

Gazdaságtalan-e a vasút?



Budapest, 2002

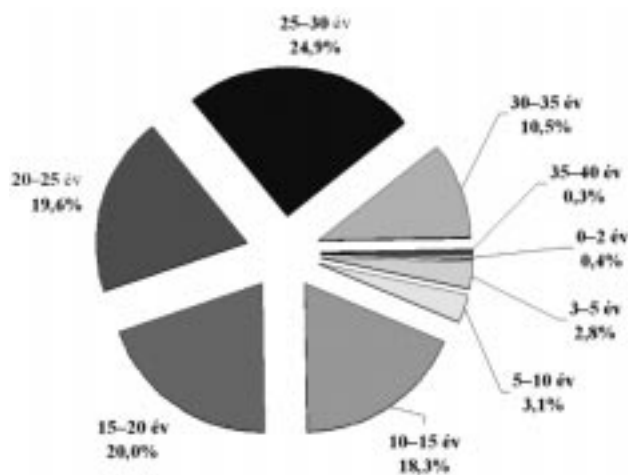
Tartalom

| | |
|---|-----------|
| Az elmúlt két évtizedet a magyar vasúti fuvarozás egyre romló feltételei jellemezték. | 3 |
| Politikai döntések sorozata történt a MÁV költségén. | 7 |
| A közúti szállítás hatalmas mértékű nyílt és rejtett támogatásban részesül. | 9 |
| A kamionforgalom óriási kedvezményeket kap. | 10 |
| A közúti szállítás nagy része a fekete gazdasághoz kapcsolódik. | 13 |
| A bérköltségek elszámolása is a vasútnak hátrányos. | 14 |
| A gázolajjal történő visszaélések is a vasutat sújtották. | 15 |
| A vámleépítés és a forint erősödése is a közútnak kedvez. | 16 |
| A benzin ára folyamatosan csökken. | 18 |
| Növekednek az adókedvezmények a gépkocsi-használatra. | 19 |
| Évi 100 milliárd forint támogatást kapnak az autógyárak. | 21 |
| Megengedhetetlen módon pazaroljuk egyik legértékesebb vagyónunkat. | 22 |
| Kétséges az autópálya-építések haszna. | 22 |
| A légi közlekedés is hatalmas támogatásban részesül. | 24 |
| A kormány számos esetben figyelmen kívül hagyja azokat a nemzetközi kötelezettségeit és a hazai jogszabályokat, amelyek a vasúti közlekedésnek kedveznek. | 26 |
| Egyes kormányzati szervek és sok esetben a sajtó is egyoldalú tájékoztatást adnak a témáról. | 27 |
| A társadalmi hatásokat gyakran eltérően ítélik meg a közúti, illetve a vasúti fejlesztések esetén. | 27 |
| A kiút a piaccgazdaság megteremtése, valamint az emberi élet és egészség előnyben részesítése. | 28 |

Vajon milyen főbb okok vezettek a MÁV Rt.-nél kialakult súlyos helyzethez? Mit kellene a Kormánynak tenni a következő időszakban ennek megváltoztatása érdekében? Az elmúlt évek tapasztalatai azt sejtetik, hogy az eddigi közlekedéspolitikája zsákutcába vezet.

ra meghaladta a 20 évet, sőt 65 százaléka a 15 évet (2. ábra). A MÁV „belső adóssága” (vagyis az az összeg, amelyet az elmaradt felújításokra és korszerűsítésekre kellene fordítani) ma már meghaladja az 1300 milliárd forintot.

2. ábra: A MÁV belföldi forgalmú személykocsi állományának kormegoszlása

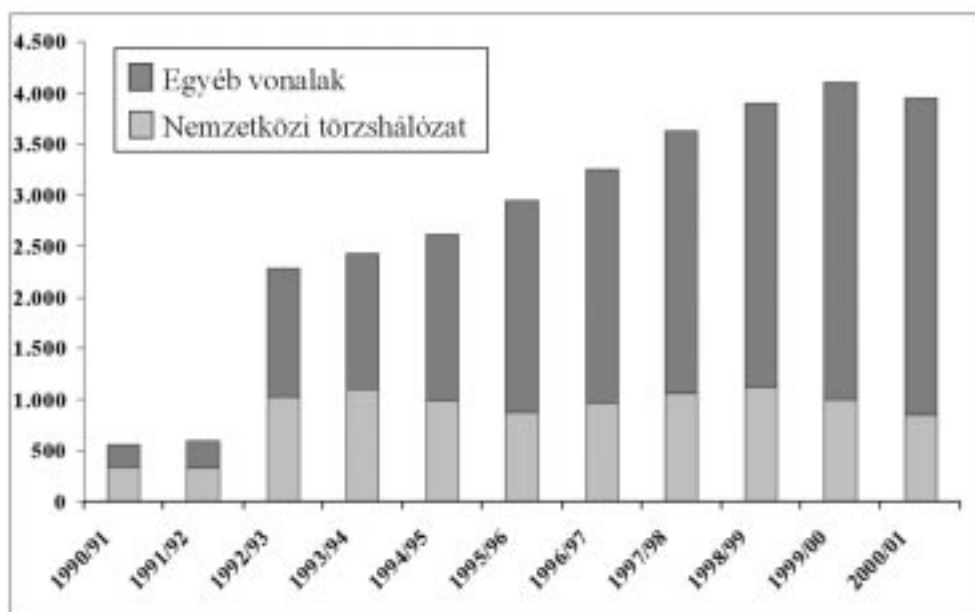


Forrás: MÁV

Az elmúlt két évtizedet a magyar vasúti fuvarozás egyre romló feltételei jellemezték.

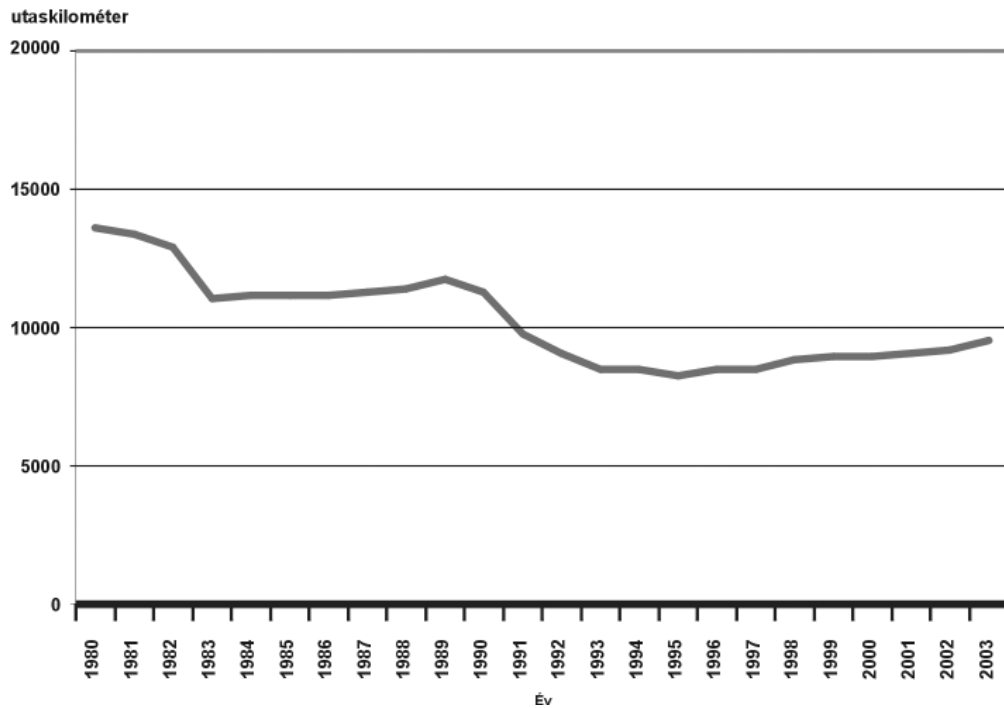
Az elmúlt időszakban a szükséges fenntartási, felújítási, korszerűsítési munkák elmaradása miatt a gördülőállomány, a pályák és az üzemi létesítmények állapota egyre romlott. Ennek egyik jellemzője, hogy 2000-ben az összes vasúti pálya csaknem felén kellett sebességkorlátozást elrendelni az eredetileg megengedett sebességhez képest (1. ábra). Egy másik jellemző adat: 1998-ban a személyszállító kocsik háromnegyedének az életko-

1. ábra: Az állandó sebességkorlátozások alakulása a MÁV vonalain (kilométer)

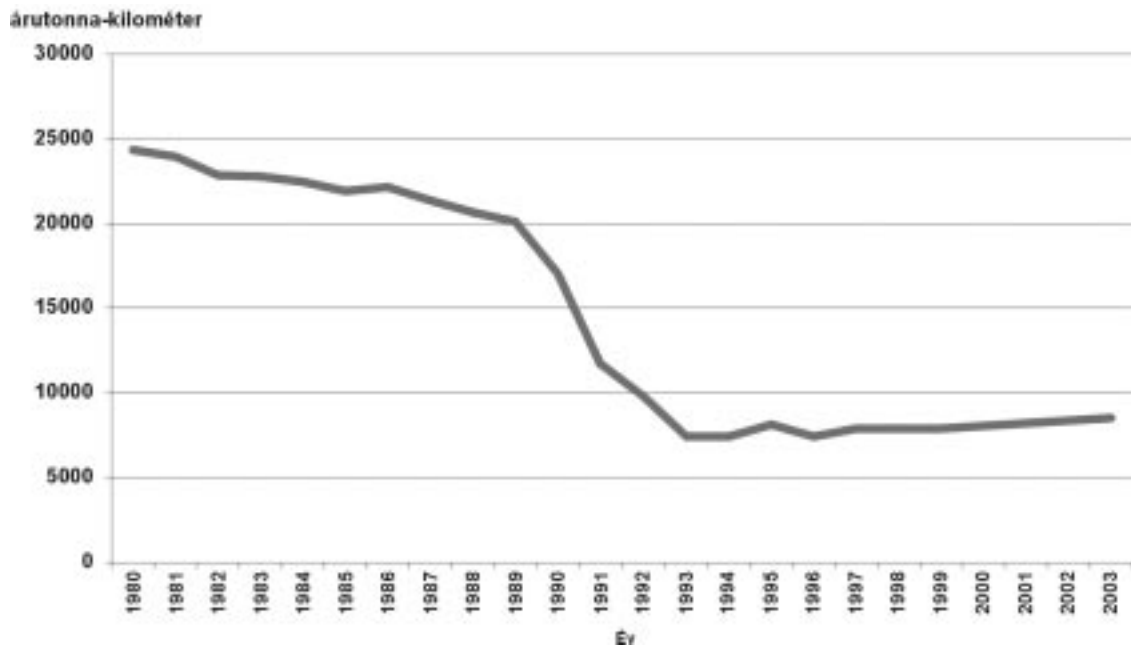


Forrás: MÁV

3. ábra: A MÁV személyszállítási teljesítményének alakulása



4. ábra: A MÁV árufuvarozási teljesítményének alakulása



Forrás: MÁV Rt.

Az elmúlt két évtized során számottevően csökkent a MÁV Rt. teljesítménye. A visszaesés a személyszállítást is érintette (3. ábra), a teherfuvarozást azonban rendkívüli mértékben sújtotta (4. ábra). E téren hatalmas visszaesés volt tapasztalható a rendszerváltás során, amikor a nemzetgazdaság teljesítménye is jelentősen csökkent, és megszűnt a (volt) szocialista országokkal folytatott nagytömegű áruszállítás számottevő része. Ugyanakkor a teherfuvarozás csökkenése egy kedvező irányzatot is jelzett társadalmi szempontból: a nemzetgazdaság szerkezetének korszerűsödését.

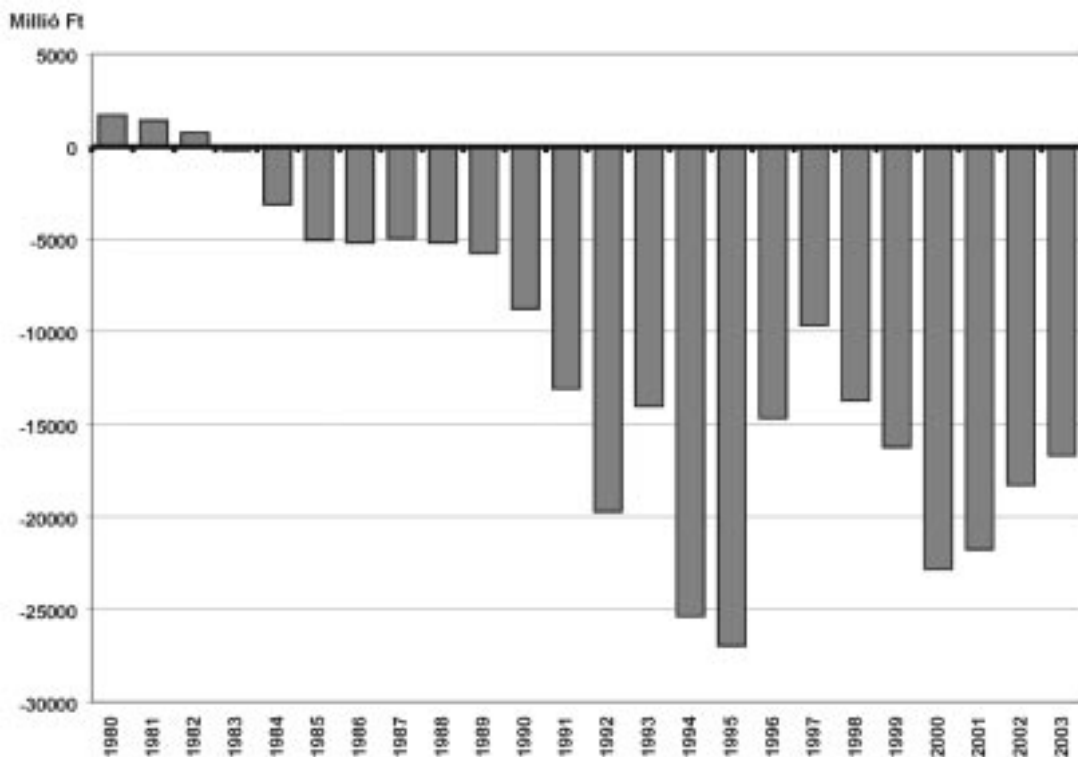
A vasút térvésztesését azonban nagyrészt olyan politikai, illetve gazdaságpolitikai döntések sorozata okozta, amelyekért nem a vasút és nem is a társadalmi átalakulás volt a felelős.

Az állam nem fizeti ki az általa megrendelt vasúti szolgáltatásokat.

A vasúti személyszállítás mindig is közszolgáltatásnak számított. Korábban az állam megrendelte az általa szükségesnek tartott szolgálta-

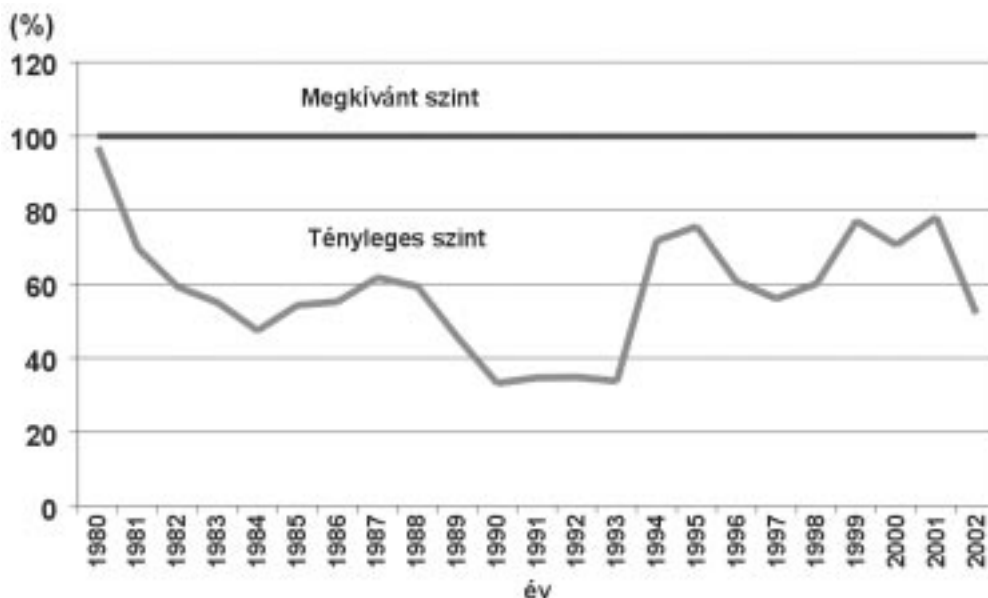
tást, meghatározta a jegyek árát, és a központi költségvetésből annyi támogatást nyújtott, amennyi a jegyeladásokból származó bevétel és a vasút tényleges ráfordításai közötti különbséget fedezte. Ez a rendszer azonban a 80-as évek elején gyakorlatilag megszűnt. Az állam továbbra is megrendelte a szolgáltatásokat, ám azok ellenértékét 1983 óta nem fizette meg (ld. az 5. ábrát!). Ezért súlyosan veszteségesse vált a MÁV személyszállítási ágazata, és ezzel együtt az egész vállalat. Ennek következtében nemhogy a vasút versenyképességét fokozó beruházásokra alig volt lehetőség, de még a szükséges állagmegőrző és felújítási munkálatokra sem jutott – és nem jut ma sem – elegendő pénz. Így a MÁV arra kényszerült, hogy jelentősen csökkentse a fenntartásra, karbantartásra, felújításra, illetve korszerűsítésre fordítandó összegeket. A szükséges beruházási forrásoknak napjainkban is csak kevesebb, mint 80 százaléka áll rendelkezésre, de az elmúlt évtizedeket általában a 60 százalékos alatti forrás jellemezte (ld. a 6. ábrát!). Az állam e gyakorla-

5. ábra: A MÁV személyszállítási eredményének alakulása 1980-2003



Forrás: MÁV Rt.

6. ábra: A MÁV fejlesztési forrásainak alakulása



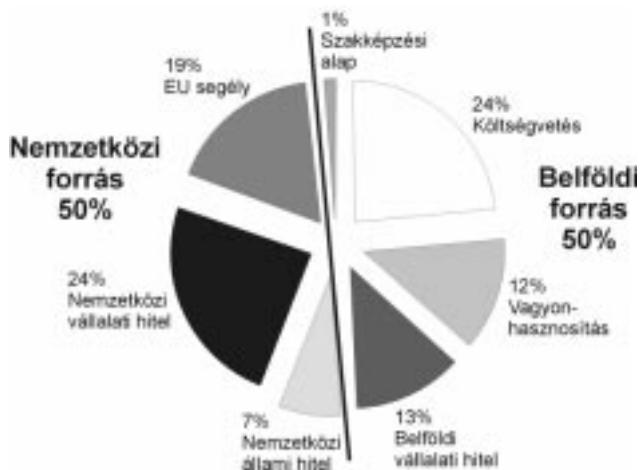
Forrás: MÁV Rt.

ta gyökeresen ellentétes az EU Tanácsának 1191/69. számú rendeletével, amely kimondja, 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 Tanácsának rendeletei minden tagállam számára kötelező érvényű jogszabályok.)

Elhibázottnak tartjuk azt is, hogy az állam ahelyett, hogy a központi költségvetésből jut-

atná megfelelő forrásokhoz a vasutat, nemzetközi hitelek felvételére kényszeríti a vasúttársaságot (ld. a 7. ábrát). A hiteleket visszafizetni nem tudó MÁV-ot időről időre szanálni kell, így végeredményben mégis állami pénzből, az adófizetők költségén kell a felújításokra és egyéb beruházásokra felhasznált összegeket kifizetni, de emellett még a hiteleknek a kamatait is mi fizetjük, ezáltal a külföldi bankokat hízlalva. Ráadásul a nemzetközi pénzügyintézetek feltételként szabták egyebek mellett a vonatok, megállóhelyek számának csökkentését és a vasúthálózat legalább 1/7 részének a bezárását. Ez súlyos beavatkozás a magyar bel- és környezetpolitikába, és kormányunk felelőtlenül járt el akkor, amikor ilyen hitelekhez állami garanciát nyújtott. (A szerződésben természetesen nem bezárásról, hanem a vonalak más tulajdonosnak történő átadásáról beszélnek, de ezek a lépések a gyakorlatban az adott pályaszakaszok megszüntetését fogják eredményezni. Szerencsére azonban a bankok ezt az előírást nem vették komolyan, mert a teljesítésére vonatkozó határidő már rég lejárt, de az érintett vonalak még mindig üzemelnek. Ha azonban nem jut elegendő pénz a feljavításukra, akkor féltő, hogy egyszerűen fizikailag fognak annyira leromlani, hogy elkerülhetlenné válik a bezárásuk.)

7. ábra: A MÁV Rt. 2001. évi beruházásainak tervezett forrásai



Forrás: MÁV Rt.

Politikai döntések sorozata történt a MÁV költségén.

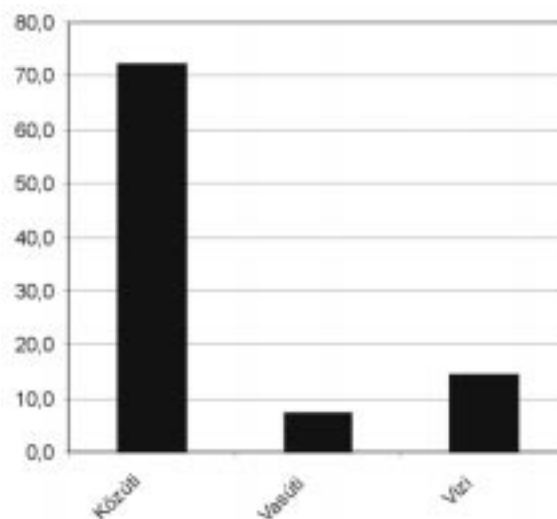
Az elmúlt két évtized során az állami szintű politikai intézkedések a közlekedés terén sorozatosan hátrányosabb helyzetbe hozták a környezetkímélőbb vasúti szállítást. Az egyik legfontosabb beavatkozás ezek közül az volt, hogy 1991-ig a KGST-országokba történő áru fuvarozás tarifáját rendkívül alacsonyan tartották annak érdekében, hogy ezzel ezeknek az országoknak a KGST-be való integrációját támogassák. Ebből mai áron számolva csak 1990-ben mintegy 90 milliárd forint vesztesége származott a MÁV-nak. A teljes időszakot tekintve tehát a MÁV emiatti bevételkiesése több száz milliárd forintra tehető.

Egy másik jelentős politikai döntés a jugoszláviai embargó volt. Ennek következtében összeségében közvetlenül mintegy 50 milliárd forintot veszített a MÁV.

Jugoszláviai vonatkozásban egyéb politikai okok miatt is érték veszteségek a MÁV-ot. A MÁV nemzetközi elszámolásai többoldalú nemzetközi és kétoldalú államközi megállapodásokon alapulnak. Ezeket változtatni csak az állam jóváhagyásával lehet. A volt Jugoszlávia felé az állam politikai okokból elhalasztotta a szükséges intézkedések megtételét, ami mintegy 30 milliárd forint, mind a mai napig fennálló kintlévőséget eredményezett a MÁV részére. Mivel ez a veszteség az állam döntése miatt következett be, az állam köteles lenne az így keletkezett kötelezettségeket egy tételben reálkamatokkal növelt teljes áron, haladéktalanul megvásárolni a MÁV Rt.-től. (A kamatok megfizetése annál is inkább indokolt, mert a megfelelő állami intézkedések hiánya miatt a MÁV jelentős hitelek felvételére kényszerült.) Megjegyzendő, hogy bár az utóbbi időben a jugoszláviai adósság törlesztése megkezdődött, de ez rendkívül lassan és igen kis tételekben történik.

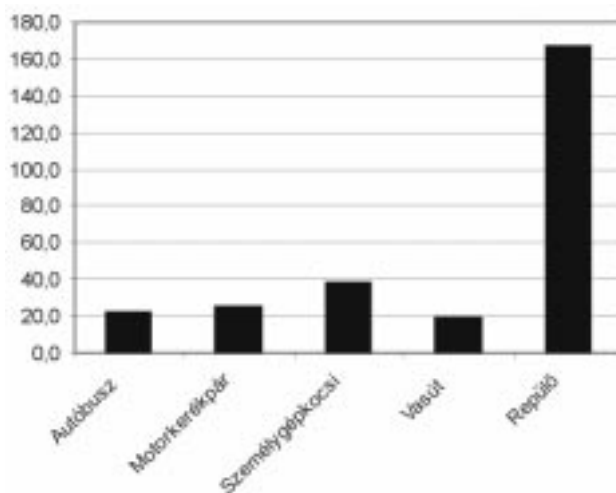
Teljes egészében politikai döntés volt a 65 és 70 év közöttiek ingyenes utazásának a bevezetése is, ami évente mintegy 2 milliárd forint bevételki-

8. ábra: Az áruszállítás fajlagos energiafelhasználása az Európai Unióban (kőolaj-tonnaegyenérték/millió tonnakilométer)



Forrás: Európai Bizottság, 1999.

9. ábra: A személyszállítás fajlagos energiafelhasználása az Európai Unióban (kőolaj-tonnaegyenérték/millió utaskilométer)



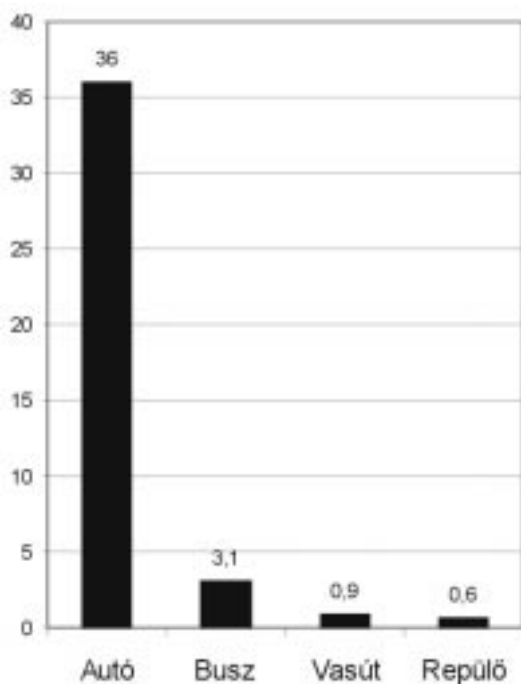
Forrás: Európai Bizottság, 1999.

10. ábra: Területfoglalás azonos szállítási teljesítménnyel számolva korszerű vasút és autópálya esetén*



* Megjegyzendő, hogy Magyarországon a vasúti közlekedés javításához általában nem kell újabb területeket elfoglalni, mivel elsősorban a már meglévő pályák felújítására van szükség.

11. ábra: A balesetek átlagos költségei az Európai Unióban, Norvégiában és Svájcban (euró/1000 utaskilométer)



Forrás: Infrac, IWW, 2000

esést okoz a MÁV-nak. (Ez az összeg nagyobb, mint amennyit a MÁV évente megtakarítana azáltal, ha bezárna 1000 kilométer mellékvonalat – aminek terveiről időnként felrepülnek hírek.)

A félreértések elkerülése végett hangsúlyoznunk kell: nem azt vitatjuk, hogy az említett döntések politikailag helyesek voltak-e. „Csupán” arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy ezeknek a kormányzati döntéseknek semmi köze nem volt a piacgazdasághoz (kizárólag politikai alapon születtek), viszont az ezekből származó veszteséget egy éles piaci versenyben lévő gazdálkodó vállalatnak – a MÁV-nak – kellett viselnie! Ezt elfogadhatatlannak tartjuk.

Miközben az állam nem fizette ki a vasútnak az általa megrendelt szolgáltatásokat, a nagypolitikai célokat szolgáló döntéseinek jelentős részét a vasúttal fizettette meg, a közúti és légi személy- és áruszállítás egyre nagyobb kedvezményekben részesült. Történt ez annak ellenére, hogy a vasúti szállítás az energiafogyasztást (8. és 9. ábra) és ezzel összefüggésben a levegő szennyezését, valamint a terület-felhasználást (10. ábra), a baleseti mutatókat (11. ábra) és a zajkibocsátást tekintve egyaránt sokkal kedvezőbbnek bizonyult, mint említett versenytársai.

A közúti szállítás hatalmas mértékű nyílt és rejtett támogatásban részesül.

A közúti közlekedés résztvevői nem fizetik meg számottevő részét mindazoknak a költségeknek, amelyeket okoznak. Ilyenek a környezeti és egészségügyi károk, a balesetek, a torlódások, a területfoglalás költségei, de számos esetben még a közlekedéshez szükséges infrastruktúra megépítésének és fenntartásának költségeit sem fedezik a közlekedésből származó adók és díjak. Az Európai Unió 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című zöld könyve és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra-használat igazságos megfizettetése” című fehér könyve nem hagynak kétséget afelől, hogy az EU minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használók fizetnek meg, és hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. Az Európai Unió 2001 júniusában tartott göteborgi csúcstalálkozóján ennek megfelelően kinyilvánította, hogy „az Európai Bizottság kidolgozza azokat a kereteket, amelyek lehetővé teszik, hogy 2004-ben a különböző közlekedési módok használatának ára jobban tükrözze a társadalomnak okozott költségeket.” 2001

szepemberében került elfogadásra az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikája, amely szintén megállapította, hogy a jelenlegi adók és díjak jelentősen torzítják az egyes közlekedési alágazatok versenyfeltételeit, mégpedig a környezeti szempontból ártalmasabb módok javára. Az anyag szerint a közlekedés résztvevőinek meg kell fizetniük nemcsak az általuk használt infrastruktúra, hanem a környezeti és egyéb károk miatt keletkező költségeket is.

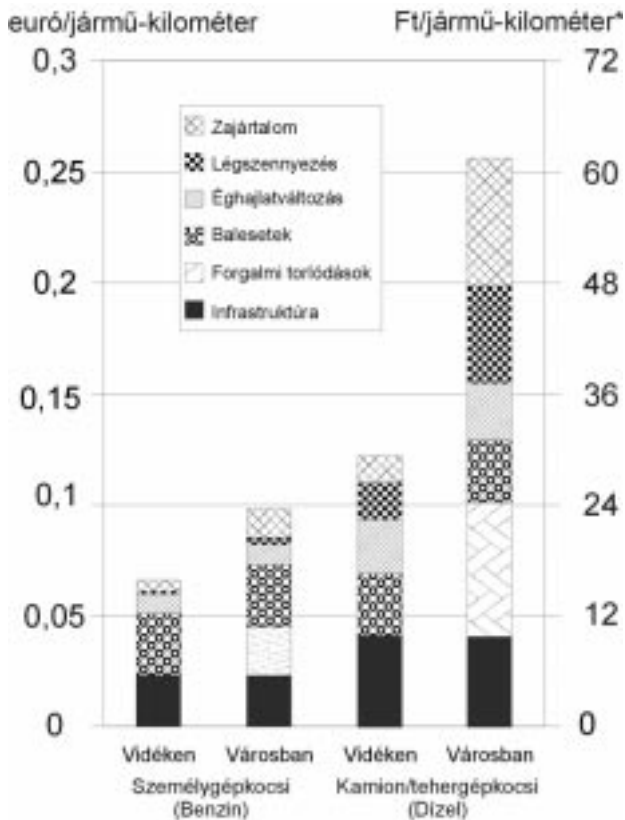
A közlekedés környezeti kárai Magyarországon a közlekedési tárca adatai szerint – amint azt az 1. táblázat is mutatja – háromszor-négy-szer akkora összeget tesznek ki, mint azok az állami bevételek, amelyek kizárólag a gépjárműveket terhelő adókból és díjakból származnak. (Ez utóbbiak közé tartozik az üzemanyagok jövedéki adója, a gépjárműadó, a gépjárművek fogyasztási adója, a cégautók adója stb. Ebben a vonatkozásban nem szabad tekintetbe venni a minden terméket és szolgáltatást egyformán terhelő adókat, mint például az általános forgalmi adó vagy a személyi jövedelemadó, amelyek az általános társadalmi „rezsiköltségeket” hivatottak fedezni.) Ráadásul ezek az értékek korántsem tartalmazzák a közlekedés által okozott összes kár költségeit. Nem szerepelnek benne többek között az üvegház-hatású gázok kibocsátása miatti éghajlatváltozás következtében fellépő károk, vagy azok a veszteségek, amelyek a területfoglalás miatt keletkez-

1. táblázat: A közlekedés által okozott környezeti károk költségei

| Hatás | Költség a GDP %-ában | | Költség folyó áron 2000-ben (milliárd Ft) | | | | | |
|-------------------------|----------------------|------|---|------|-------|------|-------|------|
| | | | Összesen | | Közút | | Vasút | |
| | Min. | Max. | Min. | Max. | Min. | Max. | Min. | Max. |
| Balesetek | 1,5 | 2,0 | 196 | 262 | 174 | 232 | 22 | 30 |
| Levegőszennyeződés | | | | | | | | |
| – helyi | 1,0 | 1,3 | 131 | 170 | 125 | 162 | 6 | 8 |
| – egyéb (külsőterületi) | 0,3 | 0,5 | 39 | 65 | 34 | 57 | 5 | 8 |
| Zaj, rezgés | 0,8 | 1,0 | 105 | 131 | 85 | 106 | 20 | 25 |
| Idővesztés | 2,0 | 3,0 | 262 | 392 | 226 | 339 | 36 | 54 |
| Összesen | 5,6 | 7,8 | 732 | 1020 | 643 | 895 | 89 | 125 |

Forrás: A KHVM és KSH adatai alapján saját számítások

12. ábra: A gépjármű-használókra kivetendő többletdíj az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsa szerint



* Az MNB 2002. 03. 29-i devizaárfolyama alapján

Forrás: ECMT, 1998

nek, és amelyeket szintén nem a közlekedés résztvevői fizetnek meg. Továbbá ide kell számolni azokat a károkat is, amelyek közvetetten kapcsolódnak a közlekedéshez, ugyanis olyan tevékenységek következtében jönnek létre, amelyek nélkül a gépjármű-közlekedés nem létezhetne (útépítés, autógyártás, kőolaj-kitermelés stb.). Az osztrák környezetvédelmi minisztérium adatai szerint ezek a tevékenységek 0,7-szer annyi energiát használnak fel, mint maga a közlekedés. Ha feltételezzük, hogy a környezeti károk arányosak az energiafelhasználással, akkor a közlekedés környezeti kárait kapott értéket meg kell szorozni 1,7-del.

Az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsának (ECMT) 1998-ban megjelent, *Hatékony közlekedést Európának – A külső költségek érvényesítésének módjai* című dokumentuma szerint (ld. a 12. ábrát!) a külső költségeknek az árakban történő beépítése érdekében az Európai Unióban a személygépkocsiknak lakott területen kívül kilométerenként 0,063 euró (kb. 15 Ft), városokban 0,098 euró (24 Ft) többletdíjat kellene fizetniük. A tehergépkocsik esetében ez az összeg átlagosan 0,122 euró (30 Ft), illetve 0,256 euró (62 Ft). Ez azt jelenti, hogy amennyiben az üzemanyagok árában kívánnánk ezt az összeget megfizettetni, akkor azt több mint a kétszeresére kellene emelni. Fontos megjegyezni, hogy az említett összegek csak a jelenleg okozott külső költségekre vonatkoznak. Ha az elmúlt években felhalmozódott ilyen jellegű költségeket is megfizettetnék a közúti közlekedés résztvevőivel, akkor ezek az összegek a többszörösükre emelkednének.

A kamionforgalom óriási kedvezményeket kap.

Egyre több a hazánkba belépő külföldi kamion: a számuk 1990 óta több mint háromszorosára nőtt, és 2001-ben meghaladta az 1,2 milliót (13. ábra). Ez a növekedés gyakorlatilag töretlen, így például már 2002 első félévében is 6,7 százalékkal emelkedett a múlt év azonos időszakához viszonyítva. Ezeknek a kamionoknak a 95 százaléka úgy halad át országunkon, hogy – a különböző országokkal kötött kétoldalú egyezmények alapján – egy fillér gépjárműadót sem fizet. A fennmaradó 5 százaléku tonna-kilométerenként legfeljebb 3 forintot fizet be az államkasszába. Ezt a mértéket még 1992-ben határozták meg, és azóta egyszer sem igazították az inflációhoz annak ellenére, hogy az Európai Közösségekkel kötött megállapodás ennek a lehetőségét kifejezetten előírta. Ha az infláció mértékének meg-

13. ábra: A Magyarországra érkező külföldi tehergép-járművek száma



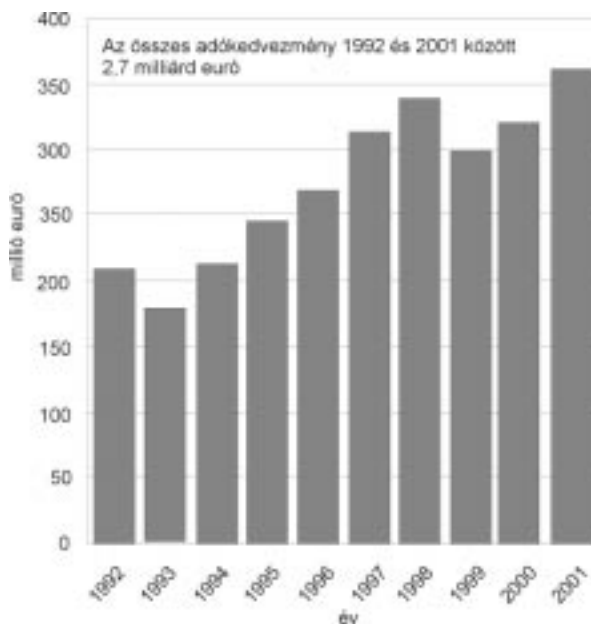
felelően emelték volna a díjat, és azt minden külföldi kamionnal megfizettetik, akkor ez mintegy 95 milliárd Ft bevételt eredményezett volna 2001-ben. Ehelyett mindössze 3,1 milliárd forint került befizetésre... Azáltal, hogy az elmúlt 10 évben ezt az adót nem kellett befizetni a külföldi kamionok túlnyomó többsége után, a magyar állam összesen 2 milliárd 740 millió euró (mintegy 560 milliárd forint kamatok nélkül, azonban kamattal számolva a 2001. év végéig az elengedett összeg 1050 milliárd forintot tesz ki), kedvezményt adott a közúti fuvarozás leginkább környezetpusztító válfajának (14. ábra). Összehasonlításképpen megemlítjük, hogy ugyanebben az időszakban az Európai Unió összesen kb. egy milliárd euró támogatásban részesítette Magyarországot.

Ugyanakkor a nemzetközi kamionforgalom évente – különböző számítások szerint – 150 és 250 milliárd forint közötti összegre tehető kárt okoz Magyarországon (környezeti és egészségügyi károk, balesetek, az utak állapotának romlása stb.). Elsősorban a kamionok felelősek útjaink tönkretételéért: egy kamion – tömegétől és ten-

gelyterhelésétől függően – annyi kárt okoz az útestben, mint több százezer személyautó. Az útrongálás mértéke ugyanis a tengelyterhelés ötödik hatványának a függvénye. Az utak alatt húzódó közműveket és az utak mentén található épületeket és egyéb létesítményeket is több nagyságrendileg jobban rongálják a nehéz tehergép-járművektől származó rezgések, mint a személyautók esetén.

A külföldi kamionoknak nyújtott adómentességért cserébe a magyar kamionok is jelentős kedvezményekben részesülnek külföldön. Ez azt jelenti, hogy itthon és más országokban is az adófizetőkkel fizettetik meg a kamionok által okozott költségek jelentős részét azok üzemeltetői helyett. Egy piacgazdaságban azonban minden gazdasági tevékenység ki kell, hogy termelje a saját költségeinek fedezetét. Ellenkező esetben torzulnak a piaci viszonyok, egyesek igazságtalanul hátrányos helyzetbe kerülnek, mások pedig érdemtelenül előnyhöz jutnak. Amennyiben az árak nem tükrözik a valódi költségeket, a gazdaság hatékonysága alacsonyabb lesz annál, mint ami egyébként lehetséges vol-

14. ábra: A Magyarországra belépő külföldi tehergép-járműveknek nyújtott adókedvezmény



na. (Az elmúlt évtizedek Magyarországon is világosan megmutatták, hova vezet, ha az árak elszakadnak a valóságtól.) Különösen elfogadhatatlan, hogy a környezetszennyezést és az egészségkárosítást azok elszenvedőivel fizettesék meg az okozók helyett. Az Európai Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatósági megkeresésünkre nemrég úgy foglalt állást, hogy ezek az adók behajthatók, amennyiben a közúti árufuvarozás minden résztvevőjére egyaránt, megkülönböztetés nélkül vonatkoznak.

A magyar kamionosok egyéb indokolatlan kedvezményekben is részesülnek. Külföldi kiküldetés esetén naponta 25 dollár rapidíjat számolhatnak el a személyi jövedelemadó és társadalombiztosítási járulék megfizetése nélkül. Minden más magyar állampolgár – beleértve a vasút alkalmazottait is! – csak 10 dollárt számolhat el ilyen módon. Ez a kedvezmény, amely példátlan módon sérti a piaci versenyemlegességet, évente mintegy 12 milliárd forint többletbevételhez juttatja a kamionosokat.

A kamionok által okozott balesetek általában sokkal súlyosabbak és jóval nagyobb kárral járnak, mint az egyéb közlekedési balesetek. Ennek egyik oka az, hogy a magyar hatóságok nem tartatják be a kamionvezetők kötelező munkaes pihenőidejét annak ellenére, hogy ezen a téren Magyarország már elfogadta az EU normáit. Sokan fizettek az életükkel azért, hogy a kamionosok így is versenyelőnyhöz jussanak.

Az itthon bejegyzett kamionok – a régi, elavult járművek kivételével – a gépjárműadó fizetésekor 80–92 százalékos kedvezményben részesülnek. Ez is nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy csak minimális mértékben ellentételezik az egész társadalomnak okozott hatalmas költségeket.

A kormány most újabb 300 milliárd forint közpénzt kíván adni – a kamionnal fuvarozók mintegy 10 százalékanak. Ennyibe kerül ugyanis az országos főúthálózat burkolatának megerősítése úgy, hogy az a 10 tonna tengelyterhelésnél nagyobb kamionok részére is megfelelően. Bár a burkolat-megerősítést az Európai Unió is megköveteli, azt azonban nem, hogy a közlekedők néhány tíz ezrelékét szolgáló beruházást az adófizetők fedezzék. Éppen ellenkezőleg: az EU szerint a költségeket a használókra kell terhelni.

A közúti szállítás nagy része a fekete gazdasághoz kapcsolódik.

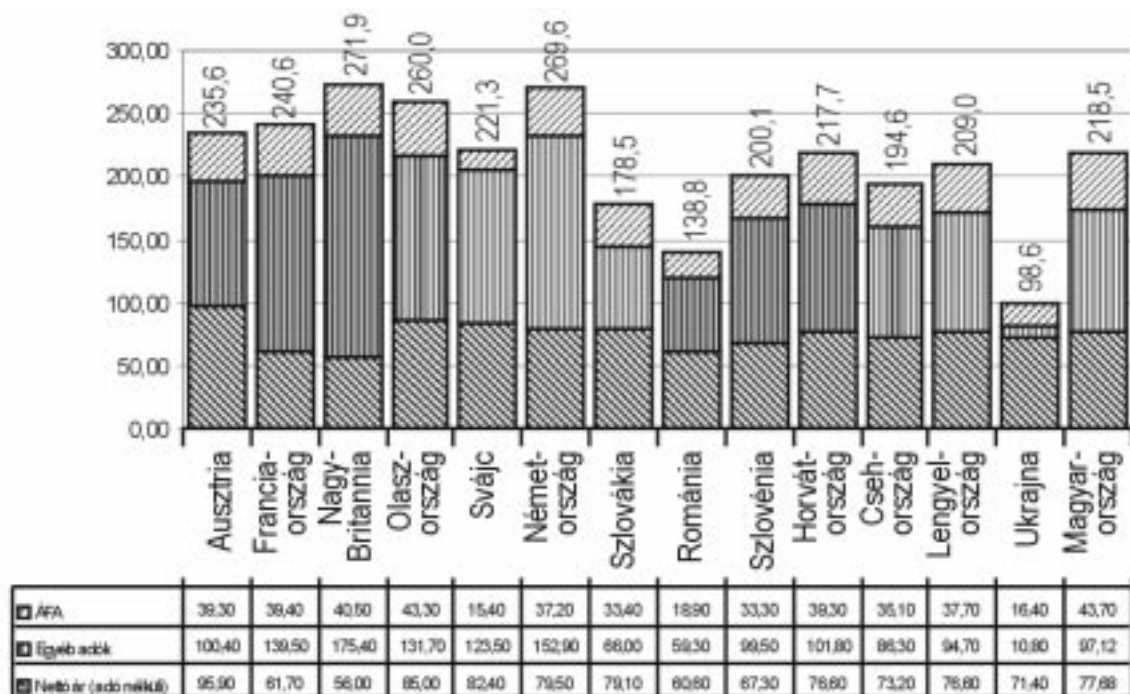
A Magyarországgal szomszédos országokban – Ausztria kivételével – az üzemanyagok ára alacsonyabb, mint hazánkban (ld. a 15. és 16. ábrát!). Ezt az árkülönbséget kihasználva óriási mennyiségű üzemanyagot hoznak be a személyes és tehergépjárművek üzemanyag-tartályaiban. Ennek egy részét itthon továbbértékesítik, ami bűncselekmény. A nagyobbik része saját felhasználásra kerül, ami hatályos jogszabályok alapján nem büntethető, azonban nyilvánvaló kibúvást jelent az Alkotmány által előírt arányos közteherhiviselés alól.

A keleti határszakaszokon átkelő járművek között igen gyakoriak a 100 literes gyárilag beépített tankkal rendelkező Mercedes személyautók, sőt az utóbbi időben egyre többször fordulnak elő terepjáró „személyautók” 400 literes beépített tankkal. A kamionok és buszok pedig általában 600–800 literes gyárilag beépített üzemanyag-tartállyal rendelkeznek, de előfordul 1000 liter űrtartalmú is. Korábban érvényben volt egy olyan rendelkezés, amely szerint 200 liter felett az így behozott üzemanyag után vámot és adót kell fizetni, de ezt eltörölték. (Ez jól jellemzi az érintett körök szervezetségét és érdekérvényesítő képességét.)

Szakértői becslések szerint az így behozott üzemanyag mennyisége megfelel a Magyarországon felhasznált összes üzemanyag 30 százalékanak. A kiesett adók, vámok és egyéb díjak miatt a magyar államot évente több mint 100 milliárd forint kár éri.

Az üzemanyag-turizmus a kedvezőtlen gazdasági hatások mellett jelentős környezetkárosítással jár, amit nem az okozók fizetnek meg (azaz ez is rejtett támogatásnak minősül). Az így keletkezett szükségtelen többletforgalom tovább növeli a közutak zsúfoltságát, melynek következtében emelkedik a balesetek száma és gyorsabban tönkremennek az utak. A kelet-európai országokban beszerezhető üzemanyagok egy része

15. ábra: Az ESZ95-ös motorbenzin árszerkezete néhány európai országban 2002. július



Forrás: MOL Rt.

nem felel meg a hazai szabványoknak, azaz rosszabb minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget.

A közúti fuvarozásban óriási mértéket öltött az egyéb „jól jövedelmező” áruk (pl. cigaretta) csempészete is. A VPOP illetékes ezredese 1998-ban így nyilatkozott erről: „Jól jellemzi a helyzetet a következő. Tompán korszerűen kiépített határállomásunk van, jó ellenőrzési lehetőségekkel. A közeli Röszkén viszont a technikai és személyi feltételek hiánya miatt gyakorlatilag nem tudjuk átvizsgálni a kamionokat. Tompán általában egy órán belül át lehet jutni. Röszkén viszont nem ritka a 36 órás várakozási idő sem. A kamionosok túlnyomó többsége inkább a röszei határátkelőt választja...” (Bár azóta a röszei határátkelőt is korszerűsítették, a kamionokról adott jellemzés most is érvényes.)

A belföldi áru fuvarozásnál sem jobb a helyzet. A Központi Statisztikai Hivatal felmérései szerint a háztartások által igénybe vett teher szállítás értékének 53 százaléka számla nélkül történik. Közismert, hogy vasúti áru fuvarozás

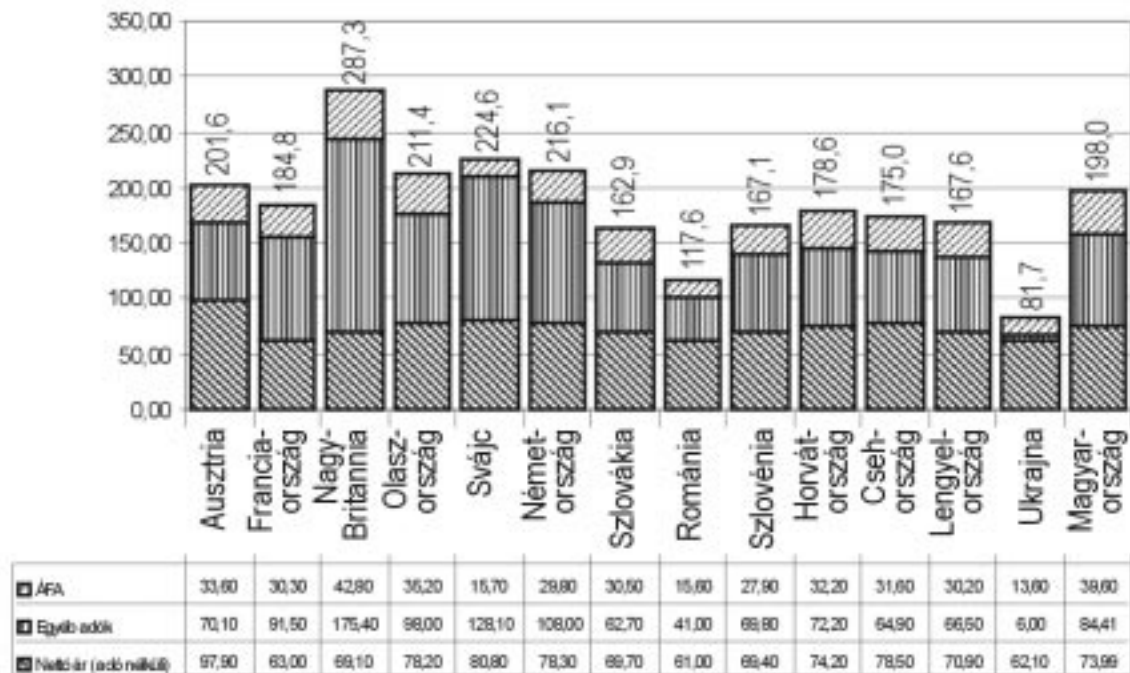
gyakorlatilag nem történik számla nélkül, így tehát a feketén történő közúti szállítás aránya még ennél is rosszabb.

A tehergépkocsik gyakran a megengedettnél jóval nagyobb súlyt szállítanak, amit a hatóságok gyakorlatilag nem ellenőriznek és így nem is szankcionálnak.

Tehát a közterheket megfizető és a szabályokat betartó MÁV egy olyan konkurenciával szemben kell hogy állja a versenyt, amelyik nem fizeti meg az adók, járulékok, vámok nagy részét, és rendszeresen kijátssza az egyéb előírásokat is. Úgy véljük, a vasút életképességét mutatja, hogy még ennek ellenére is talpon tudott maradni.

Egy árutonna-kilométer tényleges fuvardíja vasúton belföldi szállítás esetén a közúti áruszállítás 30%-át teszi ki, az exportnál 43%-át, az importnál 41%-át, a tranzitnál 29%-át. Az a tény, hogy a nyilvánvaló előnyök ellenére is a közúti fuvarozók aránytalanul nagy mennyiségben kapják a megrendeléseket, a korrupció rendkívüli elterjedtségére utal.

16. ábra: A dízel gázolaj árszerkezete néhány európai országban 2002. július



Forrás: MOL Rt.

A bérköltések elszámolása is a vasútnak hátrányos.

A vasútnál a bérköltéseket a törvényes előírások szigorú betartásával számolják el. A közúti áru fuvarozókra azonban ez nem jellemző, ami a két alágazat számviteli adatainak összevetésével is nyilvánvalóvá válik. Az APEH jelentései alapján megállapítható, hogy például 1998-ban az egyszeres könyvvitelt vezető közúti szállítási vállalkozásoknál az átlagos bruttó havi bér mindössze fele akkora volt (24 068 Ft), mint az ugyanezen tevékenységet, de kettős könyvvitelt vezető vállalkozásoknál (48 779 Ft). A vasútnál dolgozók bére (66 520 Ft) pedig ugyanebben az évben messze meghaladta a közúti fuvarozásban dolgozókéét. Aligha hiszi el bárki, hogy a vasúti dolgozók tényleges jövedelme ennyivel magasabb lenne – sőt, hogy egyáltalán több lenne –, mint a közúti szállítás-

ban dolgozóké, hiszen a mindennapi tapasztalatok éppen ennek ellenkezőjét mutatják. Az említett számokból az is kiderül, hogy a vasút minden dolgozója után jóval több személyi jövedelemadót és társadalombiztosítási járulékot fizet, mint a közúti alágazat. Ezek a számok egyértelműen bizonyítják, hogy a közúti fuvarozásban hatalmas mértékű adó- és járulékfizetési csalás folyik. Ennek következményeként a vasút dolgozói fizették be – és fizetik jelenleg is – azon adók és járulékok nagy részét, amelyeket a közútiaknak kellene befizetniük. Szakértői becslések szerint csak ennek a csalás-tömegnek a következtében csupán 1998-ban 20 milliárd forinttal romlott a MÁV versenyképessége a közúti alágazattal szemben. (2002. évi áron ez az összeg eléri a 30 milliárd forintot.)

Érdekességként megemlítendő, hogy az 1–9 fő közötti foglalkoztatott létszámot alkalmazó közúti fuvarozó cégeknél 2000-ben az átlagbér bruttó 24 278 forintot tett ki, vagyis alacsonyabb volt, mint a minimálbér, amelyet abban az évben a törvény 25 500 forintban állapított meg.

A gázolajjal történő visszaélések is a vasutat sújtották.

A versenyképességet meghatározó tényezők között azokat is számításba kell venni, amelyek már korábban is számottevően elősegítették a közúti fuvarozás térnyerését. Ilyen tényező volt az, hogy a rendszerváltás után több éven keresztül rendkívül alacsony áron juthattak hozzá a közúti fuvarozók a gázolaj jelentős részéhez, mivel a törvényi szabályozás hiányosságai miatt sok esetben a fogyasztási adó – és a hozzá kapcsolódó áfa – megfizetése nélkül tankolhattak. A 2. táblázatból látható, hogy a közlekedési tárca adatai alapján a magyar közúti közlekedési szervezetek által felhasznált gázolaj mennyisége 1990-től 1995-ig szinte folyamatosan és igen nagy mértékben csökkent, majd

1996-ban ugrásszerűen, közel 50 százalékkal megugrott! Ismeretes, hogy éppen 1996-tól lépett be a gázolaj jövedéki adójának az a szigorítása, amely jelentősen megnehezítette az olajszókitést és az egyéb hasonló jellegű visszaéléseket. (Furcsa módon a döntéshozók csak akkor hozták meg a – viszonylag egyszerű – jogszabály-módosítást, amikor már több száz milliárd forint kár érte az államot, és amikor egyes „vállalkozások” már meggazdagodtak ezekből a manipulációkból...)

A táblázatban kimutattuk a közúti áruszállítás fajlagos (egy árutonna-kilométerre jutó) energia-felhasználását is. (Ez az adatsor is hasonló folyamatot ábrázol, mint az összes felhasználás.) Ezután megvizsgáltuk az Európai Unió közúti áruszállításának fajlagos energiafelhasználását. Ebből az derül ki, hogy a magyar tehergépkocsi-állomány fajlagosan feleannyi üzemanyagot használt fel, mint az EU-beli járművek! Köztudomású, hogy a magyar tehergépkocsi-állomány mű-

2. táblázat: A közúti áruszállítás üzemanyag felhasználásának alakulása 1990 és 1998 között **Átkm: árutonna-kilométer**

| Év | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Üzemanyag felhasználás a magyar közlekedési szervezetek által megadott adatok alapján | | | | | | | | | |
| Összes felhasznált gázolaj, ezer tonna | 258 | 228 | 150 | 155 | 134 | 131 | 195 | 218 | 231 |
| Fajlagos felhasználás, kJ/átkm | 1608 | 1714 | 1352 | 1347 | 1085 | 1014 | 1408 | 1485 | 1453 |
| Üzemanyag felhasználás a magyar közlekedési szervezeteknél az EU fajlagos értékével számolva | | | | | | | | | |
| EU fajlagos felhasználás, kJ/átkm | 3265 | 3265 | 3265 | 3265 | 3265 | 3027 | 3027 | 3027 | 3027 |
| Összes felhasznált gázolaj, ezer tonna | 523 | 435 | 362 | 377 | 404 | 391 | 419 | 445 | 482 |
| Hazai tény és az EU normával számolt üzemanyag felhasználás közötti eltérés a magyar közlekedési szervezeteknél | | | | | | | | | |
| Gázolaj, ezer tonna | 266 | 206 | 212 | 221 | 270 | 260 | 224 | 226 | 250 |
| Közlekedési és nem közlekedési szervezetek összes áruszállításának gázolaj-felhasználása, ezer tonna | | | | | | | | | |
| Magyar fajlagos szerint | 582 | 576 | 418 | 417 | 346 | 343 | 495 | 535 | 555 |
| EU fajlagos szerint | 1182 | 1098 | 1010 | 1010 | 1042 | 1025 | 1064 | 1091 | 1156 |
| Eltérés | 600 | 521 | 592 | 593 | 696 | 681 | 569 | 556 | 601 |
| Az eltérés értéke, milliárd Ft, 2002. évi áron | 60 | 52 | 59 | 59 | 70 | 68 | 57 | 56 | 60 |

Forrás: INFRA füzetek és saját számítások

szaki állapota és kihasználtsága rosszabb, mint az EU-beli járművéké. Tehát ezen adatok alapján valószínűsíthető, hogy a gázolajjal még annál is jelentősebb visszaélések történtek, mint amennyit számszakilag kimutattunk.

A továbbiakban a nem közlekedési szervezetek közötti teljesítményét is számításba vettük. Mindennek alapján kiszámoltuk, hogy csak ebből a forrásból 1990 és 1998 között 2002. évi áron legalább 540 milliárd forint összegű feketé jövedelemhez jutottak a közúti áruszállítók és az olajmaffia.

Rendkívül fontos tehát azt is figyelembe venni, hogy a versenyt torzító hatások nem csak egy évben jelentkeznek, és így ezek a tényezők évről évre halmozódnak. Ebből az is következik, hogy a közúti fuvarozás áraiba nemcsak a mostani költségeiket kell beépíteni, hanem azokat is, amelyeket az elmúlt évtizedekben elmulasztottak megfizetni. Csak így állítható helyre a tisztességes verseny, és csak így lehet végre biztosítani a tisztánlátást!

A leírtakból az is látható, hogy csupán a fenti két tételnek az elmúlt években felhalmozódott összege akkora, amennyiből a vasút belső adósságállományának (az elmaradt karbantartások, felújítások, korszerűsítések költségének) nagyobbik része fedezhető lenne.

A vámleépítés és a forint erősödése is a közútnak kedvez.

Az utóbbi időben több olyan fejlemény történt, amely a döntéshozók esetleges szándékaitól függetlenül is elősegítette a közúti fuvarozás további térnyerését. (Más kérdés, hogy a döntéseket előkészítő hivatalnokoknak erre a tényre fel kellett volna hívniuk a politikusok figyelmét, számszerű adatokkal látva el őket. Ez sajnos nem történt meg.) Így például teljes egészében eltörölték a vámot az Európai Unióból származó járművek importjára. Ez csak a haszonjárműveket

tekintve 2001-ben 38,2 milliárd forint vámkezelést jelentett ahhoz képest, mintha a korábbi vámot meg kellett volna fizetni. További jelentős rejtett előnyt – csak 2001-ben 58,3 milliárd forintot – eredményezett a forint árfolyamának erősödése. Tehát csupán ebben az egy évben összesen 86,5 milliárd forinttal javult a haszonjárműveket importálók helyzete ezen két tényező miatt. (A magas importhányad más nemzetgazdasági károkat is okozott, hazai munkahelyek szűntek meg.)

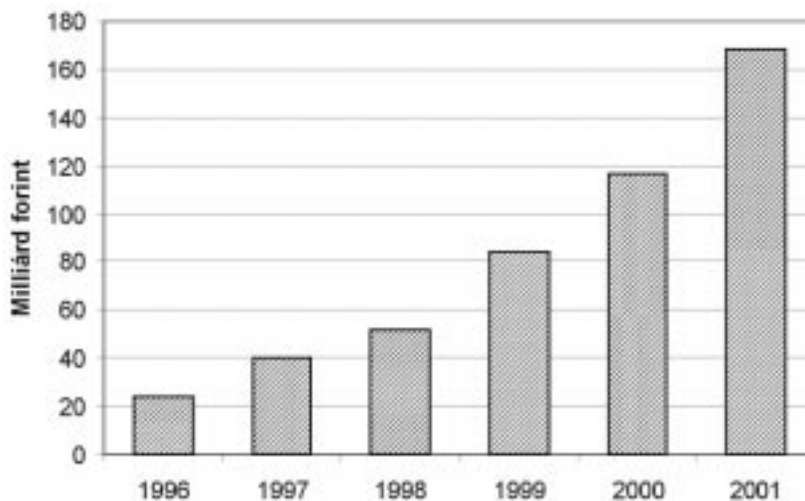
Hasonló jelenségek jellemezték a személygépkocsik behozatalát is, ami az elmúlt években dinamikus növekedett: 1996-tól 2001-ig – dollárban számolva – több mint két és félszeresére (166,8 százalékkal!) nőtt, és elérte a 890 millió dollárt. Darabszámban mérve ez a növekedés 147,6 százalékos volt, és 2001-ben 155 ezer autót tett ki. A valóságos import ennél is magasabb, mert ehhez hozzá kell adni a túlnyomó részben import alkatrészekből összeszerelt Suzuki gépkocsikat is. Ez 1999-ben további 128 millió USA dollár importot jelentett. (A pótalkatrészek és kiegészítő kellékek ezen felül további jelentős összeget képeznek.) Mindezzel együtt 2001-ben 1130 millió dollár értékű személygépkocsi-import terhelte külkereskedelmünket.

A gyors növekedést ebben az esetben is nagyrészt az ösztönözte, hogy fokozatosan csökkent az EU-ból származó személygépkocsik vámjá és ugyanakkor a forint is felerősödött. 2001-ben pedig teljesen eltörölték az EU-ból származó személyautók vámját. Az összesen 2–3%-ot kitevő statisztikai illeték és vámkezelési díj 1997-ben gyakorlatilag szintén megszűnt.

A vámleépítés és a forintfelértékelés következtében 1996 és 2001 között a személygépkocsi importja összességében 228 milliárd forinttal (17. ábra), a tehergépjárművéké pedig 258 milliárd forinttal (18. ábra) vált olcsóbbá ahhoz képest, mintha a vámok az 1995. évi szinten maradtak volna.

A vasút helyzete viszont a vámleépítés és forintfelértékelés hatására mindössze 13,9 milliárd forinttal javult (a vámleépítés miatt 5,5 milliárd, a forint-felértékelés következtében 8,4 milliárd forinttal). Ez az összeg azért ilyen alacsony a közúti importhoz viszonyítva, mert a vasútnál vi-

17. ábra: Az Európai Unióból származó személygépkocsik importjának árcsökkenése a vámleépítés és a forintfelértékelés miatt az 1995. évi szinthez képest



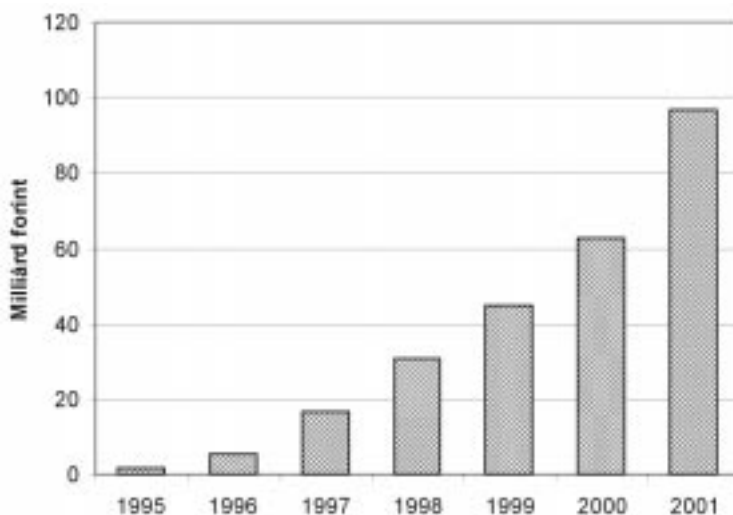
Forrás: Saját számítás a Külkereskedelmi Statisztika, MNB adatok, valamint a magyar-EU vámleépítés alapján

szonylag kicsi az import részaránya (vagyis elsősorban a hazai termelésen alapul, itthoni munkahelyeket biztosítva).

Jelentősen mérséklődött a személygépkocsik után fizetendő fogyasztási adóból származó állami bevétel is. Magyarországon jelenleg a katali-

zator nélküli személygépkocsik fogyasztási adója 1600 cm³-ig 22 százalék, 1601 cm³-tól pedig 32 százalék. A katalizátorral ellátott gépkocsik esetében ez a mérték 10, illetve 20 százalék. Ma már azonban nem hozható forgalomba katalizátor nélküli autó, ezért minden autó után az alacso-

18. ábra: Az Európai Unióból származó közúti tehergépjárművek importjának árcsökkenése a vámleépítés és a forintfelértékelés miatt az 1994. évi szinthez képest



Forrás: Saját számítás a Külkereskedelmi Statisztika, MNB adatok, valamint a magyar-EU vámleépítés alapján

nyabb mértékű fogyasztási adót fizetik, ami további kedvezményt jelent ennek a súlyosan környezetszennyező közlekedési módnak.

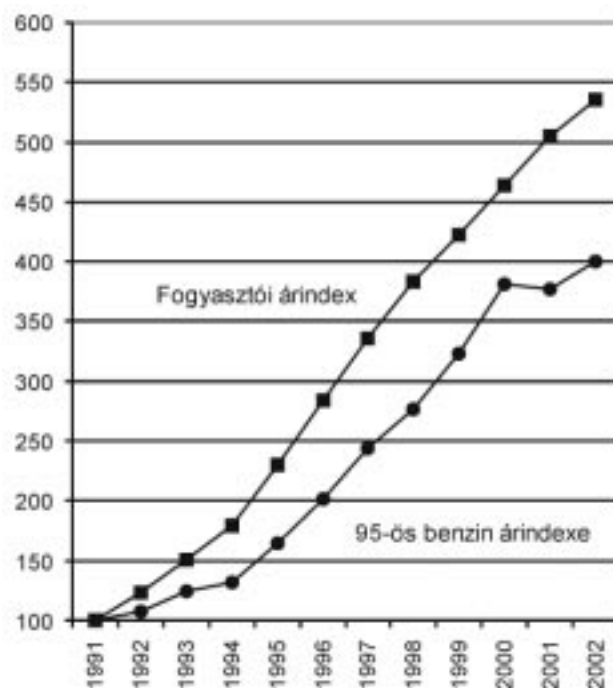
Az utóbbi két évben a használt autók behozatala terén történt változások is a motorizáció és a környezetszennyezés fokozását ösztönözték. 1996-ban négy évben korlátozták a behozható autók korát. Ennek köszönhetően a behozataluk 2000-ig visszaesett, arányuk (darabszámban mérve) az 1996. évi 36 százalékról 1999-re 11,7 százalékra csökkent. Az említett korlátozást azonban eltörölték, ami ahhoz vezetett, hogy 2001-ben fordulat állt be a használt személygépkocsik importjában: számuk a 2000. évi 12 817 darabról 2001-re 35 631 darabra ugrott. A használt autók importját az is nagymértékben elősegíti, hogy a jelenlegi vám eljárás tömeges családokra ad lehetőséget, amit az érintettek sok esetben ki is használnak: a fogyasztási adót – és a hozzá kapcsolódó áfát – nem a nemzetközileg elfogadott árkatalógus szerint fizetik, hanem a bemutatott számla alapján, amely az esetek nagy részében alulszámlázott.

A benzin ára folyamatosan csökken.

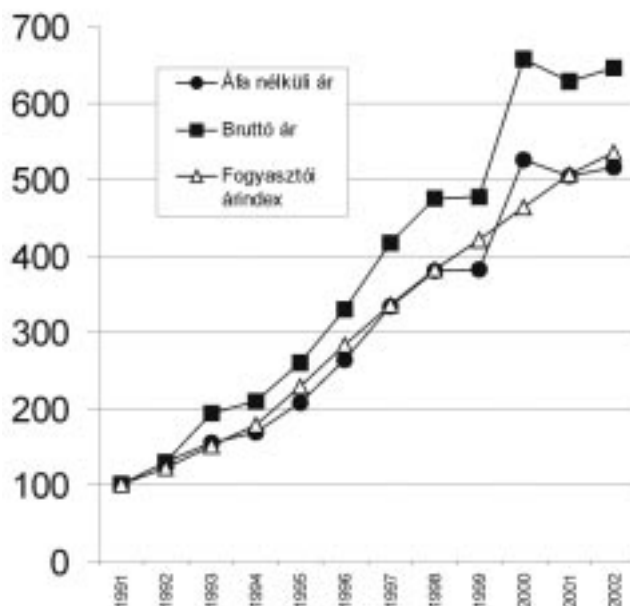
A közhiedelemmel ellentétben az elmúlt 12 évben folyamatosan csökkent a benzin adója és így ára is. Természetesen, ez reálértéken értenődő, vagyis a benzin árának növekedése évről évre elmaradt az inflációtól (ld. a 19. ábrát!). Ez rendkívül hátrányosan érintette a vasutat, amely egységnyi teljesítményre vetítve sokkal kevesebb üzemanyagot használ, mint a közúti szállítás.

Igaz, a gázolaj ára ugyanezen időszak alatt az inflációt meghaladó mértékben növekedett (ld. a 20. ábrát). Azonban itt egyéb tényezőket is figyelembe kell venni. (1) A gázolaj ára 1990-ben a benzinéhez képest rendkívül alacsony volt, tehát azt mindenképp nagyobb mértékben kellett emelni. (2) A gázolaj általános forgalmi adóját a fuvarozók visszaigényelhetik, az áfa

19. ábra: A 95-ös ólmozatlan benzin ára és a fogyasztói árindex alakulása Magyarországon (1991=100)



20. ábra: A gázolaj árának alakulása (1990=100)



Forrás: KSH, Mol. Rt.

nélkül számított ár pedig nagyjából az inflációnak megfelelően alakult. (3) A gázolaj és a háztartási tüzelőolaj ára között több éven keresztül jelentős különbség volt, és ezt kihasználva a fuvarozók nagyrészt HTO-t használtak gázolaj helyett. (4) A gázolaj jövedéki adója még mindig számottevően alacsonyabb, mint a benziné, pedig ennek semmiféle értelmes indoka nincs. Sőt, a józan érvek inkább ennek ellenkezőjét indokolják.

A gázolaj kedvezményezettségét egyebek mellett azért kellene megszüntetni, mert a legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza általában jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. (Az Egészségügyi Világszervezet azért nem ad meg levegőtminőségi határértékeket a dízel-kipufogógázokra, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget.) További indok, hogy a gázolajat általában tehergépkocsik és egyéb olyan haszongépjárművek használják, amelyek az utakat sokkal erősebben rongálják, mint a személygépkocsik. Mindez egyébként azt is jelenti, hogy a benzines járművek tulajdonosai fizetik ezen költségek jelentős részét a dízel járművek üzemeltetői helyett, ami igazságtalan és értelmetlen keresztfinanszírozást jelent, és így sérti az arányos közteherviselés Alkotmányban rögzített elvét.

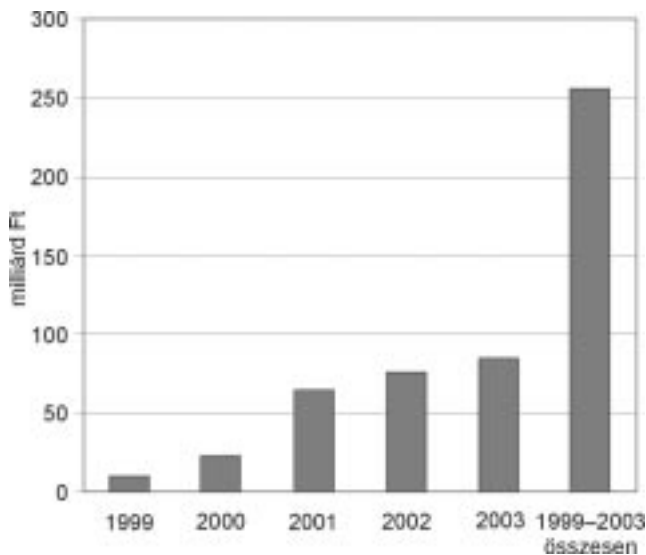
Az Európai Unió vonatkozó irányelv-tervezetében (az ún. Monti-javaslatban) már 1997-ben elfogadta azt az elvet, hogy a benzin és a gázolaj adóinak közelíteniük kell egymáshoz. (Az irányelv az EU minden tagországát kötelező törvény.) Az EU 2001-ben elfogadott új Közlekedéspolitikája pedig már azt rögzítette, hogy egységesíteni kell a benzin és a gázolaj adóját! Mindennek megfelelően Nagy-Britannia már megemelte a gázolaj adóját, és az így már meg is haladja a benzin-adó szintjét. Az említett irányelv-tervezet ezen adók közelítéséhez konkrét időzítéseket és mértékeket is tartalmazott, amit azonban Spanyolország ellenállása miatt nem sikerült bevezetni. Jelenleg tovább folynak az egyeztetések, amelyeket az EU csúcstalálkozóján született határozat értelmében 2002 végéig le kell zárni.

Tudjuk, hogy a gázolaj és a benzin jövedéki adójának egységesítése jelenleg Magyarországon nem valósítható meg a várható politikai és gazdasági következmények miatt, valamint azért, mert a jelenlegi gázolaj ár már meghaladja az ausztriai szintet (bár nálunk a visszaigényelhető áfa mértéke nagyobb, mint Ausztriában). Azt azonban tudatosítani kell, hogy a két üzemanyagfajta adójának eltérése gazdaságilag ésszerűtlen és sérti a tisztességes piaci versenyt, továbbá hogy ilyen módon a gázolajjal üzemelő járművek tulajdonosai sokkal kevésbé fizetik meg az általuk okozott költségeket és károkat, mint a benzinüzemű járműveké. Ezen felül konkrét intézkedéseket kell hozni ezen aránytalanság megszüntetésére (ilyen lehet például a nehéz tehergépjárművek úthasználati díjának bevezetése, vagy a diesel-üzemű gépkocsik adójának a benzinüzeműeknél nagyobb mértékű emelése).

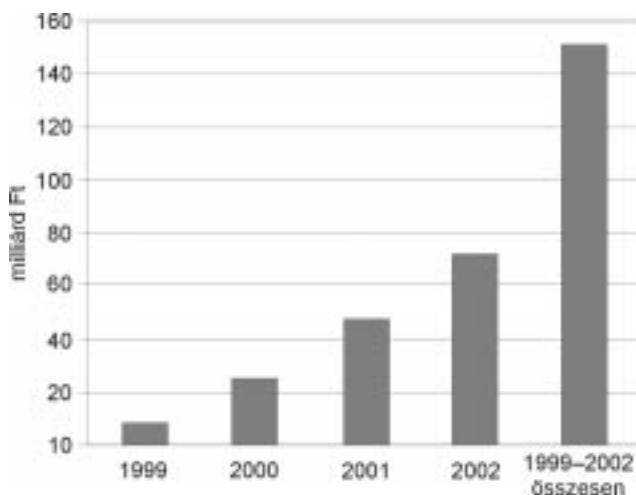
Növekednek az adókedvezmények a gépkocsi-használatra.

A környezetet szennyező tevékenységek adókedvezményekkel történő egyre növekvő támogatását jól példázzák az alábbi ábrákon bemutatott adatok. Az üzemanyagok jövedéki adójának reálértéken számított csökkenése 1999 és 2002 között 171 milliárd forintot tett ki (21. ábra). Ha a jövedéki adó 2003-ban is a jelenlegi szinten marad, akkor – az előrejelzett inflációt figyelembe véve – ehhez további 84 milliárd forint adódik. Tehát 5 év alatt – 2002. évi áron számolva és az 1998. évi szinthez viszonyítva – összesen több mint 250 milliárd forint pótlólagos támogatást kap a környezetet súlyosan terhelő közúti közlekedés csupán ebből a forrásból. (A diesel adójának emelkedése jóval elmaradt a benzinétől, így tovább növekedett az a jelentős keresztfinanszírozás – főleg a közúti tehergépjárművek javára –, amelyről az előző alfejezetben már írtunk.) Az üzem-

21. ábra: Az üzemanyag-fogyasztásnak nyújtott rejtett támogatás a jövedéki adó valorizálásának elmaradása következtében



22. ábra: Az üzemanyag-fogyasztásnak nyújtott rejtett támogatás a forint-felértékelés következtében



anyagok önköltségi ára is mérséklődött a forint felértékelése következtében, mivel azt a tényleges import devizaszorozós bekerülési ára alapján alakítják ki. Ennek a csökkenésnek az összege 1999 és 2002 között meghaladja a 150 milliárd forintot (lásd a 22. ábrát!).

Mindez kétszeresen is káros, hiszen az említett összegekkel nemcsak a környezetszennyezést támogatjuk, hanem ugyanakkor gyakorlatilag elveszük azokat a környezet védelmét elősegítő tevékenységektől (egyebek mellett a vasúti közlekedéstől). Ezen túlmenően súlyosan sérül a verseny tisztasága, és így a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvény is.

A személygépkocsiknál az útnyilvántartás vezetésével lehet elszámolni az üzemanyagot (ezt elfogadja az APEH), ami annyira engedékeny módon történik, hogy szintén ösztönzi az autóhasználatot.

További kedvezmény az autózáshoz az ún. cégautó juttatás. „A cégautó juttatás a társaságok vezetői, tulajdonosai jövedelmét kiegészítő juttatás, amelyben – felmérések szerint – a vezetők 75–95 százaléka részesül. Az ilyen „díjazás”, az autó értékétől és a személyes használat mértékétől függően évi 100 ezer forinttól 1 millió forintig terjedő jövedelmet jelenthet a magánszemélynek. A cégautó juttatása révén kieső adót (társasági adó és forrásadó vagy személyi jövedelemadó) általában a cégautó adó ellentételezi, de minél nagyobb a juttatott jövedelem, ez annál kevésbé valósul meg a Szja tv. szerinti jelenlegi adómértékek mellett.” – olvashatjuk a cégautók adójának 1999. évre szóló módosításának indoklásaként. Bár 1999. január 1-jétől megemelték a cégautók adóját, de 2000-ben és 2001-ben is elmaradt a további emelés. Így még most is megéri cégautót juttatni a társaságok vezetőinek, különösen a nagyobb értékű személygépkocsik esetén. Például a legmagasabb tételnél (havi 21 ezer Ft) 252 ezer forint cégautó-adót kell fizetni. Ehhez adódik hozzá a 25%-os egészségügyi hozzájárulás, így a befizetés összesen 252.000 Ft + 63.000 Ft = 315.000 Ft-ot tesz ki. Az indoklásban említett 1 millió forintra jutó jövedelemmel és 40%-os adókulccsal számolva ez évente 400.000 Ft – 315.000 Ft = 85.000 Ft meg nem fizetett adót

jelent. Viszont az egyéb közterheket (társadalombiztosítási járulék stb.) is számítva, az ily módon meg nem fizetett adó- és járulék összege meghaladhatja az 500 ezer forintot. Összefoglalva: a cégautó juttatások lehetővé teszik a magáncélú autóhasználatot oly módon, hogy az kibúvást jelent a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék befizetése alól. Ez súlyosan antiszociális, és így egyebek mellett gyökeresen ellentétes az Európai Unió Szociális Chartájában rögzített elvekkel.

Évi 100 milliárd forint támogatást kapnak az autógyárak.

A magyarországi autógyárak – elsősorban a Suzuki – az elmúlt 10 évben hatalmas állami támogatásban részesültek: csak 2001-ben több mint 100 milliárd forint vám- és adókedvezményt könyvelhettek el. Ezt a támogatást a Kormány azzal indokolta, hogy ez az országnak gazdaságilag előnyös és munkahelyeket teremt. Ha azonban utána számolunk, kiderül, hogy valójában gazdaságilag rendkívül ésszerűtlen, mivel ezt az összeget sokkal hatékonyabban lehetne felhasználni egyéb területeken. Ezt jól példázza az egy foglalkoztatottra jutó támogatás, ami az autógyárak esetében 2000-ben 16 millió forintot tett ki. Ekkora támogatásból más ágazatokban legalább 20-szor ennyi munkahelyet lehet fenntartani. Ráadásul ez a támogatás a külföldi cégek profitjának növelésére nyújt lehetőséget, amit azután nagy valószínűséggel kivisznek az országból.

Ez a támogatás mélysegesen erkölcstelen is, hiszen az állam egy rendkívül környezetromboló tevékenységhez évi 100 milliárd forinttal járul hozzá, miközben éles viták folynak arról, hogy nyújtson-e ennél nagyságrenddel kisebb többlettámogatást az egészségügynek, az oktatásnak, a kultúrának, a tudományos kutatásnak, a környezetvédelemnek, azaz a jövőnket alapvetően meghatározó ágazatoknak.

Hogyan alakult ki ez a támogatás? 1989-ben az akkori Kormány olyan döntést hozott, hogy a Suzuki az általa a személygépkocsi-gyártáshoz importált áruk értékének 22,5%-át állami támogatásként megkaphatja. Mivel a vám akkor még meghaladta ennek a támogatásnak a mértékét, ezt a döntést az Országgyűlés jóváhagyása nélkül is meghozhatta a Pénzügyminisztérium és a külkereskedelmi tárca. A vám mértéke azonban később a támogatás szintje alá csökkent, így a hatályos jogszabályok alapján a Suzukit már nem illette volna meg ekkora mértékű támogatás. 1996-ban a kormány nem merte ezt a témát az Országgyűlés elé terjeszteni, hanem a képviselők elől eltitkolva keresett lehetőséget a támogatás fenntartására. Erre azt a – véleményünk szerint törvénytelen – eljárást választotta, hogy utasította az APEH-et, hogy „adóvisszatérítés” formájában adja meg a támogatást, vagyis a be nem fizetett adót térítsék vissza!

A Suzukinak nyújtott rejtett támogatásról a többi magyarországi autógyár is tudomást szerzett, így azok is hasonló támogatást követeltek maguknak. Az Audi és a többi gyár meg is kapta azt.

A Suzuki további visszaéléseket is elkövetett. A Berva Rt. által gyártott lengéscsillapítót a Suzuki belföldön tartalékkalkatrézsként négyszeres áron értékesítette, és ezért nem engedte meg a Berva Rt.-nek, hogy a saját termékét itthon tisztességes áron adja el. Ez visszaélés volt a piaci erőfölénnyel. (Azóta a Berva Rt.-t a külföldi tőke tönkretette.)

A magyar beszállítás arányát a Suzuki mesterségesen úgy növelte és növeli, hogy egy nagyobb fiktív mennyiséget rendel, azt leszámlláztatja és kifizeti. Ezt követően pedig a fiktíven megrendelt nagy mennyiség és az annak töredékét képező tényleges rendelés közötti különbséget visszakéri, és ezt a szállító természetesen visszafizeti. A Suzuki ily módon „bizonyítja” az EU felé, hogy terméke a megfelelő magyar származási hányadot tartalmazza, hogy így elkerülje a vámfizetést az EU tagországaiba exportált autói után. A Suzuki magyar származásának hamisságát az is bizonyítja, hogy az import vámkontingens és a Suzuki termelésének értéke között mindössze 10 százalékos körüli eltérés

mutatható ki, tehát az importhányad 90 százaléka körül van. (A Suzukit az EU illetékes hatósága egyszer már megbüntette a származás hamis feltüntetése miatt.)

A hazai vasúti (vagy egyéb tömegközlekedési) járműgyártás viszont semmiféle, az említettekhez hasonló kedvezményt nem kapott. Éppen ellenkezőleg, az elmúlt években a kormány számos olyan intézkedést hozott, amely ezeket a – fajlagosan jóval több munkahelyet biztosító – tevékenységeket különösen hátrányos helyzetbe hozta a külföldről behozott termékekkel szemben: az importált járművek hitelből történő beszerzésekor a hitelek visszafizetésére az állam garanciát vállalt, az importnak hitelből történő finanszírozása automatikusan működik, és a behozott járművek után az áfa befizetését több évre el lehetett halasztani.

Megengedhetetlen módon pazaroljuk egyik legértékesebb vagyonunkat.

Legértékesebb vagyonunk – az itt élő emberek után – a föld. Nem véletlen, hogy minden korszakban öldöklő háborúk folytak a minél több terület megszerzéséért. Most viszont hanyag módon még a legdrágább területeket is gyakran ingyen átadják a gépkocsik számára. Ily módon évi több száz milliárd forint bújtatott támogatást jelent a gépjárművek ingyenes parkolása, illetve tárolása. Ezt a következőkkel is szemléltethetjük. Budapesten az V. kerületi Önkormányzattól naponta négyzetméterenként 440–690 Ft-ért lehet például mozgatható asztalokon történő könyvárúsításért helyet bérelni. Egy személyautó esetén – 7 négyzetméterrel számolva – ez elvben napi 3080–4830 Ft beszedendő díjat jelentene. Ezzel szemben legtöbbször ingyenesen tárolhatják autójukat a közterületen. (A belvárosban egyébként egy óra parkolási díj 250–300 Ft, azonban ezt az összeget az ott parkoló autók csak kis hányada után fizetik meg.)

Kétséges az autópálya-építések haszna.

Miközben folyamatosan a vasúti fejlesztések gazdaságtalanságáról hallhatunk, szinte alig kérdőjelezi meg bárki is az autópálya-építések gazdasági előnyeit. Pedig egyre több intő jel mutat arra, hogy ezt is meg kellene alaposabban vizsgálni, mielőtt további sok száz milliárd forintot költenénk erre a célra.

Tévhitnek tartjuk azt a nézetet, mely szerint az autópályák szükségszerűen hozzájárulnak az általuk érintett térségek fejlődéséhez.

A legújabb nemzetközi kutatások ugyanis nem tudtak általánosan érvényes kapcsolatot kimutatni az autópályákkal való ellátottság és az általuk érintett térségek gazdasági fejlődése között. A téma elismert brit kutatója, John Whitelegg 1994-ben több nagy-britanniai térség tanulmányozása során semmiféle összefüggést nem talált a vizsgált térségek, városok gazdasági fejlődése és az autópályához való közelségük között. Számos olyan város mutatott fel gyenge gazdasági teljesítményt és nagymértékű munkanélküliséget, amelyeket autópályával könnyen meg lehetett közelíteni, míg az autópályáktól távolabb eső városok között szép számmal voltak olyanok, amelyek viszonylag gyorsan fejlődtek. Whitelegg megállapításai szerint az autópályák kiépítésekor általában nem keletkeznek új munkahelyek, hanem a meglévők átcsoportosítása következik be.

Egy másik brit kutató, Merlin Hyman 1995-ben az EU hat országára kiterjedően végzett kutatásokat a témáról, és a Whiteleggéhez hasonló következtetésekre jutott „Az autópályák elérhetőségének hatása az Európai Unió elmaradottabb térségeinek gazdaságára” című tanulmányában. Az Európai Regionális Kutatóintézet (EURES) 1996-ban tanulmányt készített „Az autópályák gazdasági hatása az Európai Unió kevésbé fejlett területeire” címmel, amely megállapítja: téves az a feltételezés, hogy az autópályák mindig jótékonyan hatnak egy térség fejlődésére. Amikor egy kevésbé fejlett területhez au-

tópályát építettek, ez nemegyszer azzal a hatással járt, hogy a jól képzett munkaerő elvándorolt, kedvezőtlenül alakult a lakosság körösszetétele, a helyi piacok pedig jelentős veszteséget szenvedtek el, mert versenyképteleneknek bizonyultak a fejlettebb „központi” térségek gazdasági és politikai túlerejével szemben.

„Utak és gazdaság” címmel 1996-ban Brüsszelben nemzetközi konferenciát rendeztek a témáról. Az EU hivatalnokainak és a független szakértőknek az előadásait összefoglaló záróbeszédében Gijss Kunemann, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség igazgatója megállapította: nem sikerült egyértelmű bizonyítékot találni arra, hogy az autópályák építése a gazdaság és a foglalkoztatottság növekedését vonná maga után az érintett térségekben. (A konferencia előadásai a következő kiadványban olvashatók: Roads and Economy – State-of-the-art report. T&E, Brüsszel, 1996.)

A brit kormány által létrehozott, a téma legkiválóbb kutatóiból álló SACTRA bizottság hasonló következtetésekre jutott. Jelentése egyértelműen cáfolta, hogy automatikus kapcsolat lenne a gyorsforgalmi utak építése és a gazdasági fejlődés között. A közlekedés minőségének javítása nem feltétlenül jár pénzügyi haszonnal és új munkahelyekkel az ország vagy akár az érintett térség számára. Ha pedig mutatkozik ilyen előny, általában akkor sem ez a leggazdaságosabb mód annak elérésére. (A jelentés megtalálható a brit közlekedési tárca honlapján: <http://www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm>)

Phil Goodwin professzor, aki a SACTRA kutatási programot vezette, a „Fenntartható Fejlődés az Európai Unióban: A közlekedési igények kezelése, a gazdasági növekedés elősegítése” című nemzetközi konferencián (Brüsszel, 2001. július) előadásában kifejtette, hogy korábban a közlekedés növekedésére úgy tekintettek, mint a gazdasági fejlődés egyik hajtóerejére. Manapság azonban egyre inkább ennek az ellenkezője kezd igaz lenni: a közlekedés korlátlan növekedése a gazdasági fejlődés fékjévé válhat. Lehetetlen ugyanis annyi pénzt előteremteni, amennyit a fokozódó forgalomhoz szükséges infrastruktúra létrehozása igényelne. Így a forgalmi torlódások

és a környezeti károk elviselhetetlen mértéket érnek el. Az sem feltétlenül igaz, hogy a termelés növekedéséhez nélkülözhetetlen a közlekedés teljesítményének emelése. Erre példaként említette, hogy Németországban 20 év alatt megkétszereződött az élelmiszerek szállítása, miközben az elfogyasztott élelmiszerek mennyisége gyakorlatilag nem változott. A professzor álláspontja szerint a közlekedés növekedésének megállítása lehetséges és szükséges. Felsorolt néhány olyan eszközt is, amelyek ezt elősegíthetik, külön hangsúlyozva annak a szükségességét, hogy a környezeti és egyéb károk költségeit be kell építeni az árakba.

A Holland Gazdaságpolitikai Elemzések Intézete nemrég megjelentetett tanulmánya kimutatja, hogy különösen a kis országok esetében áll fenn az a veszély, hogy feleslegesen építenek autópályákat, mivel az nem járul hozzá a gazdasági fejlődéshez (Richard Nahuis, Paul J. G. Tang: Strategic competition with public infrastructure: ineffective and unwelcome? CPB Discussion Paper. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, 2002. július).

Dr. Kiss Károly, a Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem docense az Európai Unió egyes országainak fejlődését vizsgálva az alábbi következtetésekre jutott (A luzitán csapda. Heti Válasz, 2002-10-25.): „Az EU fenegyereke Irország. Az elmúlt két évtizedben a kelta tigris mutatta fel a legnagyobb fejlődést, a leggyorsabb gazdasági növekedést. 1973-as belépésekor egy főre jutó GDP-je még csak 59%-a volt az EK átlagának, ma már közel kétszerese, és meghaladja Németországot, Franciaországot, Hollandiáét, Belgiumét, de még Ausztriáét is. Autópályáinak hossza viszont nem éri el a száz kilométert (!). Kétség nem fér hozzá, látványos eredményeit nem a sűrű autópálya-hálózatnak köszönheti. (...)”

A termelékenység Portugáliában a legalacsonyabb, még a görögországitól is 30%-kal elmarad. (...) Portugália nekirugaszkodása kimerült a vége láthatatlan autópályák, hidak és a csillogó plazák építésében.”

A magyarországi autópálya-építésekkel kapcsolatos kérdésre válaszolva nem véletlenül jelentette ki Jack Short, az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának főtárgyaló-helyettese,

hogy „esetenként eltúlozzák a közlekedési beruházások szerepét a gazdasági növekedés elősegítésében (...) úgy vélem, hogy a magyar gazdaság fejlődése sokkal inkább más tényezőkön múlik, mint a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén.” (Lélegzet, 1996/3.)

John Whitelegg már idézett vizsgálatai arra is rámutattak, hogy a korábbi időszakokban, amikor a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok jelentették a gazdaság húzóerejét, a szállítási költségeknek sokkal nagyobb jelentőségük volt a vállalatok számára. Ma már azonban gyökeresen más a helyzet: az információk, technológiák, gondolatok és az innováció áramlása határozza meg a gazdasági fejlődést. Whitelegg megállapítása szerint a vállalatok vezetői cégük telepítésekor a hatóságok nyújtotta pénzügyi és egyéb kedvezmények mellett elsősorban olyan tényezőket vesznek figyelembe, mint például a magasan képzett munkaerő és fejlett informatikai rendszerek megléte, a magas színvonalú oktatási intézmények közelsége, az egészséges környezet, a gazdag kulturális és rekreációs lehetőségek.

A légi közlekedés is hatalmas támogatásban részesül.

A nagyobb távolságú személyszállításban a vasút egyik fő versenytársa a repülőgép. A légi közlekedés azonban hatalmas rejtett és nyílt támogatásban részesül szerte a világon. Ez a támogatás az alábbiakban nyilvánul meg:

- A repülőgépek üzemanyagát, a kerozint nem terheli jövedéki (fogyasztási) adó.
- A nemzetközi utasforgalom esetén nem kell áfát fizetni a repülőjegy után.
- A légitársaságok gyakran vámkedvezményt kapnak a beszerzéseikre. (Például a MALÉV repülőgép-vásárlásaira az utóbbi években az állam több milliárd forint vámot engedett el.)
- A légitársaságok, illetve a repülőterek gyakran kapnak közvetlen állami támogatást a beruházásaikra. Magyarországon például így

épült és bővült a Ferihegyi repülőtér (és a jövőben is részben így tervezik bővíteni), valamint közpénzből további milliárdokat juttatnak egyes vidéki repülőterek fejlesztésére is.

- A legtöbb ország repülőterein vámmentes (adómentes) boltok üzemelnek. Az Európai Unió már betiltotta ezeknek a boltoknak az üzemelését, mivel álláspontja szerint súlyosan sértették a tisztességes piaci versenyt.

- A légi társaságok és a repülőterek (beruházási támogatások stb.) hatalmas közvetlen állami támogatásban részesülnek szerte a világon. A légitársaságok befolyására jellemző, hogy a 2001. szeptember 11-i terrortámadás után az amerikai kormány 15 milliárd dollár vissza nem térítendő támogatást adott az amerikai légitársaságoknak. (New York városa, amely a támadás legsúlyosabban érintett áldozata volt, ennek az összegnek csak a töredékét kapta állami támogatásként!) Ugyanezen ürüggyel az Egyesült Királyság, Franciaország és Németország is számottevő támogatást adott a saját légitársaságainak. Bár az Európai Bizottság és az Európai Parlament egyes körei kétségüket fejezték ki, hogy ezek a támogatások összeegyeztethetőek-e a szabad piaci versennyel, a légitársaságok hatalma nagyobbban bizonyult. A légiforgalom pedig – némi átmeneti visszaesés után – azóta is töretlenül növekszik...

- Sok országban – így például az EU-ban – a légitársaságoknak nem kell áfát fizetniük, ha repülőgépet vásárolnak. Minden más közlekedési ágazatban a járművásárlás után meg kell fizetni az áfát.

- A repülőterekhez vezető utakat, vasutakat túlnyomó részben közpénzből építik meg és tartják fenn. (Németországban például az állam 1993 és 1998 között 3 milliárd márkát fordított a repülőterek és a hozzájuk legközelebb eső városok közötti új utak és vasúti összeköttetések kiépítésére.)

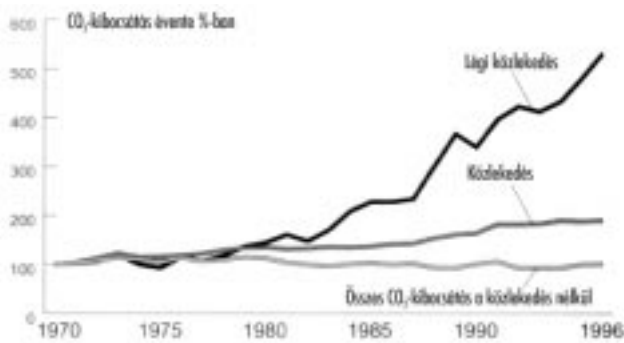
- A légi közlekedés fejlesztésére számolatlanul költöttek – és költik ma is – a pénzt szerte a világon a hadi kiadások keretében. Ennek hasznából a polgári légi közlekedés is jelentős mértékben részesül, azonban erről szemérmetlenül hallgatnak.

- A repülőtereken lévő határőrséget és vámhatóságot közpénzből tartják fenn.

- A magánrepülőgépek üzemeltetői a kiadásaik nagy részét költségként elszámolhatják, azaz a magáncélú repülést olyan pénzből finanszírozzák, amely után nem kell fizetni személyi jövedelemadót és társadalombiztosítási járulékot. Ez nem törvényes, de mindennapi gyakorlat, aminek a megszüntetésére a hatóságok semmit sem tesznek. Ez azt jelenti, hogy egy rendkívül szűk jómódú réteg súlyosan környezetpusztító szórakozását ily módon is segítjük közpénzekkel.

- Végül, de nem utolsó sorban, talán a legnagyobb támogatásban azáltal részesül a légi forgalom, hogy nem fizeti meg az általa okozott környezeti, egészségi és egyéb károkat. Ugyanakkor az összes közlekedési mód közül (azonos teljesítményre vetítve) éppen a légi közlekedés okozza a legsúlyosabb környezeti károkat (ld. a 23. ábrát!). A repülőgépek által kibocsátott légszennyező anyagok azért is különösen veszélyesek, mert a magaslégkörben sokkal nagyobb károkat okozhatnak, mintha ugyanazokat az anyagokat a földfelszín közelében juttatnák a levegőbe. Ráadásul a légi közlekedés kibocsátása növekszik a leggyorsabban.

23. ábra: A repülés CO₂-kibocsátása mutatja a légnagyobb növekedést a közlekedésben



Forrás: Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség

Amint a 3. táblázatban látható, az Európai Unióban az 1990-es évek közepén évente jóval több mint 45 milliárd euró állami támogatásban részesítették a légi közlekedést. (A táblázatban – adatok hiánya miatt – nem szerepel a fentiekben felsorolt minden fajta támogatás.)

3. táblázat: A légi közlekedés támogatása az Európai Unióban az 1990-es évek közepén

| A támogatás jellege | A támogatás mértéke (milliárd euró/év) |
|---|--|
| Közvetlen támogatások működésre és fejlesztésre | 2,3 |
| A kerozin adómentessége | 18,4 |
| A jegyek áfamentessége | 6,5 |
| A repülőtereken működő adómentes boltok* | 1,4 |
| Meg nem fizetett környezeti és egyéb károk | 16,4 |
| Összes támogatás | 45,0 |

* a meg nem fizetett adók összege ahhoz képest, mintha az adott ország nem adómentes boltjaiban vásárolták volna meg ugyanazon termékeket

Forrás: Yehudi David Demitri van de Pol: The Myths of Flying. Vereniging Milieudéfensie, 1998. (www.milieudéfensie.nl/airtravel)

A légi közlekedésnek adott támogatásokat általában azzal indokolják, hogy ily módon elősegítik az érintett térség gazdasági fejlődését. Ez az állítás önmagában is megkérdőjelezhető, figyelembe véve a csillagászati összegű támogatásokat, amelyeket ennek a közlekedési ágazatnak nyújtanak. Aligha hihető ugyanis, hogy amennyiben más ágazatok részesülnének ilyen mértékű támogatásokban, az nem vezetne sokkal jobb gazdasági eredményre az érintett térségekben. Azonban a kétségek teljes eloszlátása végett számos tanulmányt készítettek a kérdéstről. Ezek kimutatták, hogy más tényezők sokkal inkább befolyásolják egy-egy térség fejlődését, mint az, hogy van-e ott repülőtér vagy nincs. Mások mellett erre a következtetésre jutott egy angliai felmérés is, amelynek során nagyvállalati felsővezetőket kérdeztek meg arról, hogy milyen szempontok alapján választják meg vállalataik telephelyeit (Sharing Economic Prosperity – A Strategic Approach to Aviation. Policy Paper 5. APC, Surrey, UK, 1997). A Levegő Munkacsoport megbízásából a Magyar Környezetgazdaságtani Központ készített értékelést a Pécs-Pogányi repülőtér fejlesztésének gazdasági hatásairól, amely szintén

kimutatta szélesebb értelemben vett gazdaságtalanságát.

„Duplázott a debreceni repülőtér” címmel jelentetett meg az egyik napilap egy tudósítást, amely arról szól, hogy 2001-ben 4400 utas vette igénybe a repülőtérteret. Az utasok nagy része a Hajdúszoboszlón és Debrecenben gyógyfürdőzni vágyó ember. Egy ilyen nemzetközi repülőtér megépítése több milliárd forintba kerül. Fenntartása, üzemeltetése (beleértve a vámhatóság és a határőrség költségeit is) évente több száz millió forint. Ha el is tekintenénk a környezetben okozott súlyos károktól és ezek költségeitől, akkor is nyilvánvaló, hogy gazdaságilag teljesen értelmetlen a debreceni repülőtérre érkező minden egyes turistának több százezer forint támogatást nyújtani a magyar adófizetők pénzéből.

A kormány számos esetben figyelmen kívül hagyja azokat a nemzetközi kötelezettségeit és a hazai jogszabályokat, amelyek a vasúti közlekedésnek kedveznek.

Terjedelmi okok miatt nincs lehetőségünk itt részletesen ismertetni mindazokat a nemzetközi kötelezettségeket, amelyeket a magyar kormány vállalt közlekedéspolitikájának környezetbarátabbá tétele érdekében. Így csak néhány példát említünk. Az 1992. évi riói Környezet és Fejlődés Világkonferencián Magyarország csatlakozott ahhoz a megállapodáshoz, amely egyebek között a következőket írja elő: „A kormányok ... fejlesszenek ki, és ha lehetséges, támogassanak ... kevésbé környezetszennyező és biztonságosabb rendszereket, különösen az integrált vidéki és városi tömegközlekedést...”

A Közép-Európai Kezdeményezés tagországaiként környezetvédelmi miniszterei 1997 júniusában állásfoglalást fogadtak el a fenntartható közlekedésről. Ebben egyebek között az alábbiakat vállaltuk: „Elősegítjük a fenntartható fejlődés követelményeinek leginkább megfelelő közlekedési eszközök használatát. Ide csak azok tartozhatnak, amelyek környezetileg megbízhatók, a legkevésbé

károsak az egészségre, kímélik és hatékonyan használják a nyersanyagokat és az energiaforrásokat, a legkevésbé helyigényesek, a lehető legkevesebb külső költséggel járnak, társadalmilag elfogadhatók és a legbiztonságosabbak.”

Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának (CEMT) 1998 májusában Koppenhágában elfogadott határozata – hivatkozva arra, hogy jelentősek a közlekedés által okozott olyan károk és veszteségek, amelyeknek a költségeit nem a használók fizetik meg – felhívja a tagországokat, hogy a lehető leghamarabb kezdjék meg a külső költségek teljes beépítését az árakba. Véleményük szerint ezt az adók és díjak emelésével kell elérni oly módon, hogy a társadalom adóterhei összességében ne növekedjenek. A határozat szerint a nemzeti kormányoknak széles körű felvilágosító munkát kell végezniük annak érdekében, hogy a közvélemény elfogadja és támogassa a külső költségek érvényesítését a közlekedés áraiban.

A hazai jogszabályok közül mindenekelőtt az Alkotmányra hivatkoznánk, amely kimondja: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” A környezetvédelmi törvény egyebek mellett megállapítja: „Az állam biztosítja a környezet védelméhez fűződő állampolgári jogok és a más államokkal vagy nemzetközi szervezetekkel kötött környezetvédelmi egyezmények, szerződések érvényesülését.”

A közúti közlekedésről szóló törvény szerint a lakott területeket különösképpen meg kell védeni a közlekedés károsító hatásaival szemben. Mindezen jogszabályi előírások ellenére az állam szabad utat enged a túlzott mértékű közúti közlekedésnek és így az általa okozott káros hatásoknak, ami egyre több halálesethez és megbetegedéshez, természeti és épített környezetünk leromlásához vezet. Jellemző példája ennek Budapest, ahol az elmúlt évtizedekben szinte minden irányban sok-sok milliárd forint ráfordítással kiszélesítették a bevezető közutakat, óriási gépkocsi-forgalmat zúdítva a városra. Ugyanakkor szinte alig tettek valamit az elővárosi vasúti közlekedés javítására (sőt, inkább hagyták azt még inkább leromlani) annak ellenére, hogy csaknem mindegyik bevezető úttal párhuzamosan ott haladnak az elővárosi vasúti közlekedésre alkalmas vasútvonalak. Ez a politika oda vezetett, hogy a környékről be-

járók több mint 60 százaléka már személyautóval jön a fővárosba, és jelenleg Budapesten az autók által okozott légszennyezés mintegy kétharmada a városhatárt átlépő gépkocsiktól származik.

Tapasztalataink szerint az állami szervek esetenként még akkor sem lépnek fel a kellő eredménnyel, amikor bíróság állapítja meg a közúti közlekedés által okozott kár vagy veszélyeztetés tényét, s a veszélyeztető magatartás felfüggesztésére vonatkozó döntést hoz. (Sajnálatos módon ez történt az M0-s autótú Káposztásmegyer melletti szakaszának építése során is.)

Az EU csatlakozási tárgyalásokon a magyar kormány több évre szóló felmentést kért az uniós jogszabályok alól a vasúti közlekedés, valamint a közúti árufuvarozás terén. Ez utóbbi kérelmet a közlekedési tárca azzal indokolja, hogy a minden tagország számára kötelező műszaki, szakmai és pénzügyi előírások alkalmazása 26 ezer közúti fuvarozó megélhetését veszélyeztetné. Furcsa módon a minisztérium egyetlen szóval sem fejezte ki aggodalmát annak a 60 ezer embernek a megélhetési gondjai miatt, akiket az elmúlt 10 évben a MÁV-tól bocsátottak el a racionalizálás és korszerűsítés jelszavai alatt. (A félreértések elkerülése végett: itt most nem az elbocsátások ésszerűségét vitatjuk, hanem azt kifogásoljuk, hogy miért csak a vasút dogozóira vonatkoznak a korszerű piacgazdaság követelményei, a közúti fuvarozókra miért nem.)

Egyes kormányzati szervek és sok esetben a sajtó is egyoldalú tájékoztatást adnak a témáról.

A közúti közlekedés térhódítását és a vasút térvesztését nagymértékben elősegítette az írott és elektronikus sajtó is, amely gyakran kritikátlanul átveszi a hivatalos körökben és sajnos a közvéleményben is széles körben elterjedt tévhiteket, és azokat megfellebbezhetetlen igazságként tálalja az olvasók, a hallgatók, illetve a nézők elé. Ezek a nézetek úgy állítják be a motorizáció növekedé-

sét, az autópálya-építést stb., mint a fejlődés elengedhetetlen velejáróját, sőt alapfeltételét, az autót pedig mint az emberi boldogság nélkülözhetetlen kellékét. Az ezzel ellentétes nézetek, illetve az ezt cáfoló tudományos kutatási eredmények csak jóval ritkábban kapnak nyilvánosságot.

Mindezekért természetesen nem csak a sajtó munkatársai a felelősek. E tévhitek egy részét megkérdőjelezhetetlen igazságként oktatták — és sajnos oktatják esetenként még ma is — az egyetemeken. Másrészt divat lett követendő példaként említeni szinte mindent, amit Nyugat-Európában vagy az Amerikai Egyesült Államokban tesznek. Ily módon sem a téma szakértői, sem a politikusok nem vállalják fel — tisztelet az igen kisszámú kivételnek —, hogy kimondják: hibás a Nyugaton folytatott és általunk is követett közlekedéspolitiká. Még ennél is fontosabb, hogy a jelenlegi közlekedés- és településpolitika fenntartásához, erősítéséhez óriási anyagi és hatalmi érdekek fűződnek, amelyeket jól meghatározható, szervezett érdekcsoportok képviselnek, míg a másik oldalon csak a vasút és a rendkívül szűkös anyagi forrásokkal rendelkező, kevésbé szervezett civil szervezetek állnak. Sajnos a hirdetések miatt sok esetben a média is kiszolgáltatott az említett érdekcsoportoknak.

A társadalmi hatásokat gyakran eltérően ítélik meg a közúti, illetve a vasúti fejlesztések esetén.

A közúti fejlesztéseket általában azzal indokolják, hogy azok elengedhetetlenül szükségesek a társadalom és a gazdaság fejlődéséhez. Azonban ezeket az általános kijelentéseket a legritkább esetben kíséri valódi társadalmi-gazdasági hatásvizsgálat, összehasonlító költség-haszon elemzés (például, hogy egy forintnyi ráfordítás milyen beruházás esetén hozná a legnagyobb hasznot). Amennyiben mégis készül ilyen vizsgálat, és az rámutat a tervezett beruházás értel-

metlenségére, akkor azt gyakran figyelmen kívül hagyják. (Ez történt például az M3-as esetében, amelynek várható társadalmi-gazdasági hatásairól a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából a Deloitte & Touche cég készített tanulmányt.)

A vasútvonalak megszüntetése, a járatok ritkítása előtt sem végeznek megfelelő hatástanulmányokat, a már eleve levont következtetés az, hogy ezek a járatok gazdaságtalanok, és nem éri meg a társadalomnak fenntartani őket. Ez sok esetben egyszerűen nem felel meg a valóságnak. Azokban az esetekben pedig, amikor tényleg ez a helyzet, általában akkor is hibás a jelenlegi körülményekből levonni a következtetéseket, hiszen a legmesszebbmenőkig természetes az, hogy egy lepusztult, 20–30 km/órás sebességkorlátozásokkal teli vonal nem vonzó az utasok számára. (Ez olyan, mintha az autókereskedők csak rozoga, betört szélvédőjű, hibás fékrendszerű autókat árulnának, az utak hatalmas kátyúkkal lennének tele, és ha ilyen feltételek mellett senki sem használna személygépkocsit, levonnák azt a következtetést, hogy nincs igény az autózásra.)

Mivel hiányoznak a megfelelő háttér tanulmányok — illetve ha vannak, akkor meg sok esetben nem veszik figyelembe a megállapításaikat — nemegyszer kerül sor olyan intézkedésekre, amelyek még tovább rontják a helyzetet. Jellemző példája ennek a vasúti járatok ritkítása. A vasúti közlekedés költségeinek nagyobbik részét ugyanis az állandó költségek teszik ki. A napon-ta közlekedő vonatok számának csökkentésével tehát csak a ráfordítások legkisebb részét kitevő üzemeltetési költségeket lehet mérsékelni. Ráadásul a járatritkítás még tovább rontja a vasúti közlekedés vonzerejét, és – a csatlakozások elmaradása miatt – kihat azokra a vonalakra is, amelyeket nem közvetlenül érint a ritkítás. Sőt, nem egy esetben fordul elő az, hogy valamely mellékvonalon történő járatritkítás az érintett fővonalon sokkal nagyobb bevételkiesést eredményez, mint amennyit a mellékvonalon „megtakarítottak”.

A közlekedésfejlesztési döntések meghozatalakor a nemzetgazdasági hatások vonatkozásában azt a tényezőt is figyelmen kívül hagyják, hogy a korábbi évtizedekkel ellentétben ma már

nem a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok (mint például az olajipar és az autógyártás) jelentik a gazdaság húzóerejét, hanem a tudásipar, az információk áramlása. Ezáltal hosszabb távon hátrányosan befolyásolják az egész gazdaság versenyképességét.

A kiút a piacgazdaság megteremtése, valamint az emberi élet és egészség előnyben részesítése.

A helyzet megváltoztatása érdekében a Levegő Munkacsoport az alábbi konkrét intézkedések meghozatalát tartja célszerűnek:

1. Az állam térítse meg a vasút részére mindazt az adósságát, ami azáltal keletkezett, hogy az általa eddig megrendelt szolgáltatások költségeit nem fizette meg, illetve hogy egyes politikai döntéseinek következményeit a vasúttal fiztette meg.
2. Az állam ezentúl teljes mértékben fizesse meg az általa megrendelt szolgáltatások mindazon költségeit, amelyeket nem fedeznek a viteldíjából származó bevételek.
3. A jugoszláviai embargó miatt keletkezett veszteség ellentételezésére úgy lehetne fedezetet teremteni, ha Magyarország kárpótlási illetéket vetne ki a ténylegesen felmerült káraink összegének erejéig azokból az országokból származó importra, amelyek a háború relatív gazdasági nyertesei voltak, vagyis akik versenyelőnyben részesültek azáltal, hogy őket gazdaságilag nem érintette hátrányosan az embargó. (Az erre vonatkozó részletes javaslatot és indoklást a Levegő Munkacsoport kidolgozta.)
4. Ésszerű lépésekkel számoljanak fel minden közvetlen és közvetett állami és önkormányzati pénzügyi támogatást, melyet a közúti gépjármű-közlekedés részére nyújtanak (azaz, a külső költségeket fokozatosan építsék be az árakba). Ezeknek az in-

tézkedéseknek a nyomán fedezet képződhet az 1. és 2. pontban leírt javaslatok megvalósításához. Az árufuvarozáson belül elsősorban a 12 tonna feletti teherbírású járművekre vonatkozóan kellene meghozni a pénzügyi, műszaki és szakmai szigorító intézkedéseket, mivel ezek a járművek okozzák a legtöbb környezeti és egyéb kárt, és ezen járművek által végzett – nagy távolságú és nagyobb tömegű – fuvarok csoportosíthatók át leginkább a vasútra. A kisebb teherjárművek üzemeltetői részére indokolt lenne megfelelő haldékot adni az Európai Unió követelményeihez történő felzárkózásra. (Ez azért is indokolt, mert sok esetben szerepük pótolhatatlan, így különösen a kis tömegű árucikkek terítése esetén.)

5. Szigorítsák meg a hatósági ellenőrzéseket a közlekedés és növeljék az ilyen feladatokat ellátó szakemberek személyes érdekelttségét. Ahol lehet, az ellenőrzések költségeit az érintettek viseljék.
6. A fentebb említett nemzetközi kötelezettségvállalásoknak megfelelően széles körű tájékoztatást adjanak a közlekedés által okozott környezeti és egészségügyi ártalmakról, a külső költségekről stb. Biztosítanak széles nyilvánosságot az eddigi hivatalos állásponttól eltérő véleményeknek, kutatási eredményeknek is. Folytassanak átfogó tájékoztatási tevékenységet a tömegközlekedés illetve a vasúti szállítás előnyeiről. Mindebben juttassák jelentős szerephez a társadalmi szervezeteket is.
7. A döntések előkészítésébe minden esetben vonják be az érintetteket (helyi önkormányzatok, vállalkozók, civil szervezetek, lakossági csoportok stb.).
8. A döntések meghozatala előtt átfogó társadalmi, gazdasági és környezeti hatásvizsgálatokat végezzenek, és azok eredményeit széles körben vitassák meg.
9. Amennyiben a magyar kormánynak eleve feltett szándéka a MÁV hálózatának részleges átadása más tulajdonosoknak, akkor azt egyeztesse a helyi és megyei önkormányzatokkal, a belügyi, vidékfejlesztési és környezetvédelmi tárcaikkal, csak úgy, mint az összes érintett társadalmi szervezettel.

Hozza nyilvánosságra azoknak a vonalaknak a listáját, amelyeket érinthet a döntés, és azt ne titokként kezeljék. A helyi önkormányzatokat, vállalkozókat és más érdekelt szervezeteket minél hamarabb értesítsék arról, hogy milyen feltételek mellett lehet a vasútvonalak üzemeltetését a MÁV-tól átvenni, közforgalmú vagy egyéb (pl. turizmussal összefüggő) közlekedési feladatok ellátására. Az érintett vonalakat ugyanis nem szabadna megdöntés nélkül kivenni a MÁV kezeléséből. Kell egy türelmi idő (3-5 év), amíg olyan független vasút-üzemeltető társaságok jöhetnek létre, melyek alkalmasak a MÁV kezeléséből kivett vonalak olcsó, hatékony és biztonságos üzemeltetésére. Ezalatt a türelmi idő alatt egyes vonalakon kísérleti jelleggel be kéne vezetni a teljesen független szervezetek által ellátott üzemeltetést, melyek a pénzügyi kockázat terhe nélkül bizonyíthatják az új típusú üzemeltetés kivitelezhetőségét, ösztönzően hatva újabb társaságok megalakulására. Végezetül arra hívnánk fel a figyelmet, hogy Angliában, Franciaországban és Németországban nemrég építettek vissza több mellékvonalat, mivel rájöttek, hogy bezárásuk a helyi társadalom és gazdaság tekintetében igen súlyos következményekkel járt. Ugyanakkor az új pályák építése a sokszorosába került annak, mintha a korábban már meglévő vonalakat kellett volna korszerűsíteni.

10. Bár eddig csak a vasúttól független okokat elemeztük, az is nyilvánvaló, hogy a helyzet kedvező megváltoztatásához a MÁV-on belül is komoly átalakítások, az érdekelttség számottevő javítása, a hatékonyság érdemi növelése szükséges annak érdekében, hogy a magyar vasút megfeleljen a 21. század követelményeinek. A belső intézkedések azonban legfeljebb kiegészíthetik, de semmiképp nem pótolhatják az előző kilenc pontban felsorolt teendőket.

A fenti javaslatok megvalósítása környezetünk állapotának javítását, a gazdaság korszerűsítését és az Európai Unióhoz való csatlakozásunkat egyaránt elősegítené. A közúti árufuvarozás és a személygépkocsi-használat valódi költségeinek megfizettetése, a korszerű műszaki, gazdasági és környezetvédelmi követelményeknek történő megfelelése az Európai Unió fontos követelménye. Az EU ugyancsak szorgalmazza a vasúti közlekedés javítását. Ellenkező esetben ugyanis egyre növekedne Magyarországon a közúti forgalom, s ezzel együtt a keletről az EU-ba zúduló kamion- és személyautó áradat, ami nagymértékben károsítja az egészséget és a környezetet, az utak és épületek állagát.

A vasúti szállítás javítása Magyarország és az EU közös érdeke, mivel a Magyarországon vasúton szállított áruk és személyek nagyrészt az EU vasútjain folytatják útjukat, és ez az EU-ban is munkaalkalmakat teremt, javítja az EU vasútjainak gazdasági helyzetét és egy nagyságrenddel kevésbé terheli az EU országok környezetét, mint a közúti közlekedés. A vasúton történő áruszállítás fajlagos költsége csak töredéke a közúton való szállításhoz viszonyítva, amiből az is következik, hogy az EU nemzetközi versenyképességének egyik feltétele a gazdaságosabb vasúti szállítás, főleg annak nagyobb távolságokra való igénybevétele. Egy ennek megfelelő közlekedéspolitika az EU lakosságának a rokonszenvét is elnyerné, ami szintén megkönnyítené a csatlakozásunkat.

Az Európai Unió álláspontja

„A közlekedési torlódások miatt Európát az a veszély fenyegeti, hogy elveszíti gazdasági versenyképességét. A legfrissebb ilyen tárgyú tanulmány kimutatta, hogy egyedül a közúti közlekedési torlódások külső költségei a Közösség GDP-jének 0,5%-ával egyenlők. A következő 10 évre szóló forgalom-előrejelzések szerint, ha semmit nem teszünk, akkor az utakon 2010-ig jelentősen növekedni fognak a torlódások. A torlódások rovására írható költségek 142%-kal fognak növekedni, és elérik az évi 80 milliárd eurót, ami a Közösség GDP-jének mintegy 1%-a. A jelenlegi helyzet kialakulása részben arra vezethető vissza, hogy a közlekedők nem mindig fizetik meg az általuk okozott költségeket.”

* * *

„A Bizottságnak az ellátás biztonságáról 2000. novemberében készült Zöld Könyve szerint 1998-ban az üvegházhatás kiváltásában vezető szerepet játszó CO₂ kibocsátás 28%-a eredt a közlekedési szektor energiafelhasználásából. A legfrissebb becslések szerint, amennyiben semmi sem történik a közlekedési teljesítmények növekedési tendenciájának megfékezése érdekében, a közlekedésből származó CO₂ kibocsátás az 1990-ben észlelt 739 millió tonnához képest 2010-re várhatóan mintegy 50%-kal, 1.113 milliárd tonnára növekszik. Ismételten a közúti közlekedés a főbűnös, mivel egymaga felelős a közlekedésből származó CO₂ kibocsátás 84%-áért.”

* * *

„Az összes közlekedési mód közül **a közúti közlekedés a legveszélyesebb és az emberi életeket tekintve a legdrágább.** A mobilitásért még mindig túl nagy árat fizetünk Európában. 1970 óta például több mint 1,64 millió embertársunk halt meg az utakon. (...) A legveszélyeztetettebb csoport a 14-25 évesek korosztálya, akiknél a közúti baleset az elsődleges halálok. **Minden három emberből egy élete során valamikor megsérül közlekedési balesetben.** A közúti balesetek közvetlenül mérhető költsége 45 milliárd euró körül van. A közvetett költségek (az áldozatok és családjaik fizikai kárait és lelki sérülését is beleértve) három-négyszer magasabbak ennél. **Az éves költség 160 milliárd euróra tehető, ami az EU bruttó nemzeti termékének (GNP) 2%-a.**”

* * *

„A vasúti közlekedés szó szerinti értelemben az a stratégiai ágazat, amelyen a közlekedési munkamegosztás átrendezését célzó erőfeszítések sikere múlik, elsősorban az árufuvarozás esetében.”

Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Fehér Könyv.
Európai Bizottság, Brüsszel, 2001.

Gazdaságtalan-e a vasút?

Szerzők: Lukács András és Pavics Lázár

Környezetvédelmi és egészségügyi okokra hivatkozva egyre többen követelik a vasúti közlekedés javítását és ezzel egyidejűleg a közúti közlekedés ésszerű korlátozását. Rámutatnak arra, hogy e téren a vasút minden lényeges mutató tekintetében (légszennyezés, zaj, területfoglalás, energia- és nyersanyag-felhasználás, balesetek) legalább egy nagyságrenddel jobb, mint a közúti közlekedés. Véleményük szerint elfogadhatatlan a motorizáció jelenlegi szinten történő fenntartása, sőt további növekedése azon az áron, hogy rohamosan terjednek a civilizációs betegségek, egyre romlik gyermekeink szervezetének ellenállóképessége, gyorsuló ütemben pusztul a létünket alapvetően meghatározó természetes és épített környezet. Bár a szerzők mindezzel egyetértenek, jelen tanulmányukban arra mutatnak rá, hogy tisztán közgazdasági szempontból tekintve is előnyös a vasúti közlekedés feltételeinek javítása és a közúti közlekedés bizonyos mértékű korlátozása. Mindehhez azonban a közlekedésben is valódi piacgazdasági viszonyokat kellene teremteni.

© **Levegő Munkacsoport, 2002**

Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: 365-1364, 365-1365, 209-3822
Fax: 365-0438
E-posta: levego@levego.hu
Honlap: <http://www.levego.hu>

Készült a Környezetvédelmi Minisztérium (KAC)
és a Lélegzet Alapítvány támogatásával.

A szerkesztés lezárva: 2002. november 12-én.

Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc