

Karmos Gábor rovata

# A múlt hónapban történt

**E havi összefoglalóban ismertetem a kereskedelmi gázolaj regisztrációs folyamat első tapasztalatait, kitérek a Széll Kálmán terv közúti közlekedési szolgáltatásokat érintő legfontosabb vetületeire, valamint rövid tájékoztatást adok a legutóbbi elnökségi ülés legfontosabb témáiról.**

Kezdjük most is a kereskedelmi gázolajjal. Az öt helyszínen lebonyolított tájékoztatónkat követően az MKFE tagjai szép számmal regisztráltak a Nemzeti Adó és Vámhivatalnál. A hatóságtól kapott adatok szerint február 15-ig 1723 vállalkozást, 28582 járművel vettek nyilvántartásba, így ezek a vállalkozások ezekre a járművekre április 20-át követően visszaigényelhetik az I. negyedévben tankolt forgalom után a literenként 6,50 Ft-ot (amennyiben számláik az egyéb jogszabályi előírásoknak megfelelnek). A fenti számadatok azt mutatják, hogy inkább a nagyobb flottával rendelkező vállalkozások voltak gyorsak, a mikro-vállalkozások vagy még kívárnak, vagy nem kívánnak élni az adott lehetőséggel. Ugyanakkor azoknak sem veszett el a visszatérítés lehetősége, akik az első határidőt elmulasztották, számukra azonban már csak a második negyedévet követően nyílik mód a visszaigénylés kezdeményezésére, persze ha a szükséges regisztrációt elvégzik. Sajnos e cikk elkészültéig nem

kaptunk olyan hivatalos adatokat, melyek alapján kalkulálható lenne, hogy a kereskedelmi gázolaj „intézménye” – az egyéb elérhető előnyökkel együtt – az év elején már érzékelhetően javította-e a hazai tankolás arányát.

S ha már az üzemanyagnál tartunk, a MOL-MKFE flotta tavalyi forgalma 50 millió liter volt, nagyon bízunk abban, hogy idén akár a 70 milliós értéket is elérhetjük.

A sajtóban élénken kezdtek el foglalkozni a használatarányos útdíj magyarországi bevezetésének témájával, s a kormány által március 1-jén bejelentett Széll Kálmán programban is szerepel az, hogy 2013. január elsejétől életbe lép a használatarányos elektronikus útdíjrendszer. Az MKFE ezzel kapcsolatos elvei régóta kiforrottak, azokat következetesen képviseljük. A konkrét kormányzati elképzelések azonban még nem ismertek, bízunk azonban abban, hogy a megfelelő egyeztetésekre kellő időben sor kerül. Ugyancsak nem látható még pontosan a közösségi közlekedés átalakításának mikéntje és ütemezése. Ami a reformprogramból kiderül, ez évben kidolgozzák a MÁV adósságrendezésének és átszervezésének tervét, jövő évtől pedig új intézményként Nemzeti Közlekedési Társaság fog működni, megkezdődik a közösségi közlekedés konszolidációja, új díj- és kedvezményrendszer lép életbe.

E témához kapcsolódik, hogy az új Széchenyi Terv 752 milliárd forintot tartalmaz közlekedési és közösségi közlekedési fejlesztésekre, felújításokra. A tervben az autohof-rendszer kialakítása és a gépkö-

csivezető-képzés szándék szintjén megjelent, konkrét pályázatokat azonban még nem írtak ki.

Jelen lapszámunkban részletes anyagokat olvashatnak „A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon” című kutatási jelentés egyeztetési változatáról. Tekintettel arra, hogy – tapasztalataink szerint – a Levegő Munkacsoport nem korrekten használja fel a – hangsúlyozottan – egyeztetési változatban szereplő adatokat és megállapításokat, így szükségesnek érezzük, hogy e témával a továbbiakban is behatóan foglalkozunk.

Egyesületünk Elnöksége, Ellenőrző Bizottsága, valamint a száz százalékos tulajdonú kft-ink Felügyelő Bizottságai lapzártánkat megelőzően tartották üléseiket, mindegyiken szó volt az előző év gazdálkodási adatairól, valamint a 2011-es tervekről. Az egyesület 2010-es eredménye 838 millió forintos árbevétel mellett várhatóan 72 millió forint lesz, a végleges adatokat az elnökség a szokásos beszámolóval együtt a május 28-i Országos Küldöttközgyűlés elé fogja terjeszteni elfogadásra. A 2011-es költségvetési terv sarokszámait is megvitatták a grémium tagjai, annak egyes elemeire még az április 8-i, soron következő ülésen fognak visszatérni.

Az Elnökség – fentiek mellett – informatikai fejlesztésekről is tárgyalt, valamint döntött az Egressy úti székház felújítása harmadik, befejező ütemének (a kerítés cseréje és kertrendezés) elindításáról.

## Az MKFE elérhetőségei

1149 Budapest, Egressy út 77. Telefon: (1) 252-0688.  
E-mail: [posta@mkfe.hu](mailto:posta@mkfe.hu);

9028 Győr, Tatai u. 3. Telefon: (96) 618-540.  
E-mail: [gyor@mkfe.hu](mailto:gyor@mkfe.hu);

6000 Kecskemét, Szent István király krt. 24.  
Telefon: (76) 509-714., E-mail: [kecskemets@mkfe.hu](mailto:kecskemets@mkfe.hu);

3527 Miskolc, Zsigmondy u. 2. Telefon: (46) 412-109.  
E-mail: [miskolc@mkfe.hu](mailto:miskolc@mkfe.hu);

4400 Nyíregyháza, Korányi Frigyes út 12.  
Telefon: (42) 405-441., E-mail: [nyiregyhaza@mkfe.hu](mailto:nyiregyhaza@mkfe.hu)

**Tisztelt Tagjaink,  
jogi kérdésekkel  
forduljanak  
az MKFE  
ügyvédjeihez a  
[posta@mkfe.hu](mailto:posta@mkfe.hu)  
e-mail címen.**



Bende Zoltán, közlekedésmérnök, az MKFE Személy- és áru fuvarozási tanácsának titkára

*A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege címen született egy tanulmány, egész pontosan annak egyeztetési változata, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) vezetésével, a Levegő Munkacsoport (LM) közreműködésével. Már itt el lehet gondolkodni azon, hogy vajon nem lett volna-e a szakmában megalapozottabb teljesítményt nyújtó civil szervezet, mely részt vehetett volna a kutatásban, de tegyük fel, hogy a megrendelő (a közlekedési tárca) szándékának megvan a maga jó oka. Az eredménnyel viszont akadnak gondok. Legelőször is az, hogy ezt a tanulmányt ebben az állapotában publikálták. Merthogy sarkalatos pontokban vita van a KTI és a LM között, magának a mérlegnek csak az egyik serpenyőjét terhelték meg, továbbá mert az anyagban „megszóllított” szakmacsoportokat képviselő szervezetek (így pl. az MKFE is) csak egy már közzétett dokumentumhoz fűzhetnek megjegyzéseket. Ezeknek pedig több esetben olyan téves információk korrigálását kell jeleníteniük, amelyek közzétételükkel hivatkozhatóvá váltak, s ennek messzemenő következményei lehetnek. A tanulmány jelenleg egy olyan torzó, ami saját súlyától összeomlik, és maga alá temethet egy egész alágazatot.*

## Billentik a mérleget

És amitől tartottunk, az bekövetkezett: Sajnos, nem csalódhattunk pozitívan, az LM „jó” szokásához híven, céljaihoz gátlástalanul használja fel a félkész, nem egyeztetett tanulmányban foglaltakat, ráadásul azokat is úgy, hogy a nem egységesen vállalható adatokat is a KTI „szájába adja”. Van tehát egy olyan olvasata az egész történetnek, hogy az LM megpróbálta a KTI-t egyfajta gazdatestként használni, a KTI által jegyzett tanulmányba csempészni agresszív közútellenes retorikáját. Mindezt úgy, hogy egyébként tevékenységükkel a környezetvédelem zászlaja alatt talán a legnagyobb károkat okozzák magának a környezetvédelem ügyének, ilyen szempontból kiemelkedően fontos beruházásokat torpedóznak meg (M0 környékű!), a közúti közlekedésben résztvevők rágalmozásával, ócsárolásával elterelik a figyelmet a valós problémákról és megoldási irányokról. *Mit értünk azon, hogy a mérlegnek csak az egyik serpenyőjét terhelték meg?* Nos, a társadalom által viselt terhek kifejtése történt meg (az is vitatható eredménnyel), a hasznokról viszont nem sok szó esik. Sajnos tetten érhető az a politikusok által megálmódott, közérthető, ám torz látásmód, amelyik a „szennyező fizet” elvben és az orwell-i „négy láb jó, két láb nem jó” kinyilatkoztatáshoz hasonlóan leegyszerűsített, „a vasút jó, a közút nem jó” különbségtételben ölt testet, európai szinten is. Itt visszautalnék a tanulmány tárgyára, amelybe a közutat és a vasutat vonták be, és a legnagyobb jó szándék feltételezése mellett sem tudom nem kihallani belőle azt a lehetőséget, hogy a két alágazatot szokásosan egymásnak lehet ugrasztani, legalábbis „rajongói szinten”. Olyan ez, mint a sportban, ahol a versengő ellenfelek kiváló kapcsolatot

ápolnak egymással, a szurkolók ölik csak a másikat. Ahogy az MKFE is folyamatosan a két alágazat közötti együttműködés fontosságát hangsúlyozza, úgy meggyőződésem, hogy a vasutas szakemberek sem a közúti szolgáltatók tevékenységében látják a magyar vasút hanyatlásának okát. A tanulmányban vannak olyan elemek, amelyek jelenléte csak akkor lenne érthető és elfogadható, ha a mérleg másik serpenyőjéről is hasonló mélységben és elvonatkoztatással lenne szó. Számomra kérdéses, mi lehet a cél például annak megemlítésével, hogy a nehéz tehergépkocsik által az úttestre gyakorolt terhelés 100 000-1 000 000-szor annyi, mint egy személygépkocsié. A társadalom által viselt költségeket ebben nem látom egyenesen képződni, mivel az út állapota nagyban befolyásolja, hogy a rajta áthaladó forgalom nagysága és összetétele végül mekkora tényleges kárt okoz. Ha én útkezelő lennék, ez az adat hasznos lenne számomra, hiszen a karbantartási ciklusokat a fentebbi paraméterek és a forgalom összetétele mentén tudnám tervezni. Még talán az is levezethető belőle, hogy mennyibe kerül ez a „társadalomnak”, de a „ki nem fizette ki” kérdésre nem ad választ. Így aztán marad az, hogy ez egy mellbevágó szám, és ha elfogadjuk, hogy ez igaz, akkor is egy sor nyitott kérdést hagy. Például azt, hogy Európa boldogabb felében miért nem olyan tragikus a közutak állapota, mint hazánkban, no meg azt, hogy egy szakmacsoporttal szembeni hangulatkeltésnek milyen vállalható célja lehet. Mert az ilyen értékek erre alkalmasak, a társadalmi mérleghez – a fentebb említettek miatt – nem adnak hozzá érdemben. Mit kellene megfizetnie annak a fuvarozónak, aki a megengedett 11,5 tonnás ten-

gelyterheléssel közlekedik, mit gondoljon, amikor ennek ellenére azzal vádolják, hogy tönkreteszi az utakat?

Könnyű a fuvarozóra mutogatni, hogy lám, ő okozta a kárt (a „szennyező fizet” elv erről szól!), de – és itt látható a korábban említett torzulás – mivel tevékenységének a haszna nem nála jelentkezik, így nem azonosítható akként, hogy ő nem fizetett ki valamit mások helyett. Itt most megint csapongok egy kicsit: mivel a mérleg haszn-oldalát nem fejtették ki, nehéz a fogózkodót megtalálni, de ha végiggondoljuk a közlekedés sajátosságait, látható, hogy önmagában nem értelmezhető a haszna, talán csak a városnéző autóbuszoknak. Mindig van egy másik tevékenység, a megrendelőé, akinél a közlekedés által hozzáadott érték megjelenik. E miatt nem lehet sem a közlekedés hasznát, sem az általa okozott terheket, „károkat” magára a közlekedésre és az azt működtetőkre allokálni.

Apropó, „károk”. Maga a kifejezés nem a legszerencsésebb, és megint csak nem azt sejteti, hogy a hozzáállás az elvárhatóan semleges lenne. Az elhasználódás, a járulékos teher kifejezések inkább korrekt azokkal kapcsolatban, akik egyébként a szabályok adta keretek között végzik tevékenységüket. Mondok egy kissé elvont példát: amikor a tűzoltók beszakítják az ajtót, betörnek az ablakot, hogy bejuthassanak az égő lakásba, senkinek nem jut eszébe, hogy károkozást emlegessen, pedig azokat a tárgyakat akkor és ott, épp nem rendeltetésszerűen használják.

Sajnos, ennél sokkal durvább kifejezés is szerepel a tanulmányban, mégpedig az adócsalás. Finom, mesteri okfejtések mentén könnyen összefonódik a gyanútlan olvasóban a jogszabályok által biztosított

különböző adókedvezmények felhasználása a nem jogszerű elszámolások körével. Tény, hogy léteznek olyan „megoldások”, melyek jogszabályokba ütköznek (például cégautó magán használatának elszámolása), ám ezek tényleges mértéke, az okozott kár már erős becsléseken alapszik, azt meg végképp nem tudom, hogyan lehetne racionális keretek között kezelni ezt és más hasonlókat. Erre e cikkben még visszatérek. A szakértői becslések jó dolgok, ha szakmailag valóban megalapozottak. Ha viszont olyan sejtések alapján születnek, amelyek valami oknál fogva eleve tévedések, akkor gond lesz az eredménnyel. A tanulmány például a közúti áru fuvarozásban dolgozók számát meglehetősen csavaros számítás alapján 400 ezer körülre becsüli. Ez körülbelül négyszerese a valós értéknek. A vasúti és közúti szektorban dolgozók által befizetett adók alapján képződött ez a szám, valamint abból a szakmailag nehezen alátámasztható feltételezésből, hogy az adócsalás, adóelkerülés a közúti szakma sajátosságaiból adódó lehetőség. A durva tévedésből még durvább mellészámítás keletkezik, és az így kimutatott, elmaradt adóbevétel is nyilvánvalóan sokkal magasabb, mint valójában lehetséges. Máris billen a mérleg, de ami szomorú, hogy ezt szánt szándékkal billenti valaki. Vajon, azok az elmaradt költségvetési bevételek, amelyek a jogszerűen adómentesen történt kifizetések miatt (az elmaradt járulékok és adók mértékével) keletkeznek, hol jelennek meg valós haszonként? Ha az ezek után befizetendő adókat, járulékokat a fuvarozó vállalkozások (alapul véve azt, hogy a munkavállalók ugyanannyit vihetnének haza) áthárítanak a megbízókra, annak milyen hatása lenne a társadalmi mérlegre? De megközelíthetjük ezt más oldalról is: az üzemanyag-megtakarítás fontossága nem elvitatható. A lehetősége sem, a „nehéz láb”, meg a „tojás a pedálon” nem csak városi legendák. A gépkocsivezető érdekességének megteremtése az alacsonyabb fogyasztásban környezetvédelmi ügy is. Visszatérve a tanulmányra: nem kifejezetten fuvarozókat érintő téma, de az LM stílusát jól mutatja, amit a magántulajdonú személygépkocsik jogtalan céges elszámolása pont alatt találunk. Itt becslések eredményéből becsléssel eljutunk oda, hogy az ilyen kontingenst kapó járművek száma valahol 450 ezer és 1 millió 350 ezer között lehet. E két szélső érték között háromszoros szorzó van. Ezek után jön a huszárvágás: miután semmilyen támpont nincs, az LM a számtani közepet, 900 ezret vesz, és ebből vezeti le, hogy az így elcsalt adó havi 22 500 Ft-os elszámolással 243 Mrd Ft. Szép, meg-

hökkentő szám, meggyőződésem, hogy a hivatkozásokban a kiszámítás módját már nem fogják bemutatni. A tanulmány megjegyzi, hogy az így nem beszédett adók az adóelkerülések és adócsalások lehetőségének megszűnése esetén nem realizálódnának, nyilván, csökkenne a személygépkocsi-használat. Ez viszont messze nemcsak költség kérdése: A mobilitási lehetőségek csökkenése illetve drágulása a mobilitás csökkenéséhez vezet. Közértetebb ez azt jelenti, hogy ha teszem azt egy két kisgyermeket nevelő édesanya nem tud személygépkocsival elmenni egy foglalkozásra a gyermekekkel, mert nincs autója, akkor jó eséllyel busszal sem fog, mert arra meg nem tud felszállni a babakocsival, az átszállások nem megoldhatók (akadályok), stb. Tehát nem fogja megoldani, hanem nem fog utazni. Élő példákról írtam a fentiekben. Fentebb már szót ejtettem az adócsalások kifejtéséről. A bérelszámolások, személyi jövedelemadók terén ismét a rosszul megalapozott becslésekkel találjuk szemben magunkat. A vasúti és a közúti áruszállításban dolgozók létszáma nagyon nem stimmel, már a KSH adatok sem. Azt a tényét a szerző megemlíti, de azután figyelmen kívül hagyja, hogy a vasút 44 ezres dolgozói létszámában az összes tevékenység szerepel, tehát pályafenntartás, járműkarbantartás, és egy sor olyan szellemi tevékenység, amelyek közút esetében nem tartoznak a vállalkozások tevékenységi körébe, következésképp létszámába sem. Az sem derül ki az anyagból, hogy a vasúti közlekedésben nem mentek végbe azok a folyamatok, amelyek a közút esetében igen, és ami után sok kis- és középvállalkozás jött létre. És aztán megint jön a feltételezés, idézem: „a közúti áruszállításban a nyilvántartott alkalmazottak száma csak töredéke az itt dolgozók valódi számának... sok az illegális foglalkoztatás”. Tekintettel arra, hogy – a sok kisvállalkozás miatt különösen – a közúti áru fuvarozásban dolgozók jelentős hányada gépkocsivezető (nincs „vízfej”), valamint arra, hogy a dokumentáltság kényszere igen magas, egész egyszerűen nonszensz ez az állítás. Előkerül azután a feketegazdaság, az embercsempészet ügye is. Ezt a vizes lepedőt a közúti áru fuvarozásra húzni nem túl elegáns, már csak azért sem, mert megint nem a vállalkozások sajátossága. Nyilván, aki illegálisan át akar jutni egy országhatáron, az valamilyen járműben (nemcsak közúti lehet) rejtőzik el, és nem a pékségben vagy egy iskola szertárában. Érdekes, hogy határhelyzetről egy 1998-as VPOP ezredesi

nyilatkozat került elő, ráadásul Tompára és Röszkére vonatkozóan írva le a helyzetet. Ne felejtjük el, Jugoszlávia akkoriban épp háborús övezet volt, ilyenkor jellemzően kemény a menekült-helyzet a szomszédos országokban. Ma már nincs erről szó, ennek a felemlgetése anakronisztikus, de az akkori időkre sem elfogadható, hogy általánosan ez jellemezte volna a közúti áruszállítói szektort.

Ugyanígy a csempészett áruk esetében is vissza kell utasítani azt a számítást, amelyik általánosságban a közúti áru fuvarozásra hoz ki, nagy ívű becslések után, 100 Mrd forintos bevételeket. Az a megállapítás fontos, hogy a feketegazdasághoz köthető fuvarok eleve abból a célból jönnek létre, kár, hogy nem született meg az a következtetés, mely szerint egy szűk kör végzi ezt a tevékenységet, míg a fuvarozók jelentős többsége nem vállalja. Tehát ettől a körtől és az ezzel egybemosni szándékozó kijelentésektől, számításoktól el kell határolódnunk.

A természetes élőhelyek pusztulásáról szóló fejezetben találtam egy megfogalmazást, ami sajnálatosan alátámasztani látszik azt a feltételezést, hogy a tanulmányban (legalábbis egyes szerzőinek) a közút-vasút szembeállítás, de ezen is túl a közút-ellenesség alátámasztása célja lehetett. Amikor arról esik szó, hogy egy megépülő infrastruktúra-elem hogyan szabdalja fel az élőhelyeket, akkor az „Az úthálózat kiépítése...” kezdetű mondatok számomra erre utalnak. Ez nemcsak az utak sajátossága, felesleges feszültséget szít, közút-vasút viszonylatban. Persze, mint azt az M0 története is mutatja, ha valahol megakadályozzák egy szükséges infrastruktúra megépítését, akkor máshol sokkal nagyobb károk jelentkeznek, akár az élővilágban is.

A tanulmány vége felé választ kapunk arra is, hogy miért nem sikerült a mérleg mindkét serpenyőjét megterhelni. Ez egyébként a tanulmányról tartott fórumon is egyértelművé vált. Az externális költségek, externális hatások, károk az EU-ban is „divatos” kifejezések, nyilván jól jönnek akkor, amikor be kell mutatni, hogy milyen mérhetetlenül káros a közúti közlekedés már eleve, a tehergépjárművek pedig különösen. Azt viszont megtudhatunk, hogy ilyen externáliák a közlekedést illetően csak negatívumok lehetnek, mivel a haszonnak „megvan a gazdája”, tehát az már nem externália. Ennek a kifacsarodott gondolkodásnak az alapját nem találom, csak visszautalnék a cikk elején

*Folytatás a 10. oldalon*

*Folytatás a 9. oldalról*

írottakra, a hasznok és terhek viselőjének meghatározhatóságára. A tanulmányban szerepel, hogy a tovagyrúró hasznok meghatározása lehetetlen feladat lenne. Igen, lehet, könnyen mondom én, hogy a haszonélvezőket meg kell határozni, a hogyanjáról már nehezebb lenne nyilatkozni. Az viszont a tanulmányból és a fórumon

kiderült, hogy a károk, a társadalmi terhek meghatározása sem egzakt, rengeteg a becslés, olyan összegek szerepelnek, amelyek nagyon mély boncolásban sem kriptálytiszták. Sajnos, a tanulmányban csak utóbbiak kimunkálásához volt merészség, így alakulhatott ki olyan kép, mintha a közlekedés csupa rosszat hozna, csak nem meghatározható ismeretlenek látnak

a hasznát, az áru fuvarozás pedig mindebben különösen éllavas lenne. Lehet ez is egy álláspont, a Levegő Munkacsoportot illetően nem lepődünk meg.

De ez az anyag szabadon elérhető, és már többször hivatkozási alappá vált. Elszabadult a malomkő, reméljük, akiknek módjában áll, tesznek érte, hogy ne okozzon további károkat a szakmánknak.

# Helyrebillentik a mérleget?

## Albert Gábor, a KTI projektvezetője válasza

2005-ben a közlekedési tárca megbízásából két tanulmány is készült azzal a céllal, hogy feltárja, mibe is kerül a közlekedés. A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) által készített munka az államháztartás egyenlegét bontotta ki igen körültekintően és szakmailag gondosan megalapozva. A Levegő Munkacsoport (LM) is számított államháztartási mérleget, amit kiegészített a környezeti hatásokkal és az általa nemes egyszerűséggel adócsalásnak nevezett „piactorzító jelenségekkel”.

A szakma megrökönyödésére – bár nem váratlanul – a két munka eredményei között mondhatni szakadék tátongott, még az államháztartás közlekedési mérlegét illetően is. Hogy csak egyetlen jelenség értékű észrevételt említsünk, az LM munkája szerint a közlekedés költségvetési támogatásához tartozik az F1 autóverseny éves állami kiadása is.

Minthogy a médiában rendszeresen szereplő civil szervezetek folyamatosan terjesztették az LM tanulmányának a közlekedési szakma szerint torz adatait, a tárca jónak látta a két oldal nézeteit közelíteni egymáshoz, amire a KTI és az LM közösen kapott megbízást.

A munka keretében a fő cél tehát a nézetek közelítése volt, az, hogy ahol lehetséges, egységes értelmezésre, közös álláspontra jusson a szakma és a civil szervezetek, illetve képviselőikben a KTI és az LM. A munka kezdetekor a résztvevők deklarálták, hogy pártatlanul, egyedül a szakmai szempontok figyelembe vételével dolgoznak, továbbá, hogy a munka végeztével tesznek azért, hogy saját (szakmai és civil) köreikben az eredményt terjesszék, elfogadjassák.

Ez azt is jelentette, hogy elvtelen kompromisszumokba egyik oldal sem ment bele, így előre lehetett tudni, hogy maradnak nézeteltérések.

A munka eredményeit tekintve jelentős előrelépések történtek, a nézetek sokat közeledtek, számos kérdésben egyetértés született. Ha a közlekedés államháztartási mérlegét tekintjük, vagyis azt, hogy a költségvetésnek milyen bevételei és kiadásai származnak a közlekedésből, akkor – a KTI álláspontja szerint – megállapítható, hogy az eredmény igen közel áll ahhoz, amit a KTI már régóta képviselt, és mentes az LM korábbi tanulmányában látott túlzásoktól, torzításoktól.

A környezeti hatásokat illetően hasonló a helyzet, noha itt is megjelennek nézetkülönbségek, de elenyésző mértékben. Ha valaki megnézi a számokat, például a közlekedési létesítmények (utak, vasutak) területfoglalásának hatása esetében, láthatja, hogy lényegi előrelépés történt, a valós helyzetet tükrözi, és jelentősen eltér az LM korábbi, szélsőséges számításaitól. Nehezebben közeledtek a nézetek a „piactorzító hatások”, például az üzemanyag megtakarítás elszámolhatósága esetében. Nem a kiszámítás módja jelenti a legnagyobb problémát, hanem az, hogy a KTI határozott álláspontja szerint ez nem vonható össze a korábban tárgyalt hatásokkal, azaz a költségvetés számaival, de a környezeti hatások értékeivel sem. Az LM ugyanakkor ezt – szerintünk módszeren kívül helytelenül és megalapozatlanul – megteszi. A tanulmány egyeztetési változatában mindkét érték szerepel, ami sajnos lehetőséget adott az eredmények olyan bemutatására, amellyel nem tudunk egyetérteni, s nem felel meg a kezdetben deklarált alapelveknek sem.

Mindemellett ki szeretném emelni, hogy a számításokat elfogadott, sokszor hazai, vagy európai uniós előírásokban rögzített eljárásokkal végeztük, így azok nehezen vitathatóak. A munka elsősorban a nézetek és értelmezések közelítéséről szólt, az itt elért eredmények nem feltétlenül találkoznak mindenki egyetértésével. Ezért is

kezdeményeztük az egyeztetést, lehetőség adva a szakembereknek, érdekképviseleteknek véleményük kifejtésére. Ezeket meghallgatva, figyelembe véve alakítjuk ki a tanulmány végleges formáját. Ez a munka jelenleg folyik.

Fontos hangsúlyozni, hogy nem volt módunk foglalkozni a közlekedés hasznaival, amik egyértelműen igen jelentősek (s ezt az LM sem vitatja). Ehhez nem a merészség, hanem a pénz és az idő hiányzott.

Kétségtelen, hogy ahhoz, hogy a közlekedés társadalmi mérlegéről beszélhessünk, azaz a közlekedésnek az emberek életében betöltött szerepét reálisan megítélhessük, a hasznok meghatározására mindenképpen szükség volna. Reméljük, hogy a kutatást ebben az irányban folytatni lehet.

A kapott eredményeket a fentiek ismeretében, körültekintően kell kezelni. Az, hogy a vizsgálatok szerint a közúti áru fuvarozás a költségvetésnek drágább, mint a vasúti, senkit sem lep meg, s nem jelenti azt, hogy mindent a vasútra kellene terelni, ami nyilvánvalóan nem is tehető meg. Mint ahogy azt sem gondolja senki, hogy a vasúti személyszállítást fel kellene számolni, noha az jóval költségesebbnek bizonyult, mint az autóbusz. Jó kezekben – s úgy véljük, hogy a tárcánál jó kezekben van – ezek az eredmények segíthetik a jó döntések kialakítását. Ha a civil szervezetek tartják magukat a kezdeti megállapodáshoz, akkor az egyes döntések visszhangja sem lesz olyan szélsőséges, mint korábban.

Az MKFE-vel (és másokkal, például a MÁV-val) folytatott egyeztetésünk során számos olyan észrevételt kaptunk, amit figyelembe veszünk a tanulmány végleges változatának összeállításánál, a szóhasználatától egyes számítások felülvizsgálatán át a következtetések árnyaltabb megfogalmazásáig. Bízunk benne, hogy a végső változat – ami szintén elérhető lesz a KTI honlapján [www.kti.hu](http://www.kti.hu) – már kevesebb indulatot fog kavarni.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

# Merre billen a mérleg?



A közlekedési tárca által megrendelt tanulmány címe a vonatkozó hazai és külföldi szakirodalomban már elfogadott

kifejezést használja. A közlekedés társadalmi mérlege (angolul social cost of transport) azokat a kiadásokat és bevételeket tartalmazza, amelyek nem a közlekedés belső költségeihez tartoznak, azaz, amelyeket nem a használók fizetnek meg, illetve amelyeket a használók külön többletként – nem általános, mindenkire vonatkozó adóként, járulékként – fizetnek az államnak (ez utóbira példa az üzemanyagok jövedéki adója). A közlekedés mérlege sok tételből áll, a tanulmány ezeket vette számba a 2006. évre vonatkozóan. (A kutatást 2008-ban kezdtük.)

Az első nagy tételcsoportot az államháztartási bevételek és kiadások, illetve egyenlegük teszi ki. A közúti és vasúti közlekedés tekintetében ennek meghatározása volt a legegyszerűbb feladat, hiszen az adatokat az állami költségvetési mérleg tartalmazza. Bár néhány tétel besorolásával kapcsolatban eltérő álláspontot képvisel a KTI és a Levegő Munkacsoport, a vitás tételek nem befolyásolják érdemben a végső mérleget. A bevételek és kiadások egyenlege (zárójelben a Levegő Munkacsoport álláspontja szerinti összeg): a személygépkocsiknál 55 (-7), a tehergépkocsiknál -112 (-128), a helyközi autóbussznál -69 (-80), a vasúti személyszállításnál -130 (-141), a vasúti teherfuvarozásnál pedig -34 (-42) milliárd forint. (A helyi közösségi közlekedést külön nem vizsgáltuk, mivel a megrendelő erre nem adott megbízást.) Kiszámolva a fajlagos egyenleget, a személygépkocsikra 1,4 (-0,2), a helyközi autóbusszokra -5,8 (-6,8), a vasúti személyszállításra -13,6 (-14,8) forintot kaptunk utaskilométerenként, továbbá a tehergépkocsikra -3,0 (-3,5), a vasúti árufuvarozásra -3,4 (-4,1) forintot árutonnakilométerenként.

A következő nagy tételcsoportot a környezeti és egészségi károk költségei (az úgynevezett negatív externáliák) jelentik. Ebbe beleértendők a balesetek üzleti biztosítással, illetve a használó által nem fedezett

**Az AutóKözlekedés 2011. márciusi számában „Billentik a mérleget” címmel jelent meg Bende Zoltán cikke a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) és a Levegő Munkacsoport által közösen készített, A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon című tanulmányról. Arról, hogy merre billen a mérleg, lehet és kell is vitatkozni, a cikk azonban sajnálatos módon nem vitatkozik, hanem minősít. Ezért úgy vélem, érdemes az MKFE lapjának olvasóit röviden tájékoztatni arról, vajon mit kutattunk két éven át, és mire jutottunk.**

költségei is. A negatív externáliák megállapítására az esetek nagy részében jól kidolgozott, nemzetközileg (többek között az Európai Bizottság által is) elfogadott módszertan létezik, mi is ezeket alkalmaztuk. Néhány tárgykörben (különösen az éghajlatváltozás és a területhasználat tekintetében) még nagy a bizonytalanság, így ezeknél a nemzetközi szakirodalom szerinti alacsonyabb értékekkel számoltunk. (Bírálnak is érte erősen egyes környezetvédő és vasútbarát körök.) Az externáliák értékelésében nem volt nézetkülönbség a KTI és a Levegő Munkacsoport között, és a következő eredményhez jutottunk: a személygépkocsiknál -737, a tehergépkocsiknál -364, a helyközi autóbussznál -14, a vasúti személyszállításnál -22, vasúti teherfuvarozásnál pedig -5 milliárd forint a mérlegük.

A közvetlen államháztartási egyenleg és a negatív externáliák összege adja a kibővített államháztartási egyenleget. Az összesített fajlagos mutatók pedig a következők: a személygépkocsikra 17,3 (-18,9), a helyközi autóbusszokra -7,0 (-8,0), a vasúti személyszállításra -15,8 (-17,0) forint jut utaskilométerenként, továbbá a tehergépkocsikra -12,9 (-13,4), a vasúti árufuvarozásra pedig -3,9 (-4,6) forint árutonna-kilométerenként. *Bende Zoltánból* a harmadik nagy tételcsoport váltotta ki a legnagyobb indulatokat. Ide soroltuk az egyéb piactorzító tényezőket. Itt nem azt vettük figyelembe, hogy a vizsgált jelenségek megfelelnek-e a hatályos jogszabályoknak, hanem azt, hogy torzítják-e a piaci versenyt. Például ha az állam valamilyen jogszabállyal korlátoz egy gazdasági tevékenységet, akkor az érintettek hátrányt szenvednek azokkal a versenytársakkal szemben, amelyekre nem vonatkozik ez a korlátozás. Ilyen versenyhátrány a közúti fuvarozók részére a nehéz tehergépkocsik forgalmának hétvégi korlátozása, hiszen a vasúti árufuvarozásra nem

létezik ilyen megkötés. Ennek a szabálynak a hatására a közúti teherfuvarozók – részben szakértői becslésekre alapozott számításaink szerint – 2006-ban 49 milliárd forint veszteséget szenvedtek el. Egy másik példa: nyilvánvaló, hogy amennyiben egy vállalkozás – akár legálisan, akár illegálisan – elkerülheti az adók egy részének a megfizetését, akkor versenyelőnyt élvez azzal szemben, aki ezt nem tudja megtenni. Az erkölcsi megítélés nem része a tanulmánynak, tehát nem tettünk különbséget a jogszabályok követésével és a megsértésükkel elérhető versenyelőny között. Ezért indokolatlan Bende Zoltán szemrehányása, miszerint: „Finom mesteri okfejtések mentén könnyen összefonódik a gyanútlan olvasóban a jogszabályok által biztosított különböző adókedvezmények felhasználása a nem jogszerű elszámolások körével.”

Kutatásunk során sok időt fordítottunk annak meghatározására, hogy az adóelkerülés, az adótámogatás, illetve a feketegazdaság milyen mértékben javítja vagy rontja a vizsgált közlekedési alágazatok versenyképességét. Ennek során támaszkodtunk az APEH, a VPOP és KSH adataira, tanulmányaira, továbbá konzultáltunk fuvarozó vállalkozásokat könyvelő szakemberekkel is. A személygépkocsikkal kapcsolatos adóelkerülések abból származnak, hogy azok magán célú vásárlását és üzemeltetését sok esetben céges költségként számolják el. A KTI szakértői a rendelkezésre álló forgalmi és egyéb adatok alapján szakértői becsléssel állapították meg az így elkerült adófizetés mértékét, amelynek összegét 2006-ra 554 milliárd forintot kaptak. A Levegő Munkacsoport más adatokat vett alapul: a háztartások személygépkocsi-vásárlásra és -üzemeltetésre fordított kiadását két adattár is tartalmazza, az egyik a Magyarország Nemzeti Számlái, a másik a KSH háztartásstatisztikája. A két adattárban a kiadások között 2006-ra

1031 milliárd forint különbség van, amit nem tudunk másképp magyarázni, mint az adóelkerüléssel. Megkérdeztük az APEH, a KSH és a Pénzügyminisztérium illetékeseit is, és ők sem tudták ezt mással indokolni. A tehergépkocsikkal kapcsolatos adóelkerüléseket közvetett módon igyekeztünk számszerűsíteni. Az alapul vett adatok igen széles értékhatár között adtak lehetőséget a vonatkozó összeg becslésére. A tanulmányban végül egy viszonylag szerényebb összeggel, 276 milliárd forinttal számoltunk. A KTI arra az álláspontra helyezkedett, hogy a harmadik tételcsoport nem képezi részét a kibővített államháztartási mérlegnek. A Levegő Munkacsoport viszont az OECD és az Európai Bizottság megrendelésére készült több tanulmány megállapításával összhangban véli úgy, hogy ezek a tételek is részei a kibővített államháztartási mérlegnek, hiszen ezekben az esetekben is a közlekedési ágazatban a használó által megfizetendő, de általa meg nem fizetett összegekről van szó. A kutatás során kerestük a pozitív externáliákat is. Kissé leegyszerűsítve, a pozitív externália alatt olyan összegeket értünk, amelyekkel az államnak külön

támogatnia kellene (valamilyen más cél kárára) egy adott közlekedési módot, mivel ezáltal növekedne a közjóllét. A két éves munka során nem találtunk olyan pozitív externáliát a személygépkocsi-közlekedésnél és az áru fuvarozásnál, amely érdemben befolyásolta volna a mérleget. (A közösségi közlekedés közszolgáltatásnak minősül, ezért közpénzekből támogatásra érdemes. A támogatás mértéke nyilvánvalóan vitatható és megvitandó.) Azt természetesen senki nem tagadja, hogy a közúti közlekedési-szállítási módoknak jelentős hasznai vannak, ez azonban önmagában nem pozitív externália. A különbséget két példával szemléltetném. Egyetlen vállalat sem telepedne le olyan helyre, ahol nincs biztosítva az elektromos áramellátás. Tehát az elektromos hálózatnak óriási haszna van. Ugyanakkor senkinek sem jutna eszébe, hogy ezért közpénzekből kellene támogatni a villamos távvezetékek kiépítését. Ennél is szembeötlőbb az ivóvíz példája. Ma már pici áron kapjuk a vizet, nincs rajta közvetlen állami támogatás, pedig a víznek felbecsülhetetlen a haszna, hiszen nélküle legfeljebb néhány napig maradhatunk életben. A tanulmány – a Bende Zoltán által sugal-

mazottakkal ellentétben – egyáltalán nem foglalkozik azzal, hogy milyen, a közlekedést érintő teendők következnek az államháztartás kimutatott veszteségeiből. Javasolja viszont a kutatás folytatását, a módszertan fejlesztését, az adatok frissítését, a szakmai vitát.

Az AutóKözlekedés fent említett cikke viszont sajnálatos módon több olyan megállapítást is tesz a Levegő Munkacsoportról, amelyek nincsenek semmilyen összefüggésben a szóban forgó tanulmánnyal. Ezek a megállapítások (például az M0-sal kapcsolatos) jórészt tévesek, azonban mivel nem a témához tartoznak, itt nem térek ki rájuk. (A Levegő Munkacsoport tevékenységével, illetve álláspontjával kapcsolatban bárki részletesen tájékozódhat a [levegő.hu](http://levegő.hu) honlapról.)

Meggyőződésünk, hogy a kutatás eredményei a közlekedés valamennyi résztvevőjét szolgálják, hiszen jól tervezni, helyesen dönteni csak megalapozott adatok alapján lehet. Természetesen minden szakmai észrevételt készséggel fogadunk, és nyitottak vagyunk az egyeztetésre minden érdekelt féllel (ezt az MKFE vezetőinek is többször felajánlottuk).

Bende Zoltán, MKFE

## Mérleg ez egyáltalán?



Kezdeném azzal, hogy véleményem szerint nincs erkölcsi alapja Lukács András kifogásának, miszerint a cikkem minő-

sít, és nem vitatkozik. Alapvetően azért, mert egy megjelent, szakmai körben (KTE rendezvény) publikált anyagról van szó, amelyben súlyos vádak szerepelnek, és amellyel kapcsolatban e vádak által érintetteknek semmilyen megszólalási lehetősége nem volt a széles nyilvánosság elé tárás előtt. Tehát esély sem volt arra, a szakmai vitára, ami ezt megelőzhette volna. Ebben a helyzetben bárki nyugodtan minősítheti a tanulmányt, nekem pedig – mint fuvarozói érdekképviselőti szervezet munkatársának – kötelességem tiltakozni a dokumentumban foglalt durva csúsztatások, vádaskodások ellen. De ha nem ebben a munkakörben lennék, józan szakmai szem-

**Kissé zavarban vagyok, mert bár Lukács András úgy tesz, mintha az általam írt cikkekre válaszolna, de írásának tartalmilag nem sok köze van ahhoz, amiről abban szó esik. A lényegről legalábbis nem, ami kapcsolódás pedig akad, ott mintha nem ugyanazt a magyar nyelvet beszélnék. Nem baj, talán egyszer érthetővé válik mondandóm lényege.**

mel nézve az anyagot, akkor is ugyanilyen következtetésre jutnék.

Lukács András több helyen is utal közlekedésről meg nem nevezett szakirodalomra, ezzel mintegy megalapozandó a mondandója, metódusok jogosságát és helyességét, ami persze igaz is lehet. Igaz azonban az a tétel is, hogy szakmaiatlan tanulmányokat nemcsak Magyarországon tudnak előállítani, így például az Európai Unió különböző testületei is tudnak komoly károkat okozó döntéseket hozni. E műfajban kedvencem a görbe uborkák száműzetése, de épp a közlekedésre vonatkozóan sürgős teendőket megállapító, ám szakembereket mellőző konferenciákon is találkoztam már módfelett érdekes adatokkal, amik jól megalapozzák a lesújtó

véleményt, épp csak nem igazak.

Ami a „social cost” kifejezést illeti, összes angoltudásom latba vetésével sem jutok más eredményre, mint hogy ez „társadalmi költség” jelentéssel bír, ami nem mérleg. Lehet annak nevezni, de nem az, mint ahogy nem is gumicsizma, sem pedig búvárszivattyú. Ennyit arról, hogy a vonatkozó szakirodalom mennyire releváns e kérdéskörben. A tanulmány tartalmával a „cost-költség” kifejezés persze inkább összhangban van. Kifejtésre került, hogy a mérleg másik felét is célszerű lenne kimunkálni, de ez nem változtat azon a tényen, hogy a „mérleg” kifejezéssel illetnek egy csak költség oldalon kifejtett tanulmányt. Ez így elfogadhatatlan.

*Folytatás a 18. oldalon*

*Folytatás a 17. oldalról*

Lukács András felsorolja azt, ami egyébként érthető a tanulmányban, köszönöm szépen, a cikkem nem ezt kifogásolta. Az igaz, hogy az „egyéb piactorzító tényezők” sikerült a legarcátlanabb résznek, a túldimenzionáltságáról nem is beszélve. Nyilvánvaló az az erőlködés, ahogy a LMCs a mindenkorai retorikájában kitüremkedő közút-gyűlölet tudományos megalapozásához megpróbál mindenféle eszközt felsorakoztatni. Nem kapok választ arra a felvetésemre, miszerint kódos becslésekre alapozott további becslések alapján született eredmények nem vehetők komolyan. Lukács András két helyen meg is említi, bár a helyes következtetést nem teszi meg. Egyik ilyen az a két bizonytalan terület, ahol az alacsonyabb fellelhető értékkel számol, noha lehet, hogy az is teljesen torz, és mint ilyen, kétes értékű. Másik pedig az egyes statisztikák közötti lényeges különbség, amire nem találja meg azt a kézenfekvő magyarázatot, hogy az elnagyolt és megalapozatlan becslések okozzák, csak azt, hogy adót csalnak a fuvarozók.

Azt különösebben nem óhajtom kommentálni, hogy „egyes környezetvédő és vasútbarát körök” mihez mit szólnak, mivel a szélsőséges társulatok véleménye nem ér meg annyit. A jelenség viszont létezik, és e miatt is veszélyes a közlekedésben szakmai alapismeretek nélkül a sok bekiabálóra hagyatkozni bármilyen kérdésben is. Létezik az a módszer is, hogy az általunk óhajtott eredményhez baltával és cipőkanállal hozzáigazítjuk az alapadatokat, majd megírjuk a fordított logikai sorrendet, csak ez nem tudományos.

Arra sem kapok választ, hogy miért említene adócsalást, ha erre legfeljebb sejtéseik vannak, ha viszont bűncselekmény történt, akkor miért nem tesznek feljelentéseket. Az embercsempészet tudományos szintű említése is komolyabb megalapozottságot kívánna meg, pláne egy költségekkel kapcsolatos tanulmányban (hogy kerül a koholt csizma az asztalra?). Sajnos, nem lettem meggyőzve, ezért továbbra is felelőtlen heccelésnek, szándékos lejáratsnak tartom a tanulmány e részeit. A dokumentumban hivatkozott VPOP-jelentésben sem találtam a beharangozott tragikus helyzetre való utalást, ez a kételyem sem kerül feloldásra. Mint ahogy az sem, hogy egy 13 évvel ezelőtti, háborús helyzetre hivatkozva hogyan lehet a közúti fuvarozásra az embercsempészetet ráhúzni, mint jellemzőt.

És hogy hogy jön ide az M0? Arra próbáltam meg rávilágítani, hogy a Levegő Munkacsoport milyen tarthatatlan érvelésekkel

szokott előállni közlekedési kérdésekben, mennyire szakmaiatlan a hozzáállása és – ebből fakadóan – az általa kimutatott „eredmények”. És mi az LMCs „valódi” álláspontja? Lukács András javaslatára rákerestem az interneten, és találtam néhány érdekes cikket. Ezekből megtudható, hogy anno a Levegő Munkacsoport bíróság által óhajtotta megtiltatni a Megyeri híd és ezzel együtt az M0 északi szektorjának megépítését. A 10-es út Pilisvörösvárig való szélesítésének, valamint az M0 10-es és 11-es utak közötti szakaszának ügyében is ismerjük álláspontjukat. E példák megmutatják a hálózatban gondolkodás hiányát, ami infrastruktúra esetében legalábbis csekély eséllyel vezet helyes megállapításokra. Semmi baj nincs ezzel addig, ameddig nem csupán érdeklődő laikusok gondolataiként mutatják be véleményüket. Persze, örülnének a fuvarozó vállalkozások, ha az LMCs-nak igaza lenne, és egy ilyen hálózati elem által fuvarfeladatok száma olyan mértékben növekedne, mint ahogy a forgalom-növekedést prognosztizálni szokták (az eszükbe sem jut, hogy az más, sokkal érzékenyebb utakról fog áterelődni). Megmutatja ez azt is, hogy a közlekedési szolgáltatásokat semmilyen szinten nem tudják megkülönböztetni az egyéni közlekedéstől.

Olyat is hallottunk már tőlük, hogy az M1 autópálya kapacitásának bővítését nem szabad megengedni, mert akkor az így megnövekedett forgalom rázúdul Budapestre. Mintha az M0 nem is létezne. És még sorolhatnám. A retorika is magáért beszél, a drámai jelzős szerkezetek, a „súlyosan környezetszennyező kamionok” rendszeres szereplői közleményeiknek, szerintem nincs még egy gazdasági ágazat a közlekedés mellett hazánkban, amelyiket saját térfélről (értsd: hazai szervezetek részéről) módszeresen ilyen durván, aljas módon támadnának, ráadásul nem szakmai körökből.

Lukács András úgy tesz, mintha előkelő idegenként nyilatkozhatna a tanulmányról, illetve mintha nem egy publikált anyagról lenne szó. Teljesen mellékes, hogy mi volt a célja a tanulmánynak, ha vannak benne sommás, ráadásul számszerű kinyilatkoztatások, azokat fel lehet használni nemtelen célokra is. Meghívatközlés esetén csak gyomor kérdése, az illető felhívja-e a figyelmet, hogy nem kimunkált, a szerzők teljes egyetértését sem bíró adatról, megállapításról van szó. És az LMCs meg is tette már, hogy a sajtóban több ízben is a tanulmány olyan eredményeire hivatkozott, amelyekről tulajdonképp csak ők gondolják úgy, hogy igazak, még a KTI sem ért egyet velük. „Nyakunkon” a használat

arányos útdíj, amelyet egyébként – minden ellenkező híreszteléssel ellentétben – az MKFE is régóta szorgalmaz. Ép ésszel senki sem gondolhatja, hogy egy ilyen „költség-meghatározásnak” szánt tanulmányban foglalt szám-adatok nem adhatnak táptalajt merész, a hazai közúti közlekedési szolgáltatók súlyos versenyhátrányához vezető díjak kialakításához. Ha már verseny: a közlekedési alágazatok versenye messze nem olyan reális, mint ahogy azt megpróbálják beállítani, nem helyettesíthető egykönnyen a közút a vasúttal és fordítva sem. Nem is erről szoktunk beszélni, ha versenyről van szó, hanem a hazai és a külföldi szolgáltatók közöttiről. Sajnos, aki nem érti, vagy nem akarja érteni, annak hiába mondjuk el ezt. Azt tudjuk, hogy az LMCs szerint milliárdos hasznok halmozódnak fel a fuvarozóknál, akik egyébként nem képesek „jól szervezni a fuvarjaikat” (erre kell a budapesti behajtási rendszer is), így aztán szerintük nem lehet eléggé drágává tenni az utak használatát. Nagy baj, hogy ez egész egyszerűen marhaság, és mivel az LMCs-n kívül még sokan vannak, akiknek nincs rálátása a közlekedésre, ezen belül a közúti közlekedési szolgáltatások területén uralkodó állapotokra, de a szakma alapjaira sem, így a dezinformálás könnyen megy. Ha már a közvéleményben kialakult kép deformálásáról van szó, érdemes megállni egy pillanatra a légszennyezés kérdésénél is. Alapvetésként hangzik el mindenhol, hogy a legsúlyosabb környezetszennyező a közlekedés, ezen belül is a nehéz tehergépkocsik. Tudok helyeket, ahol én is hajlamos vagyok ezt gondolni. Az utóbbi két és fél évben két alkalommal volt a sajtóban is tárgyalat szmogriadó-helyzet. A 2009. januári, budapesti esetben épp tilalmi időszak volt a nehéz tehergépkocsik közlekedésére, ez év elején pedig bemutatták, hogy a Sajó-völgyben szmog volt, gépjárműforgalom ellenben nem. Azt is tudjuk, hogy az elmúlt húsz év masszív járműtechnológiai fejlesztéseinek köszönhetően a haszongépjárművek károsanyag-kibocsátása egyes gázokra 88, de pl. NOx-re és szálló porra 98 százalékos csökkenést mutat. Lehet, hogy máshol kellene keresni a fő légszennyezési okokat, de persze a „milliárdos” fuvarozókra rákenni, és ezzel a problémát lerendezettnek tekinteni sokkal egyszerűbb. Szeretném ez úton is felhívni a figyelmet, hogy ez óriási felelőtlenség, és – mint azt korábban is említettem már – ezzel a környezetvédelem ügyének is rengeteget ártnak, a valódi okok fel nem tárása által. Egyébként meg csak marad a költség, amit könnyen lehet, hogy mással akarnak majd megfizettetni, nem a haszonélvezővel.