologházak, a Magdolnamosodák kényszermunkásainak. 1922 és 1996 között tízezer nőt – árvákat, kisebb bűnök elkövetőit, leányanyákat – lényegében véve rabként dolgoztatott az állam és a katolikus egyház. →**8**

FOTÓ: REUTERS – CATHAL MCNAUGHTON

9 770237 377053 13033