

**Esélyteremtés finanszírozási többletforrások bevonására  
útügyi igazgatási eszközökkel  
A helyi gazdasági közút, mint sajátos jogállású új  
útkategória bevezetésének módja, lehetséges előnyei**

*Elhangzott a Bábolnai Fórumon*



Hozzászólásomban egy a szó nemes értelmében véve, földhözragadt témára, az önkormányzati tulajdonú külterületi földutak helyzetére, fenntartásának, üzemeltetésének nehézségeire szeretném ráirányítani a figyelmet, és javaslatot tenni egy olyan finanszírozási technikára, útügyi igazgatási megoldásra, amely a tárca részéről többletforrást alapvetően nem igényel, de az önkormányzatok számára mégis esélyt teremt útfenntartási többletforrások bevonására. Ezt az esélyt a "helyi gazdasági közút, mint sajátos jogállású új útkategória bevezetése, meghonosítása teremthetné meg! Miért is érdemes most ezzel a továbbfejlesztési lehetőséggel foglalkozni? Alapvetően azért, mert az új kérdésekre új válaszokat kell adni:

- A tanácsi közutak 1990. évi önkormányzati tulajdonba kerülése óta eltelt tapasztalatok azt mutatják, hogy a helyi önkormányzatok a belterületi közutak fenntartásával, fejlesztésével, üzemeltetésével bár nehezen, de csak-csak megbirkóznak, azonban a külterületi közutakkal kapcsolatos feladatokra már végképp nincs erejük.
- A szövetkezeti és kárpótlási utak miatt, ez az útkategória bővült a közelmúltban a legdinamikusabban. Az elmúlt 10 évben több ezer, egyes becslések szerint több 10 ezer km szövetkezeti és kárpótlási földet megközelítő helyi közút került a törvényerejénél fogva úgy a helyi önkormányzatok tulajdonába, hogy fenntartásukhoz kezelésükhöz egyetlen fillér többletforrást nem kaptak. Ez abból adódik, hogy a helyi közutak fenntartásának állami támogatása a költségvetési törvény szerint átengedett személyi jövedelemadó formájában nem útkategória, illetve úthossz arányos, hanem az út- és hídfenntartás az igazgatási, kommunális és településüzemeltetési feladatokkal összevonva a települési önkormányzatot lakosságszám szerint illeti meg, éves szinten 1439 Ft/fő mértékben. Ily módon talán érthető, hogy az oly fontos közutak gazdálkodási szempontból nem kívánatos nyúggé, felesleges teherré váltak.
- A 135 ezer km-t kitevő hazai közúthálózatból a hatályos közutak igazgatásáról szóló 19/1994. KHVM rendelet a 30 km-t kitevő országos közúthálózatot 10, a mintegy 50 ezer km-t kitevő belterületi helyi közutakat 4 kategóriába sorolja, míg a legnagyobb részarányt - a teljes magyar közúthálózat több mint 40 százalékát kitevő, hozzávetőlegesen 54 ezer km hosszú helyi külterületi közútként - egyetlen kategóriába hagyja.
- Az EU csatlakozással összefüggésben:
  - egyrészt nekünk valamennyi hazai közúthálózati kategóriára koncepcióval, megvalósítható programmal kell rendelkezniünk;
  - másrészt érdemes odafigyelnünk, hogy az EU a mezőgazdasági termékek közvetlen támogatását, állami szubvencióját "nem szereti", viszont a mezőgazdasági termelés feltételeinek javítását elfogadja, sőt önmaga is alkalmazza.
- Ha az EU csatlakozás előtt láttelelet veszünk a magyar úthálózatról és azt egy élő organizmusnak fogjuk fel, akkor az M0 mondjuk a koszorúér, a sugárirányú gyorsforgalmi utak az ütőerek, az egyéb állami és önkormányzati utak az érrendszer, amelyben a külterületi helyi közutaknak valóban csak a hajszalér funkció jut.
- Érthetően a prioritások is ennek megfelelően alakulnak:

- gyorsforgalmi úthálózat kiépítése;
- a törzsúthálózat EU elvárásoknak megfelelő 11,5 t teherbírásra való felkészítése;
- a kislevegeli összekötő utak rehabilitációs programja;
- a települések zsák jellegének megszüntetése;
- a mintegy 18 ezer km kiépítetlen belterületi közút kiépítése az elsődleges állami és önkormányzati feladat.

A hajszálerek a külterületi önkormányzati közutak közlekedési szempontból ebben a prioritásban óhatatlanul háttérbe sorolódnak. De ne felejtsük el, az utak multiplikátor gazdasági élénkítő, illetve a megfelelő úthálózat hiányában a gazdaságot visszavetítő hatását. Ha sok hajszálér együttesen rosszul funkcionál, az összességében mégis a testrész zsidbadásához benulásához vezet.

Milyen javaslat tehető tehát a közlekedési és gazdasági célokat egyaránt szolgáló külterületei mezőgazdasági jellegű helyi közutak működtetésére, fenntartásának finanszírozására?

A közúthálózatba került szövetkezeti és kárpótlási földeket kiszolgáló utak helyzetét indokolt lenne mind műszaki, mind jogi szempontból úgy rendezni, hogy az hosszabb távon egyúttal a kezeléssel, fenntartással összefüggő finanszírozási kérdésekre is korszerű megoldást nyújtson.

E hármas célkitűzést jól szolgálhatná a helyi közút fogalmának a valós helyzethez is érdekvizonyokhoz igazodó további árnyalása, differenciálása, vagyis a "helyi gazdasági közút"-nak, mint sajátos jogállású új útkategóriának a bevezetése.

A helyi gazdasági közút kategóriába olyan, az önkormányzat tulajdonában lévő közutak kerülhetnének, amelyeknek hálózati szerepköre, illetve lakóúti funkciója nincs. Kizárólag az adott terület gazdasági (ipari, mezőgazdasági) hasznosításával kapcsolatosan felmerülő közlekedési igényeket szolgálják ki, ennek megfelelően a gazdasági közutak kezelésével, fenntartásával összefüggésben felmerülő költségeket a helyi önkormányzat az közút használatában érdekelt természetes és jogi személyekre, illetve jogi személyiség nélküli gazdasági társaságokra részben vagy egészben átháríthatná.

A helyi gazdasági közút kategóriába sorolásról az önkormányzat körültekintő mérlegelés alapján rendezkedne.

A megoldás előnye, hogy a jelenleg hatályos jogrendhez képest, igazságosabb teherviselést tenne lehetővé, közös érdekek mentén a következők miatt:

1. Helyi közútként ma a külterületi földtulajdonosok joggal követelhetik a legeldugottabb, kizárólag csoport érdeket szolgáló földutaknak is a hálózat szerepkört betöltő bel-, illetve külterületi közutakkal azonos szintű fenntartását, amelyhez az önkormányzatok hosszú távon sem fognak rendelkezni megfelelő anyagi forrással.
2. Ezen utak magánúttá való átminősítése sem jelentene jó megoldást, mivel ezek nem egy-egy ingatlanhoz tartoznak, hanem döntően több ingatlant szolgálnak ki, így szervező erőként, illetve gesztorként a helyi önkormányzatnak mindenképp indokolt szerepet vállalni, már csak azért is, mert az a gazdasági tevékenység, amit az önkormányzat területén végeznek, az önkormányzat számára is közvetlen, illetve közvetett eredményt hoz.
3. A gazdasági tevékenységet végzők az útfenntartási költség-hozzájárulást nem kifogásolhatnák, hiszen ők ezeket az utakat nem klasszikusan közcélra, hanem gazdasági haszonszerzés céljából veszik igénybe.
4. A közös fenntartású helyi gazdasági útkategória bevezetésére a hatályos jogrend figyelembe vételével két alternatíva egy enyhébb, önkéntes kezdeményezést is figyelembe vevő, és egy erősebb, kötelező jellegű megoldás kínálkozik.

1. változat: a Ktv. 31. § /3/ bekezdéssel való kiegészítése az alábbiak szerint: /3/ A helyi gazdasági közút használatában érdekelt természetes és jogi személyek, jogi személyiség nélküli gazdasági társaságok, valamint a helyi önkormányzat a helyi gazdasági közút fenntartásában együttműködhetnek. Az együttműködés (továbbiakban: útfenntartási együttműködés) formáját a résztvevők maguk határozzák meg. /4/ A helyi önkormányzat - ha az együttműködésben az érdekeltek

több mint 2/3-a részt vesz - az abban részt nem vevő, de a közút használatában érdekelt természetes és jogi személyt, jogi személyiség nélküli gazdasági társaságot a résztvevők által vállalt anyagi hozzájárulás mértékéig - a rendeletében meghatározott módon útfenntartási érdekeltségi hozzájárulás fizetésére kötelezheti.

2. változat: /a jellegében hasonló közforgalom elől el nem zárt magánutak 30/1988. MT: Rendelet 26. §-ában foglaltak analógiájára/ A helyi gazdasági közút fenntartásának költségeihez az utat rendszeresen használó jogi személyek, jogi személyiséggel nem rendelkező más szervezetek és természetes személyek érdekeltségük arányában a helyi önkormányzat rendeletében meghatározott módon kötelesek hozzájárulni. Természetesen mindkét változat igényli a Ktv. 47. §-ában a "helyi gazdasági közút", mint olyan új útügyi igazgatási kategória definiálását, amely ugyan önkormányzati tulajdonban van, de fenntartása, üzemeltetése nem kizárólag a helyi önkormányzatot terheli. A javaslat figyelembe veszi és tovább árnyalja a GKM által 2002. július 22-én kiadott, a "Magyar közlekedéspolitika 2002-2015" című tervezet 20. oldalán található azon megállapítást, mely szerint: "A közúthálózat fenti három elemén kívül, vannak a mintegy 80.000 km-t kitevő, nagyrészt burkolatlan külterületi önkormányzati és a magán utak. Ezek kiépítését, üzemeltetési, kezelési feltételeit nem indokolt a közlekedéspolitikának és az alágazati politikának meghatározni, azonban műszaki előírások, minőségi és építési, fenntartási ajánlások révén az államnak elő kell segíteni e területen is a hatékony útgazdálkodást. A helyi gazdasági közút, mint sajátos útkategória jól szolgálná az EU partnerség, illetve "fizessen a használó" alapelvét, valamint a magán tőke közös érdekek mentén történő közfeladatokba való bevonásának új irányzatát is. Ismereteim szerint Franciaországban a mezőgazdasági utak vonatkozásában létezik már hasonló megoldás. Minden útkategóriának megvan a maga szerepe, fontossága, kezelésének fő irányjai, amelyekre most kellene megtalálni az ország érdekeit szolgáló stratégiai elvárásokat és elvégezni a hatásvizsgálatokat, hogy mire jön az EU csatlakozás, már minden útkategória vonatkozásában kiforrott koncepcióval rendelkezünk.

*Bíró József*

*Elhangzott a Bábolnai Fórumon*