

Budapest, 2026.09.16.

Kapitány István
gazdasági és energetikai miniszter

Vitézy Dávid
közlekedési és beruházási miniszter

Tisztelt Miniszter Urak!

Több közúti fuvarozói érdekképviselő azzal a követeléssel fordult a kormányhoz, hogy nyújtson támogatást a közúti fuvarozóknak a gázolaj árának emelkedése miatt. Véleményünk szerint ezeket a követeléseket határozottan el kell utasítani, tekintve, hogy azok megvalósítása legfeljebb csak egy rövid átmeneti időre javíthatna csak a fuvarozók helyzetén, azonban az országnak már ezen rövid távon is, a fuvarozóknak pedig középtávon járna kedvezőtlen hatásokkal.

A fuvarozó szervezetek úgy tesznek, mintha nem tudnák: a kormány csak úgy adhatna nekik támogatást, ha máshonnan venne el pénzt, illetve ha más területekre adna kevesebb támogatást. Azonban semmi nem támasztja alá, hogy épp a közúti fuvarozók támogatása lenne a közpénzek felhasználásának egy hatékony módja; a tények éppen ennek ellenkezőjét mutatják.

A fuvarozók támogatása azért is lenne elhibázott lépés, mert növelné a keresletet a gázolaj iránt, miközben azt jelentősen csökkenteni kellene. Ha nem ez utóbbit tesszük, akkor jelentősen növekedni fog az a – rohamosan növekvő – kockázat,¹ hogy hazánkban is hiány alakul ki gázolajból, ami a fuvarozóknak sem lehet érdeke.

Azért is visszas lenne közpénzekkel támogatni a fuvarozókat, mert a tehergépkocsik üzemeltetői eddig sem fizették meg a tevékenységük által okozott költségek nagy részét. Az Európai Bizottság honlapján található 2019. évi tanulmány szerint Magyarországon a közúti fuvarozók mindössze egyharmadát fizetik meg azoknak a költségeknek, amelyeket a társadalomnak okoznak.² Hasonló következtetésre jutott a Közlekedéstudományi Intézet egy korábbi tanulmánya is.³

Az Európai Bizottság már az 1992-ben közzétett Európai Közlekedési Stratégiájában⁴ felhívta a figyelmet arra, hogy ez a helyzet súlyos problémákhoz vezethet, és ezt számos további

¹ Ld. például:

<https://www.portfolio.hu/uzlet/20260911/tamadas-erte-a-kozel-keleti-olajhatalom-legfontosabb-vezeteket-azonnal-leallitottak-a-szallitast-862194>

<https://www.portfolio.hu/uzlet/20260911/elszabadultak-a-szallitasi-dijak-a-kritikus-tengeri-utvonalon-862146>

<https://www.portfolio.hu/global/20260911/megfordultak-az-eroviszonyok-oroszorszag-kenytelen-visszavasarolni-a-sajat-olajat-uj-csucs-dolt-meg-861972>

² https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainabletransport/internalisation-transport-external-costs_en

³

https://www.levego.hu/site/assets/files/3955/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:51992DC0494>

anyagában is megerősítette. Több kezdeményezése is volt arra, hogy a valós költségeket beépítsék az árakba (például az Energiaadózási Irányelv módosítása és az emissziókereskedelemnek a közúti közlekedésre történő kiterjesztése révén), azonban ezt a tagállamok kormányai rendre megakadályozták – nem utolsósorban éppen a fuvarozók szervezetei nyomásának hatására. Így a fuvarozók most éppen azzal szembesülnek, hogy milyen hátrányos következményei vannak a saját követeléseik megvalósulásának.

Óriási gondot jelent az is, hogy a közúti teherfuvarozásnak nyújtott hatalmas támogatás forrásokat von el olyan területekről, amelyek jóval hatékonyabban segítenék a gazdaságunk fejlődését.

Azért is álságos a közúti fuvarozók panasza, mert az elmúlt 25 évben árutonna-kilométerben mérve csaknem megháromszorozódott a szektor teljesítménye.⁵ Ráadásul tonna-kilométerben mérve ugyanezen időszak alatt mindössze 3 százalékkal nőtt, vagyis a nem sokkal több árut egyre távolabbra szállítják, ami még inkább megkérdőjelezi a támogatás értelmét.

Lehet, hogy a gázolaj árának emelkedése miatt egyes munkahelyek megszűnnek, de ez egyrészt a piacgazdaság velejárója, másrészt a szociális problémákat nem a gázolaj árának támogatásával kell megpróbálni megoldani. Tovább árnyalja a képet, hogy jelenleg 8000 sofőr hiányzik a szállítási ágazatból.⁶

Bár jogos a fuvarozók azon felvetése, hogy a gázolaj árának emelkedése hozzájárul az inflációhoz, ez a hozzájárulás igen korlátozott lesz, hiszen egy termék árában az üzemanyagár részesedése általában csak 3 százalék. A mesterségesen alacsonyan tartott gázolajár viszont piactorzulást, a gazdaság zavarait idézi elő, ami hosszabb távon sokkal inkább növelheti az inflációt.

Ha a helytelen árazás miatt valamilyen termék vagy szolgáltatás iránt tartósan túlkereslet keletkezik, az előbb vagy utóbb összeomláshoz vezet. A fuvarozók érdeke is, hogy ez ne következzen be. Tehát az lenne az érdekük, hogy a kormány növelje a gázolaj jövedéki adóját, és így visszaszorítsa a keresletet a gázolaj iránt.

Mindezek mellett a közúti szállítás állami támogatása ellentétes azzal a céllal is, amit a Baross Gábor terv kitűzött. Ahogy Vitézy Dávid miniszter fogalmazott: „A Baross Gábor Terv egyik legfontosabb célkitűzése, hogy a teherforgalmat a közutakról minél inkább a vasútra terelje át, így egyszerre fenntarthatóbbá téve a szállítmányozást és csökkentve a közutak terhelését.”⁷

Kérem, hogy a fentiekkel kapcsolatos álláspontjokról szíveskedjenek tájékoztatni bennünket.

Köszönettel és üdvözléssel:

Lukács András
elnök

⁵ https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0002.html

⁶ https://hvg.hu/360/20250914_hvg-vasutfejlesztes-raktarozas-logisztika-digitalizacio-profit-waberers-barna-zsolt

⁷ <https://mti.hu/hirek/2026/08/24/vitezy-david-alairta-gubacsi-hid-ujjaepiteserol-szolo-szerzodest>