

A kamionosok megfizetik majd a környezeti károkat?

Konferenciák Brüsszelben és Bécsben

A közúti árufuvarozás az egyetlen gazdasági ágazat az Európai Unióban, ahol tilos a környezeti károk költségeinek a beépítése az árakba. Ezt mondja ki ugyanis a tehergépkocsik útdíjáról szóló úgynevezett Euromatrica-irányelv. A környezetvédő civil szervezetek és más érdekképviseltek szerint ez ellentétes az Európai Unió Alapszerződésével, amely rögzíti a „szennyező fizet” elvet. A széles körű tiltakozás hatására az Euromatrica-irányelv legutóbbi, 2006-ban történt módosítása során arra kötelezték az Európai Bizottságot, hogy készítsen el egy módszertant a közlekedés külső költségeinek (meg nem fizetett környezeti és kárainak) kiszámítására, hogy majd ennek alapján módosítsák az irányelvet és lehetővé tegyék ezeknek a költségeknek a beépítését a tehergépkocsik útdíjába (ezt nevezik az externáliák internalizálásának). A módszertan idén elkészült¹, és ezt követően 2008 júliusára az Európai Bizottság elkészítette az irányelv módosításának tervezetét.² Az anyagot azóta számos tanácskozáson vitatták meg, amelyek egy részén a Levegő Munkacsoport képviselője is részt vett.

Környezetvédő szervezetek tanácskozása Brüsszelben

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) által 2008. szeptember 8-án Brüsszelben tartott tanácskozáson számos környezetvédő civil szervezet és más érdekképviseltek szakértői vettek részt. *João Vieira*, a T&E munkatársa ismertette a szervezet álláspontját az irányelv-tervezetről³, pontonként vitatva meg azt a résztvevőkkel. A T&E előrelépésnek tekinti a tervezetet az eddigi állapothoz képest, azonban rámutatott a gyengeségeire is. Az irányelv (a jelenlegi szabályozáshoz hasonlóan) nem kötelezi a tagországokat az útdíj bevezetésére, azonban amennyiben bevezetik azt, akkor az irányelv szabályainak megfelelően kell azt megtenniük. Bár a T&E azt szeretné, ha az útdíj bevezetése kötelező lenne az összes tagországban, egy ilyen követelés egyes tagországok ellenállása miatt az egész tervezet bukásához vezethet, így a kisebb rosszat választva, a környezetvédő civil szervezeteknek el kell állniuk ettől a követelésüktől.

¹ Ld. http://www.levego.hu/kamionstop/kozl-extern_0804.pdf

² Az irányelv tervezete innen letölthető angol nyelven:

[www.euractiv.com/29/images/420563%20Eurovignette%20Directive%20\(2\)_tcm29-173963.doc](http://www.euractiv.com/29/images/420563%20Eurovignette%20Directive%20(2)_tcm29-173963.doc)

³ A T&E álláspontjának rövid összefoglalása angol nyelven innen tölthető le:

http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:507 . A szervezetnek a témával kapcsolatos további anyagai, hírei itt találhatóak: <http://www.transportenvironment.org/Pages/lorry-charging/>

A tervezet meghatározza a környezeti károk miatt kivethető díj legnagyobb mértékét, ami esetenként jóval alacsonyabb, mint amit a módszertan lehetővé tenne. A T&E szerint ez indokolatlan, hiszen az Európai Bizottság épp azért dolgoztatta ki a módszertant, hogy az összes környezeti költséget igazságosan be lehessen építeni az árakba. További ellentmondás, hogy a díj csak a levegőszennyezés, a zaj és a torlódások költségeit tartalmazhatná. A Bizottság álláspontja szerint ugyanis a többi költség nem egyéb módon is érvényesíthető. Az éghajlatváltozás miatt károk például egyenesen arányosak az üzemanyag-fogyasztással, így ezt majd a jelenleg felülvizsgálat alatt lévő energiaadó-irányelv keretében kell majd érvényesíteni. A T&E ezzel szakmailag egyetért, azonban rámutat, hogy az adókkal kapcsolatos döntéseket a 27 tagállamnak egyhangúan kell elfogadni, ezért egy ilyen módosításnak belátható időn belül semmi esélye nincs. A Levegő Munkacsoport képviselője pedig arra mutatott rá, hogy az energiaadó-irányelvben nem megoldott azoknak a járműveknek a megadóztatása sem, amelyek az EU-n kívüli országokban teletankolva – sok esetben olcsó gázolajjal – lépnek az EU országaiba. Mindezen okok miatt „második legjobb megoldásként” mégiscsak az Euromatrica-irányelv kellene hogy lehetővé tegye az éghajlatváltozási költségek érvényesítését.

A Bizottság szerint a baleseti költségeket sokkal célszerűbb a gépjármű-biztosítás keretében megoldani. A T&E véleménye viszont az, hogy a baleseti költségek nagy részét (például a munkából való kiesés költségeit vagy az infrastrukturális károkat) nem fedezik a jelenlegi biztosítások, így azokat is az útdíjba kell beépíteni. A Levegő Munkacsoport képviselője pedig arra hívta fel a figyelmet, hogy bár elvben mindez beépíthető a biztosítási díjakba, azonban ehhez az egyes országokban kellene a szabályozásokat megváltoztatni, amire nincs sok esély. Ezen a téren külön gondot jelent a külföldi járművekkel kapcsolatos balesetek, amelyek esetén még nehezebb – bár elvileg nem lehetetlen – a károknak az üzleti biztosítókön keresztüli megfizettetése.

Míg a jelenlegi irányelv hatálya csak a transz-európai hálózatra (a TEN-re, vagyis a fő nemzetközi útvonalakra) terjed ki, a tervezet kiterjesztené a hatókört a többi útra is (a településeken belüli utak kivételével, ami a helyi önkormányzatok hatásköre). A T&E nem örül ennek, mivel véleménye szerint ez tovább szűkíti a tagállamok mozgásterét.

A T&E belefoglalná a tervezetbe, hogy azok az államok, amelyek jelenleg időarányos útdíjat szednek (mint például amilyen Magyarországon az autópálya-matrica), azoknak meghatározott időn belül át kell térniük a kilométer-arányos díjra.

Nagy vita folyt arról, hogy az útdíjból származó bevételeket mire használják fel. A tervezet szerint ezeket a közlekedésbe kell visszaforgatni. A T&E szerint a közgazdasági elmélet alapján a leghatékonyabb az, ha a bevételeket az állam arra költi, ami az egész társadalom szempontjából a legelőnyösebb, ami ebben az esetben nem feltétlenül a közlekedés. Ezért elvben a tagországoknak szabad keznet kellene adni a bevételek felhasználása tekintetében. Gond viszont, hogy ebben az esetben ez nem díjbevételek, hanem adóbevételeknek számít, aminek a jóváhagyásához az Unióban egyhangú döntés kell. Ezért ha azt akarjuk, hogy az új irányelv elfogadásra kerüljön, akkor politikai okokból mégis el kell fogadnunk a bevételek címkézett felhasználását. A Levegő Munkacsoport képviselője leszögezte, hogy amennyiben a bevételt ugyanannak az ágazatnak (a közúti közlekedésnek) adják vissza, mint ahonnan beszédtek, akkor nem történik meg az internalizálás, ami az irányelv célja. Ezért az irányelvben ki kellene kötni, hogy a bevételeket csak olyan közlekedésfejlesztésekre lehet költeni, aminek

eredményeként csökken a környezetszennyezés, mindenekelőtt az üvegházhatású gázok kibocsátása.

Az útdíj kivetésének technikai módjával kapcsolatban az irányelv semleges, vagyis ezt a tagállamokra bízta. A feltétel csupán az, hogy nem lehet nemzetiség alapján hátrányosabb helyzetbe hozni egyes fuvarozókat, és nem szabad indokolatlan nehézségeket támasztani az áruk szabad áramlása elé. A Levegő Munkacsoport képviselője kifejtette azt a véleményét, hogy a tervezet túl bonyolult számítási módszereket ad meg, túl sok tényezőt kell figyelembe venni az egyes utakra vonatkozó útdíj megállapításánál, ami igencsak megnehezíti a gyakorlati kivitelezést. Ezért törekedni kell a módszertan egyszerűsítésére. (Bár ezek a nehézségek részben kikerülhetnek, ha egy ország a teljes úthálózatra vet ki díjat.)

Fontos még, hogy az irányelv adjon lehetőséget az útdíj valorizációjára az infláció miatt.

A tanácskozás résztvevői ismertették, hogy a saját országukban milyen a helyzet a tehergépkocsik útdíjával kapcsolatban, és hogy a civil szervezetek mit tesznek az ügyben. Nagy elismeréssel fogadták a Levegő Munkacsoport látványos beszámolóját „A sínek tovább bírják” kampányról.⁴ Az Európai Vasúti Közösség (CER) jelen lévő képviselője pedig elmondta, hogy a CER is kidolgozott egy részletes állásfoglalást⁵, amelyeknek a megállapításai gyakorlatilag megegyeznek a T&E által kifejtett érvekkel. A résztvevők végül megállapodtak abban, hogy igyekeznek jobban összehangolni tevékenységüket a közös cél érdekében és javítják a kölcsönös tájékoztatást.

Az osztrák uniós képviselőtől

Ugyanezen a napon Ausztria brüsszeli képviselőtársának épületében az Osztrák Munkáskamara vitaestet rendezett az Euromatrix-irányelvről⁶. Hans-Dietmar Schweisgut nagykövet üdvözlő szavai után Remi Mayet, az Európai Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Igazgatósága Szárazföldi Közlekedéspolitikai Főosztályának vezetője ismertette a Bizottság álláspontját, vagyis tulajdonképpen az új irányelv-tervezetet és annak indokait. Az új jogszabálytól azt várják, hogy korszerűsödik a tehergépkocsi-állomány, csökkennek az externáliák és elősegíti az éghajlat védelmét. Hangsúlyozta, hogy az útdíjból származó bevételeket a fenntartható közlekedésre kell fordítani.

Az externália-számítási módszertani kutatás egyik vezetője, Markus Maibach elmondta: a kutatás során egyértelmű megállapítást nyert, hogy a nehéz tehergépkocsik nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, és ezek a meg nem fizetett költségek igen magasak. A kutatási eredmények és az eddig gyakorlati tapasztalatok azt is bebizonyították, hogy egy megfelelő útdíj jelentős szerepet tud játszani a szállítási módváltásban (vagyis a teherszállítás egy részének vasútra és vízi útra terelésében). Bár a jelenlegi tervezet jelentős előrelépést jelent, azonban nem teszi lehetővé az összes externália beépítését az árakba, pedig ez lenne kívánatos. A kidolgozott módszertant a teljes úthálózatra lehet alkalmazni, vagyis nem csak a gyorsforgalmi utakra. A bev-

⁴ <http://www.levego.hu/kamionstop/>

⁵ http://www.cer.be/force-download.php?file=/media/Position_Papers/080723_positionpaper_eurovignette_revision_proposal_final.pdf

⁶ A rendezvényről részletes angol nyelvű beszámoló és több előadás anyaga a következő címen olvasható: http://www.akeuropa.eu/en/news-full.html?cmp_id=7&news_id=109&vID=37&S2MBrID=357713

telek felhasználása tekintetében arra a megállapításra jutottak, hogy közgazdasági szempontból nem előnyös a címkézés, azonban politikai szempontból kívánatos lehet. Ennek megállapítása viszont már nem a kutatók feladata, hanem a politikusoké.

Franciaország uniós képviselője részéről Philippe Dumont kifejtette, hogy francia kormány támogatja az új irányelv-tervezetet és sűrgetik a mielőbbi elfogadását.

Saïd El Khadraoui, az Európai Parlament (EP) Közlekedési Bizottságának tagja, a téma jelentéstevője a szocialista frakció részéről kifejezte azt a reményét, hogy az irányelvről legkésőbb 2009 márciusában szavazhat az EP plenáris ülése. Véleménye szerint a végső cél az, hogy minden országban kötelező legyen az útdíj bevezetése. Egyébként az irányelv-tervezetet lényegében ugyanazon szempontokból bírálta, mint a T&E.

Különösen érdekesnek bizonyult Sabine Trier előadása. A Szállítási Dolgozók Európai Szövetségének (ETF) főtitkárhelyettese kijelentette, hogy teljes mértékben egyetért El Khadraoui megállapításaival. Ezért az irányelv-tervezetet csak az első lépésnek tartja a jó irányba. Az irányelvnek kötelezően elő kellene írnia az útdíj bevezetését, mert egyébként a tagállamok egy része nem fogja ezt megtenni. Az ETF szerint az lenne tisztességes a vásárlóikkal és az egész társadalommal szemben, ha a közlekedés résztvevői megfizetnék meg az általuk okozott összes költséget. Az ETF egy részletes kutatást végzett a témáról, amelynek az eredményeit egy közérthető módon megírt kiadványban⁷ foglalta össze. Megállapították, hogy a külső költségek beépítése az árakba nemcsak a környezetvédelem szempontjából lenne kedvező, hanem előnyösen hatna a gazdaságra és a foglalkoztatottságra is. Még a közúti ágazatban sem csökkenne a dolgozók száma! Álláspontjuk szerint a bevételek egy részét a szociális körülmények javítására, valamint az ellenőrzések fokozására kell fordítani. Ez utóbbit azért vélik szükségesnek, mert a munkaadók gyakran nem tartják be a szociális körülményekre vonatkozó előírásokat, továbbá sok esetben a szabályok megsértésére utasítják a dolgozókat.

Konferencia Bécsben

Október 21-én újabb konferenciára⁸ került sor Bécsben. Franz Greil, a rendezvényt szervező Osztrák Munkáskamara képviselőjében elmondta, hogy szervezetük részletes állásfoglalást⁹ tett közzé az Euromatrica-irányelv új tervezetével kapcsolatban. Sűrgetik az irányelv mielőbbi elfogadását, bár komoly szigorításokat tartanak benne még szükségesnek. (Kifogásaik gyakorlatilag ugyanazok voltak, mint amelyeket a T&E tett.)

A konferencián részben ugyanazok az előadók szerepeltek, mint akiket már a korábbi konferenciákon megismertünk, és nagyrészt ugyanazt mondták el, mint korábban. Érdekes volt, hogy Markus Maibach külön hangsúlyozta a nehéz tehergépjárművek jelentős szerepét az utak gyors tönkremenetelében. Véleménye szerint a tehergépkocsik útdíjába be kellene építeni azoknak a károknak a költségeit is, amelyek az útfelújítások miatti torlódások következtében keletkeznek. Schmidt Szabolcs, az Európai Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóságának főosztályvezetője egyebek mellett kifejtette, hogy a tehergépkocsik útdíja segítheti a környezetkímélőbb szállítási

⁷ http://www.itfglobal.org/files/extranet/-75/9205/Brochure_TRUST_EN.pdf

⁸ A konferencia programja itt tölthető le: http://wien.arbeiterkammer.at/bilder/d76/081021_LKW_E_Inet.pdf

⁹ http://www.akeuropa.eu/_includes/mods/akeu/docs/main_report_en_50.pdf

módok részesedésének növekedését. Jonas Sundberg és Olivier Quoy arról számoltak be, hogy a tehergépkocsik útdíjának bevezetése már előrehaladott állapotban van Svédországban, illetve Franciaországban.

A konferencián elsősorban az osztrák gazdasági élet szereplői vettek részt, beleértve a munkavállalók érdekképviselőit. A rendezvény után a környezetvédő civil szervezetek és az Osztrák Munkáskamara képviselői baráti megbeszélésen tájékozódtak egymás munkájáról és jövőbeni együttműködési lehetőségekről annak érdekében, hogy a közlekedés résztvevői mielőbb megfizessék az általuk okozott összes költséget.

Budapest, 2008. október 31.

Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke