

Gyakran Ismételt Kifogások

Az elmúlt időszakban számos levelet kaptunk fuvarozóktól, akik különböző ellenvetéseket tettek „A sínek tovább bírják” kampányunkkal kapcsolatban. Az alábbiakban megválaszoljuk a gyakran ismételt kifogásaikat.

1. „Nyugat-Európában sokkal nagyobb a tehergépjármű-forgalom, mint hazánkban, az utak mégis bírják. Ha itthon is európai minőségű utak lennének, a kamionok nálunk sem okoznának annyi kárt!”

Hazánkban tényleg nincsenek olyan jó állapotban az utak, mint általában a nyugat-európai országokban, de még a legjobb minőségű út is tönkremegy 10-12 év alatt, ha nagy rajta a nehéz tehergépjármű-forgalom. Nem véletlen, hogy Svájc és Ausztria után a fuvarozóknak most már Németországban is a megtett úttal arányos módon kell fizetniük az úthasználatért. Ez utóbbi intézkedést így indokolják: *„Az Európa szívében fekvő Németország a nemzetközi közúti áruszállítás egyik csomópontja. A közúti fuvarozás gyors növekedése hatalmas terhet ró a német autópályákra, amely megnövekedett karbantartási és útbővítési költségeket eredményezett. A német szövetségi kormány úgy határozott, hogy e költségeket a 12 tonnával megegyező, vagy annál nagyobb megengedett összsúlyú tehergépjárművek részére bevezetett, a megtett út használatával arányos útdíjjal fogja fedezni. Az útdíj a német és a külföldi úthasználókra egyaránt vonatkozik.”* (1)

Tehát a leggazdagabb országok sem bírják már közpénzből fedezni a közúti fuvarozással járó költségeket, és egyre inkább „a használó fizet”, illetve „a szennyező fizet” elvet alkalmazzák. (2)

2. „Hogyan jutna el a kenyér, a tej, a mosópor a boltba, ha nem lennének kamionok? Nem lehet mindent, mindenhova vasúttal vagy vízi úton szállítani!”

Tíz évvel ezelőtt is volt kenyér, tej és mosópor az üzletekben, pedig akkoriban a kamionforgalom a mainál jóval kisebb mértékű volt. Az üzletekbe (a nagy bevásárlóközpontokat kivéve) különben sem kamionokkal szállítják a tejet és más termékeket, hanem kisebb teherautókkal.

Kampányunk nyilvánvalóan nem a közúti fuvarozás megszüntetésére irányul, azonban a szállítást nem szabad ilyen mértékben erre alapozni – ez különösen vonatkozik a nagy távolságú és nagy tömegű szállításokra. Ez a mód ugyanis súlyosan terheli a társadalmunkat és környezetünket. A közúti fuvarozás egységnyi teljesítményre vetítve tízszer annyi energiát és hatszor annyi terület igényel, mint a vasúti, miközben több százszor annyi személyi sérüléssel járó balesetet okoz. A társadalomra rótt terhek azonban még ennél is nagyobbak: gondoljunk csak a nehéz tehergépjárművek által megrongált utakra, a szétrázott közművekre, a forgalmas utak mentén megrepedezett házakra, a forgalom által okozott zajra, az ellehetetlenült lakókörülményekre, a lakóházak elértéktelenedésére... A közúti fuvarozás káros hatásainak számláját végül is mindannyian fizetjük – ez a szállítási mód csak a fuvarok megrendelőinek a legolcsóbb, a társadalom egészének azonban a legdrágább!

Mindezek nem csupán elméleti megállapítások. A problémát rendkívül jól szemlélteti az a film, amit egy, sajnos egyáltalán nem egyedi helyzetben lévő településről készült (innen letölthető: <http://www.levego.hu/media/kamion.mpg>), illetve azok a levelek, amelyeket kampányunk elindítása óta a közúti teherforgalomra panaszkodó lakosoktól és polgármesterektől kaptunk (ezek egy része elolvasható a <http://www.levego.hu/kamionstop/> címen). Amint az állampolgári jogok országgyűlési biztosa 2004-es jelentéséből kiderül, a megnőtt kamionforgalom következtében országszerte romlik az utak közelében lakók életminősége. Ezért szükséges a nehéz tehergépjárművek forgalmának növekedését megállítani, és mértékét ésszerű szintre szorítani vissza.

3. „A teherfuvarozók rengeteg pénzt fizetnek be az államnak, de cserébe szinte semmit nem kapnak. Miért fizessenek még többet?”

A közúti fuvarozás összességében sokkal többbe kerül a társadalomnak, mint amennyi bevételt hoz az államkasszájának. 2004-ben a az üzemanyagok jövedéki adójából, a gépjárműadóból, különböző illetékekből és díjakból (túlsúlydíj, autópályadíj, termékdíjak stb.) összesen 81 milliárd forint bevételhez jutott az állam, míg a tehergépjármű-forgalomhoz kapcsolódó társadalmi költségek körülbelül 1000 milliárd forintba becsülhetők. (3) E költségek a közúti fuvarozás térhódításával egyre növekszenek. E folyamatot úgy lehet megállítani, ha a szállítási ágazatban fokozatosan felszámoljuk ezt a hatalmas rejtett állami támogatást, és „a szennyező fizet”, illetve „a használó fizet” elveket alkalmazva arra törekszünk, hogy a szállítás árai annak tényleges költségeit tükrözzék.

4. „Egy modern gazdaság fejlődéséhez hozzá tartozik, hogy a közúti fuvarozás folyamatosan növekszik.”

A közúti szállítás gyors növekedése nem szükséges velejárója egy ország gazdasági fejlődésének. Sőt, az Európai Unió tagországainak adatait vizsgálva megállapítható, hogy az elmúlt években azokban az országokban fejlődött a leginkább a gazdaság, ahol a legkisebb volt a közúti szállítás növekedése! A túl nagy szállítási teljesítmény éppen azt mutatja, hogy alacsony a szállítás hatékonysága (azaz egységnyi nemzeti jövedelem megtermeléséhez viszonylag sokat kell szállítani), ami forrásokat von el a gazdaság egyéb területeiről.

Amint fentebb már említettük, a közúti szállítás gyors növekedésének egyik fő oka az, hogy a piaci ára sokkal alacsonyabb, mint a valódi költségei. Másképpen fogalmazva: költségeinek jórészt jelenleg nem a szolgáltatás megrendelői, hanem az egész társadalom állja, így a szállítási kereslet a torz piaci viszonyok miatt aránytalanul nagyra vált. Ezt az Európai Unió különböző intézményei és az OECD is elismerik, és a külső (társadalomra hárított) költségeknek az árakba való beépítését szorgalmazza. Az EU 2001-ben megjelent közlekedéspolitikája erről a kérdéssel a következőket állapítja meg: „... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.” (Megjegyzendő, hogy külső költségek minden közlekedési alágazatban léteznek, azonban kiemelkedően magasak a nehéz tehergépkocsik vonatkozásában.)

5. „A vasúti szállítás nem versenyképes, még hosszú távon is drágább, mint a közúti, így nem csoda, hogy háttérbe szorul.”

A vasúti szállítás jelenleg sok esetben valóban nehezkesebb, mint a közúti, de megfelelő szervezéssel és fejlesztésekkel, valamint helyes árviszonyok kialakításával a jelenleginél sokkal versenyképesebbé tehető. Az Európai Unió célja is ez, amit a már említett közlekedéspolitikájában így fogalmaz: „A vasúti közlekedés szó szerinti értelemben az a stratégiai ágazat, amelyen a közlekedési munkamegosztás átrendezését célzó erőfeszítések sikere múlik, elsősorban az áru fuvarozás esetében.”

Magyarországon a kormány elhibázott gazdaságpolitikája különösen sújtja a vasúti áru fuvarozást. Csak egyetlen példa: az állam az elmúlt 20 évben rendszeresen elvonta a MÁV áruszállítási üzletágának a nyereségét, hogy a személyszállítási üzletág veszteségeit enyhítse, így gyakorlatilag lehetetlenné tette a vasúti teherfuvarozás fejlesztését, de még a szükséges fenntartási, szinttartási munkákat is. Ez körülbelül olyan, mintha az állam elvonná az összes közúti teherfuvarozó vállalat nyereségét, hogy azzal fedezze a BKV és a Volánbusz vállalatok veszteségét. A közúti fuvarozás ezen felül olyan állami támogatásokat és kedvezményeket is kap, amelyeket a vasúti nem. (3)

A helyzet azonban nem reménytelen. Az elmúlt években több európai ország is lépéseket tett azért, hogy a közlekedési rendszer költségeit „a használó fizet” alapon fedezzék – hazánkban mindössze ezeket a jól működő példákat kellene követni.

Svájcban 2001-ben vezették be a tehergépkocsik útdíját, amelyet az ország teljes úthálózatán (beleértve még a földutakat is!) minden 3,5 tonnánál nehezebb tehergépjármű után fizetni kell. Az útdíj a megtett út hosszától, a jármű megengedett összsúlyától és légszennyezőanyag-kibocsátásától függ. Az útdíjból származó bevételek túlnyomó részét a vasutak fejlesztésére fordítják. Ausztriában 2004-től kell a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépjárművek után fizetni az autópályákon, szintén a megtett út függvényében.

Németország 2005-ben vezette be a 12 tonnánál nehezebb tehergépjárművek részére az úthasználati díjat. A díj mértéke a megtett út hosszától, a tengelyek számától, és a gépjármű légszennyezőanyag-kibocsátásától függ – szintén az autópályák és egyes további fő közlekedési utak használatáért kell fizetni. Több európai ország, köztük Svédország, az Egyesült Királyság és Csehország tervei között is szerepel, hogy követi ezeket a példákat.

6. „A közúti fuvarozás folyamatos növekedése munkahelyeken teremt, elengedhetetlen a gazdaság és a jólét növekedéséhez.”

A mesterségesen olcsóvá tett közúti szállítás miatt nagyon sok hazai munkahely szűnik meg (illetve létre sem jön), hiszen a közúti fuvarozásnak nyújtott támogatás hatalmas forrásokat von el azokról a területekről, ahol egységnyi ráfordítással sokkal több munkahelyet lehet teremteni. (A közúti fuvarozás és a hozzá kapcsolódó tevékenységek, mint például az autópálya-építés, fajlagosan sokkal kevesebb emberi munkaerőt igényel, mint sok más gazdasági ágazat.) Azt is figyelembe kell venni, hogy a közúti fuvarozás nemcsak a hazai termelést segíti elő, hanem azt is, hogy egyes termelési központok, üzemek (például az élelmiszer ágazatban) elköltözzenek hazánkba, hiszen sokszor olcsóbb azokat másutt megtermelni és alacsony áron ide fuvarozni.

Érdemes elgondolkozni azon is, hogy a munkanélküliségi mutatók sok helyütt igen rosszak még a rendkívül sűrű autópálya-hálózattal és hatalmas közúti szállítással rendelkező Nyugat-Európában is, hazánkban pedig évek óta nem tapasztalunk javulást, habár az utóbbi években nagy erővel építik az autópályákat. (4)

Ami a gazdaság növekedését illeti, 1990 és 2003 között a gyorsforgalmi utak hossza 89 százalékkal, a Magyarországra belépő külföldi tehergépkocsik száma 210 százalékkal, a Magyarországról kilépő magyar tehergépkocsiké pedig 322 százalékkal nőtt. Ugyanebben az időszakban a bruttó hazai termék, a GDP növekedése mindössze 19 százalékot tett ki, és az életminőség-mutatók nagyon sok területen romlottak. Mindezek fényében feltehetjük a kérdést, hogy a közúti szállítás folyamatos növekedése mennyiben járul hozzá a gazdasági fejlődéshez és a jóléthez?

7. „Honnan veszik, hogy egy kamion több százezerszer annyira károsítja az utakat, mint egy személyautó? Ez a szám hihetetlenül nagy!”

A nemzetközi szakirodalom szerint az útkárosodás exponenciálisan növekszik a tengelyterhelés emelkedésével. Az utak rongálódásának mértéke a tengelyterhelés 4. (más források szerint 5.) hatványának függvénye, ami azt jelenti, hogy egy nehéz tehergépkocsi legalább 10 000-szer, de akár 1 000 000-szor is nagyobb mértékben teszi tönkre az utakat, mint egy személyautó. (5)

8. „A tehergépjárművek kevésbé szennyezik a levegőt, mint például a dízelmozdonyok. Inkább ezekkel kellene törődni!”

Természetesen csökkenteni kell a dízelmozdonyok szennyezőanyag-kibocsátását is. A nyugat-európai vasúttársaságok ennek érdekében már jelentős erőfeszítéseket tettek az elmúlt években, komoly eredményekkel. Ugyanakkor még a jelenlegi helyzetben is nagyságrendekkel kisebb a vasúti áru fuvarozás által kibocsátott szennyezés, mint a közúti. Az Európai Unió adatai szerint a vasúti teherszállítás azonos teljesítményre vetítve tizedannyi légszennyezést okoz, mint a közúti (beleértve a villamos vontatású vonatokhoz szükséges erőművek kibocsátását is).

A tehergépjárművek hazánkban 2003-ban 2000-szer annyi szén-dioxidot, majdnem 40 ezerszer annyi port, 800-szor annyi nitrogén-dioxidot, és 6000-szer annyi szén-monoxidot bocsátottak ki, mint a dízel vontatású vasúti közlekedés (személyszállítás és áruszállítás együttvéve). Ugyanakkor a közúti fuvarozás teljesítménye mindössze 2,6-szerese a vasúténak: 2002-ben a közúti szállítás teljesítménye 19,5 milliárd árutonna-kilométer volt, míg a vasúté 7,6 milliárd. (6, 7)

9. „Az egyre szigorúbb környezetvédelmi szabályoknak köszönhetően legkorszerűbb tehergépjárművek motorjai már szinte alig szennyezik a levegőt. Miért nem inkább a személygépkocsik és az ipar levegőszennyezésével törődnek?”

A legújabb kutatások szerint a motorok valós körülmények közötti szennyezőanyag kibocsátása nagyobb, mint a teszthelyzetekben a laboratóriumokban. Erről így számol be a legfrissebb, a közúti közlekedés légszennyezéséről szóló svájci jelentés: „A tehergépjárművek

fajlagos NO_x-kibocsátása magasabb, mint ahogy eddig gondoltuk, és a kibocsátás csökkenése lassabb, mint amire számítottunk. ... Az Euro-2-es szabványnak megfelelő motorok NO_x-kibocsátása valós körülmények között magasabb, mint az Euro-1-es motoroké. Az Euro-3-as motorok kibocsátása kisebb, mint az Euro-1-es motoroké, de a különbség sokkal kisebb, mint amit a határértékek összehasonlítása sugall.” (8)

Ráadásul a hazánkban közlekedő tehergépjárművek nagy része elavult. Az állapotot jól szemléltetik a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium által közzétett 2003-as adatok, amelyek szerint hazánkban a tehergépjárművek felelősek a közúti közlekedés

- szálló por kibocsátásának 72 százalékáért,
- kén-dioxid kibocsátásának 63 százalékáért,
- szén-dioxid kibocsátásának 40 százalékáért,
- nitrogén-dioxid kibocsátásának 35 százalékáért és
- szén-monoxid kibocsátásának 15 százalékáért. (6)

Érdemes elgondolkozni azon is, hogy hazánkban mikorra várható a gépjárműpark korszerűsödése. Svájcban a tehergépjármű-forgalom 40%-át még mindig az Euro-3-as szabványnál rosszabb besorolású tehergépkocsik alkotják, és a legkorszerűbb, Euro-5-ös járművek várhatólag 2015 körül, vagyis körülbelül 10 év múlva lesznek elterjedtek. Hazánkban valószínűleg még többet kell várnunk arra, hogy korszerű motorokkal felszerelt gépjárművek közlekedjenek.

Mindeközben a tehergépjármű-állomány és a járművek futásteljesítménye folyamatosan növekszik, és ezzel együtt, a járművek által okozott légszennyezés is (2000 és 2003 között a 10 tonna és annál nagyobb teherbírású magyar tehergépkocsik száma 22 százalékkal nőtt).

Végül azt is megjegyezzük, hogy a személyszállítás, az ipar, a háztartások és egyéb tevékenységek levegőszennyezését csökkentését szintén fontosnak tartjuk.

10. Ha Budapesten megépülne az M0-ás körgyűrű, nem lenne több gond a kamionokkal. Miért nem ezért lép fel inkább a Levegő Munkacsoport?

Az M0-ás keleti szakaszának a gödöllői átkötés nyomvonalán történő megépítését évek óta sürgetjük, mert lehetővé teszi az M1, M7, M5 és M3-as autópályák közötti, Budapestet részben elkerülő közlekedést. Az M0-ás északi és nyugati szakaszát azonban károsnak tartjuk, mert csak a közúti forgalom növekedését eredményeznék, a főváros környezeti, és közlekedési állapotának javítása nélkül. Minderről részletek a következő címen találhatók:

- M0-ás keleti szakasza:
<http://www.levego.hu/media/10-es/10out.htm>
- M0-ás északi szakasza:
http://www.levego.hu/media/10-es/images/m0j_eszakihid-budaiszaakasz.pdf
http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_e-szakasz_allasf.pdf
- Civil szervezetek állásfoglalása a körgyűrűről:
<http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/10/0341.hpp>

Megjegyzések és források

- (1) <http://www.toll-collect.de> (english, truck toll system, introduction)
- (2) A svájci és a német útdíj-rendszerről részletesebben a következő címen található tájékoztató:
<http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html>
<http://www.toll-collect.de>
- (3) Közlekedési támogatások, Levegő Munkacsoport, 2005.
http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf
- (4) Segítik-e a gazdasági növekedést az autópályák? Levegő Munkacsoport, 2003.
<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>
- (5) A német környezetvédelmi minisztérium szerint egy 40 tonnás kamion 60 ezerszer olyan mértékben károsítja az utat, mint egy személyautó.
<http://www.bmu.de/english/mobility/current/doc/5834.php>
- (6) A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális, és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2003-as évre vonatkozóan, Közlekedéstudományi Intézet Kht, 2005.
http://www.kvvm.hu/dokumentum.php?content_id=893§ion_id=0
- (7) Közlekedés Magyarországon, 2003. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
- (8) Cahier de l'environnement N° 355, Air, Émissions polluantes du trafic routier de 1980 à 2030. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, 2004
www.umwelt-schweiz.ch/imperia/md/content/luft/fachgebiet/f/verkehr/1.pdf

Brüsszel, 2006. szeptember

Összeállította: Madarassy Judit