2013. május 23., csütörtök • LXXI. évfolyam • 118. szám, 20 oldal • 230 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Falujától több száz kilométerre is sikert sikerre halmoz a felcsúti polgármester

- Beígért szarvasmarhákat és birkákat kapna lencsevégre Gőgös Zoltán.
- Csoda Kajászón: napraforgót vetettek, de kukorica kelt ki. **Az ügy →4–5**

A „GETTÓRÓL” ÍRT REGÉNYT JÓZSEFVÁROS RAPPERE

Kultúra →16

Elektronikus útdíj Uniós rekordtarifákkal szembesülhetnek majd a fuvarozók

130 Ft/km-rel a sztrádán

Kapitány Szabó Attila

A legnagyobb kamionok kilométerenként akár 130 forintot is fizethetnek július 1-jétől a magyar autópályák használatáért. A díjköteles úthálózat hossza 6513 kilométer lesz és 2075 fizetős szakaszból áll majd. Feltéve, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) nem írja át teljesen rendelettervezetét a kormány jövő hétre ígért döntéséig. És persze, ha a díjszedés megkezdéséig hátralévő 39 nap alatt a nemzetbiztonsági védőernyő alatt kiválasztott i-Cell Kft. csapatának sikerül üzembe helyeznie a titokban fejlesztett útdíjrendszert, a forgalmat országszerte alig harminc helyen figyelő ellenőrző infrastruktúra berendezéseivel együtt.

A fejlesztési tárca irodistái mindenesetre megteszik a magukét: egymás után kerülnek ki kezük alól a 3,5 tonnánál nagyobb tehergépkocsik kilométer-alapú díjfizetésének mikéntjét rendszerbe foglaló jogszabályok. Az útdíjtörvény tervezete után az útdíjak mértékéről és a díjköteles utakról szóló rendelet következett a sorban.

A közúti fuvarozók aligha örülnek majd, amikor szembesülnek az ezekben szereplő rideg számokkal: a mintegy húszmilliárd forint közpénz felhasználásával kiépülő magyar elektronikus útdíjrendszer tarifatáblázatának rubrikáit ugyanis az Európai Unió talán legmagasabb kilométerdíjaival töltötte fel az NFM. A használatarányos díjfizetésre kötelezett legkisebb, kéttengelyes tehergépkocsik például július 1-jétől a gyorsforgalmi utakon 49,9 forintot, a főutakon 21,23 forintot fizetnek majd kilométerenként. A nagyobb, háromtengelyesek kilométerdíja a sztrádákon 70,02 forint, a főúti szakaszokon 36,75 forint lesz. Igazán mélyen azonban a négy- vagy többtengelyes kamionokat üzemeltető cégek pénztárcájába nyúl bele a kormány, a legnagyobb kamionok ugyanis ezerméterenként 108,38 forintot fizethetnek az autópályákon, 67,6 forintot a főutakon.

És ezek még csak az alapdíjak. A szaktárca rendeletének fogalmazói környezetvédelmi alapon is különbséget tesznek kamion és kamion között. Méghozzá úgy, hogy javaslatuk szerint a tarifatáblázatban szereplő alapdíjak kizárólag az Euro II-es környezetvédelmi besorolású tehergépkocsikra vonatkoznak majd. Az ennél jobb minősítésű két- és háromtengelyes járművek az alapdíjak 0,85-szorosát, a négytengelyesek a 0,8-szeresét fizethetik az utakon. Ami a korszerű vontatókat üzemeltető közúti fuvarozók számára kétségtelen könnyebbséget jelent.

A tőkeszegény, ezért többségében korszerűtlen autókkal a belföldi piacra dolgozó vállalkozások ugyanakkor jól teszik, ha felkészülnek: őket alaposan „megbünteti” a szabályalkotó. Az Euro II-es szinttől elmaradó két- és háromtengelyesek az alapdíjak 1,15-szorosáért, a négytengelyesek 1,2-szereséért furikázhatnak majd a fizetős utakon. Vagyis a kényszerűségből még mindig régi, mondjuk kéttengelyes kelet-európai teherautókat használó fuvarosok a főutakon 24,4 forintot, a sztrádákon 57,4 forintot szurkolhatnak le minden megtett kilométerért. Ha pedig netán járművük után pótkocsit kapcsolnak, és így mindjárt négytengelyesnek számítanak, a főúti kilométerdíj azonnal 81,12 forintra, az autópályadíj kilométerenként 130 forintra ugorhat.

De hogy a környezetvédők öröme se legyen felhőtlen, az NFM rendelettervezetének tanúsága szerint az amúgy borsos kilométerdíjakat csupán a közlekedési infrastruktúra használatáért szedi majd be a fuvarosoktól a kormány. A környezeti ártalmak ellentételezésére egyelőre egy fillért sem kérnek, noha a szaktárca az útdíjtörvényben erre a célra külön díjelemet nevesített. A „külsőköltség-díj” mértéke azonban egyelőre nulla forinttal szerepel a tervezetben.

A megszabott kilométerdíjak bruttó összegek, így a forgalmi adót a fuvarosok elszámolhatják, esetleg visszaigényelhetik. Apró szépséghiba, hogy a könyvelési manőverek előtt a vállalkozóknak az áfát ki kell fizetniük. Mivel megrendelőik általában hatvannapos fizetési határidőt kötnek ki, a fuvarosok az útdíjakat áfával együtt kénytelenek lesznek akár két hónapra előre megfinanszírozni. Csak legyen erre durván egy-másfél millió forintjuk járművenként. Bárhogy is lesz, illúziói senkinek ne legyenek: az e-útdíjrendszer bevezetése nyomán drasztikusan megemelkedő költségeiket a szakvállalkozások továbbhárítják majd megrendelőikre.

A legfrissebb felmérések szerint a kormány által idén várt 75 milliárd forintos, illetve a jövőre remélt 150 milliárd forintos költségvetési bevétel hozzávetőleg akár kétharmadát végül a belföldön eladott áruk árában fizetik majd meg a hazai felhasználók és fogyasztók. Ugyanakkor az útdíjak beszedése sem lesz egyszerű feladat. →9



Az elektronikus útdíj júliusi bevezetésével a mostani figyelmeztető táblák szavatossági ideje is lejár FOTÓ: SZABÓ BARNABÁS

ÖTÖDIK HASÁB

Taposódal

Nekünk is fáj Trianon, ezért nem kérdezzük, mennyibe került a Barackfa című, az MR Gyermekkórusával, valamint néhány, a tévéből ismert fiatal sztárral feléneketeltetett szerzemény, a Nemzeti Összetartozás Dala. Hogy jönnénk mi ahhoz, hogy a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium, na pláne a dalt jegyző Bársony Bálint zsebében turkáljunk? Még akkor sem turkálunk, ha a KIM zsebe – a mi zsebünk. Került, amibe került: lett végre egy összetartozós dalunk. Kölcseytől vagy Egressy Bénitől sajnáltuk tán a honort?

És az is szimpla kötekedés lenne, ha az olcsó ragrímek túlreprezentáltságára hívnánk fel a figyelmet a rövidke dal rövidke, mégis három szerző (Bársony mellett Fenyvesi Ágnes és Rieger Attila) jegyezte szövegében.

De költészet ide vagy oda: két technikai jellegű kvázi problémát mindenképpen jeleznénk. „Álmodtam egy barackfáról, ami alatt mindenki táncol” – szól a szöveg. (Helyesen: „egy barackfáról, amely”.) Egy barackfa sajnos méretileg teljességgel alkalmatlan arra, hogy mindenki alatta táncoljon – legalábbis egyelőre, hiszen nincs kétségünk: ha a miniszterelnök úgy akarja, holnapra lesz akkora barackfa.

A másik gond már súlyosabb: „A kezeink összeérnek, talpaink egymásra lépnek.” (Nagyjából helyesen: kezünk összeér, talpunk egymásra lép.) Mármost amikor „talpunk egymásra lép”, akkor egész egyszerűen: taposunk. Méghozzá egymást tapossuk. Körülbelül úgy, ahogy az idézett dalszöveg meg a magyar nyelvet tapossa. Nem is tudjuk hirtelen, hogy most egy félelmetes nemzetkarakterológiai felismerést sikerült dalba önteni szépen, vagy csak az orbáni gépezet működési mechanizmusáról hullt le már megint a lepel. Akárhogy is: ez a dal fércmű. Kár volt ilyen nagy cikibe keverni a gyerekkóristákat. *(A szerk.)*

Vélemény



XXI. századi buzizás

Kerényi Imre homofób megnyilatkozásában a „késő orbánizmus” szimbólumát fedezte fel Pető Péter. →11

A sokadik rossz jegy

Hargitai Miklós szerint az Amnesty új bizonyítványa nem véletlenül ismerős. →11

Péntek reggel

NÉPSZABADSÁG magazin

- Határugrás: Esterházy-kiállítás a kismartoni kastélyban.
- Koncert: Kocsis Zoltán jótékonysági estje a MüPában.
- Tárlat: netsukék, azaz japán faragványok a Moró Antikban.

Orbán: Emelés jön több adónemben, plusz bevezetik a reklámadót is

A brüsszeli EU-csúcs után a miniszterelnök közölte, a magyar kabinetnek nincs vitája a német kormánnyal. Idehaza a rezsicsökkentést kiterjesztik a vállalkozásokra is. →8



KÉT NAPJA NEM ADNAK ÉLETJELET

A Kancsendzönga meghódítása után, ereszkedés közben eltűnt két magyar hegymászó: Erőss Zsolt és Kiss Péter. A mentésükre küldött serpák egyelőre nem akadtak a nyomukra. Képünkön az expedíció tagjai: hátul Jaroslav Dutka és Kiss Péter, elöl Erőss Zsolt és Kollár Lajos. →18

FOTÓ: MTI/ILKA MŰHELY

9 770237 377046 13118