

A Levegő Munkacsoport támogatja a vasutasok megmozdulását

A Levegő Munkacsoport szolidaritást vállal a vasutasokkal, akik fellépnek a magyar vasút működőképességének megőrzése, a vasúti szolgáltatások fejlesztése érdekében. Teljes mértékben támogatja a Vasutasok Szakszervezete által meghirdetett tüntetést, amelyre 2004. november 10-én, szerdán 11 órakor kerül sor a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium előtt (Budapest, Honvéd u. 13-15.), és képviseltetni fogja magát a megmozduláson.

A vasutasok az egész társadalom érdekeit fejezik ki, amikor tiltakoznak az ellen, hogy a kormány – a hazai környezetvédelmi¹ és nemzetgazdasági² érdekeket, továbbá az Alkotmány előírásait³ és az Európai Unió törvényeit semmibe véve⁴ – a vasút jelentős leépítését tervezi a jövő évben⁵. Ez az intézkedés hatalmas terheket jelent majd mindannyiunk számára: még inkább növekedni fog a személy- és tehergépkocsi-forgalom a közutakon, még több lesz a közlekedési dugó, súlyosbodik a környezetszennyezés, tovább romlik a lakosság egészségi állapota. Mindent eláraszt a kamionforgalom, óriási károkat okozva az utakban, az épületekben, az emberek egészségében. Ezen túlmenően emberek százezrei számára romlanak az utazási körülmények, ami által nagy mértékben sérül a társadalmi igazságosság, aminek erősítése a jelenlegi kormány kinyilvánított célja. A tervezett intézkedések hátrányosan hatnak az Európai Unió többi országára is, és kiválthatják az ottani közvélemény rosszallását, hiszen az EU – elsősorban környezetvédelmi okokból – a vasúti szállítás fejlesztését szorgalmazza. Mindezen okok miatt a vasutat érintő megszorítások sokkal nagyobb veszteséggel járnak az egész ország részére, mint amennyit a költségvetés pillanatnyilag „megtakarítana”.

Budapest, 2004. november 8.

¹ Egységnyi teljesítményre vetítve a vasúti szállítás gyakorlatilag minden környezetvédelmi és egészségügyi mutatót tekintve (légszennyezés, zaj, területfoglalás, balesetek) lényegesen kedvezőbb, mint a közúti fuvarozás.

² A vasút jelenlegi válságos helyzete nem a normális piaccgazdasági folyamatok következménye, hanem az állam elhibázott, a piaccgazdaság elveit alapjaiban sértő döntéseinek eredménye (ld. a „Gazdaságtalan-e a vasút?” c. tanulmányt: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/vasut.htm>).

³ Az Alkotmány előírja: „18. § „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” 70/D. § (1) bekezdése megállapítja: „A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.” Ennek alapján az Alkotmánybíróság a 28/1994. számú határozatában, amelyet a 48/1997. számú határozatában és más további határozataiban is megerősített, rögzítette a következőket: „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 állam nem élvez szabadságot abban, hogy a környezet állapotát romlani engedje, vagy a romlás kockázatát megengedje. ... A környezetvédelemhez való jog érvényesülésében nem lehet a gazdasági és társadalmi körülményektől függő olyan minőségi és mennyiségi hullámozást megengedni, mint a szociális és kulturális jogokban, ahol a körülmények megkívánja megszorítások később orvosolhatók. E sajátosságok miatt a környezethez való jog védelmének eszközei között a megelőzésnek elsőbbsége van, hiszen a visszafordíthatatlan károk utólagos szankcionálása nem tudja helyreállítani az eredeti állapotot.”

⁴ Az EU Tanácsának 1191/69. számú rendelete előírja, hogy hogy amennyiben az állam tömegközlekedési szolgáltatásokat rendel meg, és azok viteldíj-bevétele nem fedezi a költségeit, akkor az államnak kell a veszteséget fedeznie. Az EU Alapszerződése pedig rögzíti a „szennyező fizet” elv alkalmazásának szükségességét, viszont ezt a közúti fuvarozás vonatkozásában mind a mai napig nem kerül érvényesítésre, ami szintén versenyhátrányba hozza a vasutat.

⁵ A 2005. évi költségvetési törvényjavaslat a vasút költségértékesítésére 53 milliárd forintot irányoz elő. Ezzel kapcsolatban az Állami Számvevőszék a 2005. évi költségvetési törvényjavaslatról szóló véleményében a következőket állapítja meg: „A MÁV Rt. és a GYSEV Rt. személyszállítási közszolgáltatásának költségértékesítése, az indokolt költségek állami kompenzációja (korábban a Pénzügyminisztériumnál a személyszállítási alapellátás támogatása) 2005. évre 102 milliárd Ft forrásigényt jelent, a tárca részéről ez az összeg szerepelt a

programokhoz adott javaslatban. Ez a kérdés ugyancsak feszültségpontnak tekinthető, mert elmaradása a vasúti személyszállítási közszolgáltatások összeomlását, és a társaságok működésének alapvető zavarát eredményezheti (az eddigi, hitelek útján történő finanszírozás nem tartható fenn).(...)

A Vasúthálózat fejlesztési célelőirányzat – amelyre eredetileg 12,5 Mrd Ft-ot terveztek és amelynek fontosságát a Kormányprogram, valamint a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról szóló 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozat is hangsúlyozza – nem szerepel a költségvetési javaslatban.

Az állami magyar vasút fennállása óta még soha nem fordult elő, hogy ez a feladat nem kapott költségvetési támogatást. (...) A program megvalósításának elmaradása, halasztása esetén halmozódhatnak a jelenleg is fennálló problémák, a következmények súlyosak lehetnek, ugyanis a sebességkorlátozások mennyiségének növekedése veszélyeztetheti a vasúti menetrendet.”