



NORMÁLIS - - - - -
AUTÓZÁSÉRT
PROGRAM

ÖSSZEFOGLALÓ

Az autózás nem lehet luxus!

Egy normális országban az autó használata nem luxus. A jogosítvány megszerzésétől az agyonsarcolt üzemanyagon át a folyamatosan dráguló autópálya-matricáig, jelenleg más sem történik, csak az autózás költségeit növeli a kormány. Pedig már ma is átlagosan 250 ezer forintot vesz el minden évben egy átlagos autóhasználótól a kormány csak az üzemanyag adótartamán keresztül.

Mindemellett azt látjuk, hogy egy másik irányzat pedig ideológiai alapon akarja ellehetetleníteni az autózást, mintha a közlekedés egy zéró összegű játszma lenne: a nem autóval közlekedőknek csak akkor lehet jobb, ha az autósoknak rosszabb. Pedig ez egyáltalán nincs így.

A Jobbik-Konzervatívok abból indul ki, hogy a helyváltoztatás szabadsága alapjog. Egyszerre vagyunk autósok és gyalogosok, kerékpárosok és tömegközlekedők. Bízni kell abban, hogy minden polgár a megfelelő döntést hozza a tervezett utazás előtt. Ezért ellenezzük azt is, hogy az autózást pénzügyi, és azt is, hogy ideológiai alapon nehezítsék meg.

Hogyan lett az elmúlt években az autózás luxus?

- 1. Drámaian megdrágultak az üzemanyagok**, amelyeken 40 százalékos az állami adóteher.
- 2. További állami terhek** teszik az autóvásárlást még drágábbá.
- 3. A kormány folyamatosan emeli az autópálya használat díját.** Magyarország az egyetlen hely a világon, ahol a fővárost elkerülő körgyűrű nem teljesen ingyenes.
- 4. Egy jogosítvány** megszerzése közel **félmillió forintba** kerül.
- 5. A gyenge forint** és az ország **gazdasági helyzete** miatt szinte **reménytelen** a rendkívül magas életkorú magyarországi **gépjárműállomány megújítása**. Ezt a nyomást fogja nehezíteni az EU döntése, ami alapján 2035-től nem lehet forgalomba hozni belső égésű motorral szerelt autókat, amiktől még drágábbak lesznek az autók.

A Jobbik-Konzervatívok javaslata:

Magyarországon:

1. Magánszemélyek új autó vásárlása esetén **áfamentesség**, amennyiben 3 év eltelt az előző új autó vásárlása óta és az autó bruttó ára nem haladja meg a 10 000 000 forintot. 10 000 000 forintot meghaladó bruttó ár esetén 2 700 000 forint **áfa visszaigénylését tegye lehetővé a kormány**.
2. Magánszemélyek használt autó vásárlása esetén több mint két éve tulajdonban lévő, magas károsanyagkibocsátású gépjármű leadása esetén **2 500 000 forintos utalvánnyal támogassa a kormány** egy 10 évnél fiatalabb használtautó megvásárlását 3 évente háztartásonként 1 alkalommal.
3. Vásárláskor felmerülő költségek, **illetékek 3 évente visszaigényelhetők** az SZJA-ból (150 000 HUF-ig).
4. **Gépjárműadó és biztosítási adó eltörlése** személyenként 1 autóra.
5. Magánszemélyeknek a **regisztrációs adó eltörlése**.
6. Az éves **szervizköltség 100 000 forintig visszaigényelhető** az SZJA-ból.
7. **A jogosítvány megszerzésének támogatása**, az állam megtéríti a gyakorlati képzés összegének a felét.

Az Európai Unióban:

8. **A 2035-ös céldátum eltolása** addig, amíg az Európai Unió tagállamai valóban nincsenek készen arra gazdaságilag, **hogy ez gazdaságilag kivitelezhető legyen**.
9. Az európai autógyártók számára olyan **szabályok meghatározása**, amelyek a gyártás során **nem a nagy, városi terepjárókat hozzák helyzetbe** a kis városi autókkal szemben, legyen szó belsőégésű motorról vagy elektromos motorról.

Ésszerű szabályok, a szabályszegőknek zéró tolerancia

Magyarországon a közlekedési kultúra rendkívül rossz. Ha valaki az útjelző táblák alapján vezet, hamar szembesül azzal, hogy más agresszívan próbálja rákényszeríteni a szabálytalan vezetésre. Az agresszív gyorsajtók mellett nagyon gyakran tapasztalhatjuk, hogy vannak az utakon olyanok, akik minden szabályra fittyet hánynak, legyen szó például a buszsávok használatáról vagy a motorosok előzési szokásairól.

A problémák egy részét a szabályok ésszerűsítésével és szigorú betartásával lehet megoldani. Mindemellett törekedni kell arra, hogy a büntetéseket senki se esetleg járulékos költségnek tekintse, hanem minden esetben elrettentő erejük legyen.

Mindemellett vannak a társadalmat megosztó olyan kérdések, amiket véleményünk szerint egy felelős társadalomban meg kell vitatni az érveket és ellenérveket felsorakoztatva. Ilyen például a zéró tolerancia vagy a vagyoni alapú büntetés.

A Jobbik-Konzervatívok javaslata:

KRESZ:

- 10.** Az Országos Rendőr-főkapitányság álljon neki az **átlagsebesség-mérő rendszerek kiépítésének**.
- 11.** **Sebességhatárok felülvizsgálata** (Autópályán 130 helyett 140 km/h, lakott területen kívül főúton 90 km/h helyett 100 km/h, az ezen felüli gyorsajtók komolyabb szankcionálása)
- 12.** **Az objektív felelősség elvének szigorítása** a hatékonyabb büntetőpont rendszer érdekében, ugyanis a szabálytalankodók jelenleg könnyen ki tudnak bújni a valódi felelősségre vonás alól azáltal, hogy csak közigazgatási bírságot fizetnek.

Célszerű megfontolni az osztrák példát amelynek értelmében a gépjármű üzemeltetőjének egy bizonyos súlyú kihágás fölött kötelezően el kell árulnia az üzemeltetőnek, hogy ki vezette az autót.

Egy másik lehetőség az volna, ha a vezető kilétének nem megléte esetén, fenntartva a mostani rendszert, miszerint szabálysértés esetén nem kötelező vallomást tenni saját magunkra vagy közeli hozzátartozóinkra, a bírság két-háromszorosára emelése. **Amennyiben a gépjármű üzemeltetője megnevezi a sofőrt, az alap bírság kerülne megfizetésre.** Így azonban a büntetőpontok is kiosztásra kerülhetnének.



13. Agresszív vezetők **komolyabb szankcionálása** (követési távolságot be nem tartók például).
14. **Kötelező jobbra tartás be nem tartásának komolyabb szankcionálása.**

Tuningolás:

15. A magyar **tuning szabályok felülvizsgálata** és közelítése a német rendszerhez.
16. **A lazább tuning szabályokat be nem tartók kiemelt szankcionálása.**

Társadalmi vitára bocsátandó kérdések:

17. **A zéró tolerancia felülvizsgálatának kérdése**, az alábbi lehetséges döntési pontok mentén:
 - A határ felemelése 0,5 mg/l-re gyakorlott vezetőknel.
 - Kezdő vezetőknel, 25 évnél fiatalabb vezetőknel, valamint 5 évnél fiatalabb jogosítvánnyal marad a 0,0 mg/l.
 - Forgalmasabb útszakaszokon marad a zéró tolerancia.
 - Autópályán marad a zéró tolerancia.
 - Hivatásos vezetőknel marad a zéró tolerancia.
18. **Vagyon alapú büntetés bevezetése:**
 - Szintén nyugati gyakorlatra hivatkozva célravezető lehetne, ha a büntetési tételek nagysága a szabálysértő, illetve elkövető napi fizetésétől függne, így nem fordulhatna elő, hogy egy több tízmilliós luxusautót vezető sofőr is annyit fizessen szabálysértései után, mint amennyit egy "nehéz lábú" átlagbérből élő honfitársunk. A gyorsajtásért járó bírságnak akkor van visszatartó ereje, ha az számottevő joghátrányt jelent a személy számára. Egy pár tízezer forintos bírság nyilván semmilyen visszatartó erővel nem bír egy ötvenmilliós autót magának megengedni tudó autós számára.
 - Fizetésarányos büntetések bevetése Nagy-Britanniához hasonlóan
 - Az autó értékével arányos büntetés bevezetése.
19. **Buszsávok használatának ellenőrzése** buszokba szerelt kamerákkal.

Zöld Átállás

Jelen állás szerint 2035-ben betiltásra kerül az új belsőégésű motorokkal szerelt autók forgalmazása az Európai Unióban, amit semmiképpen nem tartunk jó iránynak. Ennek súlyos következményei lehetnek az európai gazdaságra, az európai autóiparra, amitől jelenleg a magyar GDP 25%-a függ. Mindemellett abba az irányba viszi az autózást, hogy az még inkább luxussá válik. Bizonyos esetekben ez a kijelentés helytálló, azonban az élethelyzetek jelentős részében az autós közlekedés nem választás kérdése, hanem egyedüli lehetséges közlekedési forma. Az ilyen kényszerített átállás pedig az autózás drágulásához, a verseny torzulásához, technológiai lemaradáshoz vezethet Európai szinten. Emellett a kiszolgáltatott társadalmi csoportok további leszakadásához vezethet a vidék Magyarországon.

Ez nem jelenti azt, hogy az e-mobilitás ne lenne kiemelten támogatandó közlekedési forma, legyen szó személyi vagy tömegközlekedésről. Kiváló példákat találunk tömegközlekedési vállalatok ilyenformán való zöldítésére, de sajnálatos módon a forráshiányos tömegközlekedési vállalatok csak lassan tudják megtenni a szükséges lépéseket. Vannak élethelyzetek, ahol az elektromos autó a leghatékonyabb megoldás, ilyenkor ösztönözni kell a hatékony autók vásárlását.

Jelenleg nincs lehetőség az elektromos autók vásárlásához állami segítséget igénybe venni, a töltő infrastruktúra sem fejlődik kellő sebességgel.

A Jobbik-Konzervatívok javaslata:

- 20. Az elektromos autók vásárlásának állami támogatása,** új autók esetében 2,4 tonnáig, 25 000 eurós értékig 5000 euróval családonként egy autó erejéig.
- 21. A korábbi programokkal ellentétben a használt elektromos autók vásárlásának támogatása.**
- 22. Azon ingatlanok, cégek, boltok energetikai korszerűsítésének támogatása,** ahol vállalják az elektromos autó használatát. (napelem támogatás, töltő telepítése)
- 23. A zöld rendszám kiadásának átalakítása.** Csak olyan autók rendelkezzenek **zöld rendszámmal,** amelyek **legalább 50 km megtételére képesek** elektromosan. Emellett működés közben képesek hibridként feltölteni önmagukat.
- 24. Az elektromos autógyártók ösztönzése a javítható és fenntartható akkumulátorok gyártására.**
- 25. Sávos autópálya használati díjakat,** ahol a kevésbé szennyező gépjárművek kevesebbet fizetnek.