



Budapest, 2005. április 29.

**Dr. Veres János úr**  
**pénzügyminiszter**  
**Pénzügyminisztérium**  
Budapest

Tisztelt Pénzügyminiszter Úr!

Engedje meg, hogy Pénzügyminiszterré történt kinevezéséhez őszintén gratuláljunk. Felelősségteljes munkájához sok sikert kívánunk, és ahhoz lehetőségünk szerint szakmai és erkölcsi segítséget nyújtunk.

Különösen örülünk annak, hogy Ön kijelentette: „a legfőbb feladat, hogy minél szélesebb körre terjedjen ki az adó- és járulékfizetési kötelezettség.” (Népszabadság, 2005. április 22.) Ennek megvalósítását teljes mértékben támogatjuk, és erre konkrét javaslatokat is teszünk. Elsőként egy sürgető kérdésben fejtenénk ki véleményünket, remélve, hogy ez segít a helyes megoldás megtalálásában.

Amint a sajtóból értesültünk, a közúti fuvarozók további kedvezményeket (elsősorban a gázolaj jövedéki adójának csökkentését) kérnek a magyar államtól, és kijelentették: amennyiben ezeket 2005. május 17-ig nem kapják meg, demonstrációkhoz fognak folyamodni. Meggyőződésünk, hogy a további kedvezmények megadása nem indokolt, sőt, éppen ellenkezőleg, szigorításokra van szükség. Ezt az alábbiakkal indokoljuk:

1. A közúti fuvarozók jelenleg sem fizetik meg mindazokat a károkat és költségeket, amelyeket okoznak. Ez a meg nem fizetett összeg évente mintegy 5000 milliárd forintra tehető. Tudjuk, hogy első látásra megdöbbentőnek tűnik ez az összeg, azonban ezt részletes számításokkal tudjuk alátámasztani. Ezeket a számításokat összegezzük a „Közlekedési támogatások” című tanulmányunkban, amelyet mellékelünk. (A számításokat az EU és az OECD hasonló témájú anyagainak, valamint a PM, a KSH és az APEH adatainak felhasználásával végeztük el.) A tanulmányt korábban már megküldtük a Pénzügyminisztériumnak, a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak, a Környezetvédelmi Minisztériumnak, a Nemzeti Fejlesztési Hivatalnak és a regionális fejlesztésért és felzárkóztatásért felelős tárca nélküli miniszternek. Számításainkat nem tudták cáfolni.
2. A meg nem fizetett költségek különösen vonatkoznak a nehéz tehergépjárművek üzemeltetőire. Ezek a járművek hatalmas károkat okoznak az utakban és egyéb létesítményekben (környező épületekben, közművekben stb.), valamint a környezetben és az emberek egészségében. Egyetlen kamion annyi kárt okoz az utakban, mint több százezer személyautó. Ugyanakkor az útfenntartás költségeihez a személyautó-tulajdonosok sokkal nagyobb arányban járulnak hozzá, mint a kamionok üzemeltetői. Az útkárokat pedig többszörösen meghaladja az a kár, amely a személyautókban keletkezik a rossz utak miatt. A kamionforgalom folyamatos növekedésének és alacsony hatékonyságának hátterében tehát nagyrészt egy hatalmas, gazdaságilag ésszerűtlen és társadalmilag igazságtalan keresztfinanszírozás áll.

3. Közismert, de különböző felmérések is egyértelműen bizonyítják, hogy a közúti fuvarozás szorosan kötődik a szürke és a fekete gazdasághoz. A számlaadás tömeges elmulasztásától kezdve a szakmai előírások be nem tartásán keresztül a hatalmas méretű nemzetközi csempészetig a legkülönbözőbb törvényellenes cselekedetek jellemzik ezt az alágazatot. (A Kossuth Rádió 2003. március 31-i reggeli műsora arról számolt be, hogy az ellenőrzött teherautók 80 százalékánál találtak szabálytalanságot, többnek a forgalmi engedélyét és a rendszámát is azonnal be kellett vonni.)
- Az alábbi táblázatból látható, hogy a hivatalos adatok szerint a vasúti szállításban dolgozók havi keresete átlagosan másfélszer akkora, mint a közúti áruszállításban dolgozóké. A mindennapi tapasztalat azonban ennek éppen az ellenkezőjét mutatja. Ez is az adófizetés elkerülésének hatalmas mértékére utal a közúti fuvarozásnál. (A táblázat csak a 4 főnél többet foglalkoztató gazdasági szervezetek adatait tartalmazza. A felmérések szerint a kisebb vállalkozásoknál az adóelkerülés még nagyobb arányú.)

### 26.33. A szállítás ágazatban alkalmazásban állók száma és bruttó átlagkeresete\*

Megnevezés	Alkalmazásban állók száma				2003. évi bruttó átlagkereset	2004. évi bruttó átlagkereset	Bér-költség, milliárd Ft	Egy főre jutó bérköltség, Ft
	2000	2002	2003	2004*				
Szárazföldi és csővezetékes szállítás	127 705	129 409	126 048		118 638			
Vasúti szállítás	57 479	55 738	55 069	52 700	122 671	137 200	118,0	<b>2 239 693</b>
Menetrendszerű, egyéb szárazföldi személyszállítás	41 964	40 611	40 625	41 000	136 999	152 400		
Közúti teherszállítás	26 410	31 287	28 677	35 000	86 606	89 800	51,8	<b>1 480 263</b>
Vízi szállítás	2 010	1 685	1 327	1 200	112 210	117 000		
Légi szállítás	3 435	3 279	3 625	3 700	244 688	274 000		
Szállítás kiegészítő tevékenysége	28 581	28 795	27 606	27 000	155 309	175 700		
<b>Összesen</b>	<b>161 731</b>	<b>163 168</b>	<b>158 606</b>	<b>163 200</b>	<b>127 715</b>	<b>140 100</b>		
Ebből:								
teljes munkaidőben	158 501	159 373	154 887		127 715			
nem teljes munkaidőben	3 230	3 795	3 719		..			

\* Az adatok a 4 főnél többet foglalkoztató gazdasági szervezetekre vonatkoznak..

a) Teljes munkaidőben foglalkoztatottak adatai.

Forrás: Éves intézményi munkaügyi adatgyűjtési rendszer, KSH

4. A közúti fuvarozás rendkívüli mértékben károsítja a környezetet (pl. egy teherautó egységnyi teljesítményre vetítve tízszer annyi szennyezőanyagot bocsát ki, mint a vasút).
5. Egyre több ország, főleg az Alpok vidéke (Ausztria, Franciaország, Svájc) hoz intézkedéseket a kamionforgalom visszaszorítására, a tranzitszállítások vasútra terelésére. Nekünk is csatlakozni kellene az élen járó országokhoz, a vasúti szállítás versenyképességének elősegítésével. Ehhez szintén szükséges a közúti fuvarozásnak nyújtott nyílt és rejtett támogatások mielőbbi felszámolása.
6. Minél több támogatást ad az állam a közúti fuvarozásnak, a torz versenyfeltételek miatt annál veszteségesebb lesz a vasút, amely így szintén még több támogatást igényel majd az állami költségvetéstől.
7. Az alábbi tények azt mutatják, hogy megalapozatlan az az állítás, amely szerint ellehetetlenülne a közúti fuvarozás, amennyiben az állam nem nyújt a részére

kedvezményeket. Például a nehéz tehergépkocsik számának és teljesítményének növekedése az elmúlt 14 évben sokszorososan meghaladta a bruttó hazai termék (GDP) növekedését. Ezt világosan mutatja az alábbi táblázat:

***A Magyarország határain belépő tehergépkocsik, a magyar rendszámú nehéz tehergépkocsik számának alakulása 1990 és 2003 között***

Év	A határon belépő külföldi tehergépkocsik*		A határon kilépő belföldi tehergépkocsik		10 tonna és annál nagyobb teherbírású magyar tehergépkocsik**	
	határ-belépések száma, ezer darab	számának változása (előző év = 100)	határ-kilépések száma, ezer darab	számának változása (előző év = 100)	száma, ezer darab	számának változása (előző év = 100)
1990	441	100,0	154	100,0	2,906	
1991	588	133,5	175	114,0		
1992	773	131,5	203	116,2		
1993	664	85,8	199	97,9		
1994	779	117,4	228	114,4		
1995	873	112,0	246	107,9		
1996	948	108,6	312	126,8		
1997	1098	115,9	363	116,6		
1998	1181	107,5	487	133,9		
1999	1056	89,5	518	106,4		
2000	1128	106,8	548	105,8	7,921	
2001	1265	112,1	613	111,9	8,499	107
2002	1339	105,9	649	105,8	9,090	106
2003	1371	102,4	650	100,2	9,628	106

\* Átmenő forgalommal együtt

\*\* Az 1991–1999. évekre nem találtunk adatot ilyen bontásban.

Forrás: KSH Évkönyvek

Amint a fenti adatokból látható 1990 és 2003 között a Magyarországra belépő külföldi tehergépkocsik száma 210 százalékkal, a Magyarországról kilépő magyar tehergépkocsiké 322 százalékkal nőtt. A 10 tonna és annál nagyobb teherbírású magyar rendszámú tehergépkocsik száma pedig 231 százalékkal növekedett. Ugyanebben az időszakban a GDP növekedése mindössze 19 százalékot tett ki. 2004 első kilenc hónapjában pedig a nemzetközi közúti szállítás 30 százalékkal nőtt az előző év hasonló időszakához képest.

További jelentős figyelembe veendő tényező, hogy a vámleépítés és a forintfelértékelés következtében az 1995. évi szinthez viszonyítva 1996 és 2004 között – 2004. évi áron – összesen 590 milliárd forinttal lett olcsóbb a tehergépkocsik beszerzése a hazai használók számára. A közúti áruszállítás kiemelkedő fizetőképességét az is bizonyítja, hogy 1996 és 2003 között – szintén 2004. évi áron számolva – mintegy 1400 milliárd forint nettó-értékű (import áron számolt) tehergépkocsi beszerzésére került sor, amint azt az alábbi táblázat mutatja.

**A tehergépjárművek importjának alakulása 1996 és 2003 között**

Megnevezés	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1996–2003
Tehergépkocsi import értéke, 2004. évi áron, milliárd forint	85,941	110,427	155,542	154,938	152,9	160,93	165,249	163,75		1395,92
Fogyasztói árindex (előző év=100)	1,236	1,183	1,143	1,1	1,098	1,092	1,053	1,047	1,068	
Árváltozás 2004-re számolva	2,4302	1,966182	1,66203	1,454095	1,321904	1,20392	1,102491	1,047	1	

Forrás: Külkereskedelmi Statisztika, KSH

A fenti adatokból látható, hogy 2001 és 2003 között évente több mint 160 milliárd forint nettó értékű járműbeszerzést tudtak finanszírozni, ami tényleges piaci áron (kereskedelem és pénzügyi szféra haszna stb.) legalább 200 milliárd forintot tesz ki.

Az áruszállítási költségek egy átlagos vállalat költségeinek 5–10 százalékát teszik ki. Nyilvánvaló tehát, hogy a közúti áru fuvarozás árainak akár 50 százalékos emelése is csak néhány százalékos többletköltséget jelentené számukra.

8. Megengedhetetlen, hogy egy gazdasági érdekcsoport technikai erőfölényével visszaélve zsarolja a Kormányt. Különösen vonatkozik ez a nehéz tehergépjárművek üzemeltetőire, akik súlyosan sértik a többséget kitevő kisebb fuvarozók és a személygépkocsi-tulajdonosok érdekeit is. (Magyarországon 9 ezer nehéz – 10 tonna teherbírás feletti – tehergépjármű van, a kisebb tehergépkocsik száma viszont 280 ezer, a személygépkocsiké 2,7 millió.) Most a közúti fuvarozók ugyanazokkal a törvényellenes cselekményekkel fenyegettek, amely annak idején a taxisblokádot is jellemezte (ld. a közkegyelemről szóló 1991. évi .V. törvényt). A fuvarozók ezen sajátos érdekérvényesítési módja szöges ellentétben áll az Európai Unió normáival. Tony Blair brit miniszterelnök ezt félreérthetetlenül kinyilvánította, amikor Nagy-Britanniában hasonló módon próbáltak a fuvarozók érvényt szerezni követeléseiknek: „Elképzelhetetlen, hogy ebben az országban bármely kormány meghajlik vagy meghódol az ilyen típusú tiltakozás előtt. A kormány hajlandó meghallgatni a tüntetők követeléseit, de ha most engedett volna, rövidesen egy másik érdekcsoport kényszerítette volna sérelmei miatt térdre az országot, és ez ellentmond a demokrácia szabályainak.” (Népszabadság, 2000. szeptember 12.) Meggyőződésünk, hogy a fuvarozók zsarolási kísérleteivel nem rokonszenvezik a közvélemény sem.
  
9. A fuvarozók egyik érve az, hogy a szomszédos országokban alacsonyabb a gázolaj ára, mint Magyarországon, és ezért tartják szükségesnek a gázolaj adójának csökkentését. Az árkülönbség valóban komoly gond, azonban figyelembe kell venni, hogy amennyiben az adót csökkentik, akkor azok is olcsóbban fognak hozzájutni a gázolajhoz, akik egyébként is itthon tankoltak volna. Ez jelentős költségvetési bevételkiesést eredményezne. Úgy véljük, hogy a probléma enyhítése érdekében a következő intézkedéseket kellene meghozni a gépjárművek gyárilag beépített üzemanyag-tartályában behozott üzemanyagok vonatkozásában: (1) Figyelembe véve az EU vonatkozó előírásait, vessenek ki környezetvédelmi termékdíjat vagy energiaadót (esetleg vámot) minden olyan üzemanyagra, amelyet olyan nem EU-tagországból hoznak be, ahol az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyarországiaknak. Nem kell megvizsgálni, milyen minőségű üzemanyag van a jármű tartályában, a díj megfizetéséhez elegendő az, hogy a jármű az adott országból lépett be Magyarországra. (2) Állítsák vissza azt a jogszabályi

előírást, amely szerint egy járműben legfeljebb 200 liter üzemanyagot lehet behozni adó- és vámmentesen. Ez megfelel az EU jogszabályainak is.(3) Egy napon csak egyszer lehessen vám- és adómentesen üzemanyagot behozni még akkor is, ha esetleg számlával próbálják igazolni, hogy az üzemanyagot Magyarországon vásárolták.

Felvethető az az ellenérv, hogy ezekkel az intézkedésekkel megnehezítjük a kapcsolattartást a környező országokban élő magyarokkal. Ez a hátrány kiküszöbölhető, ha a keletkező többletbevétel egy részét visszaforgatjuk a határon túli magyar oktatás, kultúra támogatására, a Magyarországról oda irányuló turizmus ösztönzésére és más hasonló intézkedésekre.

10. A magas üzemanyagárak nyilvánvalóan nem egy pillanatnyi zavart jelentenek a világgazdaság működésében. Előre jelezhető, hogy ezek az árak az elkövetkező időben tovább fognak emelkedni a kereslet növekedése, a környezetvédelmi szempontok fokozottabb előtérbe kerülése és egyéb okok miatt. A megoldás nem az, hogy a gondokat egy átmeneti intézkedéssel a szőnyeg alá seperjük. A valódi megoldás csak a költségeknek megfelelő árak kialakítása és az energiahatékonyság, az energiatakarékosság javításának ösztönzése lehet.

Úgy véljük, hogy a fuvarozóknak nyújtandó kedvezmény az Alkotmány előírásaiba is ütközne. Ezt már egy korábbi hasonló jellegű intézkedés kapcsán már részletesebben kifejtettük (ld. a mellékelt beadványunkat az Alkotmánybírósághoz).

Szeretnénk még felhívni szíves figyelmét Hegedűs Miklósnak, a GKI Energiakutató és Tanácsadó Kft. Ügyvezető igazgatójának „Üzemanyagárakról, érzelmek nélkül” című cikkére (Világgazdaság, 2005. április 20.), amelynek itt csak a záró bekezdését idézzük: „A végső következtetés csak annyi, hogy az üzemanyag-ár nagyon sok – piaci, költségvetési, környezeti, szociális stb. – szempont egyidejű érvényesítését feltételezi. Egy-egy – még oly jogos – szempont miatti változtatás gyakran több sérelmet szül, mint amennyi gondot megold.”

Kérjük tehát a Pénzügyminiszter Urat, hogy utasítsa el az újabb kedvezmények megadását a közúti fuvarozóknak. Kérjük, kezdeményezze, hogy a közúti fuvarozók teljes egészében fizessék meg az általuk okozott összes kárt és költséget. Ezen belül különösen sürgetőnek tartjuk a nehéz tehergépjárművek úthasználati díjának bevezetését ahhoz hasonlóan, ahogy ez Svájcban történt 2001-ben. Ez felelne meg a piacgazdaság, a társadalmi igazságosság, a jogállamiság és a környezetvédelem követelményeinek.

Azt is kérjük, hogy a Kormány folytasson széles körű felvilágosító tevékenységet, hogy a társadalom pontos képet kapjon a közúti fuvarozással kapcsolatos visszaállításokról.

A Levegő Munkacsoport a továbbiakban is szívesen áll az Ön rendelkezésére annak érdekében, hogy javuljon az ország versenyképessége, csökkenjen az államháztartás hiánya és igazságosabbá váljon a közteherviselés.

Tisztelettel:

Lukács András  
elnök

Mellékletek:

1. Közlekedési támogatások: A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások (tanulmány) – [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)
2. A Levegő Munkacsoport beadványa az Alkotmánybírósághoz, 2002. július 1. – [http://www.levego.hu/kiadvany/alkotmanyb/ab\\_ua02.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/alkotmanyb/ab_ua02.pdf)