

Díjazzuk a kamionokat?

A nehéz tehergépkocsik
kilométer-arányos útdíjáról



Az „olcsó” cipő esete

Képzeld el, hogy a kormány úgy dönt, támogatni kell a lakosság cipőhöz jutását, és ezért minden eladott cipő árának 80 százalékát az állam fedezi. A vásárlók megörülnek, hogy nagyon olcsón vehetik meg a cipőket. Egyre több cipő fog, sokan már hetente cserélik a cipőjüket, a régit pedig kidobják.

Bezárnak a cipőjavítók, az ott dolgozó cipészek munkanélkülivé válnak, hiszen már a legkisebb hibát sem éri meg kijavíttatni. Szeméthegeyeket alkotnak az eldobott cipők, egyre többbe kerül az elszállításuk és megsemmisítésük. A megnövekedett kereslet miatt felmegy a nyersbőr és végül a cipő ára, ami miatt az állam növelni kényszerül a támogatást. Bár érdemesebb lesz szarvasmarhát és sertést tenyészteni, a felduzzasztott állomány jelentős környezeti károkat okoz. A többlet takarmányigény miatt kevesebb terület jut egyéb termények számára, ezért az élelmiszerárak is megugranak.

A korábbi döntése mellett elkötelezett államnak valahonnan biztosítania kell a forrásokat a cipővásárlás egyre nagyobb támogatására. Ezért emeli a személyi jövedelemadót és a társadalombiztosítási járulékot, továbbá csökkenti az oktatásra, az egészségügyre és közösségi közlekedésre fordított összegeket.

A szegényebb rétegek (sőt egyre inkább már a középrétegek is) minden pénzüket az alapvető napi szükségleteik (ennivaló, lakásrezsi stb.) kielégítésére kénytelenek fordítani, vagyis nincs lehetőségük arra, hogy több cipőt vásároljanak, mint korábban. A gazdagok viszont havonta tucatnyi cipőt is vásárolnak, hogy szinte mindennap új lábbeliben jelenhessenek meg. Így az állami támogatás túlnyomó része az egyébként is jómódúakat gazdagítja tovább, a szegények pedig egyre rosszabb körülmények közé kerülnek, hiszen a közszolgáltatások (oktatás, egészségügy, közösségi közlekedés stb.) romlása és árainak emelkedése őket sújtja leginkább.¹ Mindez súlyos társadalmi feszültségekhez, a szélsőséges mozgalmak megerősödéséhez vezet.

MIKOR MONDANAK IGAZAT AZ ÁRAK?

Amikor az állam a gazdaságban valamilyen termékhez vagy szolgáltatáshoz támogatást nyújt, azzal általában sokkal több bajt okoz, mintha nem adna támogatást. **Az államilag támogatott termékek, szolgáltatások valójában sokkal többbe kerülnek az országnak, mint azok, amelyeket nem támogat az állam.** (Ez alól kivételt képeznek a közfeladatok.²) Azonban ezt a vásárló nem veszi észre, hiszen az adott **termék vagy szolgáltatás ára hazudik** neki. Az árcédula azt mutatja neki, hogy olcsón megveheti, azt viszont elrejtje előle, hogy ennek az „olcsóságnak” az árát többszörösen megfizeti a megemelkedett adókban és a társadalom működési zavaraiiban.

Ha tehát egy jól működő gazdaságot szeretnénk, akkor az áraknak igazat kell mondaniuk. **A termékek és szolgáltatások árának tükröznie kell az előállításuk és forgalmazásuk valódi költségeit.**³



MENNYIBE KERÜL A SZENNYEZETT LEVEGŐ?

Az állami támogatás nemcsak közvetlen lehet (azaz, amikor az állam a költségvetésből pénzt fizet ki), hanem közvetett is. Számptalan formájának egyike az adókedvezmény. Az is a támogatás egyik módja, ha az állam nem fizet meg az okozóval az általa előidézett környezeti és egyéb károkat, hiszen ebben az esetben **a költségeket az egész társadalom viseli.**⁴

A környezetszennyezés költségeinek meghatározására már meglehetősen jó nemzetközi módszertan alakult ki. Tudjuk például, hogy az egyes légszennyező

Az államilag támogatott termékek, szolgáltatások valójában sokkal többbe kerülnek az országnak, mint azok, amelyeket nem támogat az állam.

A termékek és szolgáltatások árának tükröznie kell az előállításuk és forgalmazásuk valódi költségeit.

Már ma is eleget tudunk a környezet-szennyezés költségeiről ahhoz, hogy azokat az okozókkal fizetessük meg.

anyagok adott koncentrációja a lakosság hány százalékat betegíti meg, milyen mértékű egészségügyi ellátásra van szükségük, hány napot esnek ki a munkából és így tovább. Mindezt pénzben is ki lehet fejezni. A tudósok meghatározták azt is, mennyit kellene a szennyezőknek fizetniük ahhoz, hogy az Európai Unióban 2020-ra elérjük a világméretű éghajlatváltozást okozó szén-dioxid-kibocsátás 20 százalékos csökkentését (ezt a csökkentést hivatalosan vállalta az EU).

Természetesen a tényleges költségek meghatározása nem egyszerű – annál is inkább, mert számos esetben folyamatosan változnak. Ha például ma nem kezdünk hozzá az éghajlatváltozást okozó gázkibocsátás visszafogásához, akkor az később sokkal többbe fog kerülni.

Már ma is eleget tudunk a környezetszennyezés költségeiről ahhoz, hogy azokat az okozókkal fizetessük meg. Ez felelne meg az arányos közteherviselés elvének is, amit az Alkotmányunk is rögzít.

MIBEN KÜLÖNBÖZÜNK A RÉNSZARVASOKTÓL?

A Bering-tengeren lévő Szent Máté-szigetet egykor tíz centiméter vastag rénszarvaszuzmó borította, 1944-ig viszont egyetlen egy rénszarvas sem volt rajta. Abban az évben azonban egy 29 állatból álló csordát telepítettek a szigetre. Mivel bőségesen volt táplálék, az állatok száma gyorsan növekedhetett. 1957-ben már 1350, 1963-ban pedig 6000 rénszarvas élt a területen. Addigra lelegették a zuzmót, elfogyott a bőséges táplálék. Így 1963–1964 kemény tele könnyűszerrel végzett a csordával.

A rénszarvasok nem voltak képesek maguknak előre jelezni, milyen következményekkel jár a tevékenységük, és még ha tudták volna, sem valószínű, hogy bármit is tehettek volna a kipusztulásuk elkerülésére. Az emberiség viszont előre tudja jelezni, hová vezet a jelenlegi termelési és fogyasztási gyakorlatának folytatása, és



A Szent Máté-szigeten ma már csak az állatok csontmaradványai emlékeztetnek az egykori rénszarvascsordára⁵

megvannak az eszközei is, amelyekkel olyan irányban változtathat, hogy ne kerüljenek veszélybe a mai és elkövetkező nemzedékek. Nagy kérdés azonban, hogy fog-e élni ezekkel az eszközökkel.

A legfontosabb eszközünk az állandó visszajelzés: a politikus, a hivatalnok, a vállalkozó, az egyszerű állampolgár (vagyis minden ember) lehetőleg **azonnal szembesüljön minden cselekedetének társadalmi, gazdasági és környezeti következményeivel.** Így haladéktalanul értesüljön arról is, vajon a fenntarthatóságot vagy a katasztrófa mielőbbi bekövetkeztét segíti-e elő azzal, amit éppen tesz. Ilyen jelzést többféle módon lehet adni: felvilágosítással, adminisztratív előírásokkal és azok betartatásával, valamint pénzzel. Ebben a füzetben ez utóbbinak a jelentőségét hangsúlyozzuk.

A pénz döntő mértékben befolyásolja, hogy egy vállalkozás vagy egy állampolgár miből mennyit vásárol. **Ha egy termék vagy szolgáltatás kevés pénzbe kerül, akkor többet vesz belőle, ha sokba, akkor kevesebbet.** Ez minden árura igaz. (Persze, nem egyformán: vannak olyan árúk, amelyeknél viszonylag kis áremeléssel is jelentős keresletcsökkenést lehet elérni, másoknál viszont komoly mértékben emelni kell az árat ahhoz, hogy érdemben visszaessen a kereslet.)

Ha az állam pénzt ad valamire, akkor az általában megvalósul; ha valamitől elvesz pénzt, akkor az a tevékenység nem vagy csak sokkal nehezebben, kisebb mértékben fog végbemenni. **Ha az állam a környezetpusztító tevékenységeket támogatja, akkor növekszik a szennyezés;** ha ezektől elvon pénzt (illetve adókkal drágábbá teszi azokat), akkor csökken a szennyezés. Ha pedig ezen felül még több pénzt is biztosít a környezetkímélő tevékenységeknek, akkor még inkább javul (vagy legalábbis kevésbé romlik) környezetünk állapota.

Az árakat az állam elsősorban adókkal és támogatásokkal tudja befolyásolni. Ha például olyan adót vet ki a súlyosan környezetszennyező tevékenységekre, amelyek révén az okozóval megtéríti az általa okozott károkat, akkor az adott tevékenységeknek emelkedik az ára, és csökken irántuk a kereslet.

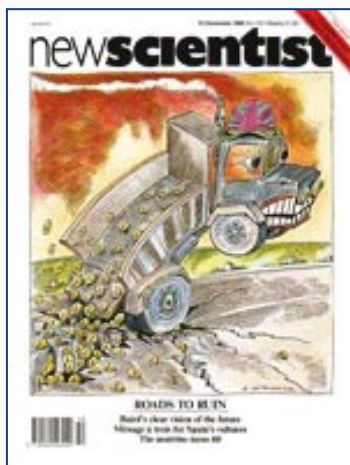
Ha az állam a környezetpusztító tevékenységeket támogatja, akkor növekszik a szennyezés.



A Raubach–Selters vonal az újjáélesztés előtt és után. Az útdíj hatására a korábban felhagyott vasútvonalat is megérte felújítani Németországban.⁶

Az árakat az állam elsősorban adókkal és támogatásokkal tudja befolyásolni.

Egy 40 tonnás kamion annyi kárt okoz az útburkolatban, mint százezer személyautó.



A New Scientist című brit tudományos folyóirat egyik számának címlapja 1990-ben. A képaláírás szójáték; egyik jelentése: „tönkremenő utak”, másik jelentése: „utak a tönkremenetelhez”.

KI FIZETI A KÖZÚTI FUVAROZÁS KÖLTSÉGEIT?

Egy neves holland kutatóintézet nemrég kiszámolta, hogy a tehergépkocsik üzemeltetői az Európai Unióban mintegy 50 milliárd eurót kitevő adót és díjat fizetnek évente a járműveik után. Ez az összeg gyakorlatilag fedezi a tehergépkocsik által használt infrastruktúra megépítésének és fenntartásának költségeit. Azonban ezen felül **a tehergépkocsik évi 90 milliárd euró összegű környezeti és egészségi kárt is okoznak, amelyet az üzemeltetőik egyáltalán nem fizetnek meg.**⁷ Magyarországra vetítve, a fedezetlen kár értéke évi 450 milliárd forint.⁸

Ha megnézzük a számítások részleteit, akkor kiderül, hogy a nehéz tehergépkocsik (a 12 tonna megengedett összsúly feletti járművek) üzemeltetői nemcsak a környezeti károkat, de még az általuk használt infrastruktúra költségeit sem fizetik meg. Ezek a járművek ugyanis sokkal erősebbre megépített utakat követelnek meg, mint a többi gépkocsi, és még így is jóval hamarabb tönkreteszik azokat, mint a kisebb járművek. **Egy 40 tonnás kamion annyi kárt okoz az útburkolatban, mint százezer személyautó.** Ez a szakemberek számára már régóta nem újdonság. 1971-ben jelent meg Budapesten *Nemesdy Ervin* egyetemi tanárnak, a műszaki tudományok doktorának *Utak és autópályák szerkezete* című könyve, amelyet mind a mai napig alapműként forgatnak a közlekedési szakemberek. Művében leírja az Egyesült Államokban végzett átfogó vizsgálatok eredményét, amelyek kimutatták, hogy az útkárosodás mértéke a tengelyterhelés ötödik hatványának függvénye. Ebből az alábbi következtetést vonta le: „Nemcsak a közúti fuvarozó vállalatok saját érdekeit kell nézni, hanem az ország úthálózatának helyzetét, a burkolat-élettartamok kedvezőtlen alakulását, amely a szállító vállalatoknál adódó évi nyereségeknél nagyságrendileg nagyobb károkat okozhat az ország úthálózatán. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlen szükségessé, hogy a nagy

tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdó és szállítási adótöbblet-teher háruljon.”

Azonban még ez sem minden: **a kamionok által tönkretett utak miatt hatalmas károk keletkeznek a többi járműben.** A Világbank adatai szerint egy közepes forgalmú úton minden olyan kár, amit egy dollárért ki lehetne javítani, évente 3,4-6,1 dollár többletköltséget okoz az arra járó járművek tulajdonosainak. Amint közismert, Magyarországon az utak karbantartása messze elmarad a kívánatos mértéktől.⁹

További ésszerűtlen és rendkívül igazságtalan kedvezmény, hogy a kamionokra vonatkozó jogszabályok nagyrészt igen lazák, valamint az is, hogy gyakran még ezeknek a betartatása sem megoldott. Ez teszi lehetővé a jogszabályok rendszeres és súlyos megsértését: a gépkocsivezetők sokszor nem tartják be a sebesség- és súlykorlátozásokat, az üzemben tartók elmulasztják a karbantartást. A jogsértések mértékére jellemző, hogy osztrák és német szakértők szerint az Európai Unió régi tagországaiban a fuvarozók kénytelenek lennének átlagosan 50 százalékkal emelni az áraikat, amennyiben betartanák a jogszabályokat. Az új tagállamokban – köztük Magyarországon – ennél lényegesen rosszabb a helyzet.¹⁰

A közúti áru fuvarozásban a legtöbb gazdasági ágazathoz képest sokkal nagyobb szerepet játszik a fekete- és szürkegazdaság. Ez szintén jelentős támogatásnak tekinthető – annál is inkább, mert a legfontosabb versenytársánál, a vasútnál a feketegazdaság szerepe elenyésző (illetve, ami létezik, az is inkább a vasutat sújtja). Egyáltalán nem tekinthető tisztességes versenynek, ahol az egyik fél megfizeti az összes adót és járulékot, a másik pedig jórészt kibújik alóluk.

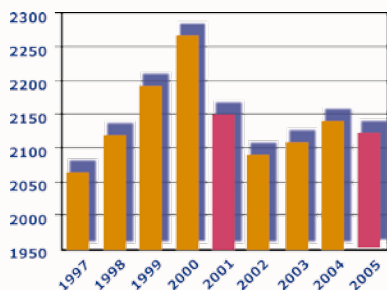
A magyarországi közúti fuvarozók olyan jelentős kedvezményekben részesülnek, mint amilyenben egyetlen más ágazat sem. Így például a gépkocsivezetők adó- és járulékmentesen elszámolhatják az „üzemanyag-megtakarításaikat”, azaz legálisan bújhatnak ki a közterhek nagy részének megfizetése alól. Igaz, míg korábban ezt korlátlanul teheték, 2010-től kezdve már „csak” havi 100 000 forintig. Erről a „korlátozásról” így nyilatkozott

A kamionok által tönkretett utak miatt hatalmas károk keletkeznek a többi járműben.



Az elmúlt években számos helyen tüntettek a helyi lakosok az óriási kamionforgalom okozta károk megszüntetéséért.

Az útdíj gyors bevezetésének Magyarországon nincs technikai akadály.



Svájcban 2001-ben vezették be a tehergépkocsik útdíját, majd 2005-ben jelentősen megemelték azt. Hatására a tehergépkocsi-forgalom 2005-ben is csak az 1998. évi szintet érte el. Ha nem vezették volna be az útdíjat, akkor a 2005. évi forgalom az előrejelzések szerint 70 százalékkal nagyobb lett volna, mint 1998-ban! Svájc már hosszú évek óta a világ egyik legversenyképesebb országa, amin az útdíj bevezetése sem változtatott.¹²

nemrég Wáberer György, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöke: „...ha azonban megszorozzuk ezt az összeget a magyarországi hivatásos gépkocsivezetők számával, s kiszámoljuk, hogy az adómentesség részbeni megtartása következtében mennyi marad a cégeknél, illetve a gépkocsivezetőknél, akkor a kormány által tavaly vállalt 4,5 milliárd forintnyi támogatásnak a többszöröse jön ki. (...) A többi ágazathoz képest a mi szakmánk sokkal több támogatást kapott az elmúlt évben...”¹¹

Ennél is nagyobb támogatást ad Magyarország a külföldi fuvarozóknak, akik többnyire csak átrohannak az országunkon, és szinte semmit nem fizetnek, miközben használják (és rongálják) útjainkat, szennyezik környezetünket.

MI A MEGOLDÁS?

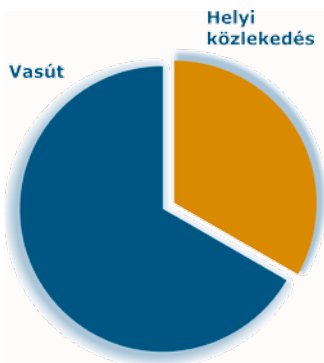
Az egyik legfontosabb teendő a **kilométer-arányos úthasználati díj kivétele a nehéz tehergépkocsikra**. Mégpedig minden rendű és rangú közúton (csakúgy, mint Svájcban), hiszen ezek a járművek mindenütt jelentős károkat okoznak. Sőt a mellékutakon, a településeken belül a károk általában jóval nagyobbak, mint például az autópályákon. Fontos szempont az is, hogy ha díjat csak az autópályákon kell fizetni, a teherautók egy része inkább az alacsonyabb rendű utakat – vagyis a nagyobb károkozást – választja, amint ezt hazai és külföldi tapasztalatok egyaránt bebizonyították.

Elő lépésben azért **célszerű a díjat csak a 12 tonna megengedett összsúlyú tehergépkocsikra kivetni**, mivel ezek a járművek okozzák a legnagyobb károkat, továbbá olyan fuvarokat végeznek, amelyeket viszonylag a legkönnyebb vasútra átterelni.

Fontos, hogy a díj mértéke függjön a jármű súlyától és szennyezőanyag-kibocsátásától is.

Az útdíj gyors bevezetésének Magyarországon nincs technikai akadály. Minden tehergépkocsiban (a jogszabályban meghatározott néhány kivétellel) van mérő- és jelzőkészülék, amely megmutatja, hogy a jármű mi-

lyen idő alatt mekkora távolságot tett meg. A jármű megengedett összsúlya és szennyezőanyag-kibocsátási jellemzői pedig gyárilag meghatározottak. Így a befizetendő összeg egyszerűen kiszámítható és ellenőrizhető. A külföldre menő és onnan jövő járművek adatait az országhatáron kilépéskor, illetve belépéskor fel lehet jegyezni, és a gépkocsivezető ott rögtön ki is fizetheti a díjat. A csak belföldön közlekedő járművek adatait pedig elég szűrőpróbaszerűen ellenőrizni (ezt jelenleg is megteszi a közlekedési hatóság). Aki nem fizette be a – mondjuk havonta vagy félévente esedékes – díjat, azt rendkívül szigorúan meg kell büntetni.¹³ A jövőben korszerűbb módszereket, elektronikus rendszert is lehet majd alkalmazni, azonban ennek bevezetése időigényes és számottevő költséggel jár.



Svájcban a tehergépkocsik útdíjából származó bevétel kétharmadát a kormány használja fel a vasút fejlesztésére. A fennmaradó egyharmadot az önkormányzatok (kantonok) kapják meg, és azt közlekedési beruházásokra fordítják a saját belátásuk szerint (például útfelújításra, tömegközlekedésre, kerékpárutakra).¹⁴

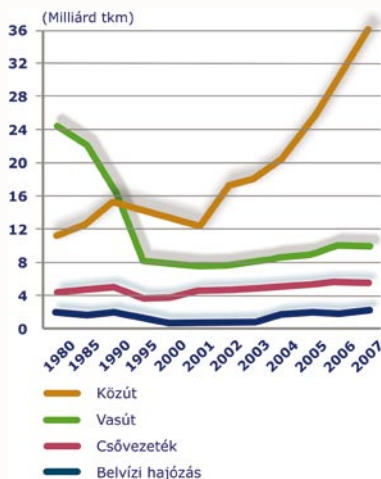
TÖNKREMENNEK A FUVARÓZÓK?

Az egyik rendszeresen hangoztatott érv a kilométer-árnyos útdíj ellen, hogy attól tönkremennek a közúti fuvarozók. Egy piacgazdaságban viszont ez nem érv, hiszen annak éppen az a lényege, hogy **a versenyképes vállalkozások boldogulnak, a versenyképtelenek pedig csődbe mennek**. Aligha szolgálná a gazdasági fejlődést, ha folytatnánk a rendszerváltás előtt széles körben alkalmazott azon gyakorlatot, hogy gazdaságtalan vállalatokat nyakra-főre támogatott az állam.

A fuvarozóknak nyújtott támogatással az állam más gazdasági tevékenységektől veszi el a pénzt – méghozzá általában olyanoktól, ahol emiatt jóval több munkahely szűnik meg, mint amennyi a közúti fuvarozásban keletkezik. **A közúti áruszállítás ugyanis nem munka-, hanem tőkeigényes tevékenység**. Sőt még **rendkívüli mértékben importigényes** is, hiszen a kamiont és az üzemanyagát egyaránt külföldről kell behoznunk. Ez szintén a hazai munkahelyektől vonja el a forrásokat. Továbbá a nagymértékű

A fuvarozóknak nyújtott támogatással az állam más gazdasági tevékenységektől veszi el a pénzt.

Nincs még egy ágazat, amely 2001 óta olyan gyorsan növekedett volna, mint a közúti teherfuvarozás.



Az áruszállítási teljesítmények változása közlekedési módoként Magyarországon (1980–2007) ¹⁵

Az útdíj hatására csökkenne az értelmetlen fuvarok aránya.

szállítás a termelés globalizálódását, így a helyi munkaerő ésszerűtlen kihasználását eredményezi.

Egyébként a fuvarozók az elmúlt években folyamatosan arról panaszkodtak, hogy tönkremennek. Utólag pedig mindig kiderült, hogy csak farkast kiáltottak. **Nincs még egy ágazat, amely 2001 óta olyan gyorsan növekedett volna, mint a közúti teherfuvarozás.**

EMELKEDNEK AZ ÁRAK?

Gyakran hangoztatott érv az útdíj ellen az is, hogy így emelkedik majd a szállítás költsége, és így nőnek majd a fogyasztói árak. Pedig mi sem áll távolabb a valóságtól! Nem a szállítási költség emelkedik, hanem legfeljebb a fuvarozók által megfizetett összeg. A kettő között óriási a különbség! **A közúti szállítás költségeit ugyanis most is megfizetjük** – mindannyian. Adót fizetünk, hogy a kamionok számára utat építsenek, azokat fenntartsák és felújítsák. Fizetjük a szennyezés miatti egészségkárosodás költségeit. Fizetünk a sok értelmetlen szállítgatás miatt. Megfizetjük annak a költségeit, hogy számos, egyébként versenyképes vállalkozás megy tönkre, mert tőlük vonja el a pénzt, amit a közúti szállítás támogatására fordít az állam. Fizetünk a vasút támogatásáért, mivel az versenyképtelenné válik a közúti fuvarozásnak nyújtott támogatások következtében.

Az útdíjból származó bevételt olyan célokra lehet felhasználni, amelyek szintén csökkentik a költségeket, illetve javítják a szolgáltatásokat (például a társadalombiztosítási járulék csökkentésére vagy a közösségi közlekedés fejlesztésére).

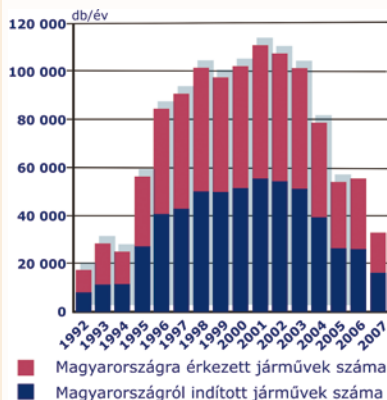
Bár az útdíjat a fuvarozó majd részben vagy egészben áthárítja a fuvar megrendelőjére, de ebben az esetben is csak az történik, hogy az fizet, akinek a szállítás a javát szolgálja, és a költség nem kenődik szét az egész társadalomra. Tehát egyes fuvarozók nyilvánvalóan kénytelenek lesznek árat emelni, azonban **össztársadalmi szinten csökkennek a költségek** – amint azt korábban a cipők elképzelt példáján láthattuk.

A VASÚT KÉPTELEN ÁTVENNI A KÖZÚTTÓL A SZÁLLÍTÁST?

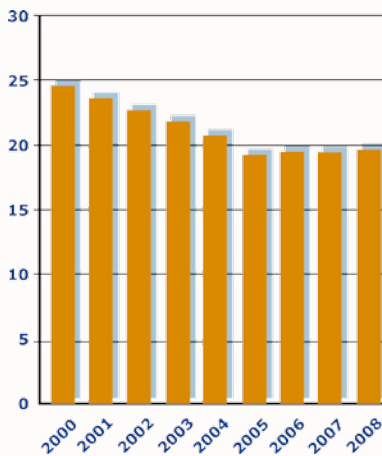
Egy tonna árut vasúton negyedannyi terület elfoglalásával, tizedannyi energiafogyasztással és levegőszennyezéssel, századannyi balesettel és sokkal kisebb zajszennyezéssel lehet elszállítani, mint közúton. Ezért kívánatos, hogy a teherfuvarozás minél nagyobb mértékben a vasútra terelődjön vissza. Ezt mindenki elismeri, azonban sokan azzal érvelnek az útdíj ellen, hogy bevezetése esetén a vasút képtelen lesz átvenni a közúttól a fuvarokat. Ez nagyrészt igaz, hiszen csak kisebb részük terelődne át vasútra. Azonban már ez is komoly előnyökkel járna környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontból egyaránt. A díjfizetés hatását e tekintetben jól jellemzi a hazai Ro-La forgalom alakulása.

Legalább ilyen fontos az is, hogy **az útdíj hatására csökkenne az értelmetlen fuvarok aránya** (amivel nemzetgazdasági szinten további jelentős összegek takaríthatók meg). Erre rengeteg példa van, itt csak egyet említünk. Ma belga sárgarépát vehetünk magyar élelmiszerboltokban, a magyar répáéval megegyező áron. Másfél ezer kilométerről kamionokkal szállított répát!¹⁶ Vajon ez javítja Magyarország versenyképességét? Ettől lesz több munkahely itthon???

Németországban az útdíj bevezetésének már a hírére is (valamint az üzemanyagok adójának az inflációt meghaladó, többszöri emelésének a hatására) **csökkent az üres közúti fuvarok aránya**, mégpedig 2000 és 2005 között 22 százalékkal – 25 százalékról 19 százalékra!¹⁷ (Az útdíjat 2005-ben vezették be az autópályákon, majd 2009-ben jelentősen megemelték.) Pedig azt hittük volna, hogy a kitűnő német szervezésen már aligha lehet javítani. Magyarországon az üresen megtett utak aránya 2008-ban 25,8 százalék volt.¹⁸



A Ro-La forgalom (a kamionok szállítása vasúton) Magyarországon 1992-ben indult, és 1998-ban már meghaladta a százezer darabot. A nem uniós országokban nyilvántartott kamionok nagy része után jelentős útdíjat (az utóbbi években már alkalmanként 60 000 forintot) kellett és kell ma is fizetni, amennyiben közúton haladnak át az országunkon, ezért kifizetődő számukra a Ro-La igénybevétele. Az uniós csatlakozáskor, 2004-ben Szlovákia, Lengyelország és a többi új uniós tagállam kamionjai részére is megszűnt ez az útdíj. Ettől kezdve a Ro-La szállítást főleg a bolgár és román kamionok vették igénybe. 2007. január elsején pedig Bulgária és Románia is csatlakozott az Európai Unióhoz, ami a hazai Ro-La csaknem teljes összeomlását eredményezte.¹⁵



Az üres fuvarok arányának alakulása a németországi közúti áruszállításban (százalék)

Magyarország évente több százmilliárd forintot veszít az útdíj hiánya miatt.

KIK VESZÍTENEK?

Ha nem vezetjük be a tehergépkocsik kilométer-arányos útdíját, akkor az egész ország folyamatosan veszít, mégpedig évente több százmilliárd forintot. Az útdíjból évente legalább 100 milliárd forint bevételre tenne szert az állam, amit nagyrészt külföldiek fizetnének. Ezen felül további jelentős összeget tennének ki az elmaradó környezeti, egészségi és egyéb károkból eredő megtakarítások. További jelentős haszon (és állami adóbevétel) származna abból, hogy korszerűsödik a gazdaság szerkezete, csökken a pazarlás és az energiaiimport, s nő a foglalkoztatottság.

Az Európai Bizottság megbízásából készült egyik tanulmány kimutatta, hogy évi több mint 1000 milliárd forinttal javulna a közjólét Magyarországon, ha a közúti közlekedés által okozott környezeti és egészségi károk költségét megfelelő adók és díjak formájában megfizetnék a közlekedés résztvevőivel, és az így keletkezett többlet adóbevételt az élők munkát terhelő adók és járulékok csökkentésére használnák fel. A bruttó hazai termék, a GDP 4 százalékának megfelelő gyarapodás a környezeti és egészségi károk mérséklődésének lenne köszönhető, valamint annak, hogy az árak jóval kevésbé torzítanak, és így a gazdaság szereplői a mainál sokkal ésszerűbb döntéseket hoznának.¹⁹

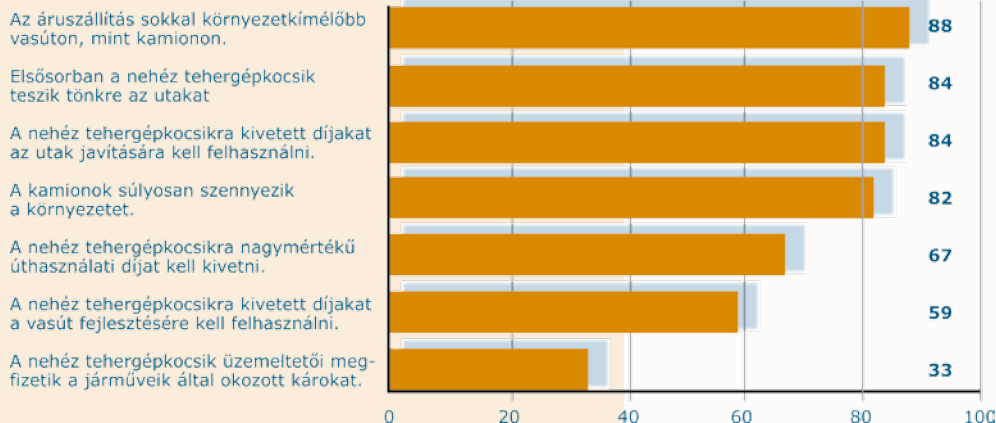
Bár a közúti fuvarozók rövid távon nyernek a rejtett támogatásokkal, hosszabb távon ők fogják a legtöbbet veszíteni. A jelenlegi árviszonyok ugyanis azt a tévhitet erősítik bennük, hogy mindent ugyanúgy folytathatnak, mint eddig. Pedig a kőolajkészletek fogyásától (és az olajárak ezzel járó megugrásától) kezdve az éghajlatváltozásig számos tényező bizonyítja, hogy ez az állapot immár tarthatatlan. **A kilométer-arányos útdíj bevezetése és előre meghirdetett, lépcsőzetes emelése lehetővé teszi, hogy a fuvarozó vállalkozások fokozatosan alkalmazkodjanak az új helyzethez.** Ennek hiányában viszont az elkerülhetetlen változások felkészületlenül érik őket, és nagy részük úgy jár majd, mint a Szent Máté-sziget rénszarvasai.

MIT MONDANAK AZ EMBEREK?

A közvélemény-kutatási adatok szerint Magyarországon az emberek túlnyomó többsége úgy véli, hogy a nehéz tehergépkocsik súlyosan károsítják a környezetet és az utakat, és arról is meg van győződve, hogy az üzemeltetők nem fizetik meg ezeket a károkat. Ezért **a lakosság többsége támogatja, hogy a nehéz tehergépkocsikra nagymértékű útdíjat vessenek ki.**

A Magyar Autóklub a Levegő Munkacsoporttal közös nyilatkozatban²⁰ már 2007-ben sürgette a tehergépkocsik útdíjának bevezetését. Ugyanebben az évben a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületével (MKFE) is közös nyilatkozatot²¹ írt alá a Levegő Munkacsoport, amelyben az MKFE is egyetértett a kilométer-arányos útdíj bevezetésével. Ez nem véletlen. Az MKFE lapjában az egyik nemzetközi fuvarozó vállalkozó kijelenti: „*Iszonyúan felháborít, hogy Ausztriában, Németországban azonnal fizetem az útdíjat, nagyjából 70-100 eurós értékben. Magyarországra viszont bejön egy külföldi fuvaros, és annyit megy az országban 24 óra alatt, amennyit akar. Senkit nem érdekel. Hol van itt az egyenlő teherviselés?*”²²

Mennyire ért egyet Ön a következő állításokkal? (átlagértékek, 0–100)



A lakosság többsége támogatja, hogy a nehéz tehergépkocsikra nagymértékű útdíjat vessenek ki.

A Szonda Ipsos által 2006-ban készített közvélemény-kutatás eredménye²³

JEGYZETEK

- 1 Egyes termékek, szolgáltatások állami támogatását azzal szokták indokolni, hogy azokhoz így a szegényebb rétegek is hozzájuthatnak. A gyakorlat azonban bebizonyította, hogy az ilyen támogatások használóival elsősorban a jómódú rétegek. Ezért a szegények támogatását másképp kell megoldani. Például magasabb családi pótlékkal vagy nyugdíjjal, és nem utolsósorban azzal, hogy kiemelkedő színvonalú oktatást biztosítsunk számukra – minden korosztály részére!
- 2 A közszolgáltatásokat, a közfeladatok elvégzését az államnak támogatnia kell. Nyilvánvalóan nem lehet azt megengedni, hogy – például – betörés esetén a rendőr csak akkor nyomozzon, ha a károsult azt megfizeti. Az sem elfogadható, ha a szegényebb családok gyermekei nem részesülnek oktatásban vagy egészségügyi ellátásban. Természetesen a közszolgáltatásoknak is hatékonyan, gazdaságosan kell működniük, és ehhez pontosan kell ismernünk a költségeiket.
- 3 Egyes kivételes esetekben, jól meghatározott és társadalmilag fontos célok érdekében elfogadható, hogy az állam támogasson bizonyos gazdasági tevékenységeket, azonban amint elérik a kitűzött célt, ezeket a támogatásokat meg kell szüntetni. Ilyen támogatásokra általában akkor van szükség, ha az ország előzőleg elrontott valamit, és azt helyre kell hozni. Például a korábbi évtizedekben nálunk (is) úgy építették a házakat, hogy figyelmen kívül hagyták a környezetvédelmi és energiatakarékossági szempontokat. Ma ezt a hibát helyre kell hozni (különös tekintettel az éghajlatvédelemre), ami aligha valósulhat meg állami támogatás nélkül. Azonban az ilyen esetekben sem egyes cégek, hanem a felhasználók (az említett esetben az épületek tulajdonosai) részére kell folyósítani a támogatást, akik majd válogatnak a piacon, hogy mivel végeztetik el a munkát.
- 4 A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD), amelynek hazánk is tagja, több tanulmányában kifejtette, hogy a meg nem fizetett környezeti károk állami támogatásnak minősülnek. Hasonló álláspontot képvisel az Európai Bizottság megbízásából készült tanulmány, amelyet egy nemzetközi kutatócsoport készített. Ld. www.levago.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/brusszel-karostamogatások_0910.pdf

Ugyanitt található az esemény részletes leírása angol nyelven. Magyarul Végh László, Szám Dorottya és Hetesi Zsolt: Utolsó kísérlet – Híradás a Föld állapotáról című könyvükben írtak róla.

- 6 Kamionról vasútra – 13 sikeres átállítás, www.levago.hu/letoltes/kiadvanyok/ka-mionrol-vasutra-13.pdf
- 7 Részletesebben ld. A tehergépkocsi környezeti költségei az Európai Unióban, www.levago.hu/kamionstop/teherauto_0902.pdf
- 8 A közúti teherfuvarozás teljesítménye 2007-ben az Európai Unióban 1927,4 milliárd, Magyarországon 35,8 milliárd tonna-kilométer volt (Forrás: EU Energy and Transport in figures, Statistical Pocketbook 2009. Európai Bizottság). Tehát Magyarország aránya 1,86%, ami a környezeti költségekre vetítve 1,672 milliárd eurót eredményez. 270 forint/euró árfolyammal számolva kapjuk meg a 451 milliárd forintot. Ez az eredmény nagyságrendileg megfelel a korábbi hasonló számításoknak (ld. Tiltandó támogatások, L'Harmattan Kiadó, 2005, www.levago.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatások.pdf). Megjegyezzük, hogy a magyarországi tehergépkocsi-állomány és közúthálózat jóval rosszabb állapotban van, mint az uniós átlag, ezért a fenti összeg minden bizonnyal alulbecsült.
- 9 „Az utak töredékén jó, kétharmadán teljesen lepusztult a burkolat” – Népszabadság, 2009.02.27. nol.hu/gazdasag/lap-20090327-20090327-68
- 5 Forrás: www.weatherwise.org/Archives/Back%20Issues/2009/Nov-Dec%202009/full-Reindeer.html



10 További részleteket a fentebb említett, Tiltandó támogatások című kötetből, A sínek tovább bírják című tanulmányból és Az autópálya a tetthely (www.vevego.hu/kamionstop/tatort_0901.pdf) című cikkből lehet megtudni.

11 Úton (a közúti közlekedési szolgáltatók szakmai lapja), 2009. november, 19. oldal

12 Ueli Balmer, Svájci Területfejlesztési Minisztérium: A tehergépkocsik kilométerdíja – A svájci tapasztalatok, vevego.hu/kamionstop/konferencia/ueli%20balmer061215_hu.ppt

13 További lehetőség a Szlovéniában alkalmazott módszer átvétele, ami szintén néhány hónap alatt kivitelezhető. Az autópályán közlekedő tehergépkocsiknak meghatározott helyeken tilos továbbhaladniuk, hanem egy kis kerülőt kell tenniük (mint amilyen nálunk a pálya menti parkolóhelyeknél van kialakítva). Ezekon a kerülőutakon kapuk vannak, ahol a tehergépkocsik után az autópályán megtett távolságtól függően díjat kell fizetni. A díjfizetést nem lehet kikerülni az autópályákkal párhuzamos utak használatával, mert az autópályák kijáratánál „Tehergépkocsik részére behajtani tilos – kivéve célforgalom” táblák vannak kihelyezve. A szabályok betartását a rendőrség szigorúan ellenőrzi. Forrás: www.dars.si, valamint személyes beszámolók

14 Forrás: vevego.hu/kamionstop/konferencia/ueli_balmer_magyar0612.pdf

15 Forrás: Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., www.kti.hu/



index.php?mact=Album,m5,default,1&m5albumid=28&m5returnid=95&page=95

16 Ebben közrejátszik az is, hogy Belgiumban jóval nagyobb támogatást adnak a mezőgazdaságnak, mint Magyarországon. De legalább mi ne támogassuk az olcsó fuvarral a belga földműveseket! Egyébként az EU agrárpolitikája a káros támogatási rendszerek iskolapéldája. A II. világháború után élelmiszerhiány volt, és a termelés ösztönzésére kezdték támogatni a mezőgazdaságot. Azóta már régen túltermelés van, de a támogatás megmaradt, ösztönözve egyebek mellett a túlzott vegyszerhasználatot és a természeti területek tönkretételét. A túl sok terméken pedig úgy igyekeznek az EU úrrá lenni, hogy exporttámogatást (újabb támogatást!) ad az élelmiszerekre, amivel a fejlődő országok mezőgazdaságát hozza hátrányba...

17 Marktbeobachtung Güterverkehr, 2006. november, és Marktbeobachtung Güterverkehr Jahresbericht 2008, (www.bag.bund.de/Shared-Docs/Publikationen/DE/Marktbeobachtung/Marktb_2008-Jahresber

templatel=raw,property=publicationFile.pdf/Marktb_2008-Jahresber.pdf), Bundesamt für Güterverkehr (Áruszállítási Szövetségi Hivatal)

18 Forrás: KSH Gyorstájékoztató 118., 2009. november 25. portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/gyor/sza/sza20909.pdf

19 Ld. A közlekedési externáliák beszámításának társadalmi és gazdasági hatásai, www.vevego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/utdij-gazdhatas0811.pdf

20 www.vevego.hu/kamionstop/utdij-sajto_0701.pdf

21 www.vevego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/lm_mkf_060519.pdf

22 Élet Abszurdisztánban. Autóközlekedés (a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének lapja), 2009/9. sz.

23 Kutatási jelentés a „Kamion” elnevezésű, személyes megkérdezéssel zajlott közvélemény-kutatáshoz, Szonda Ipsos, Budapest, 2006. január, www.vevego.hu/kamionstop/kamion_szonda0601.doc

A tehergépkocsik által okozott környezeti, gazdasági és közlekedési problémákról, valamint a megoldási lehetőségekről további tájékoztatás található a levego.hu/kamionstop honlapon és Lélegzetnyi című hírlevélben, melyre a www.levego.hu oldalon lehet feliratkozni.

Írta: Lukács András
Felelős kiadó: a Levegő Munkacsoport elnöke

ISBN 978-963-9999-01-5

© Levegő Munkacsoport, Budapest, 2009

Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: 411-0510
Fax: 266-0150
kamionstop@levego.hu

Támogatta Izland, Liechtenstein és Norvégia, az EGT Finanszírozási Mechanizmuson és a Norvég Finanszírozási Mechanizmuson keresztül, továbbá az Európai Éghajlatvédelmi Alapítvány (www.europeanclimate.org).
