

Budapest, 2007. január 29.

Dr. Kóka János
gazdasági és közlekedési miniszter
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által kiadott tájékoztatás szerint (http://www.gkm.gov.hu/sajtoszoba/sajtoanyagok/2007/07januar/utazas_diak.html) 2007-ben átalakul a helyközi utazási kedvezmények rendszere, és ezzel együtt az államháztartás 10 milliárd forintot fog megtakarítani. Az átalakítás részben a kedvezmények egységesítése irányába hat, részben pedig az államháztartás kiadásainak csökkentését célozza.

Teljes mértékben egyetértünk azzal, hogy a közforgalmú közlekedés különböző vállalatnál (illetve azon belül is a különböző utazási módokatknál) ugyanazok a menetdíjak és kedvezmények legyenek érvényben. Ez jelentős előrelépést jelentene a tömegközlekedés vonzóbbá tételében, kiszámíthatóságában, továbbá elősegítené az ésszerűbb menetrendek kialakítását. Ezzel párhuzamosan azonban feltétlenül szükségesnek tartjuk, hogy egyforma utazási jegyek és bérletek legyenek érvényesek az azonos útvonalakon és hálózatokon minden menetrendszerinti járműre (mint ahogy ez megvalósult a Budapesti Egyesített Bérlet esetében), illetve ezek egyaránt jogosítsanak fel különböző társaságok járművein való utazásra (például egy tarifa legyen érvényes az útra, ha előbb vonattal, majd Volán busszal utazik valaki).

Ugyanakkor komoly aggályaink vannak az utazási kedvezmények csökkentésével kapcsolatban. Tudjuk, hogy egyes esetekben a kedvezmények növekedtek, viszont összességében számottevő csökkenés következik be. A menetdíjak növekedése viszont óhatatlanul a tömegközlekedés további térvesztéséhez vezet. Emiatt romlik az ország környezeti állapota és így a lakosság egészsége, gyakoribbá válnak a közlekedési dugók és fokozódik az ország energiatartóssága. Mindez ellentétes az Európai Unió követelményeivel, hiszen az EU egyebek mellett célul tűzte ki a közlekedési energiafelhasználás 26 százalékos csökkentését 2020-ig.¹

Félő, hogy többen kiszorulnak a közlekedési szolgáltatásokból, mások pedig – már akik tehetik – egyéni gépjármű-közlekedésre váltanak át. Különösen aggályos a diákkezdmények szűkítése, mivel emiatt a diákok egy része feltehetően motorkerékpárra fog átszállni. Ez rendkívüli veszélyekkel jár, hiszen a motorkerékpárral fajlagosan sokkal több baleset történik, mint például személygépkocsival, és ezek a balesetek sokkal súlyosabb sérülésekkel is járnak. Ezt támasztja alá a svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2004-ben megjelent közös tanulmánya². Az Európai Unió 15 akkori tagállama, valamint Norvégia és Svájc adatait összegző kutatás arra a következtetésre jutott, hogy a

motorkerékpárok baleseteinek fajlagos költségei (éppen a gyakoriságuk és súlyosságuk miatt) messze a legmagasabbak az összes közlekedési mód közül (ld. az alábbi táblázatot!).

**Az egyes közlekedési módok baleseteinek átlagköltségei Nyugat-Európában
(euró/1000 utaskm)**

Közút					Vasút		Légi		Vízi
autó	motorkerékpár	busz	könnyű tehergépkocsi	nehéz tehergépkocsi	személy	áru	személy	áru	áru
30,9	189	2,4	35,0	4,8	0,74	0	0,37	0	0

Tudomásunk szerint a kormány – a vonatkozó törvényi előírásokkal ellentétben³ – semmiféle hatástanulmányt nem készített a kedvezmény-csökkenésnek a környezetre, a közlekedésbiztonságra, illetve az egészségre gyakorolt hatásairól. Ha végeztek volna ilyen vizsgálatot, akkor minden bizonnyal arra a következtetésekre jutottak volna, hogy **a tömegközlekedés terén végrehajtott megszorítások össztársadalmi szinten sokkal több pénzbe fognak kerülni, mint amennyit az államháztartás megtakaríthat.** Egyébként ilyen elemzések nélkül sem szabad hátrányosabb helyzetbe hozni a tömegközlekedést, mivel ez az Alkotmányba és egyéb törvényekbe ütközik. Az Alkotmánybíróság ugyanis már többször leszögezte, hogy **a környezetvédelem jogszabályokkal biztosított szintje nem csökkenthető.**⁴ A Legfelsőbb Bíróság pedig úgy foglalt állást, hogy **környezetveszélyeztetés esetén a gazdasági érdekek nem mérlegelhetők.**⁵ Nyilvánvalóan ugyanez vonatkozik az emberek életére, egészségére, amit semmilyen vélt vagy valós gazdasági indokkal nem szabad veszélyeztetni.

Arra is fel kell hívnom a figyelmét, hogy **a személyautózás évente ezermilliárdos nagyságrendű (főleg közvetett) támogatásban részesül**⁶. (Így például a kormány a laza elszámolási szabályozással, gyakorlatilag lehetővé teszi a személygépkocsi-használat törvényellenes elszámolását. Ezzel évente sokszáz milliárd forint rejtett támogatásban részesíti az autózást.⁷) A támogatás az elmúlt években tovább emelkedett a forint dollárhoz viszonyított erősödése, a üzemanyag-jövedéki adó valorizálásának elmaradása és az áfa csökkenés következtében. E tényezők miatt **a motorizáció összesen mintegy 630 milliárd forint rejtett többlettámogatásban részesült 2004 és 2007 között.**⁸ Mindenképpen indokolt lenne a közvetlen és rejtett támogatások további pontosítása.

Rendkívül visszásnak és elfogadhatatlannak tartom, hogy a kormány jelentős erőfeszítéseket tesz arra, hogy néhány tízmilliárd forintot „megtakarítson” a közösségi közlekedésen, miközben nem intézkedik a személyautózásnak nyújtott, ennél több nagyságrenddel magasabb támogatás csökkentéséről.

Kérem Miniszter Urat, hogy a személyszállítással kapcsolatos döntések meghozatala előtt a fenti tényezőket is szíveskedjék figyelembe venni.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök

¹ **Action Plan for Energy Efficiency: Realising the Potential** (Communication from the Commission. COM(2006)545 final, Brussels, 19.10.2006.): „*For transport, a similar full savings potential of 26 % is estimated, a figure which includes a significant impact from shifting to other modes of traffic, in line with the Mid-term review of the White Paper on transport.*”

² **External Costs of Transport.** INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe–Párizs

³ A jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény 18. §-ának (1) bekezdése megállapítja: „*A jogszabály megalkotása előtt – a tudomány eredményeire támaszkodva – elemezni kell a szabályozni kívánt társadalmi-gazdasági viszonyokat, az állampolgári jogok és kötelességek érvényesülését, az érdekösszeütközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.*”

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 43. §-a kimondja, hogy a a környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök bevezetése, továbbá jelentős módosítások esetében a döntés előkészítője minden esetben köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni.

⁴ Az Alkotmánybíróság 28/1994 (V. 20.) számú határozatában megállapította: „*az Alkotmány 18. §-ában megállapított, az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.*” Az Alkotmány ezen értelmezését a természetvédelmen túl a környezetvédelem valamennyi szakterületére értette az Alkotmánybíróság, ahogyan azt a 28/1998. (V. 8.) számú határozatában leszögezte.

⁵ A Legfelsőbb Bíróság 1999. május 13-án kelt, Gf.IV.30.879/1998/17. számú ítélete.

⁶ Ld. például: **Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005. http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

⁷ Ld. **Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése:** http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozlekedesi_ktgeritesek06.pdf

⁸ A forint az utóbbi években jelentős mértékben erősödött a dollárhoz viszonyítva. Ez nagymértékben mérsékelte az üzemanyagok áremelkedését, ez utóbbi ugyanis a kőolaj árával változik, amely a dollárhoz kötött. 2005-ben Magyarország évi 8,5 millió tonna kőolajat és kőolaj-terméket importált, ami 3482,3 millió USD-be került, és amelyért 696,6 milliárd forintot fizettünk, mert a forint árfolyama kedvező volt. Akkor egy dollárt 200 forintért vehettünk, míg az árfolyam 2000-ben még 282 Ft/USD volt. A forint erősödése révén 41%-kal, vagyis 286 milliárd forinttal olcsóbban vehettük meg a kőolajat és a kőolajtermékeket. A motorizáció közvetlen és közvetett üzemanyag-felhasználása a teljes mennyiség mintegy 30 százalékára tehető, vagyis a gépjárművek tulajdonosai közel 90 milliárd forinttal olcsóbban jutottak az üzemanyaghoz. Hasonló módon számolva, a 2004 és 2007 közötti időszakra 900 milliárd forintot meghaladó összeget kapunk, amelyből a motorizációra több mint 270 milliárd forint jut.

Magyarországon 2002. július 1. óta változatlan az üzemanyagok jövedéki adójának mértéke (a benzinnél 103,50 Ft/liter, a gázolajnál 85 Ft/liter), miközben 2007 végére 2004-től számítva a fogyasztói árak több mint 22%-kal nőttek, illetve nőnek. További torzító hatást eredményezett az, hogy 2005. október 1-től az üzemanyagok addigi áfa-mértéke 25 százalékról 20 százalékra csökkent. Ennek következtében az üzemanyagok hazai ára reálértékben csak 2007-ben 147 milliárd forinttal olcsóbb, mint 2003-ban. A 2004 és 2007 közötti időszak egészére e rejtett támogatás összege 361 milliárd forintot tesz ki.