

Budapest, 2008. június 18.

**Puch László úr**  
**államtitkár**  
**Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium**  
Budapest

Tárgy: Közérdekű bejelentés  
a közúti fuvarozók követeléseiről

**Tisztelt Államtitkár Úr!**

A közúti áru fuvarozók részére nyújtandó újabb támogatásokról folyó tárgyalásokhoz kívánok segítséget nyújtani Önnek azzal, hogy ismertetem a Levegő Munkacsoport álláspontját. Szervezetünk diszkriminatívnak és igazságtalannak, ezért megengedhetetlennek tartja bármilyen újabb kedvezmény nyújtását. Szinte minden magyarországi társadalmi és gazdasági csoport sokkal indokoltabban fordulhatna a kormányhoz támogatásért, mint a közúti fuvarozók. A közúti fuvarozás az egyik legsúlyosabban környezetszennyező gazdasági tevékenység. Ez az ágazat már eddig is túlzott és egyre növekvő támogatásban részesült. A közúti teherfuvarozás az elmúlt években a nemzetgazdasági átlagnál ötször gyorsabban növekedett. A fuvarozók által sugallt tévhittel ellentétben a közúti áruszállítást a nemzetgazdasági átlagnál kevésbé sújtotta az infláció.

Ha a kormány adócsökkentéssel és egyéb kedvezményekkel jutalmazná a közúti fuvarozók nyomásgyakorlását, akkor mások is joggal követelhetnek adókedvezményeket a maguk számára, és ha a kormány teljesítené az ő követeléseiket is, az kezelhetetlen helyzetet eredményezne. Már csak ezért sem szabad ilyen precedenst teremteni.

Ezért kérjük, kezdeményezze, hogy a Kormány folytasson széles körű felvilágosító tevékenységet, hogy a társadalom pontos képet kapjon a közúti áru fuvarozással kapcsolatos visszasságokról.

Egyúttal kérem Önt, kezdeményezze azt is, hogy a közúti teherfuvarozók teljes egészében fizessék meg az általuk okozott összes kárt, illetve költséget. Különösen sürgetőnek tartjuk a nehéz tehergépjárművek kilométer-arányos úthasználati díjának a bevezetését minden útvonalon. Ez felel meg a piacgazdaság, a társadalmi igazságosság, a jogállamiság és a környezetvédelem követelményeinek.

A Levegő Munkacsoport a továbbiakban is szívesen áll az Ön rendelkezésére annak érdekében, hogy javuljon az ország versenyképessége és a lakosság életminősége, csökkenjen az államháztartás hiánya, és igazságosabbá váljon a közteherviselés.

Álláspontunk részletes kifejtését mellékelem.

A fentiekkel kapcsolatos álláspontjáról várom mielőbbi szíves tájékoztatását.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök

## A Levegő Munkacsoport álláspontja a közúti fuvarozók követeléseiről

Amennyiben a kormány úgy döntene, hogy újabb támogatásokat nyújt a közúti áru fuvarozók részére, az talán minden eddiginél szemléletesebben mutatná rá a mindenkori kormányok súlyosan elhibázott gyakorlatára. Arra, hogy döntéseik jelentős része nem a társadalom, a nemzetgazdaság érdekeinek megfelelően születik, hanem sokkal inkább egyes szűkebb érdekcsoportok nyomásgyakorlása eredményeként. Ezt az is lehetővé teszi, hogy a döntések előtt – talán nem véletlenül – általában nem készülnek el a törvények által előírt társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi elemzések. (Ha pedig nagy ritkán mégis elkészülnek, a következtetéseiket már figyelmen kívül hagyják.)

A Levegő Munkacsoport diszkriminatívna és igazságtalannak, ezért megengedhetetlennek tartja, hogy a kormány engedjen bármely gazdasági érdekcsoport zsarolásának.<sup>1</sup> Szinte minden magyarországi társadalmi és gazdasági csoport sokkal indokoltabban fordulhatna a kormányhoz támogatásért, mint éppen a közúti fuvarozók. A közúti fuvarozás az egyik legsúlyosabban környezetszennyező gazdasági tevékenység. Ez az ágazat már eddig is túlzott és egyre növekvő támogatásban részesült. A közúti fuvarozás az elmúlt években a nemzetgazdasági átlagnál ötször gyorsabban növekedett. A fuvarozók által sugallt tévhitell ellentétben a közúti teherszállítást a nemzetgazdasági átlagnál kevésbé sújtotta az infláció.

Ha a kormány adócsökkentéssel és egyéb kedvezményekkel jutalmazná a közúti fuvarozók nyomásgyakorlását, akkor mások is joggal követelnének adókedvezményeket a maguk számára, és ha a kormány teljesítené az ő követeléseiket is, az kezelhetetlen helyzetet eredményezne. Már csak ezért sem szabad ilyen precedenst teremteni.

Különlegesen káros pedig az teszi a kivételezést a közúti fuvarozókkal, hogy éppen a közúti fuvarozás mértéktelen támogatása játszik jelentős szerepet az árak emelkedésében, hazánk gyenge versenyképességében, az alacsony foglalkoztatási mutatóinkban, az államháztartási hiány és az államadósság növekedésében, valamint a lakosság életminőségének romlásában.

A fuvarozók követelése tulajdonképpen azt jelenti, hogy – sokszor önmagában is ésszerűtlen – gazdálkodásuk közvetlen és közvetett terheit továbbra is (sőt egyre nagyobb mértékben) akarják másokkal megfizettetni. Követeléseik teljesítése csak elfedné, és így tetézné a bajokat.

**A magas és gyorsan növekvő üzemanyagárak nyilvánvalóan nem kezelhetők a világgazdaság működésének pillanatnyi zavaraként.** Nincs szakértő, nincs megfigyelő, aki ne azt jósolná, hogy az olajárak az elkövetkező időkben tovább emelkednek a kereslet gyors növekedése, a – viszonylag olcsón kitermelhető – kőolaj-készletek szűkülése, a környezetvédelmi szempontok fokozottabb előtérbe kerülése és egyéb okok miatt. Nem megoldás tehát, ha megpróbáljuk a világgazdasági folyamatokat a határon feltartóztatni. Ha még először fordulna elő egy ilyen naiv kísérlet! De tapasztalatból tudjuk, hogy az ilyen próbálkozások mindig kudarcot vallottak. (Már az 1970-es években bebizonyosodott, hogy az

---

<sup>1</sup> Az alig leplezett zsarolásnak jellemző példája a következő: „A legnagyobb hazai közúti áruszállító és logisztikai vállalkozás, a Waberer's Holding tulajdonosa ugyanakkor úgy véli: a közúti áruszállítás versenyképességének megőrzéséhez a kormánynak is hozzá kell járulnia. A nemzetközi példák ugyanis azt mutatják, hogy az ellehetetlenülő fuvarozócégek akár egész országok működését is képesek lehetnek megbénítani. A magyar döntéshozóknak pedig el kellene kerülniük, hogy a jelenleg a tárgyalóasztalnál egyezkedő fuvarozói szervezetek kezéből kicsússzon az események irányítása.” (Népszabadság, 2008. június 13. <http://www.nol.hu/cikk/495419/>)

energiaárak emelkedésének hazai „kompenzálása” a gazdaság torz fejlődéséhez és az államadósság növekedéséhez vezet.) **A megoldást ezzel szemben a költségeknek megfelelő árak kialakítása, az energiahatékonyság javításának és az energiatakarékosságnak az ösztönzése jelenti.**

A közúti teherfuvarozásra szükség van. Ebből azonban nem következik, hogy bármilyen módon kivételezni kellene ezzel az ágazattal a többi gazdasági ágazat és az egész társadalom kárára. Ezért ezen a téren (is) mielőbb meg kell szüntetni az indokolatlan, igazságtalan, nemzetgazdasági szempontból káros, az energiafüggőségünket növelő állami támogatásokat. Ez felel meg a piacgazdaság, a társadalmi igazságosság, a jogállamiság és a környezetvédelem követelményeinek.<sup>2</sup>

Nem igaz a fuvarozóknak az az állítása, hogy a gázolaj ára rendkívüli mértékben emelkedett. **Az üzemanyagok ára 2000 óta az általános inflációnál kisebb mértékben növekedett, vagyis reálértéken csökkent** (ld. az 1. táblázatot és az 1. ábrát!). A fogyasztói árak emelkedése összességében 60 százalékos volt. Különösen nagymértékben nőtt az említett időszak alatt az élelmiszerek ára (81,8 százalékkal) és a szolgáltatások ára (66,6 százalékkal), és ez utóbbin belül kiemelten a tömegközlekedés viteldíjai. Ugyanakkor a gázolaj ára 2000 és 2008 között mindössze 42 százalékkal emelkedett. Még a mai (2008. június 18-i) „történelmi csúcs”, a gázolaj 335 forintos ára is csak 54 százalékos növekedést jelent.

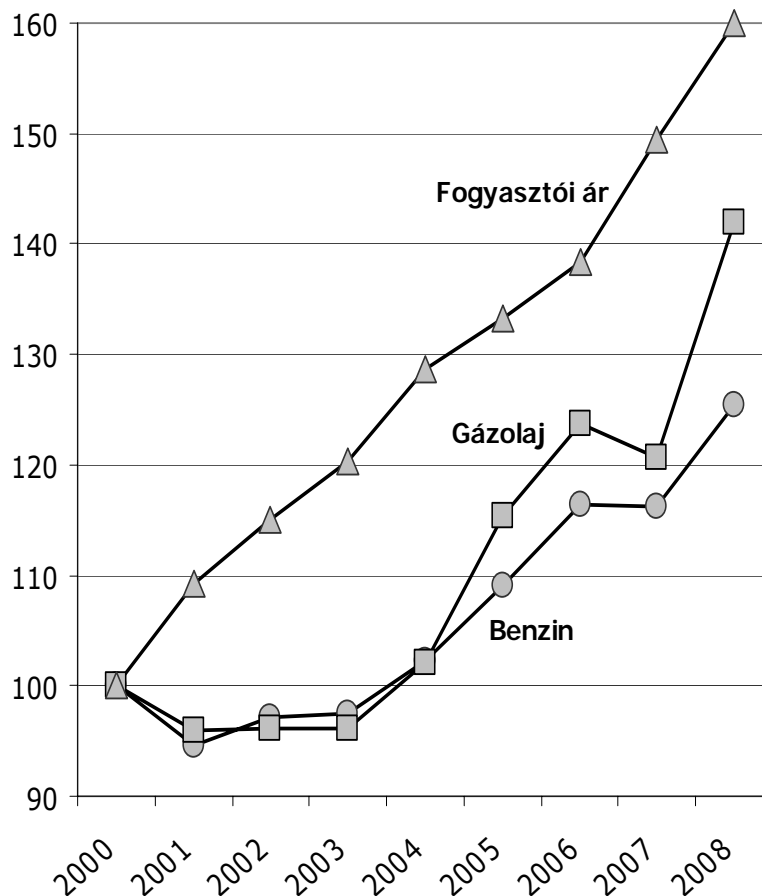
Ezek a tények már önmagukban is egyértelműen mutatják a fuvarozók követelésének abszurditását. Ha ugyanis elfogadnánk a fuvarozók érvelését, akkor szinte minden más ágazatnak és társadalmi rétegnek is kellene többeltámogatást adni, mégpedig nagyobb mértékben, mint a fuvarozóknak.

**1. táblázat: Egyes üzemanyagok és a fogyasztói árak alakulása 2000 és 2008 között**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008. I-V.*	2008. I-V.* (2000=100)	2008 VI.18.	2008. VI.18. (2000=100)
Benzin (95), Ft/liter	237,6	224,6	230,9	231,6	242,8	259,3	276,6	276,1	297,9	125,4		
Gázolaj, Ft/liter	217,6	209,0	209,1	209,2	222,2	251,2	269,3	262,7	309,1	142,0	335	154,0
Fogyasztói árindex, előző év= 100	109,8	109,2	105,3	104,7	106,8	103,6	103,9	108,0	107,0	159,9	107,0	159,9

\* A 2008. évi adat itt és az 1. ábrán a január-május hónapok átlaga teljes évre vetítve  
Forrás: GKM, KSH

<sup>2</sup> A témával kapcsolatban további részletes anyagok találhatóak a <http://www.levigo.hu/kamionstop/> címen. Ezen belül különösen figyelemre ajánljuk a <http://www.levigo.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>, <http://www.levigo.hu/letoltes/kiadvanyok/kamionrol-vasutra-13.pdf>, [http://www.levigo.hu/kamionstop/pmkik\\_0804.pdf](http://www.levigo.hu/kamionstop/pmkik_0804.pdf) és a [http://www.levigo.hu/kamionstop/cargo\\_allianz\\_sajtohatter0804.pdf](http://www.levigo.hu/kamionstop/cargo_allianz_sajtohatter0804.pdf) címen található anyagokat.



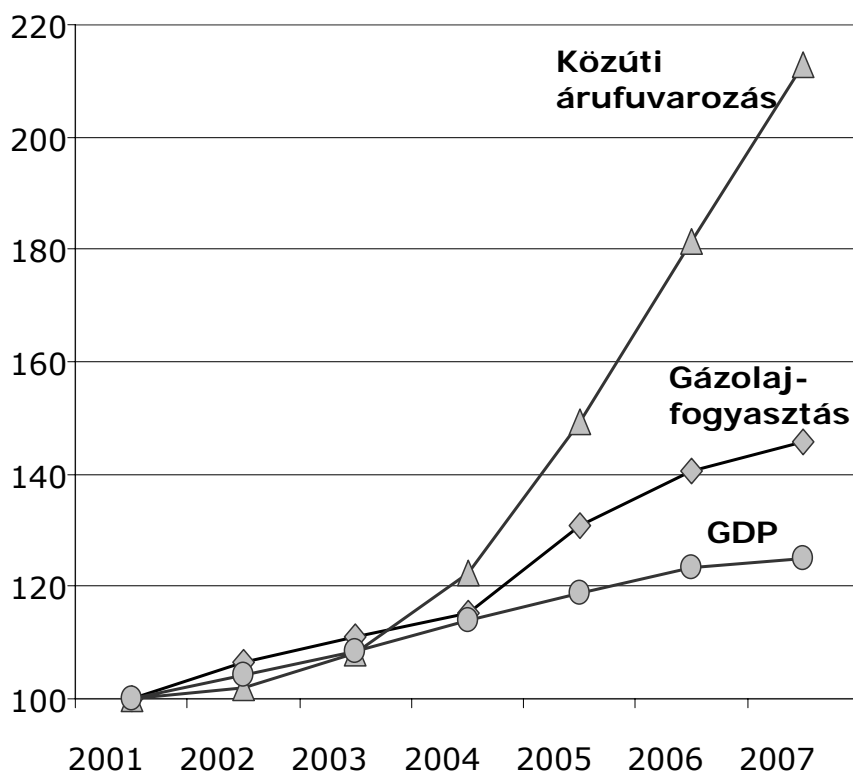
1. ábra: A fogyasztóiár-index, a 95-ös benzin és a gázolaj árának alakulása 2000 és 2008 között (2000=100)

Azonban további tények is azt bizonyítják, hogy a fuvarozók riogatása alaptalan. Az elmúlt hat évben ugyanis **az ország gazdasági teljesítményének növekedését jóval meghaladó mértékben növekedett mind a közúti áruszállítás teljesítménye, mind pedig az üzemanyag-fogyasztás** (2. táblázat és 2. ábra). Ezen időszak alatt a gázolaj-felhasználás 45,8 százalékkal, a közúti teherfuvarozás teljesítménye pedig 112,8 százalékkal emelkedett, miközben a bruttó hazai termék csak 24,9 százalékkal. Tehát egy százalék GDP-növekedés a gázolaj-fogyasztás 1,84-szeres és a közúti áruszállítási teljesítmény 4,53-szeres növekedésével járt! Ez a folyamat nemzetgazdasági, környezetvédelmi és energiabiztonsági szempontból egyaránt rendkívül kedvezőtlen.

2. táblázat: Egyes üzemanyagok fogyasztásának, a közúti áruszállítás teljesítményének és a bruttó hazai termék alakulása 2001 és 2007 között

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007 (2001=100)
<b>Benzin, milliárd liter</b>	1,785	1,820	1,847	1,781	1,939	2,111	2,153	120,6
<b>Gázolaj, milliárd liter</b>	2,166	2,310	2,402	2,494	2,836	3,045	3,158	145,8
<b>Közúti áruszállítás teljesítménye, milliárd árutonna-km</b>	16,882	17,143	18,199	20,598	25,138	30,494	35,804	212,8
<b>GDP (előző év=100)</b>	104,1	104,3	104,1	104,9	104,2	103,9	101,3	124,9

Forrás: KSH

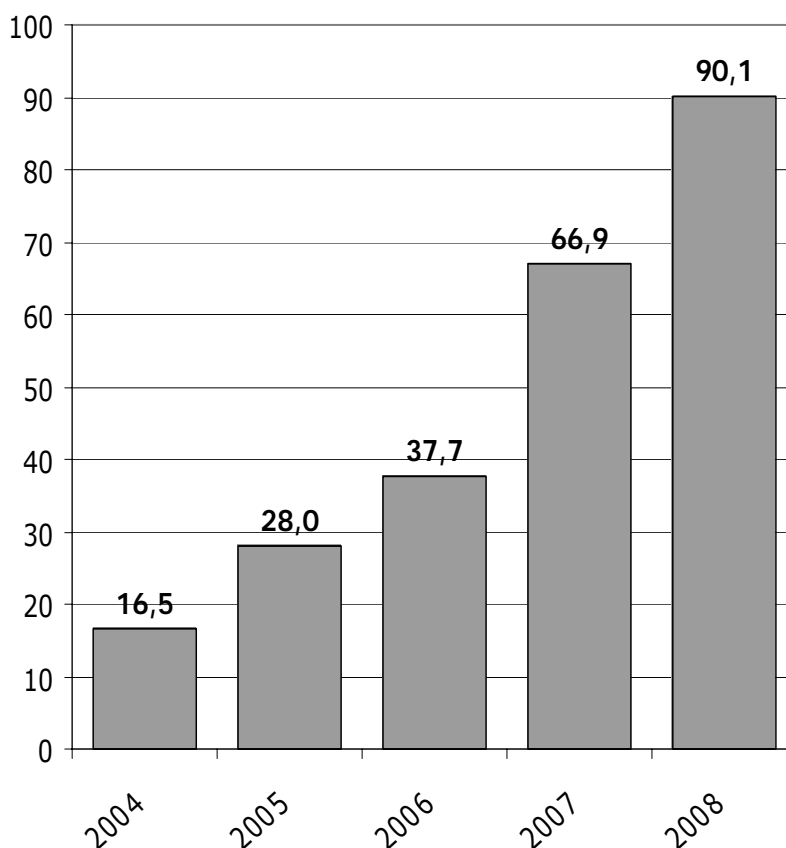


2. ábra: A közúti áru fuvarozási teljesítmény, a gázolaj-fogyasztás és a bruttó hazai termék alakulása 2001 és 2007 között (2001=100)

A fuvarozók követelése azért is teljességgel megalapozatlan, mert az üzemanyagok jövedéki adóját 2002 júliusa óta nem emelték, ami azt jelenti, hogy ez az adó reálértéken folyamatosan csökkent. **Az a tény, hogy 2003 óta minden évben elmaradt az üzemanyagok jövedéki adójának valorizációja, 2004-ben folyó áron 27,0 milliárd forint, 2008-ban pedig már 164 milliárd forint költségvetési bevételkiesést okozott, illetve okoz** (3. táblázat). Csak a gázolaj valorizációjának elmaradása következtében a közúti közlekedés 2002 és 2008 között – 2008. évi áron számolva – összesen 240 milliárd forint támogatást kapott ahhoz képest, mintha a jövedéki adót évente valorizálták volna (3. ábra).

3. táblázat: A közúti gépjármű-közlekedés támogatása az üzemanyagok jövedéki adója valorizációjának elmulasztásával 2002 és 2008 között (milliárd forint, folyó áron)

		2002. I.1.	2002. VII.1.	2002. átlag	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Jövedéki adó, Ft/liter	Benzin (95-ös)	93,00	103,50	98,25	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50
	Gázolaj	80,20	85,00	82,60	85,00	85,00	85,00	85,00	85,00	85,00
Fogyasztóiár-index	előző év=100				100	106,8	103,6	103,9	108,0	105,9
	2003=100					106,8	110,6	115,0	124,2	131,5
A jövedéki adó valorizációjának elmaradása miatt kieső állami bevétel, milliárd Ft	Benzin					13,7	22,3	30,9	51,6	73,6
	Gázolaj					13,4	23,5	32,9	63,2	90,1
	Üzemanyagok összesen					27,0	45,9	63,9	114,8	163,7



3. ábra: A dízelüzemű járművek használatának támogatása a jövedéki adó valorizációjának elmulasztásával 2004 és 2008 között évente (milliárd forint, 2008. évi áron)

Az EU Pénzügyminisztereinek Tanácsa (ECOFIN) 2000. szeptember 9-én, az akkori olajár-válság idején kiadott közös nyilatkozata szerint gazdasági és környezetvédelmi okok miatt nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóit. A 2005. évi olajár-robbanás alkalmával az Európai Bizottság, valamint az EU-tagországok pénzügyminiszterei ismételtlen megerősítették, hogy nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóját.<sup>3</sup> Ezt az álláspontot hangoztatta Budapesten Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa is.<sup>4</sup> Azzal, hogy

<sup>3</sup> „Az olajtermékekre vonatkozó adók csökkentése nem az az út, amelyet követni kell, mert növeli a keresletet, és nem oldja meg a problémát, a cél éppen a kereslet csökkentése lenne – erősítette meg a bizottsági álláspontot Kovács László adó- és vámiügyi felelős szóvivője, Maria Aszimakopulu.” **A pénzügyminiszterek ellenzik a benzinadó csökkentését.** Népszabadság, 2005. szeptember 10.: <http://www.nol.hu/cikk/376690/>

<sup>4</sup> **Joaquín Almunia: az üzemanyagáfa-csökkentés ellentétes a manchesteri állásfoglalással!** – „Néhány ország nem tartja magát ahhoz az egyhangú állásfoglaláshoz, amelyet huszonöt EU-tagország pénzügyminisztere fogadott el a manchesteri értekezleten, ahol a magasra szökött világpiacon kőolajárak következményeinek kezelését vitatták meg - állapította meg Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa budapesti látogatása során újságírók előtt pénteken arra kérdésre, hogyan ítéli meg a magyarországi döntést, amely előrehozta a benzinre és a gázolajra kivetett áfa csökkentését. A bizottságnak azonban nincs jogi lehetősége az ilyen esetekkel kapcsolatban, mindössze annyit tehet, hogy nyomon követi az egyes országok intézkedéseit és elemzését a gazdasági és pénzügyminiszterek tanácsa, az Ecofin októberi ülése elé terjesztendő jelentésében összefoglalja. Az Európai Unió pénzügyminiszterei Manchesterben tartott értekezletükön legutóbb egységes álláspontot foglaltak el arról, hogy kerüljenek az egyoldalú intézkedések, a piaci versenyt torzító és az alkalmazkodást hátráltató megoldásokat, például az adócsökkentést - emlékeztetett Almunia.” (MTI Eco, 2005-09-16). <http://www.vg.hu/index3.php?app=cikk&datum=2005-09-16&d=2005-09-16&r=255&c=147>

a magyar kormány elmulasztotta a jövedéki adó valorizálását, tulajdonképpen szembe ment az EU elvárásaival is. Egyébként a Bizottság azóta is következetesen kitart álláspontja mellett.<sup>5</sup>

A gázolaj jövedéki adójának csökkentése azért sem indokolt, mert **az EU összes tagországa között 2005 óta Magyarországon emelkedett a legkisebb mértékben a gázolaj ára** (4. táblázat). A táblázatból az is látható (utolsó oszlop), hogy a magyarországi gázolajár alacsonyabb vagy ugyanakkora, mint az EU-országok többségében (illetve túlnyomó többségében, ha az egyes országok nagyságát is figyelembe vesszük).

**4. táblázat: A gázolaj adókat is tartalmazó árainak alakulása az EU tagországaiban (euró/1000 liter)**

Ország	2005. 03.21.	2005. 10.03.	2006. 01.09.	2006. 12.18.	2007. 01.08.	2007. 12.17.	2008. 01.07.	2008. 05.05.	Változás 2005 óta	Magyar- ország= =100*
Ausztria	893,0	1021,0	978,0	967,0	958,0	1179,0	1180,0	1288,0	395	103
Belgium	928,0	1100,0	1021,4	982,8	946,3	1082,1	1111,4	1267,0	339	101
Bulgária								1144,3		92
Ciprus	783,9	913,8	863,2	860,7	853,8	1006,9	1012,3	1124,7	341	90
Csehország	839,4	1023,5	963,6	1004,5	996,8	1210,3	1213,8	1296,5	457	104
Dánia	996,3	1145,7	1076,5	1057,2	992,9	1206,1	1230,9	1340,1	344	107
Egyesült Királyság	1254,2	1420,8	1360,0	1389,1	1383,3	1507,0	1451,2	1533,0	279	123
Észtország	765,7	868,1	855,8	842,9	840,4	1012,6	1106,0	1171,1	405	94
Finnország	934,0	1091,9	997,0	1005,4	960,1	1125,4	1203,1	1214,3	280	97
Franciaország	1008,8	1114,8	1051,8	1027,2	1025,3	1196,0	1222,6	1334,4	326	107
Görögország	862,0	979,0	913,0	924,0	925,0	1089,0	1118,0	1264,0	402	101
Hollandia	992,0	1134,0	1085,0	1036,0	1015,0	1174,0	1211,0	1351,0	359	108
Írország	934,0	1129,0	1078,0	1028,0	1032,0	1181,0	1181,0	1248,0	314	100
Lengyelország	839,7	1011,0	985,6	955,0	925,4	1153,3	1157,3	1253,5	414	100
Lettország	744,0	863,4	854,9	837,4	863,9	1017,8	1046,7	1123,1	379	90
Litvánia	790,9	919,8	879,6	844,4	830,6	971,5	1037,1	1146,0	355	92
Luxemburg	806,0	957,0	881,0	876,0	847,0	1007,0	1042,0	1196,0	390	96
<b>Magyarország</b>	<b>979,0</b>	<b>1045,2</b>	<b>1011,9</b>	<b>1025,8</b>	<b>992,9</b>	<b>1153,8</b>	<b>1148,5</b>	<b>1250,6</b>	<b>272</b>	<b>100</b>
Málta	830,3	973,7	952,7	906,1	906,1	1020,3	1020,3	1103,0	273	88
Németország	1011,8	1155,8	1076,0	1072,0	1095,0	1275,0	1287,3	1361,0	349	109
Olaszország	1072,9	1217,1	1155,8	1113,9	1114,3	1281,4	1295,8	1411,4	339	113
Portugália	871,9	1017,1	973,0	1005,5	1002,8	1200,2	1204,6	1313,1	441	105
Románia								1127,9		90
Spanyolország	863,8	973,8	925,8	909,3	892,0	1064,5	1082,9	1198,6	335	96
Svédország	1072,6	1188,2	1121,2	1097,7	1063,9	1198,8	1275,3	1405,6	333	112
Szlovákia	906,3	1042,2	1032,4	1074,6	1065,0	1206,1	1212,1	1309,8	404	105
Szlovénia	882,4	973,6	914,4	943,0	924,0	1086,0	1072,0	1160,0	278	93

\* A gázolaj ára a magyarországihoz viszonyítva 2008. május 5-én.

Forrás: Európai Bizottság, [http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2008\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2008_en.htm)

<sup>5</sup> „Magyarország az Európai Bizottsághoz fordult, úgynevezett derogációt kérve, hogy csökkenteni lehessen a gázolaj jövedéki adóját. A testület azonban továbbra sem ért egyet az adócsökkentéssel – mondta Kovács László adóügyi biztos az MTI-nek. (...) a Bizottság és a pénzügyi tanács véleménye is az, hogy az adócsökkentés nem megfelelő eszköz a probléma kezelésére, ezzel ugyanis nem lehet az üzemanyagok árát csökkenteni. Ha adócsökkentés lenne, akkor az egyre növekvő árak és a közben változatlan fogyasztás egyre több pénzt vonna ki a tagállamok költségvetéséből, és ez a pénz végső soron az olajtermelő országokat gazdagítaná – mutatott rá Kovács László. (...) Az uniós biztos az MTI-nek elmondta: a heves tüntetések sem változtatták meg a bizottság véleményét az üzemanyagok adójának kérdésében. Ha a bizottság engedne, ennek az lenne a tanulsága, hogy néhány Molotov-koktéllal mindent el lehet intézni. A bizottság szerint az uniós érdekeivel ellentétes lenne az üzemanyagok adójának csökkentése – húzta alá.” (Index, 2008. június 6. <http://index.hu/gazdasag/magyar/noadcso0806/>)

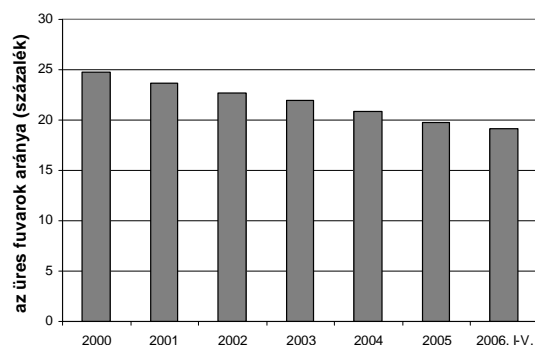
A magyar fuvarozói szervezetek szerint a román, bolgár és más kelet-európai fuvarozók alacsonyabb költségekkel dolgoznak, és ennek a versenyhátránynak a kiküszöbölése érdekében is szükséges számukra az adókedvezmény. Azonban ilyen alapon igen sok ágazatnak kellene többlettámogatást adni, hiszen a más országbeli olcsóbb bérekkel nem csak a fuvarozóknak kell versenyezniük. Ezenkívül érdekes, hogy Nyugat-Európában sokkal magasabbak a bérek, mint nálunk, mégis általában jóval versenyképesebbek az ottani vállalkozások, mint a magyarországiak.

A fuvarozók azt követelik, hogy a megnövekedett üzemanyagár következtében befolyó többlet áfabevételeket a kormány a jövedéki adó csökkentésére fordítsa. A fuvarozók azonban visszaigénylik az üzemanyag áfáját, így ebből az államnak nem származik többletbevétele. Tehát **a fuvarozók szerint a mások (elsősorban a személygépkocsi-tulajdonosok) által befizetett áfát kellene, hogy a kormány a fuvarozók támogatására fordítsa.** Ez szintén megdöbbentően tisztességtelen követelés.

A fuvarozók panasza azért is furcsa, mert ők az üzemanyagokat az átlagosnál kedvezőbb feltételekkel szerzik be. (Mint ismeretes, ennek érdekében külön szerződéseket kötöttek az üzemanyag-forgalmazókkal.)

A leglényegesebb tényező, ami miatt el kell utasítani a fuvarozók követelését, azonban a következő: **a közúti teherfuvarozók jelenleg messze nem fizetik meg mindazokat a károkat és költségeket, amelyeket okoznak.** Ez a meg nem fizetett összeg évente mintegy 5000 milliárd forintra tehető. Tudjuk, hogy első látásra megdöbbentőnek tűnik ez az összeg, azonban ezt részletes számításokkal támasztottuk alá. (A számításokat az EU és az OECD hasonló témájú anyagainak, valamint a PM, a KSH és az APEH adatainak felhasználásával végeztük el.) Tanulmányunkat<sup>6</sup> korábban már megküldtük a Pénzügyminisztériumnak, a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak, a Környezetvédelmi Minisztériumnak, a Nemzeti Fejlesztési Hivatalnak és a regionális fejlesztésért és felzárkóztatásért felelős tárca nélküli miniszternek, valamint a Központi Statisztikai Hivatalnak. Számításainkat sehol nem cáfolták.

Amint fentebb már említettük, ebben rejlik a probléma fő oka. Ez nemcsak a Levegő Munkacsoport álláspontja, hanem az Európai Unióé is, amely 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikájában megállapította: „Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.”



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

Az áru fuvarozás költségeit számottevően lehetne csökkenteni megfelelő ésszerűsítéssel. Magyarországon ugyanis rendkívül sok a rosszul szervezett szállítás és az üres fuvar. A németországi tapasztalatok azt mutatják, hogy az üzemanyagadó emelésének és az útdíj bevezetésének hatására (sőt, már az útdíj bevezetésének hírére is) évről évre csökkent az üres fuvarok aránya – a 2000. évi 25 százalékról a 2006. évi 19 százalékra (4. ábra)! Magyarországon ez a hányad a becslések szerint mintegy 30 százalékos, vagyis ezen a téren

<sup>6</sup> Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások: [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)



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 fuvaroztatók.

A németországi tapasztalatok azt is bizonyítják, hogy a közúti áru fuvarozás adóinak, díjainak emelése javítja a vasút versenyképességét. Az ilyen intézkedések hatására megfordult a vasúti teherfuvarozás hosszú évek óta tartó folyamatos piacvesztése, és az utóbbi években egyre növekszik a részaránya (5. ábra). Az pedig közismert, hogy a vasúti áruszállítás környezeti szempontból sokkal kedvezőbb, mint a közúti. A vasúti áru fuvarozás ugyanakkora teljesítményre vetítve tizedannyi energiát igényel, mint a közúti! (Ezen felül fontos kiemelni, hogy Magyarországon 2006-ban a vasúti teljesítményének 87,2%-a villamosított vontatással történt, és csak 12,8%-a dízel vontatással. Ugyanebben az évben a hazai villamosenergia-termelésnek 36%-a származott szénhidrogének – kőolaj és földgáz – felhasználásából. Tehát a vasúti vontatás szénhidrogén-függősége csak 31%-os. Ez azt jelenti, hogy a vasúti teherfuvarozás fajlagos szénhidrogén-felhasználása mindössze 3 százaléka a közútinak!)



5. ábra: A vasúti teherszállítás piaci részesedésének alakulása Németországban (százalék)

Amennyiben a kormány teljesíti a közúti fuvarozói szervezetek vezetőinek követeléseit, az a közúti fuvarozókat is súlyosan veszélyezteti. Az alacsony árak miatti túlzott kereslet következtében ugyanis gazdasági szempontból indokolatlanul megnövekszik a fuvarozók száma, ami az elkerülhetetlen visszaesés során később tömeges csődökhöz vezethet. Ezért a fuvarozói szektor érdeke is az, hogy fokozatosan szembesüljenek a valódi költségekkel, ami lehetőséget nyújt egy „rendezett visszavonulásra”, illetve arra, hogy innovációval és magasabb hozzáadott érték előállításával alkalmazkodjanak a kialakult helyzethez.

A fentiek alapján szükségesnek tartjuk, hogy a **Kormány folytasson széles körű felvilágosító tevékenységet, hogy a társadalom pontos képet kapjon a közúti teherfuvarozással kapcsolatos visszasságokról.** A Kormánynak továbbá mielőbb meg kell teremtenie annak a feltételeit, hogy a közúti teherfuvarozók teljes egészében fizessék meg az általuk okozott összes kárt, illetve költséget. Különösen **sürgető a nehéz tehergépjárművek kilométer-arányos úthasználati díjának a bevezetése minden útvonalon.**

Ha valahol ellentételezni akarja a kormány az energiaárak növekedése okozta terheket, akkor az épületállomány korszerűsítésére kellene fordítania a jelenleginél sokkal nagyobb összegeket. Magyarországon ugyanis az épületek használják fel az energia 40 százalékát, viszont az energetikai jellemzőik rendkívül rosszak. Az ilyen jellegű támogatás tartósan mérsékelné a lakosság terheit, csökkentené az ország energiaszámláját, és jelentősen hozzájárulna a környezet védelméhez.

Budapest, 2008. június 18.