

Budapest, 2009. február 10.

**Dr. Kovács Alíz**  
**főtitkár**

Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE)  
Budapest

**Tisztelt Főtitkár Asszony!**

A nehéz tehergépkocsik úthasználati díjával kapcsolatban Ön nemrég levélben<sup>1</sup> fordult Fónagy Jánoshoz, az Országgyűlés Gazdasági és Informatikai Bizottsága Közlekedési Albizottságának vezetőjéhez és Csepi Lajos közlekedési szakállamtitkárhoz. Levelében azt kifogásolja, hogy az Európai Bizottság olyan irányelv-tervezetet terjesztett elő, amely lehetővé teszi, hogy a közúti fuvarozókkal megfizetessék az általuk okozott környezeti és egészségi károkat (vagyis internalizálják az externáliákat).

Levelében azt követeli, hogy „az EU elhatározott internalizálási programját egyenlő ágazati megközelítést tanúsítva egyidejűleg valamennyi közlekedési módra alkalmazza...” Az új irányelv-tervezetnek éppen ez a célja. Ma ugyanis a közúti teherfuvarozás az egyetlen közlekedési alágazat az unióban, ahol az internalizálást tiltja az EU. Az összes többi közlekedési alágazatban, sőt minden más gazdasági tevékenységnél is dönthetnek úgy a tagállamok, hogy az externáliák költségeit részben vagy egészében az okozókra terhelik. A szóban forgó irányelv-tervezet tehát éppen ezt az ellentmondást kívánja legalább részben feloldani, és így csökkenteni azokat az egyenlőtlenségeket, amelyek a közúti áruszállítás és egyéb gazdasági tevékenységek (például a vasúti szállítás) közötti versenyfeltételekben jelenleg fennállnak.

Ön szerint az Európai Bizottság célja „egyértelműen ismét a vasút helyzetbe hozása a közúti szállítás mesterséges drágításán keresztül”, és ez elfogadhatatlan az MKFE számára.

Lehet, hogy a közúti áruszállítás által okozott környezeti károk internalizálása költségemelkedéssel jár az egyes fuvarozó vállalkozások számára, ebből azonban még nem következik, hogy nemzetgazdasági szinten drágulna a közúti áruszállítás. Márpedig minden felelős politikusnak (sőt, a hazájáért felelősséget érző minden személynek) elsősorban a nemzetgazdasági érdeket kell figyelem előtt tartania. Nemzetgazdasági szinten viszont az útdíj bevezetése kifejezetten előnyös. Ez a kedvező hatás egyrészt abból ered, hogy csökkennek a közúti szállítás által okozott környezeti és egészségi károk, ami jelentős megtakarításokat eredményez. Nem elhanyagolható továbbá az internalizálásnak a közúti fuvarozás ésszerűségét, hatékonyságát növelő hatása sem. A Svájcban 2001-ben a tehergépkocsikra – az externáliákra is figyelemmel – kivetett útdíj hatására csökkent a közúti áruszállítás volumene, ami korábban évi 7-8 százalékkal emelkedett. Az alpesi ország azóta is a világ versenyképességi listájának élvonalában van. Németországban a csak az autópályákon kivetett útdíj bevezetése óta 25 százalékkal csökkent az üresfuvarok aránya. Nemzetgazdasági szinten tehát az internalizálás hatására kétszeresen is olcsóbbá válik a közúti fuvarozás. Ebből a hatékonyabb fuvarszervezés hatása közvetlenül a fuvaroztató vállalkozásoknál is jelentkezik költségcsökkenésként.

Az internalizálás már csak azért sem drágítja a közúti áru fuvarozást, mert az internalizálandó költségek ma is léteznek. A különbség „csupán” annyi, hogy ez a költség ma

még minden állampolgárt terhel, függetlenül attól, hogy milyen mértékben vesz részt a közúti áruszállításban, illetve hogy abból mekkora haszna származik. Internalizálás esetén egyszerűen az történik, hogy ezeket a költségeket a továbbiakban nem az egész társadalom fogja megfizetni, hanem az, aki okozza.

Mindebből az következik, hogy az internalizálás következtében nemhogy növekedne az infláció – amint azt Ön feltételezi –, hanem csökken. Annál is inkább mert – ahogy ebben világszerte egyetértés mutatkozik –, a környezetszennyezés az egyik legkomolyabb és egyre növekvő mértékű árdrágító tényező.

Ön szerint az internalizálás nem éri el a környezetvédelmi célját, mert „a szállítási kereslet jórészt árrugalmatlan”. Ezt azonban cáfolják az eddigi tapasztalatok azokban az országokban, ahol útdíjat vezettek be. De ha netán Önnek ebben igaza lenne, akkor végképp érthetetlen a tiltakozás az internalizálás ellen. Amennyiben ugyanis az áruszállítás árrugalmatlan, akkor a fuvarozók a költségemelkedést különösebb gond nélkül átháríthatják a megrendelőkre, tehát nem kerülnek hátrányos helyzetbe.

A levelében leírtak szerint „a közútnak a vasút csak igen korlátozott alternatívája”, amit Ön elsősorban azzal indokol, hogy „a közúti szállítási távolságok 85%-a 150 km-en aluli és csak mintegy 3-4%-a 500 km-en felüli”. Ez valóban így van, ha valaki ugyanúgy egységnyi fuvarnak számolja egy kisteherautó városon belüli 2 kilométeres szállítását, mint egy kamion 2000 kilométeres fuvarját. Ha azonban a megtett jármű-kilométerekkel számol, akkor azt az eredményt kapja, hogy a közúti fuvarok 70 százaléka 150 kilométeren felüli!<sup>2</sup>

Ön szerint, amennyiben mégis sor kerül az internalizálásra, „elengedhetetlen, hogy a közúti bevételeket célzottan a közúti közlekedési iparágban lehessen felhasználni”. A gond ezzel a követeléssel az, hogy ebben az esetben értelemszerűen nem történik meg az internalizálás...

„A magyarországi közúti közlekedési szolgáltatók nem gondolják úgy, hogy ők ma még nem kellő mértékben fizetnek meg az útjukat, illetve externális költségeiket” – írja levelében. Ez biztosan így van, vagyis tényleg nem gondolják, de ez egy tévhit, amit sürgősen el kell oszlatni. A CE Delft Kutatóintézet tanulmánya<sup>3</sup> szerint ugyanis a tehergépkocsik üzemeltetői az Európai Unióban mintegy 50 milliárd eurót kitevő adót és díjat fizetnek évente járműveik után. Ez az összeg gyakorlatilag fedezi a tehergépkocsik által használt infrastruktúra megépítésének és fenntartásának költségeit. Ezen felül a tehergépkocsik évi 90 milliárd eurónak megfelelő környezeti és egészségi kárt is okoznak, amit viszont az üzemeltetők már egyáltalán nem fizetnek meg.

A magyarországi fuvarozók ezen felül olyan különleges kedvezményeket élveznek, mint amelyeket egyetlen más gazdasági (al)ágazat sem. Így például törvény teszi lehetővé a gépkocsivezetők számára adómentes bér kifizetését az „üzemanyag-megtakarítás” mértékének megfelelően. Ennek a törvényes adóelkerülési lehetőségnek az alkalmazásával sok esetben a bér 40 százalékat is adómentesen fizetik ki. A külföldi napidíjak elszámolásánál a törvény szintén nagyvonalúan kivételez a közúti fuvarozókkal, akik ily módon ezeket a napidíjakat jóval kedvezményesebben számolják el, mint például a vasútnál vagy bármilyen más gazdasági ágazatban dolgozók.

Önnek teljesen igaza van abban, hogy „a közlekedés externális költségeinek internalizálása körültekintő költség-haszon elemzést igényelne, a gazdasági növekedés és a versenyképesség biztosítását szem előtt tartva...” Ennek megfelelően az elmúlt időszakban számos ilyen elemzés látott napvilágot. Ilyen például az Európai Bizottság megbízásából készült GRACE-tanulmány<sup>4</sup>, amely megállapította, hogy több mint 1000 milliárd forinttal javulna a közjólét Magyarországon évente, ha a közúti közlekedés által okozott környezeti és egészségi károk költségét megfelelő adók és díjak formájában megfizettetnék a közlekedés résztvevőivel, és az így keletkezett többlet adóbevételt az élők munkát terhelő adók és járulékok csökkentésére használnák fel. A bruttó hazai termék (GDP) 4 százalékanak megfelelő



gyarapodás a környezeti és egészségi károk mérséklődésének volna köszönhető, valamint annak, hogy csökkenne az árakba rejtett torzítás, és így a gazdaság szereplői a mainál sokkal ésszerűbb döntéseket hoznának.

Úgy vélem, az MKFE vezetése az externáliák internalizálásának ellenzésével rossz szolgálatot tesz nemcsak a társadalomnak, hanem maguknak a fuvarozóknak is. Először is azért, mert a jelenlegi torz árviszonyok megtartásának szorgalmazásával hátráltatja gazdaságunk szerkezetének korszerűsítését, valamint a munkabért terhelő adók csökkentését. Ez pedig végső soron a fuvarozókat és családjaikat is sújtja. Másodsor, mert gerjeszti a közúti fuvarozókkal (különösen a nehéz tehergépkocsik üzemeltetőivel) szembeni lakossági ellenszenvet és tiltakozást. A különböző állami szervekhez, az országgyűlési biztosok hivatalához<sup>5</sup>, civil szervezetekhez érkező nagyszámú panasz, valamint a közvélemény-kutatások<sup>6</sup> szerint a lakosság széles köre tudatában van a nehéz tehergépkocsik által okozott súlyos károknak, és kifogásolja, hogy ezeket a károkat nem az okozók fizetik meg. Harmadsor, mert erősíti a fuvarozókban azt a tévhitet, hogy a jelenlegi helyzet fenntartható. Pedig az olajárak emelkedésétől kezdve az éghajlatváltozásig számos tényező bizonyítja, hogy fenntarthatatlan. Negyedsor, mert lebecsüli a hazai fuvarozókat, hiszen piacellenes támogatásokkal kívánja segíteni őket, azt sugallva, hogy nem képesek helytállni a valódi piaci versenyben, és nem képesek úgy folytatni és fejleszteni a tevékenységüket, hogy egyre növelik annak hozzáadott értékét. Pedig számukra ez az igazi megoldás, és ehhez kellene, hogy az MKFE vezetése a lehető legnagyobb segítséget nyújtsa a tagjainak és a fuvarozóknak általában – továbbképzéssel<sup>7</sup>, felvilágosítással, a világban található legjobb példák összegyűjtésével és ismertetésével, hazai alkalmazásuk előmozdításával és szükség esetén a fuvarozók átképzésével<sup>8</sup> is.

Bízom benne, hogy a fentiek figyelembevételével felül fogja vizsgálni álláspontját.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök

#### Másolatban kapják:

- Fónagy János, az Országgyűlés Gazdasági és Informatikai Bizottsága Közlekedési Albizottságának vezetője
- Csepi Lajos közlekedési szakállamtitkár

<sup>1</sup> A levél megjelent az Autóközlekedés 2008/12. számában, és olvasható az MKFE honlapján is ([http://www.mkfe.hu/dokumentumok/pdf/level\\_fonagynak\\_1999\\_62\\_ek\\_2008\\_11\\_14.pdf](http://www.mkfe.hu/dokumentumok/pdf/level_fonagynak_1999_62_ek_2008_11_14.pdf)).

<sup>2</sup> Részletesebben ld. [http://www.levego.hu/kamionstop/cargo\\_allianz\\_sajtohatter0804.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/cargo_allianz_sajtohatter0804.pdf)

<sup>3</sup> Magyar nyelvű részletes ismertetése: [http://www.levego.hu/kamionstop/teherauto\\_0902.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/teherauto_0902.pdf)

<sup>4</sup> Magyar nyelvű részletes ismertetése: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/utdij-gazdhatas0811.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/utdij-gazdhatas0811.pdf)

<sup>5</sup> Az állampolgári jogok országgyűlési biztosa éves jelentéseiben arról számol be, hogy az ország minden részéből rendszeresen kap panaszokat a nehéz tehergépkocsik forgalmával kapcsolatos környezetszennyezésről, egészségi és közlekedésbiztonsági problémákról.

<sup>6</sup> Ld. [http://www.levego.hu/kamionstop/kamion\\_szonda0601.doc](http://www.levego.hu/kamionstop/kamion_szonda0601.doc)

<sup>7</sup> Az Autóközlekedés 2008/12. számában Bánkeszi Lajos, az MKFE budapesti régiójának vezetője meggyőzően mutatja be, hogy rendkívül nagy szükség lenne a magyar fuvarozók továbbképzésére.

<sup>8</sup> Amint ezt Sárközy Tamás egyetemi tanár javasolja az Autóközlekedés említett számában.

