

## Kamionról vasútra

Évente legalább 30 milliárd forint tiszta bevételtől esik el a magyar költségvetés – olyan bevételtől, amelyet külföldiektől szednének be, mégpedig olyan külföldiektől, akik súlyosan szennyezik a környezetünket. Összehasonlításképpen: 38 vasúti mellékvonal bezárásától évi 6 milliárd forintot, a BKV teljesítményének 10 százalékos csökkentésével szintén 6 milliárd forintot vélnek megtakarítani.

Ausztria, Csehország, Németország és Svájc példáját követve, Magyarországon is mielőbb be kell vezetni a nehéz tehergépkocsik kilométerarányos útdíját. Ennek semmiféle gazdasági vagy technikai akadálya nincsen, csupán politikai akarat szükséges.

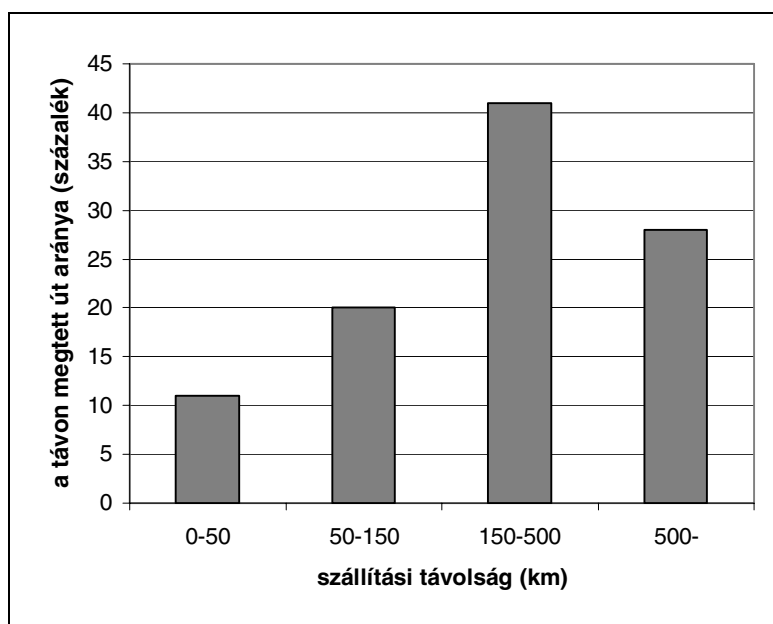
Az útdíj bevezetése elleni egyik érv az, hogy a vasút nem lenne képes kellő mértékben átvenni az áruszállítási feladatokat. Ennek ellenkezőjét bizonyítják viszont azok a példák, amelyeket a német Szövetség a Vasútert gyűjtött össze és jelentett meg abban a tanulmányban, amelyet most magyar nyelven is kiadott a Levegő Munkacsoport. A **Kamionról vasútra** című kiadvány<sup>1</sup> bemutatja, hogy miért és miként váltott 13 cég – nemzetközi óriásvállalatok és helyi közép vállalatok egyaránt – a közúti fuvarozásról vasútra (1. táblázat).

**1. táblázat: A 13 sikeres átállás néhány főbb adata**

Sor-szám	A cég neve	Termék	Vonalhossz (km)	Kiváltott kamionok száma évente
1.	BASF AG	vegyipari termékek	17 új vonal	40 000
2.	Berentzen Gruppe AG	szeszesital	41	5 000
3.	Danone Waters Deutschland GmbH	ásványvíz	700	7 500
4.	Dickie Tamiya Modellbau GmbH & Co. KG	játék	560	1 000
5.	Felix Schoeller Holding GmbH & Co. KG	cellulóz	850	1 500
6.	Fritz Winter Eisengießerei GmbH & Co. KG	kohászati adalékok	250	9 000
7.	Fromm Plastics GmbH	műanyag termékek	40 / 450	18
8.	Josera Erbacher GmbH & Co. Betriebs KG	kalciumkarbonát	263	1 000
9.	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG	járműalkatrész	759 / 1906	7 000
10.	Schütz GmbH & Co. KGaA	acéltekercek	12,9 / 130	6 000
11.	Compagnie de St.-Gobain	üvegipari alapanyag	570	15 400
12.	Warsteiner Brauerei Haus Cramer KG	sör és alapanyagai	60	15 000
13.	Deutsche Woolworth GmbH & Co. OHG	textíliák	3 000	200

A bemutatott példák között van egy mindössze 41 és egy 60 kilométeren történt átállítás is, ami azt bizonyítja, hogy – a közhiedelemmel ellentétben – a vasút esetenként még egészen rövid távolságokon is versenyképes lehet a közúttal szemben.

Azonban ha a hosszabb távolságokat nézzük, ahol a vasút hagyományosan is inkább versenyképes a közúttal szemben, mint kisebb távolságokon, akkor a lehetőségek óriásiak: az Európai Unióban ugyanis a fuvarok 70 százaléka – járműkilométerben számolva – meghaladja a 150 kilométert (1. ábra).



**1. ábra: A fuvarok kilométer szerinti megoszlása a közúti áruszállításban az Európai Unióban**

Forrás: Európai Bizottság, Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság, 2006

Köztudomású, hogy a vasúti teherszállítás sokkal kisebb környezetterheléssel jár, mint a közúti. Ha tehát kívánatos és lehetséges is a vasúti áru fuvarozás arányának növelése, akkor ez vajon miért nem történik meg? A kiadványban megszólaltatott vállalatvezetők erre is választ adtak: az átállítás legfontosabb akadályát az árrendszer képezi. Amint kedvezően változnak az árak, a vasút versenyképessége ugrásszerűen megnő. Németországban az üzemanyagadókat több éven az inflációt meghaladó mértékben emelték, 2005-ben pedig bevezették a tehergépkocsik kilométerarányos útdíját. Ennek a két tényezőnek (különösen az utóbbinak) a hatására a cégek számára számos esetben már kifizetődővé vált a vasúti szállítás. Külön érdekesség, hogy annak ellenére történt ez meg, hogy az útdíj mértéke még mindig igen alacsony. (A díj a Svájcban alkalmazott szintnek mindössze egyötöde, és Svájjal ellentétben Németországban nem minden útra vetették ki, hanem csak a gyorsforgalmi utakra.)

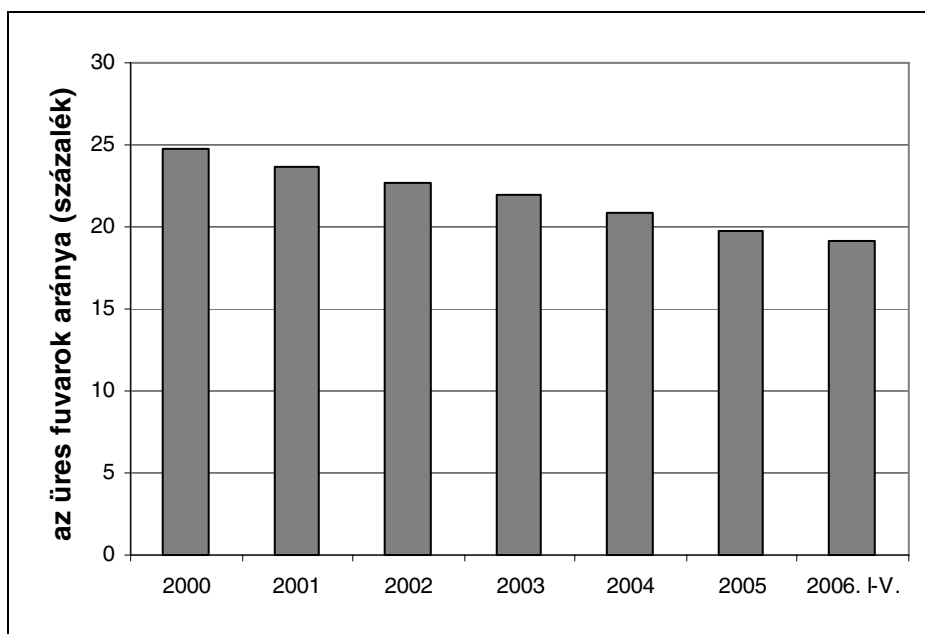
Magyarországon az útdíj bevezetése ellen hangoztatott legfőbb érv, hogy az növeli a költségeket, így áremelésekhez, nagyobb inflációhoz vezet, és rontja a versenyképességet. Ennek éppen az ellenkezője igaz az alábbi okok miatt:



1. A díj jelentős részét külföldiek fizetnék (ebben az évben mintegy 3 millió külföldi kamion lép be az országba), ami tiszta többletbevételt jelent az egész országnak.
2. A megfelelő mértékű útdíj bevezetésével az útépitések és útfelújítások költségeinek a kamionokra jutó részét nem mindannyiunk adójából kell fedezni, hanem a kamionok üzemeltetői fogják viselni. (A nehéz tehergépkocsik részére is alkalmas utak építése és fenntartása sokkal többbe kerül, mint azoké az utaké, amelyeket csak személygépkocsik és kis teherautók használnak.) Az így megtakarított összeget az állam más adók csökkentésére, vagy például a vasút és a tömegközlekedés fejlesztésére fordíthatja (amint azt például Svájcban teszik).
3. Csökken a környezetszennyezés és az egészségkárosodás, ami jelenleg hatalmas költségeket ró mindannyiunkra (többek között a gyógyítás, a munkaidőkiesés, táppénz miatt, az emberi szenvedésekről nem is beszélve).
4. Ésszerűbbé válik az áru fuvarozás, kevesebb lesz az üres fuvar. A németországi tapasztalatok azt mutatják, hogy az üzemanyagadó emelésének és az útdíj bevezetésének (sőt, már az útdíj bevezetésének hírére is) évről évre csökkent az üres fuvarok aránya, ami most már 19 százalék körül van. Magyarországon ez a hányad csaknem 30 százalékos, vagyis ezen a téren még igen jelentősek a tartalékok. Erre utal az is, hogy egy brit felmérés szerint a jobb szervezéssel Nagy-Britanniában esetenként akár 50 százalékos üzemanyag-megtakarítást is elérhetnek a fuvarozatok.<sup>2</sup>
5. Mivel csökken a kamionforgalom, kevésbé mennek tönkre az utaknak, az utak alatt futó közművek és az útmenti épületek. (Egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint százezer személyautó.)
6. A többi jármű kevésbé fog károsodni a rossz utak miatt. (Az ilyen károk évente több százmilliárd forintot tesznek ki, amit a járművek tulajdonosai kénytelenek állni.)
7. Csökken az ország energiaszámlája. Ha nem cselekszünk, akkor viszont ez a számla egyre növekedni fog. Már ma is az energiaimport felelős a legnagyobb mértékben a külkereskedelmi hiányunkért.
8. Mérséklődik a fekete és szürke gazdaság (többek között a csempészet), ami sokkal nagyobb arányú a közúti fuvarozásnál, mint a vasútnál. Kevesebb lesz az egyéb jogsértés is (sebesség- és súlykorlátozások megszegése stb.), ami általánosan elterjedt a közúti fuvarozók körében, és súlyos károkat okoz (például a túlsúlyos járművek igen rövid idő alatt tönkreteszik az utakat).
9. Az áru fuvarozás a jelenleginél jóval nagyobb mértékben terelődne át a vasútra, így a vasút részére kevesebb állami támogatást kell nyújtani, sőt a vasút több adót fog fizetni az államnak.
10. Visszaszorul a gazdasági és társadalmi szempontból értelmetlen, sőt számunkra káros fuvarok mennyisége. (Mind belföldön, mind nemzetközi szinten rengeteg a felesleges összevissza szállítgatás. Ezek közé tartozik, hogy gyakran olyan termékeket szállítanak több száz vagy akár több ezer kilométerre, amelyek helyben is előállíthatók. Nem javítja sem országunk



versenyképességét, sem a lakosságunk jólétét, hogy Olaszországból ásványvizet – vagyis 99 százalékban vizet – szállítanak kamionokkal az Alpokon keresztül Magyarországra. Az is hátrányos nekünk, hogy lassan már alig kapható hazai sajt a boltokban, kiszorítják a több mint ezer kilométerről ideszállított német és holland sajtok, aminek fő oka – a nyugat-európai mértéktelen mezőgazdasági támogatások mellett – a közúti fuvarozás alacsony ára.)



**2. ábra: Az üres fuvarok arányának alakulása a németországi közúti áruszállításban**

**Megjegyzés: Az útdíjjal érintett utakon a javulás az átlagosnál nagyobb mértékű.**

Forrás: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8

A Levegő Munkacsoport immár 1990 (!) óta szorgalmazza<sup>3</sup> a tehergépkocsik olyan útdíjának bevezetését, amely tükrözi az ezen járművek által okozott költségeket (beleértve különösen az infrastruktúra építésének és fenntartásának, valamint a környezeti károk és balesetek költségeit). Ezek – a közúti fuvarozók által meg nem fizetett, és így az egész társadalomra hárított – költségek Magyarországon évente meghaladják az ezermilliárd forintot.<sup>4</sup> Ha a magyar kormány megfogadta volna a javaslatunkat, akkor sok halálesetet és megbetegedést, valamint számottevő környezetszennyezést lehetett volna elkerülni, és ugyanakkor országunk mára sokkal versenyképesebbé vált volna, továbbá jóval alacsonyabb lenne a költségvetési hiány.

Budapest, BILK, 2008. április 3.

<sup>1</sup> <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/kamionrol-vasutra-13.pdf>

<sup>2</sup> <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/11/3352.hpp>

<sup>3</sup> <http://www.lelegzet.hu/archivum/1991/11/2153.hpp>

<sup>4</sup> <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>