

Budapest, 2009. október 30.

**Hónig Péter**  
**miniszter**

Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium  
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Köszönettel megkaptuk 2009. szeptember 30-án kelt válaszát<sup>1</sup> Bajnai Gordon miniszterelnök úrnak írt levelünkre<sup>2</sup> a helyközi közösségi közlekedéssel kapcsolatban. Sajnálattal állapítottuk meg azonban, hogy a levelünkben felvetett kérdésekre nem kaptunk érdemi választ. Továbbra sem tudjuk, hogy milyen tanulmányok, hatásvizsgálatok alapján hozták meg, illetve tervezik meghozni döntéseiket a helyközi közlekedésről. Aggályainkat tovább fokozták a levelében leírtak.

Levelében a következőket közli: „A válságkezelő kormány változatlanul látja és érti a közösségi közlekedés előnyeit az egyéni megoldásokkal szemben, legyen akár szó a nemzetgazdasági-hatékonysági, közlekedésszervezési vagy környezetvédelmi szempontokról. A probléma az, hogy lábbal szavazó honfitársaink kevésbé osztják ezt a nézetet, és gázpedálra szívesebben lépnek, mint vasúti peronra vagy buszlépcsőre. Legalábbis erre enged következtetni az a tény, hogy száz magyar állampolgárból csupán kilenc használja rendszeresen a közúti, és mindössze három a vasúti helyközi közösségi közlekedést. Nyolcvannyolc százalékuk tehát másként dönt.”

Nem tudjuk, mit ért Ön az alatt, hogy „rendszeresen használja”. Véleményünk szerint ugyanis a közösségi közlekedést alkalmanként használó utasokat sem szabad nullának tekinteni. Emellett az alkalmi utazás nem jelenti azt, hogy az illető a fennmaradó időben személygépkocsit használna. Ezzel a számítással a rendszeresen személygépkocsit használók közé sorolták mindazokat, akik egyáltalán nem vesznék igénybe gépjármű-közlekedést, ami kifejezetten megtévesztő információnak tekinthető.

A KSH adatai szerint<sup>3</sup> 2008-ban a helyközi személyszállításban a vasút teljesítménye 8,304, az autóbuszé 11,981 milliárd utaskilométer volt. A helyi közösségi közlekedés teljesítménye 8,565 milliárd utaskilométert tett ki. Személygépkocsival ugyanakkor 41,4 milliárd utaskilométert tettek meg.<sup>4</sup> Tehát a közösségi közlekedés és a személygépkocsi-közlekedés aránya nem 12:88, amint arra Ön utal, hanem 41:59. Ez az arány természetesen lehetne jóval magasabb is a közösségi közlekedés javára. Arról, hogy ez miért nincs így, a

<sup>1</sup> [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/helykozi-khem-tol\\_0910.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/helykozi-khem-tol_0910.pdf)

<sup>2</sup> [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/tomegkozl\\_Bajnai0908.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/tomegkozl_Bajnai0908.pdf)

<sup>3</sup> <http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/gyor/sza/sza20812.pdf>

<sup>4</sup> EU ENERGY IN FIGURES 2009. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport (DG TREN), [http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009\\_energy\\_transport\\_figures.pdf](http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf) 120. oldal. Ez az adat a 2007. évre vonatkozik, azonban nyilvánvaló, hogy a személygépkocsik teljesítménye a válság miatt 2008-ban sem volt ennél nagyobb (valószínű, hogy inkább csökkent).

levelében szó sem esik. Pedig ennek oka a mindenkori kormányok azon elhibázott közlekedéspolitikájából adódik, amely kiemelten támogatta a személygépkocsik vásárlását, használatát és ezzel egyidejűleg leépítette, háttérbe szorította a közösségi közlekedést.

Az alábbiakban ennek az elhibázott közlekedéspolitikának néhány fontosabb elemét ismertetem.

Az üzemanyagok jövedéki adójának változása 1990 óta rendre elmaradt az infláció mögött. Különösen jellemezte ez a 2002 januárja és 2009 júliusa közti időszakot, amikor a jövedéki adót egyáltalán nem emelték, az infláció viszont ugyanezen időszak alatt több mint 40 százalékos volt. Ez azt jelenti, hogy ilyen módon 2002 óta – 2009. évi árszinten számolva – több mint 1000 milliárd forint többlettámogatást kapott a közúti közlekedés ahhoz képest, mintha a jövedéki adó (és a hozzá kapcsolódó áfa) reálértéken a 2002. évi szinten maradt volna. (Ez egyúttal gyakorlatilag azt is jelenti, hogy ekkora támogatást kapott az import a hazai munkával szemben.) A jövedéki adónak még a 2009. júliusi emelése is csupán 3 százalékos volt (éves szinten számolva).

Már hosszú évek óta a gyakorlatban lehetővé tették (bár elvben a törvény tiltja), hogy a személygépkocsik magán célú használatát céges költségként számolják el. Ez évente mintegy 800 milliárd forintos támogatást jelent az autózásnak. (Ennyi többletadót kellene befizetniük az autótulajdonosoknak, ha a minden megtett útjukat törvényesen számolnák el.)

2005-ben a személygépkocsik kilométer-átalányát 3-ról 9 forintra emelték.

Az elmúlt 20 évben több ezermilliárd forintot fordítottak autópálya-építésre, miközben az autópályadíjakból ennek a töredéke sem folyt be. Így például a 2010. évi költségvetési törvényjavaslat csak az autópályák rendelkezésre állási díjára (!) 74,7 milliárd forintot irányoz elő,<sup>5</sup> miközben az autópályadíjból 2008-ban nettó 43 milliárd forint folyt be,<sup>6</sup> és ennél több 2010-re sem várható.

A személygépkocsi-közlekedés egy utaskilométerre számítva sokkal nagyobb környezeti és egészségi károkat okoz, mint a közösségi közlekedés.<sup>7</sup> Ezen költségek túlnyomó részét szintén nem fizetik meg a személygépkocsik használói.

Az elmúlt két évtizedben a közösségi közlekedést az jellemezte, hogy az állam (helyi közlekedés esetén az önkormányzat) megrendelte a szolgáltatást, viszont nem fizette meg a jegyár-bevétellel nem fedezett költségeket. Ez a mai napig így van annak ellenére, hogy uniós jogszabályba ütközik.

A kormány az elmúlt években messze az infláció feletti mértékben emelte a közösségi közlekedés jegy- és bérletárait: 2004 és 2008 között az autóbuszok viteldíjait 35 százalékkal, a vasúttét 95 százalékkal!<sup>8</sup> Ezáltal a tömegközlekedési vállalatok nem jutottak érdemi többletbevételhez, viszont sok (fizető) utast veszítettek, ami tovább rontotta a járatok kihasználtságát, és növelte a veszteségeket.

A vasúti és az autóbusz-közlekedés tarifáját 2007-ben úgy egységesítették, hogy nem alakították ki az egymáshoz kapcsolódó hálózatokat. Ezzel értelmetlenül további hátrányba hozták a vasúti közlekedést.

A kormány ingyenessé tette a 65 év felettiiek utazását. Nem kívánunk itt vitába bocsátkozni arról, hogy helyes volt-e ez a döntés vagy sem. Azt azonban elfogadhatatlannak

<sup>5</sup> [http://www.parlament.hu/irom38/10554/adatak/01\\_mell.pdf](http://www.parlament.hu/irom38/10554/adatak/01_mell.pdf), 40. oldal

<sup>6</sup> [http://kkk.gov.hu/servlet/download?type=doc\\_field\\_file&field=file&id=4935](http://kkk.gov.hu/servlet/download?type=doc_field_file&field=file&id=4935)

<sup>7</sup> Ld. például: Handbook on estimation of external costs in the transport sector. Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT), [http://www.ce.nl/publicatie/eindrapporten\\_impact\\_\(internalisation\\_measures\\_and\\_policies\\_for\\_all\\_external\\_cost\\_of\\_transport\)\\_/701](http://www.ce.nl/publicatie/eindrapporten_impact_(internalisation_measures_and_policies_for_all_external_cost_of_transport)_/701)

<sup>8</sup> [http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat\\_evkozi/tab13\\_06\\_03hi.html](http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/tab13_06_03hi.html)



tartjuk, hogy a kormánydöntés következtében felmerülő költségeket áthárították a közösségi közlekedési szolgáltatókra.

A helyközi járatok menetrendjeit sokszor úgy állapították meg, hogy az – finoman szólva – nem tükrözte az utasok igényeit, és a csatlakozási rendszer kiépítését is elmulasztották. Ezt nem lehet másként értékelni, mint hogy szándékosan törekedtek az utasok elriasztására a közösségi közlekedéstől.

A kormány mind a mai napig elmulasztotta az egész Európában bevált közlekedési szövetségi rendszer jogi, szervezeti és finanszírozási feltételének kialakítását.

További alapvető szakmai mulasztás a településfajtánkénti, lakosságszámhoz és igényekhez alkalmazkodó minimális közösségi közlekedési szolgáltatások gyakoriságának, színvonalának, időbeli és térbeli terjedelmének meghatározása annak érdekében, hogy az állampolgárok lehető legszélesebb köre tudja gyakorolni az Alkotmányban előírt jogát a munkához, tanuláshoz, gyógyuláshoz, sporthoz és kikapcsolódáshoz.

Az a tény, hogy a kormányzat említett politikája mellett még mindig 40 százalék körüli a tömegközlekedési utazások aránya, a közösségi közlekedés rendkívüli vonzerejét és életképességét bizonyítja.

A levelében leírt, a közösségi közlekedéssel kapcsolatban tervezett intézkedéseket tudomásunk szerint nem támasztja alá semmiféle hatástanulmány. Ily módon szakmailag megkérdőjelezhető azon állítása, hogy ezek az intézkedések semlegesítik az évi 70 milliárd forintos elvonást, sőt, még javulni is fog a közösségi közlekedés helyzete. A szükséges költségkeret és tökepótlás hiányában szenvedő, folyamatosan romló infrastrukturális feltételek mellett működő, hatalmas történelmi adósságokat cipelni kénytelen közösségi közlekedési vállalatok képtelenek lesznek a színvonalat emelni. Ilyen csoda egyszerűen nem létezik.

Elfogadhatatlan az az érve, hogy az elvonásra az államháztartás helyzete miatt van szükség. Amint a miniszterelnök úrnak írt levelünkben is rámutattunk, számos olyan lehetőség létezik még a közlekedési ágazaton belül is, amelyekkel sokkal inkább csökkenteni lehetne az államháztartás hiányát, és ezek az intézkedések a nemzetgazdaság számára is előnyökkel járnának.<sup>9</sup>

Igy például teljesen abszurd, hogy a magyar adófizetők pénzéből ezermilliárdokért megépített gyorsforgalmi útjainkat a – nagyrészt külföldi – kamionok szinte ingyen használják. Önnek az az állítása, hogy „*a használatarányos útdíjfizetés bevezetésének megkezdése a válságkezelő kormány megalakulásakor kihirdetett vállalásai közé tartozik*”, csupán szemfényvesztésnek tekinthető a konkrét részletek (különösen a határidők) megjelölése nélkül. Az útdíjra vonatkozó hasonló kijelentéseket ugyanis már csaknem 20 éve hallunk az egymást követő kormányoktól. Ha ténylegesen lenne politikai akarat az útdíj bevezetésére, akkor az már régen megtörtént volna. A használatarányos útdíj a tehergépkocsik menetíró-készülékére alapozva ugyanis néhány hónap alatt bevezethető. Az elektronikus útdíj bevezetéséhez szükséges anyagok is már régóta a kormány rendelkezésére állnak. Ez utóbbit bizonyítja, hogy két évvel ezelőtt már közzétették a pályázati felhívást a technikai megvalósításra, azonban egy részletkérdésre hivatkozva, azt néhány hónappal később visszavonták... Pedig európai példák bizonyítják, hogy az elmúlt nyolc évben legalább 800 milliárd forint többletbevétele lehetett volna a költségvetésnek ebből a díjfajtából!

---

<sup>9</sup> Az államháztartás és egyúttal a nemzetgazdaság helyzetének javítására számos tanulmányunkban tettünk konkrét javaslatokat. Ld. például: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/ogy-valsag-hatjav\\_0904.doc](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/ogy-valsag-hatjav_0904.doc), [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/nemzeti-erdek\\_0812.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/nemzeti-erdek_0812.pdf), [http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/zoldkolts\\_tan\\_2008.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/zoldkolts_tan_2008.pdf)



Ugyancsak megmagyarázhatatlan a hétvégi kamionstop idejének megkurtítása és a RoLa forgalom állami támogatási összegének többszöri csökkentése. Ez utóbbi (az útdíj hiányával együtt) ugyanis azzal jár, hogy összeomlik a kamionok vasúton történő szállítása, évente százezerrel több kamiont zúdítva közútjainkra.

Ön szerint „az ágazat jelenlegi finanszírozási rendszere már rövid távon is fenntarthatatlannak bizonyulhat.” Nézzük a számokat! Egy személygépkocsi használata 2008-ban átlagosan 46,5 forintba került utaskilométerenként,<sup>10</sup> a MÁV-START és a Volán esetében 27 forintba,<sup>11</sup> a BKV-nál pedig 23 forintba.<sup>12</sup> Ezek a számok azt bizonyítják, hogy ugyanolyan teljesítményre vetítve az autózás 70-100 százalékkal többe kerül, mint a közösségi közlekedés! Ha az okozott környezeti károk, balesetek és torlódások költségeit is számításba vesszük, akkor a különbség ennél is sokkal nagyobb: a személygépkocsi használata ösztársadalmi szinten akár háromszor annyiba is kerülhet, mint a közösségi közlekedés!<sup>13</sup> Mivel mindent mi, állampolgárok fizetünk, ebből a szempontból lényegtelen, hogy közvetlenül fordítjuk-e a közlekedésre, vagy pedig az állam közvetítésével. A kormánynak pedig annak alapján kell döntenie, hogy az adott tevékenységet nemzetgazdasági szinten miként lehet a legkisebb költséggel elvégezni, tekintettel a környezetvédelmi és esélyegyenlőségi szempontokra is.

Engedje meg, hogy külön kitérjek a vasúti mellékvonalak helyzetére. A Levegő Munkacsoport és más civil szervezetek ezzel kapcsolatban már számos állásfoglalást juttattak el a kormány részére.<sup>14</sup> Kérem, hogy szíveskedjék áttanulmányozni ezeket.

A hírek szerint 33 mellékvonal személyforgalmának „szüneteltetését” tervezik, és ebből legfeljebb évi 2,5 milliárd megtakarítása származik az államháztartásnak.<sup>15</sup> Az eddigi tapasztalatok szerint viszont a vonalak személyszállításának „szüneteltetésétől” megtakarítás nem várható. (Helyettesítő autóbusz-közlekedést kell biztosítani, a pályát továbbra is fenn kell tartani, védeni kell az ott lévő eszközöket, az útátjárókban a fénysorompókat üzemeltetni kell stb.) Amennyiben igaz is lenne a 2,5 milliárd forint, kérem, magyarázza meg nekünk, hogy miért fordítja a közlekedési tárca tevékenységének jelentős részét a 2,5 milliárd forint – állítólagos – megtakarítására, miközben semmit nem tesz a közúti forgalom terén az említett sok százmilliárdos veszteségek csökkentésére. Kérem, azt is jelölje meg, hogy milyen garanciát tud vállalni, hogy az így felhagyott infrastruktúra nem a tolvajok martaléka lesz, ami már több „szüneteltetett” vasútvonal esetében megtörtént, vonalanként százmilliós veszteségeket okozva mindannyiunknak.<sup>16</sup>

Ha valóban megtakarítást kívánnak elérni a MÁV-on belül, akkor erre lenne valódi lehetőség. Még az ezredforduló előtt az ICL Kft. vezette konzorcium megnyert egy

<sup>10</sup> Amint már fentebb említettük, az Eurostat adatai alapján 2007-ban Magyarországon személyautóval 41,4 milliárd utaskilométeret tettek meg, és ez a szám 2008-ban sem növekedett. 2008-ban személygépkocsik vásárlására 750 milliárd forintot, üzemeltetésükre 1173 milliárd forintot költöttek. Így egy utaskilométerre 46,5 forint adódik.

<sup>11</sup> 2008-ban a MÁV-START Zrt. kiadásai 225 milliárd forintot tettek ki, és 8,3 milliárd utaskilométert teljesített, a Volán társaságok kiadásai 235 milliárd forintot értek el, teljesítményük pedig 8,5 milliárd utaskilométer volt.

<sup>12</sup> 2008-ban a BKV Zrt. 119 milliárd forint kiadással 5,1 milliárd utaskilométert teljesített.

<sup>13</sup> Ld. például: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatas.pdf> (különösen: 283. és 284. oldal), [http://www.levego.hu/kamionstop/kozl-extern\\_0804.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/kozl-extern_0804.pdf)

<sup>14</sup> Ld. különösen: [http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_alt/mellekvonalipeticio0502.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/mellekvonalipeticio0502.pdf),

[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_alt/ipoly-koka0607.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/ipoly-koka0607.pdf),

[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_alt/levelkoka0607.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/levelkoka0607.pdf),

[http://www.mkk.zpok.hu/doc/mkk\\_allasfogl070622.pdf](http://www.mkk.zpok.hu/doc/mkk_allasfogl070622.pdf),

[http://www.mkk.zpok.hu/doc/sajtonyilatkozat\\_0922.pdf](http://www.mkk.zpok.hu/doc/sajtonyilatkozat_0922.pdf)

<sup>15</sup> [http://nol.hu/belfold/mav-reform\\_valtoallitgatassal](http://nol.hu/belfold/mav-reform_valtoallitgatassal)

<sup>16</sup> Ld. például: [http://nol.hu/belfold/20091028-szuneteltetes\\_keves\\_haszonnal](http://nol.hu/belfold/20091028-szuneteltetes_keves_haszonnal)



közbeszerzési pályázatot a MÁV integrált vállalatirányítási rendszerének felállítására. Ma már tehát olyan informatikai rendszernek kell(ene) működnie a MÁV-nál, amely minden egyes csavar útját követi a beszerzéstől a beszerelésig. Nincs tehát akadálya annak, hogy néhány hét alatt átvilágítsák a MÁV működését, és megszüntessék a pazarlást, amivel a szárnyvonalak bezárásával elérhető (alá nem támasztott, csak feltételezett) pár milliárdos megtakarítás többszörösét is el lehetne érni – feltéve persze, hogy Önnek valóban ez, és nem a közösségi közlekedés ellehetetlenítése a célja.

Egyébként ez utóbbira utal, hogy Ön immár a közvéleményt tudatosan is igyekszik megtéveszteni. A sajtóhírek szerint Ön a mellékvonalak bezárását egyebek mellett azzal indokolta, hogy „Ausztriában 58 szárnyvonal megszüntetését határozták el.”<sup>17</sup> Felhívtuk az Osztrák Közlekedési Klubot, ahol azt a tájékoztatást adták, hogy az ausztriai szárnyvonalak megszüntetéséről eddig semmiféle döntés nem született, a kormány mindössze hat(!) főleg kifizető szárnyvonal bezárását tervezi, de még ezekről is komoly vita folyik.

Egyúttal javasolunk egy kísérletet. Néhány vasúti mellékvonalnál a civil szervezetek, a helyi lakosság és önkormányzat közreműködésével változtassák meg a menetrendeket, alakítsák ki a vasúthoz csatlakozó buszok – beleértve a közösségi szolgáltatásba bevonható falugondnoki buszokat is – rendszerét és menetrendjét, és csökkentsék a jegyek árát 90 százalékkal. Nézzék meg, hogy ebben az esetben mekkora lesz az utasigény az adott mellékvonalra, és ennek megfelelően döntsenek az érintett vonalak bezárásáról vagy fejlesztéséről!

Minden egyes ember, aki a közösségi közlekedésről személygépkocsira vált, éves szinten mintegy 500 literrel több üzemanyagot használ fel. Tehát a közösségi közlekedés leépítése (beleértve a vasúti mellékvonalak bezárását) az éghajlati válság és a küszöbön álló olajválság idején különösen kiszolgáltatottá tenné az országunkat.

Mindezek figyelembevételével sajnálattal kell összegeznünk, hogy a kormánynak a fentebb bemutatott közlekedéspolitikai tevékenysége – bármi is legyen a kinyilvánított szándéka – valójában nem a hazai társadalmat és gazdaságot, hanem elsősorban a külföldi olajtársaságok, útépítő társaságok, autó- és kamiongyárak pillanatnyi érdekeit szolgálja.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök

<sup>17</sup> [http://nol.hu/belfold/vasut\\_vagy\\_busz\\_kerdesek\\_es\\_valaszok\\_a\\_parlamentben](http://nol.hu/belfold/vasut_vagy_busz_kerdesek_es_valaszok_a_parlamentben)

