

## Az Európai Parlament befogadta a Levegő Munkacsoport panaszát az uniós támogatásokról

Az Európai Parlament Petíciós Bizottsága 2007. novemberi ülésén befogadta a Levegő Munkacsoport panaszát, amelyben azt kifogásolta, hogy az Európai Bizottság környezetvédelmi és gazdasági szempontból káros támogatásokat hagyott jóvá Magyarország részére.

A magyar lakosságnak egyre nagyobb terhet jelent az energiaárak gyors növekedése. Ez elsősorban a fűtésszámlán, valamint a közlekedés áraiban jelentkezik. Egyúttal ez a két terület az, ahol a legnagyobb mértékben lehetne energiát megtakarítani. Ezen okok miatt kézenfekvő lenne az Európai Unió támogatásainak jelentős részét az energiahatékonyság javítására és a közforgalmú közlekedés fejlesztésére fordítani. Ezzel szemben a kormány az uniós támogatások kevesebb mint egy százalékát kívánja energiahatékonyságra költeni, és a közösségi közlekedés is a szükségesnél és lehetségesnél jóval kevesebb támogatásban részesül – ráadásul ez utóbbi jelentős részét is felemészti a mindössze 7 kilométer hosszú 4-es metró. A Levegő Munkacsoport szerint ezen a helyzeten a közúti fejlesztésekre szánt források átcsoportosításával lehet változtatni. A közutak fejlesztésére ugyanis bőségesen lenne forrás, amennyiben ezeket a költségeket a használók fizetnék meg. Abszurd ugyanis, hogy a nehéz tehergépkocsik főleg a külföldiek, már hosszú évek óta úgy használják az útjainkat, hogy az építési, fenntartási és üzemeltetési költségeknek csak a töredékét fizetik meg.

A Levegő Munkacsoport beadványát és a kapcsolódó anyagokat angol nyelven a <http://www.levego.hu/english/ec-op.doc> címről lehet letölteni.

Az alábbiakban pedig egy korábban megjelent írásunk olvasható a témáról.

---

Népszabadság • 2007. augusztus 22.

### Útmérgezés



Kép: Marabu

© Népszabadság Rt.

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség honlapján közzétett adatok szerint az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) Közlekedési Operatív Programjának (KözOP) keretében a kormány 2007-2008-ban összesen 1099 milliárd forint támogatásra tesz javaslatot az Európai Uniónak a magyarországi közlekedésfejlesztésre.

Ebből útépitésre 386 milliárd forint (35 százalék), vasúti fejlesztésekre 375 milliárd forint (34 százalék), városi közlekedési fejlesztésekre pedig 338 milliárd forint (31 százalék) jut. Úgy tűnik, ennek környezetvédelmi szempontból örülhetünk is, hiszen a támogatás kétharmada jut a környezetkímélő közlekedési módoknak.

*A programban szereplő közútfejlesztéseket végignézve azonban, szembetűnő, hogy ezek mind a nemzetközi teherforgalom által használt utak építését, bővítését, megerősítését szolgálják. Köztudomású, hogy a kamionok üzemeltetői messze nem fizetik meg mindazokat a költségeket, amelyeket okoznak (az utak építésének és fenntartásának költségeit, a környezeti és baleseti károkat stb.). Most pedig újabb hatalmas ajándékban részesülnek mindannyiunk pénzéből. Ráadásul ezt a pénzt nagyrészt a külföldi kamionosoknak adjuk. Pedig lenne mód arra, hogy a programban felsorolt közútfejlesztésekhez szükséges összeget az út használótól szedje be a magyar állam. A kormány tervei szerint 2009. január elsejétől kilométer-arányos útdíjat vetnek ki a tehergépkocsikra. A tervek szerint azonban a díj igen alacsony lesz, a szintén alacsony ausztriai tarifának is csupán kb. 40 százaléka. (Svájcban a díj ötször akkora, mint Ausztriában, és még ott sem fedezi az összes költséget!)*

*Tehát a kormány egy olyan célra költi a magyar és az uniós adófizetők pénzét, amit másképp is lehetne finanszírozni. Nemcsak lehetne, hanem kellene is: ez felelne meg ugyanis a piacgazdaság elveinek és "a szennyező fizet" elvének, melyet az Európai Unió alapszerződése is tartalmaz. A kormány is alapvető követelményként rögzítette az ÚMFT-ben "a felhasználó/szennyező fizet elvének minél teljesebb érvényesítését". Ezzel szemben a kormány az alacsony útdíjjal és a hatalmas támogatással a legsúlyosabban környezetszennyező tevékenységek egyikét ösztönzi.*

*Ezeknek a közútfejlesztéseknek az uniós támogatása azért sem célszerű, mert az EU-támogatással épített utak létesítési költségeinek támogatott része - az EU vonatkozó előírásai szerint - nem téríthető meg az útdíjakból. Tehát így eleve lemondunk a - nagyrészt külföldiek-től beszédhető - útdíjbevételek jelentős részéről. Pedig az útdíj az egyetlen mód, amellyel használatarányosan, igazságosan, diszkriminációmentesen és az adófizetők pénzét megkímélve lehet a használóval megfizettetni a közutak építésének és fenntartásának a költségeit.*

*A közúti fejlesztéseket a kormány a személy- és tehergépkocsik egyre növekvő forgalmi igényeivel indokolja, holott az Európai Unió a keresletszűkítő politikákat javasolja (egyebek mellett a költségeknek a használókkal való megfizettetésével) az éghajlat védelme érdekében és az olajfüggőség csökkentése végett egyaránt. Magyarország ma már hatalmas összeget, évente mintegy 5000 milliárd forintot költ energiára. Az energiafogyasztás pedig a közlekedésben növekszik leggyorsabban. Ezért a közlekedésben felhasznált energia megtakarításának szinte minden egyéb szempontot meg kellene előznie. Az Európai Unió 2006 októberében elfogadott energiahatékonysági cselekvési terve a közlekedés terén az energiafelhasználás 26 százalékos csökkentését irányozza elő 2020-ig. Ennek jelentős részét a közlekedési módok közötti váltással kell elérni, vagyis elsősorban a vasút, a tömegközlekedés és a nem motorizált közlekedési módok fejlesztésével. (Egységnyi teljesítményre vetítve a vasúti áruszállítás tizedannyi energiát igényel, mint a közúti.)*

*Azt is figyelembe kellene venni, hogy a közúthálózatnak nemcsak fejlesztési, hanem működtetési, fenntartási, felújítási költségei is vannak. Amint a nemrég leszakadt minneapolis-i híd kapcsán kiderült, még az USA-ban sem győzik pénzzel a meglévő utak, hidak fenntartását. (A Népszabadságban olvashattuk, hogy 75 ezer hídnál találtak „szerkezeti hiányosságokat”, s hogy „országszerte düledezik az infrastruktúra”, Horváth Gábor: Lassan halad a halottak kiemelése, augusztus 4.) Közismert, hogy e tekintetben Magyarországon a közlekedésnek szinte minden területén súlyos elmaradások vannak. Ilyen körülmények között rendkívül nagy a döntéshozók felelőssége, hogy milyen újabb terheket rónak az országra az elkövetkező évekre, évtizedekre, hogy milyen újabb fejlesztésekbe vágnak bele. Figyelembe kellene venni például azt is, hogy a vasúti infrastruktúrát sokkal hosszabb ideig lehet üzemeltetni jelentősebb felújítás nélkül, mint a közutakat.*

*Útépítésekre nem csak a KözOP keretében kerül sor. A hét regionális operatív program (ROP) támogatásainak jelentős részét is erre fordítják. Épp az elmúlt hetekben jelentek meg pályázati felhívások a ROP-ok keretében új belterületi utak építésére. Ezt még a közlekedési*

tárca is rosszallotta, inkább a meglévő utak felújítására javasolta fordítani a forrásokat - nagyon helyesen. Félő az is, hogy ezek az új belterületi utak a városi terjeszkedést szolgálják, közpénzekből segítve elő a zöld területek további beépítését bevásárlóközpontokkal, lakóparkokkal és egyéb létesítményekkel.

A pályázati kiírás lehetőséget ad a településeket elkerülő utak építésére is, ami önmagában üdvözlendő. De figyelmen kívül hagyják, hogy az elkerülő utak megépítése esetén a településeken belül általában nem javul a közlekedésbiztonság, sőt gyakran romlik. A kedvező hatás elérése érdekében minden elkerülő út építésével egyidejűleg forgalomcsillapítási intézkedéseket kell megvalósítani a településen belüli utakon. A pályázat azonban erre egyáltalán nem biztosít forrásokat. További gond, hogy az elkerülő utak mentén gyakran telepítenek nagy forgalmat vonzó létesítményeket (raktárbázisokat, bevásárlóközpontokat stb.). Ezek újabb jelentős forgalmat gerjesztenek a településen belül is, gyakran semlegesítve az elkerülő út kedvező hatását. Ugyanakkor a pályázati kiírásban egyáltalán nem szerepel, hogy csak olyan területrendezési szabályozás meghozatala esetén lehetne pályázati forráshoz jutni, mely megakadályozza, hogy az elkerülő út hatását ily módon lerontsák.

Újabbán már Társadalmi infrastruktúra operatív programban (TIOP) is szerepelnek útberuházások, pedig ennek a programnak a célja a foglalkoztatás bővítése „a humán erőforrás minőségének javításával”, és ennek megfelelően a TIOP az oktatási, kulturális és egészségügyi intézmények fejlesztésére irányulna. Ezzel szemben most a kormány a TIOP keretén belül 34,4 milliárd forintot irányzott elő útépítésre, és további 14,9 milliárd forint összegű útfejlesztés lehetőségének megvizsgálását írta elő.

A városi közlekedésre szánt források eloszlása rendkívül egyenlőtlen. Az erre szánt 338 milliárd forintból Budapestre 285 milliárd forint jut, vagyis az összes forrás 85 százaléka. Ebből 262 milliárdot egyetlen beruházás, a 4-es metró visz el. A Levegő Munkacsoport már az első tervek megjelenésekor rámutatott, hogy - finoman szólva - nem ez a beruházás ígéri az adófizetők pénzének leghatékonyabb elköltését. Most már a szakértők széles köre is azt hangoztatja, hogy a metróra szánt forrásokat sokkal ésszerűbb lenne más beruházásokba fektetni.

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség megbízásából a KözOP-hoz környezeti vizsgálat is készült, mely megállapította, hogy a KözOP megvalósítása fenntarthatatlan folyamatokat erősít fel. Az EU jogszabályai szerint viszont az unió csak fenntartható tevékenységekre nyújthat támogatást. Kérdés viszont, hogy az EU betartja-e a saját jogszabályait, vagy pedig enged a magyar kormány és egyes gazdasági érdekkörök nyomásának.

**Lukács András, Pavics Lázár,  
Levegő Munkacsoport**