

## **Jobb tömegközlekedéssel a versenyképességért, a munkahelyekért és a környezetért**

A kormány ismét a tömegközlekedés támogatásának drasztikus csökkentését tervezi. Bár a gazdasági válság számos területen megszorításokra kényszerít, érthetetlen, hogy miért épp az az ágazat esik ennek áldozatul, amely országszerte munkahelyeket jelent – nemcsak a tömegközlekedési ágazatban, hanem azért is, mert az emberek lakhelyükről nagyrészt tömegközlekedéssel jutnak el oda, ahol munkalehetőséget találnak. A tömegközlekedés nélkülözhetetlen feltétele az oktatásnak is, hiszen a diákok túlnyomó része így jut el iskolába. A közösségi közlekedésnek Budapesten és környékén meghatározó szerepe van abban, hogy itt állítjuk elő az ország gazdasági termelésének, a GDP-nek 40 százalékát. Vitathatatlan az is, hogy a tömegközlekedés nélkülözhetetlen a környezet állapotának javításához.

A 2009. évi költségvetési törvényjavaslat immár harmadik változata szerint a fogyasztói árkiegészítés az idei 117 milliárd forint helyett jövőre csak 100,6 milliárd forintot tesz majd ki, ami reálértéken 17,7 százalékos (20,7 milliárd forintos) csökkenést jelent (a tervezett 4,5 százalékos inflációval számolva). A települési önkormányzatok „közösségi közlekedési feladatok” kötelező feladatának ellátására 2009-re előírányzott normatív támogatás a tavalyi szinten marad (515 Ft/fő), ami reálértéken 4,5 százalékos csökkentést jelent. Az iskolabuszok normatív támogatását pedig 26,5 százalékkal csökkentik (74 000 forintról 54 400 forintra).

Mindezzel tovább folytatódik a tömegközlekedés leépítése. Az elmúlt években a megszorítások nagy részét ugyanis ez az ágazat szenvedte el. 2002 és 2009 között – 2008. évi áron számolva – összesen 165,6 milliárd forintot vontak el a fogyasztói árkiegészítéstől. Tovább súlyosbította a helyzetet a tömegközlekedés áfájának növelése és a viteldíjak drasztikus megemlése. A vasút, a helyközi buszok és a helyi tömegközlekedés járműállományát egyaránt hagyták véstesen előregedni. A vasúthálózatnak már 40 százalékán kellett sebességkorlátozást bevezetni a pálya rossz állapota miatt. Budapesten a buszok átlagéletkora 17 év (e téren az Európai Unióban a második legrosszabb helyzetben Prága van, ahol az átlagéletkor öt év...). A naponta forgalomba állított buszok egyharmada komoly műszaki problémák miatt menet közben leállásra kényszerül. A villamospályák jelentős részén 10-30 kilométeres lassú jelek vannak.

A törvényjavaslat szerint a kerékpáros infrastruktúrára fordítandó összeget a korábban tervezett felére csökkentik annak ellenére, hogy e téren viszonylag kis befektetéssel sokkal nagyobb eredmények érhetők el, mint a gépjármű-közlekedés esetén: lökészerűen növekedhet ennek a fenntartható közlekedési módnak a részaránya.

Ugyanakkor folyamatosan növekszik az autózás és a közúti áruszállítás támogatása. Az üzemanyagok jövedéki adóját 2002 óta nem emelték, az áfáját pedig 2005-ben csökkentették. Mindez – az inflációt is figyelembe véve – azt jelenti, hogy 2002 és 2008 között a közúti gépjármű-közlekedés összesen 785 milliárd forint kedvezményben részesült a 2002. évi szinthez képest (2008. évi áron számolva). További támogatást jelent, hogy 2005-ben a személygépkocsik kilométer-átalányát 3 forintról 9 forintra emelték. Nem történt érdemi intézkedés annak az évi ezermilliárd forintos adócsalásnak a visszaszorítására, ami abból áll, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el, és ami rendkívüli mértékben ösztönzi az autóhasználatot.

A közúti áru fuvarozás messze nem fizeti meg az általa okozott költségeket. Különösen vonatkozik ez a külföldi kamionokra, amelyek gyakorlatilag ingyen használják az útjainkat és károsítják a környezetet. (Megjegyzendő, hogy a közúti teherszállítás az elmúlt években ötször olyan gyorsan növekedett, mint a GDP!).

Ugyan a költségvetési törvényjavaslat autópálya-fejlesztésre csak 18 milliárd forintot irányoz elő, ez az adat megtévesztő. Az újabb autópálya-építéseket ugyanis PPP finanszírozási formába (az állam és a magánszektor együttműködése) csúszttatták át, ami a

jövő terhelését és a közvélemény félrevezetését, az átláthatóság mellőzését jelenti. Számításaink szerint a jövő évi autópálya-építések valójában 437 milliárd forintjába kerülnek majd az adófizetőknek.

A súlyos veszteségek elkerülése érdekében kérjük az országgyűlést, hogy a növelje a tömegközlekedési támogatásokat, valorizálja nagyobb mértékben az üzemanyagok jövedéki adóját, érdemben csökkentse a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos visszaélések lehetőségeit, továbbá kezdeményezze a közúti teherfuvarozóknak nyújtott kedvezmények visszavonását és a nehéz tehergépkocsik kilométer-arányos útdíjának mielőbbi bevezetését.

Budapest, 2008. november 16.

*Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózata  
Közlekedési Dolgozók Országos Egyesülete  
Magyar Kerékpáros Klub  
Nagycsaládosok Országos Egyesülete  
Levegő Munkacsoport  
Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület*