

Budapest, 2008. április 14.

Dr. Vereczkey Zoltán
elnök

Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara
Budapest V.
Váci utca 40.

Tisztelt Elnök Úr!

Ezúton is szeretném köszönetemet kifejezni a meghívásért és a lehetőségért, hogy megismertethetem a Levegő Munkacsoport álláspontját a PMKIK és BKIK tagjaival a tehergépkocsik budapesti behajtási díjjal kapcsolatban. Az alábbiakban álláspontunkat írásban is részletesebben kifejtem.

Az eddigi tapasztalatok és adatok azt mutatják, hogy a versenyképességet rendkívüli mértékben rontja, hogy a közúti fuvarozók költségeik jelentős részét a társadalomra hárítják, aminek következtében torz árak alakulnak ki. Az eltorzított árszerkezet pazarláshoz, ésszerűtlen döntésekhez, tisztességtelen piaci verseny kialakulásához vezet, és akadályozza az innovációt. Ezt az Európai Unió vezetői már évekkel ezelőtt felismerték, ezért tartalmazza az EU 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikája, hogy *„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. Megfelelő árképzéssel és infrastruktúrapolitikával ezek a hiányosságok idővel nagyrészt kiküszöbölhetők lennének.”* Magyarországon az elmúlt években a közúti teherfuvarozás több ezermilliárd forint nyílt és rejtett támogatásban részesült.¹ Tehát a gazdasági ésszerűség és a társadalmi igazságosság egyaránt indokolja a tehergépkocsikra kirótt adók, díjak emelését.

Az elmúlt időszakban Európa országaiban számos helyen emelték a teherfuvarozás adóit, díjait.² Svájcban például 2001-ben vezették be a tehergépkocsik egész Európát tekintve rendkívül magasnak számító útdíját. (A svájci díj a mai osztrák díjnak háromszorosa, és Ausztriával ellentétben nemcsak az autópályákon, hanem kivétel nélkül minden úton meg kell fizetni.) A tapasztalatok szerint a díj bevezetése óta nemcsak a környezetszennyezés csökkent, de ésszerűbbé, hatékonyabbá vált az áruszállítás. Svájc továbbra is megtartotta előkelő helyét a világ versenyképességi listájának élvonalában.³

Németországban 2005-ben vezették be a tehergépkocsik útdíját. Az útdíj itt is javította a versenyképességet, és ésszerűbbé tette a szállításokat. Egyebek mellett számottevően csökkent az üres fuvarok száma, és nőtt a vasúti áruszállítás teljesítménye. Nemrég Csehország is kilométerarányos útdíjat vezetett be. A világ számos városában is vezettek be

¹ Részletesen ld.: <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>

² Ld. <http://www.levego.hu/kamionstop/dijamiterdemes.pdf>

³ <http://www.imd.ch/research/publications/wcy/index.cfm>

korlátozásokat, emelték a behajtási díjat⁴. Az érintett városok versenyképessége sehol sem romlott, hanem éppen ellenkezőleg, javult.

A különböző európai országok adatainak összehasonlítása szintén azt mutatja, hogy az alacsonyabb szállítási igényesség nagyobb versenyképességgel jár együtt.⁵

Ami a budapesti behajtási díjakat illeti, tízszeresére történt emelésük (amelyből egyébként a korszerű járművek jelentős kedvezményt kapnak) tulajdonképpen nem is emelés, csupán valorizáció, hiszen a mai díjakat 18 évvel ezelőtt állapították meg, és azóta az infláció az árakat általában is a tízszeresükre emelte. Az új díjkból várható éves bevétel mintegy 2 milliárd forintra tehető, ami elenyésző összeg Budapest mintegy 10 000 milliárd forintos GDP-jéhez képest. De kis összeg ahhoz képest is, mint amennyit az állam évről évre a közúti közlekedésre fordít, amit az alábbi táblázatból látható.

Kivonat az államháztartás konszolidált funkcionális mérlegéből
(pénzforgalmi szemléletben, millió forint, folyó áron)

Fő-csoport szám	Csoport szám	Kormányzati funkciók Főcsoport neve	2005. évi teljesítés	2006. évi teljesítés	2007. évi előirányzat	2008. évi előirányzat
F12	F12.a	Közúti közlekedési tevékenységek	471 360,5	755 610,4	639 638,9	416 694,6

Az említett 2 milliárd forint nem igazán sok ahhoz a – folyamatosan növekvő – támogatáshoz képest is, amely abból adódik, hogy 2002. július 1. óta nem emelték (nem valorizálták) az üzemanyagok jövedéki adóját, pedig ezen időszak alatt az infláció 30 százalékos volt. Az elmaradt valorizáció 2002 és 2007 között összesen 25 milliárd forint támogatást jelentett a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsikat üzemeltető fuvarozóknak. Megjegyzendő, hogy ezen időszak alatt a kőolaj világpiaci árának emelkedésének ellenére is mérséklődött a gázolaj reálértéken számított ára, hiszen a névleges emelkedés mindössze 25,6 százalék volt, ami reálértéken 3,5 százalékos csökkenésnek felel meg.

A hatalmas és növekvő nyílt és rejtett támogatások jelentik az egyik fő okát annak, hogy a közúti fuvarozás az ország gazdasági teljesítményét jóval meghaladó mértékben növekedett. A közúti áru fuvarozás teljesítménye a 2001. évi 16,8 milliárd árutonna-kilométerről 2007-re 36,9 milliárd árutonna-kilométerre, vagyis 120 százalékkal nőtt. Ezzel szemben a GDP 2001-től 2007-ig mindössze 25 százalékkal emelkedett. Tehát egy százalék GDP-növekedés majdnem ötszörös (4,8 százalékos) közúti áruszállítási teljesítmény-növekménnyel járt!

Az eltelt három és fél hónap tapasztalatai bebizonyították, hogy nemhogy nem állt elő a fuvarozók által előre jelzett katasztrofális helyzet, de semmilyen lényeges változás nem történt a budapesti teherszállítás helyzetében.

A fuvarozók által hangoztatott kijelentésekkel szemben az igazság az, hogy a behajtási díj nemzetgazdasági szinten csökkenti a költségeket és javítja a versenyképességet, mégpedig az alábbi okok miatt:

1. A megfelelő mértékű útdíj, illetve behajtási díj bevezetésével az útépitések és útfelújítások költségeinek a tehergépkocsikra jutó részét nem mindannyiunk adójából kell fedezni, hanem ezen járművek üzemeltetői fogják viselni. (Különösen vonatkozik ez a nehéz tehergépkocsikra, hiszen az ezen járművek részére is alkalmas utak építése és fenntartása

⁴ Erre vonatkozóan bőségesen lehet példákat találni az Európai Unió „Legjobb megoldások a városi áruszállításban” című programjának honlapján: www.bestufs.net. Friss példa a londoni behajtási díj, ld.

<http://nol.hu/cikk/480135/>

⁵ http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/mls-opp_080215.pdf, 4. pont



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).

2. 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).
3. Ésszerűbbé válik az áru fuvarozás, kevesebb lesz 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. 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 fuvaroztatók.⁶
4. 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.)
5. 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.)
6. 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.
7. Mérséklődik a fekete és szürke gazdaság, ami a nemzetgazdasági átlagnál jóval elterjedtebb a közúti áru fuvarozásban. Kevesebb lesz az egyéb jogsértés is (sebesség- és súlykorlátozások megszegése stb.), ami szintén általánosan elterjedt a közúti fuvarozók körében, és súlyos károkat okoz (például a túlsúlyos járművek igen rövid idő alatt tönkreteszik az utakat).

A fentiekből tehát az következik, hogy a behajtási díjak további komoly emelésére van szükség. Kérjük, hogy a környezetvédelem és a nemzetgazdaság versenyképességének javítása érdekében ezt segítsék elő.

Úgy véljük, hogy akik tiltakoznak a tehergépkocsik fővárosi behajtása ellen, rossz szolgálatot tesznek az országnak: a torz árviszonyok megtartásának szorgalmazásával hátráltatják gazdaságunk szerkezetének korszerűsítését. De rossz szolgálatot tesznek a fuvarozóknak is. Először is, mert gerjesztik a közúti fuvarozókkal (különösen a nehéz tehergépkocsik üzemeltetőivel) szembeni, igen széles körben elterjedt lakossági ellenszenvet és tiltakozást. Másodszor, mert a fuvarozókban azt a tévhitet erősítik, hogy a jelenlegi helyzet fenntartható. Pedig az olajárak emelkedésétől kezdve az éghajlatváltozásig számos tényező bizonyítja, hogy fenntarthatatlan – amint azt már az Európai Unió, valamint a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) is megállapította.⁷ Harmadszor, nem akarnak lehetőséget adni a hazai fuvarozóknak, hogy fokozatosan alkalmazkodjanak a várhatóan súlyosbodó körülményekhez, kockáztatva, hogy a drasztikus változások hirtelen fognak rájuk szakadni.⁸ Negyedszer pedig, lebecsülik a hazai fuvarozókat, hiszen piacellenes

⁶ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/11/3352.hpp>

⁷ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/04/3010.hpp>

⁸ A Nemzetközi Energia Ügynökség 2007-ben megjelent Középtávú olajpiaci jelentésében a következőket állapítja meg: „Annak ellenére, hogy az olajárak az elmúlt négy évben magasak voltak, jelentésünk további piaci feszültségeket lát a 2010-es évet követően. Az OPEC tartalékai a legalacsonyabb szintre csökkennek 2012-re... Lehetséges, hogy a kínálati összeroppanást el lehet halasztani, de nem sokkal.” Másképp fogalmazva, 2012-ben



támogatásokkal kívánják segíteni őket, azt sugallva, hogy a magyar fuvarozók nem képesek helytállni a valódi piaci versenyben, és nem képesek úgy folytatni és fejleszteni a tevékenységüket, hogy egyre növelik annak hozzáadott értékét.

A fent leírtaknak megfelelően kérjük Önöket, hogy ne a súlyosan környezetszennyező, nagy energia-felhasználással járó tevékenységek további támogatását szorgalmazzák, hanem a magas hozzáadott értéket biztosító, nagy tudáshányadot tartalmazó tevékenységet végző vállalkozók, vállalkozások sikereit mozdítsák elő. Ebben örömmel együttműködnénk Önökkel.

Üdvözlettel:



Lukács András
elnök

olajválság következhet be, aminek egyik következményeként súlyos zavarok lesznek az üzemanyag-ellátásban. Világszerte egyre több kutató hívja fel a figyelmet erre a veszélyre. Például tavaly belga egyetemi kutatók a következő levelet juttatták el az ottani közlekedési, területfejlesztési és lakásügyi miniszter részére:

„Miniszter Úr!

Hazánkban nap mint nap 10 millió állampolgár, gazdasági szereplő, döntéshozó tervezi úgy a jövőjét és dönt a befektetéseiről, mintha az olcsón és bőségesen rendelkezésre álló olaj korszaka sohasem érhetne véget. Egyre több jel utal azonban arra, hogy a világ kőolaj termelése hamarosan tetőzik, majd hanyatló ágba ér. Ezt a történelmi fordulópontot az „**olajkitermelés tetőzésének**” vagy másképpen „**olajhozam csúcsnak**” hívjuk.

A csökkenő olajkitermelés az élet minden területére rendkívüli hatással lesz, hiszen a kőolaj és növekvő fogyasztása központi szerepet játszik a gazdaságban. A kőolaj elengedhetetlen a **közlekedéshez**. Egyetlen repülő sem működik nukleáris vagy szélenergiával. A gépjárművekben a kőolaj az üzemanyagon kívül a gumibroncsok, ülések, műszerfal stb. alapanyagát is képezi. Az utak aszfaltja is olajból készül, a beton pedig földgáz felhasználásával. A **tömegfogyasztási cikkek** túlnyomó része kőolaj-függő. A **mezőgazdaság** szintén nagy mennyiségű fosszilis energiát használ a műtrágyákon, vegyszereken, tartósításon, tároláson, szállításon, csomagoláson stb. keresztül.

Belgiumban szinte ismeretlen az „olajhozam-csúcs” fogalma, mint ahogy következményei is, és senki nem gondolkozott el még azon, hogyan lehetne a társadalmat zökkenőmentesen, békésen átállítani a **kisebb olajfogyasztásra**. Sürgős cselekvésre van szükség, mert még a legderülátóbb előrejelzések szerint is csak kevés időnk van alkalmazkodni, tudván, hogy a közlekedési létesítményeket, az épített környezetet és a területhasználatot érintő változásokat csak hosszabb időn keresztül lehet megvalósítani.

Mindezen okokból kiemelt figyelmébe ajánljuk a mellékelt Határozatot. Kérjük, hogy látogasson el rendszeresen a honlapunkra is (www.aspo.be), ahol további, részletes tájékoztatást talál az olajhozam csúcsról és rendezvényeinkről.

Tisztelettel,

Patrick Brocorens, a Mons-Hainaut Egyetem kutatói „Pic du Pétrole” bizottsága nevében

