



A SÍNEIK TÖVÁBB BÍRJÁK

Budapest, 2006



www.levego.hu/kamionstop

Lajos
kamionsofőr,
37 éves



16
TONNÁT
SZÁLLÍT

Géza
mozdonyvezető,
42 éves



1600
TONNÁT
SZÁLLÍT

A SÍNEK TOVÁBB BÍRJÁK

Lukács András és Pavics Lázár

Levegő Munkacsoport

Budapest, 2006

**Készült az Oak Foundation (www.oakfnd.org)
és a Lélegzet Alapítvány támogatásával**

Kamionról vasútra	5
Mi a gond a kamionforgalommal?	6
Rohamos növekedés	6
Mi szükséges	
a gazdasági fejlődéshez?	7
Útjaink bánják	8
Járműveink bánják	9
Egészségünk bánja	9
Halálos részecskék	10
Jogaink bánják	11
Mértéktelen kedvezmények	12
Álmegoldások	14
Burkolatmegerősítés?	14
Környezetkímélő	
kamionok?	14
Bővítsük az úthálózatot?	16
Valódi megoldások	17
Úthasználati díj	19
Forgalomcsillapítás:	
az átmenő jármű csak vendég	21
Jobb szervezés állami segítséggel	22
Az építőanyagok újrahasznosítása	23
Az EU álláspontja	23
Egy ésszerű menetrend	23
Hamis ellenérvek	25
Ellehetetlenülnek-e a fuvarozók?	25
Megzavart piacgazdaság?	25
Sonka járja be Európát	27
Miért nem történik változás?	28
Kamion vagy vasút?	29
A kombinált fuvarozás	30
Jogi lehetőségek	31
Kérelem kártérítésre és	
a veszélyeztetés megszüntetésére	31

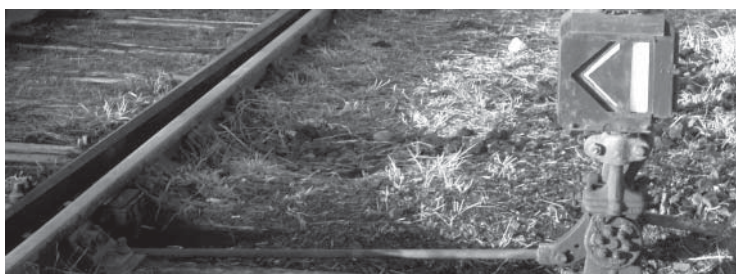
EGY KAMION ANNYI KÁRT OKOZ AZ ÚTTESTBEN, MINT TÖBB SZÁZEZER SZEMÉLYAUTÓ.

2004-BEN MINDEN HETEDIK MÁSODPERCBEN ÁTLÉPTE A MAGYAR HATÁRT EGY TEHERAUTÓ.

„Kamionról vasútra!” Így lehet két szóval összefoglalni ennek a kiadványnak a lényegét.

A növekvő kamionforgalom immár kezelhetetlen gazdasági, közlekedési és környezetvédelmi problémákat okoz. Egyre több gyakorlati tapasztalat és tudományos kutatás bizonyítja, hogy léteznek minden szempontból előnyös megoldások. Ezek rövid bemutatásával is szeretnénk ösztönözni hazai bevezetésüket.

Kiadványunkat elsősorban a döntéshozóknak szánjuk, de hasznos olvasnivalót kínál mindenki számára, aki érdeklődik a téma iránt.



KAMIONRÓL VASÚTRA

Tisztelt Levegő Munkacsoport!

Balatonföldvári lakos vagyok, 1985-ben elkészült házam a Szentgyörgyi úton (7-es út) áll. Felelősséggel állítom hogy a 7-es főközlekedési útnak ez a legelviselhetetlenebb, lakott területen átvezető szakaszává vált. A forgalom legalább fele nehézgépjármű, amelyek mára már minden gátlásukat elvesztve száguldanak keresztül a városon, ráadásul a személygépkocsi-forgalommal szemben éjjel is nyomulnak. Jól látható, hogy míg az „úrvezetők” azért többnyire visszavesznek magukból (50 km/h helyett 70-80), addig a kamionok 80 alá nem mennek, sőt még ők előznek a belső sávban személyautókat. A civil szervezetek, önkormányzat tehetetlenek, a rendőrség, amely három-négy éve még valamelyest ura volt a helyzetnek, mostanra teljessen passzívvá vált, és egykedvűen nézi ezt a horrort. (...)

Tehát a kérdés az, ha van még a törvényességnek a legcsekélyebb esélye ebben az országban, mit tehetek én és a környéken lakók ennek helyreállításáért: a nappali 65 dB, éjszakai 55 dB zajhatár betartatása, 50 km/h sebességhatár betartatása, hét végi kamion stop betartatása, lakott területen kamionnal előzni tilos betartatása.

Miután szépszerével már semmiféle érdekérvényesítés nem lehetséges, milyen jogi lehetőség van erre? Kaphatunk-e ehhez valahonnan tanácsot, segítséget?

Balatonföldvár, 2004. november 19.

Kárpáti Péter

„A korszerű közlekedési rendszernek mind gazdasági, mind pedig szociális és környezetvédelmi szempontból fenntarthatónak kell lennie.”

Az Európai Unió közlekedéspolitikája, 2001¹

„A tavalyi évhez képest rosszabb helyzet tapasztalható a közlekedés eredetű zaj- és rezgésterhelés miatti panaszok terén. A probléma gyökere, hogy a motorizált közlekedési mód – a „tisztább” gépjárművek és a jobb forgalom-szervezés ellenére – és az ezzel együtt járó környezetterhelés együtt növekszik. A panaszok az elmúlt évekhez hasonlóan a nehézgépjármű-forgalmat, a településeken – illetve a lakóházak előtt – áthaladó nagymértékű forgalmat és az ezekből következő környezetterhelést, továbbá a szükséges zajvédelmi beruházás elmaradását kifogásolták. A panaszokból megállapítható, hogy a megnőtt közúti forgalom következtében a helyi lakosok életminősége romlik.”

Beszámoló az állampolgári jogok országgyűlési biztosának és általános helyettesének 2004. évi tevékenységéről²

„Láthatóan a tárcánál nyitott kapukat döntve, az útdíjak és adók bevezetésénél a Levegő Munkacsoport, mint Országos Környezetvédő Szövetség nagymértékben tudná segíteni az MBI* magyarországi bevezetésének társadalmi elfogadtatását, a civil szféra érdekeinek érvényre juttatását. Az ehhez nyújtott erőfeszítéseiket előre is köszönöm.”

*Dr. Kovács Ferenc
helyettes államtitkár*

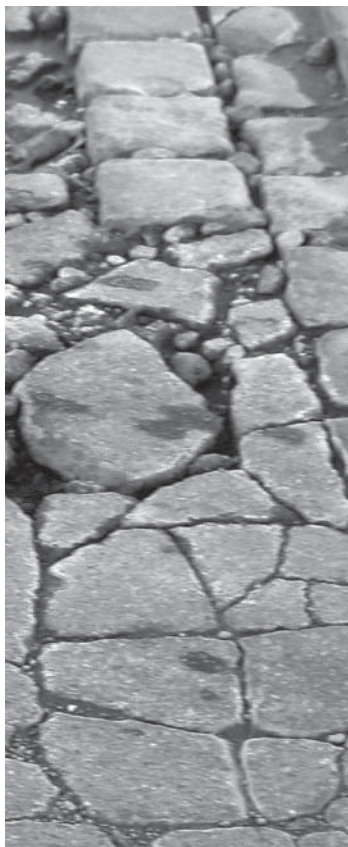
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium³

* MBI (Market Based Instruments) = piaci alapú eszközök (adók, díjak stb.)

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

Az Európai Unió közlekedéspolitikája, 2001

MI A GOND A KAMIONFORGALOMMAL?



A közúti áruszállítás meghatározó szerepet játszik a gazdaságban. Sok esetben ennek a szállítási módnak nincs elfogadható alternatívája. Ugyanakkor az Európai Unió és a Gazdasági Együttműködés és Fejlesztési Szervezet (OECD) egyaránt leszögezte, hogy a közúti közlekedés jelenlegi formája és folyamatai környezetvédelmi szempontból fenntarthatatlanok.⁴ Ily módon az egész társadalom fenntarthatatlanná vált, hiszen a társadalom is a környezet része. Eből a súlyos helyzetből kell kiutat találnunk.

Rohamos növekedés

Rohamosan nő a nehéz tehergépkocsik száma Magyarországon. 1990-ben még csak 2900 tíz tonnánál nagyobb teherbírású hazai teherautó döngött útjainkon, 2003-ban már 9600. Több mint háromszorosára emelkedett a határon belépő külföldi teherautók száma is, 2003-ban már megközelítette az 1,4 milliót. 2004-ben pedig az EU-csatlakozás hatására mintegy 30 százalékkal ugrott meg a nemzetközi közúti teherforgalom hazánkban. Ekkor átlagosan minden hetedik másodpercben lépte át a magyar határt egy teherautó.

A közúti fuvarozáson belül egyre növekszik a nehéz tehergépkocsikkal végzett fuvarok aránya. Magyarországon 10 ezer nehéz (10 tonna vagy annál nehezebb) és 410 ezer kisebb (3,5 tonnánál nehezebb, de 10 tonnánál könnyebb) tehergépkocsi van. Az előbbieket részesedése a

A Magyarország határain átlépő tehergépkocsik és a magyar rendszámú nehéz tehergépkocsik számának alakulása

Év	A határon belépő külföldi tehergépkocsik száma*, ezer darab	A határon kilépő belföldi tehergépkocsik száma, ezer darab	10 tonna és annál nagyobb teherbírású magyar tehergépkocsik száma**, darab
1990	441	154	2906
1991	588	175	
1992	773	203	
1993	664	199	
1994	779	228	
1995	873	246	
1996	948	312	
1997	1098	363	
1998	1181	487	
1999	1056	518	
2000	1128	548	7921
2001	1265	613	8499
2002	1339	649	9090
2003	1371	650	9628

* Átmenő forgalommal együtt

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

Forrás: KSH Évkönyvek

szállításban – árutonna-kilométerben mérve – az 1999. évi 62 százalékról 2005-re közel 86 százalékra nőtt, míg az utóbbiaké 38 százalékról 14 százalékra esett vissza.

Amennyiben nem teszünk érdemi intézkedéseket, a kamionforgalom tovább fog növekedni. Különösen nagy megugrára számíthatunk 2007-ben, amikor várhatóan Bulgária és Románia is csatlakozik az Európai Unióhoz. A tehergépkocsik üzemeltetői ugyanis törekednek arra, hogy minél kevesebb országhatáron lépjenek át az EU-n kívül, hiszen az EU-n belüli határokon a vám nem ellenőrzi őket. Amint az első ábrán is látható, mindennek a következtében 2007-től kezdve Magyarország lesz az a szűk keresztmetszet, amelyen északról és nyugatról kelet és dél felé (és vissza) próbál átömleni a kamionok minden eddignél hatalmasabb tömege.

Mi szükséges a gazdasági fejlődéshez?

Egy korszerű gazdaság elképzelhetetlen a közúti árufuvarozás nélkül. Ebből viszont egyáltalán nem az következik, hogy minden lehetséges módon növelni kell a nehéz tehergépkocsik forgalmát. Sőt, Phil Goodwin professzor, a brit kormány egyik fő közlekedési tanácsadója szerint a közúti forgalom korlátlan növekedése egyre inkább a gazdasági fejlődés fékjavá válik. 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.⁵ Ezt felismerve, az Európai Unió kijelentette: „Cselekedni kell annak érdekében, hogy jelentősen szétváljon a közlekedés növekedése és a bruttó hazai termék növekedése, különösen azáltal, hogy a közúti közlekedésről a vasúti, a vízi és a tömegközlekedésre helyeződik át a forgalom.”⁶

Amint a 2. ábrából látható, 1990 és 2003 között a Magyarországra belépő külföldi tehergépkocsik száma 210 százalékkal, a Magyarországról kilépő magyar tehergépkocsiké 322 százalékkal nőtt. A 10 tonna és annál nagyobb teherbírású magyar rendszámú tehergépkocsik száma pedig 231 százalékkal növekedett. Ugyanebben az időszakban a bruttó hazai termék, a GDP növekedése mindössze 19 százalékot tett ki. Tehát értelmetlen azt várni, hogy a kamionforgalom⁷ gyors emelkedése érdemben hozzájárul a GDP növekedéséhez.

Az Európai Unió 15 régi tagállama közül a legversenyképesebb öt országban 1995 és 2003 között az áruszállítás lassabban növekedett, mint a gazdasági teljesítmény. A többi országban az áruszállítás általában a GDP mértékének megfelelően vagy annál gyorsabban emelkedett.

1. ábra: Az Európai Unió tagállamai



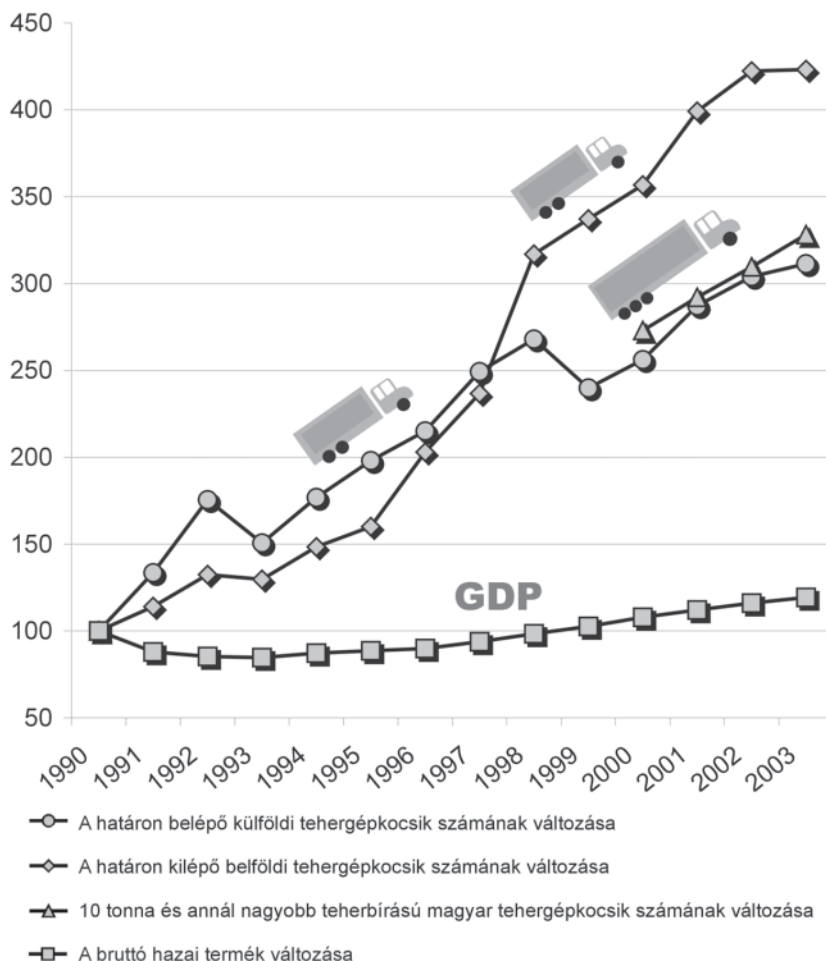
„Tíz évvel ezelőtt ország-
szerte összesen 1300, az idén
viszont már legalább 3600 ki-
lométernyi szakaszon veszé-
lyeztetik a kocsik állapotát és
a közlekedés biztonságát a fő-
ként a teherautók által kitapo-
sott nyomvályúk. Jelzésérté-
kű az is, hogy míg 1996 és
1999 között csupán egy-két
településen tiltakoztak a te-
herautó-áradat ellen, addig
2000 és 2005 között már több
tucat demonstrációt szervez-
tek civil szervezetek, helyi ön-
kormányzatok. A megmozdu-
lások oka a legtöbb helyen az,
hogy az utakhoz közeli házak
falai megrepedeznek, nő a
balesetveszély, a levegő
szennyezettsége, a zaj.”

Népszabadság, 2005. május 30.

„...a 6,7 ezermilliárd forint
értékű országos közúthálózat
állapota gyorsuló ütemben
romlik. A hálózat 23%-ának a
teherbírása, a főutak 25%-
ának, az alsóbbrendű utak
75%-ának az egyenetlenségi
mutatója, az utak burkolat-
felületének 33%-a nem meg-
felelő, 3600 kilométer út bal-
esetveszélyesen nyomvá-
lyús, a hídállomány 13%-a
szerkezetileg nem megfelelő.
(...) Az önkormányzati utakon
még ennél is kedvezőtlenebb
állapotok uralkodnak...”

A Közlekedéstudományi Egyesület
Közúti Szakosztálya
2005. szeptember 7–9. között
700 résztvevővel tartott rendezvé-
nyének, a 33. Útügyi Napoknak
a nyilatkozata

**2. ábra: A Magyarország határain belépő tehergépkocsik és a magyar
rendszerű nehéz tehergépkocsik számának, valamint a bruttó hazai
termék alakulása 1990 és 2003 között (1990=100)**



Útjaink bánják

Minden kamion hatalmas kárt idéz elő az utakban, de a pihenőkben, parkolóknak is. Egy 30–40 tonnás kamion annyi kárt okoz az úttestben, mint több százezer személyautó. Nemcsak az aszfaltban: szétrázzák az út alatt húzódó közműveket és az utak mentén található épületeket. Ezért kellene öt-tíz évenként az adófizetők százmilliárdjaiért felújítani sok ezer kilométer utat az országban.

A nehéz tehergépjárművek útkárosításával kapcsolatban már több évtizede kialakult a szakértők egyértelmű álláspontja. Budapesten 1971-ben jelent meg dr. Nemesdy Ervin egyetemi tanárnak, a műszi-ki tudományok doktorának *Utak és autópályák szerkezete* című könyve, amelyet mind a mai napig alaplíként forgatnak a közlekedési szakemberek. Ebben leírja az Egyesült Államokban végzett átfogó vizs-

gálatok eredményét, amelyek kimutatták, hogy az útkárosodás mértéke a tengelyterhelés ötödik hatványának függvénye. Nemesdy Ervin ebből az alábbi következtetést vonja le: „Nemcsak a közúti fuvarozó vállalatok saját érdekeit kell nézni, hanem az ország úthálózatának helyzetét, a burkolat-élettartamok kedvezőtlen alakulását, amely a szállító vállalatoknál adódó évi nyereségeknél nagyságrendileg nagyobb károkat okozhat az ország úthálózatán. (...) Egy 10 Mp-os tengely (...) 7-szer annyi 8 Mp-os (...) tengelysúly áthaladásával, élettartamcsökkentő hatásával egyenértékű. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlenül szükségessé, hogy a nagy tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdadó és szállítási adó többlet-teher háruljon.”

Járműveink bánják

A kár, amit a nehéz teherautók okoznak, tovább gyűrűzik, azt minden gépkocsi-tulajdonos megérzi. A Világbank számítása szerint egy közepes forgalmú úton minden olyan kár, amelyet 1 dollárért ki lehet javítani, évente 3,4–6,1 dollár többletköltséget okoz az arra járó járművek tulajdonosainak!⁸ A nagy forgalmú utakon ez az arány természetesen jóval magasabb. Vagyis a közlekedés résztvevői nemcsak mint adófizetők, de mint autótulajdonosok is fizetnek a kamionok miatt! Évi 150–200 milliárd forintba becsülhető az a kár, amelyet a nehéz tehergépkocsik az útjainkban okoznak. Ez azt jelenti, hogy a többi járműben keletkező kár összesen több százmilliárd forint tehet ki.⁹

Egészségünk bánja

Rengetik a teherautók nemcsak a földet, a levegőt is: a zajuk sok ezerszerese annak, amit egy ember egészségkárosodás nélkül tartósan el tud viselni.

A tehergépkocsik a levegőt a legkülönbözőbb vegyületekkel szennyezik. A dízelmotor kipufogógáza a legveszélyesebb mérgek egyike! Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) nem ad meg levegőminőségi határértékeket a dízeljárművek által kibocsátott részecskékre, mert amennyiben a legkisebb mennyiség is van belőlük a levegőben, már felelősen nem mondhatják, hogy ettől már nem lesznek betegek, rákosak, allergiások, akik belelegzik.

Minden évben sok ember veszíti el az életét, vagy válik egész életére nyomorékká a kamionok okozta balesetekben. Ezek általában jóval súlyosabbak, mint más járművek ütközése esetén.

„A kővágóörsi főutca aknamezőhöz hasonlít, személyautóval csak súlyos baleset kockázatával járható. (...) A kékkúti Nestlé-Theodora cég pótkocsis óriáskamionjai feltörik a nem ilyen terhelésre épült utcát (és megrepesztik a házakat). Jogos lenne az önkormányzat részéről kártérítési pert indítani a háztulajdonosok kártalanítása és az útjavítás költségeire, és a Nemzeti Park is felléphetne a tömeges szállítás okozta környezetkárosítás miatt. Ehelyett a község elkerülő utat épít saját védelmére, de mégis a kártevő fog vele jól járni – jutalmul kap egy új, jó és rövidebb utat.”

Káli Híradó, 2005. szeptember



Forrás: www.alba.hu/tuzoltosag

Halálos részecskék

A szilárd anyagok kopásából eredő részecskék szétesése általában 1 mikrométernél véget ér. Például a gumikopásból, fékekből, felkevert porból a levegőbe kerülő részecskék mérete nagyobb, mint 1 mikrométer. Viszont az elégetlen szénhidrogének, melyek korom formájában hagyják el a járművek motorját, átlagosan 0,1 mikrométer átmérőjűek.

Nagy részecskék (vagyis az 1 mikrométernél nagyobbak) mindig is előfordultak a természetben, és ezért az evolúció során az élőlényekben kialakult egy olyan rendszer, mely kiszűri, eltávolítja ezeket. Ugyanakkor a dízelkorom ultrafinom részecskéivel szemben az evolúció nem alakított ki hatáson eltávolító mechanizmusokat, hiszen ilyenek a természetben lényegében nem fordultak elő.

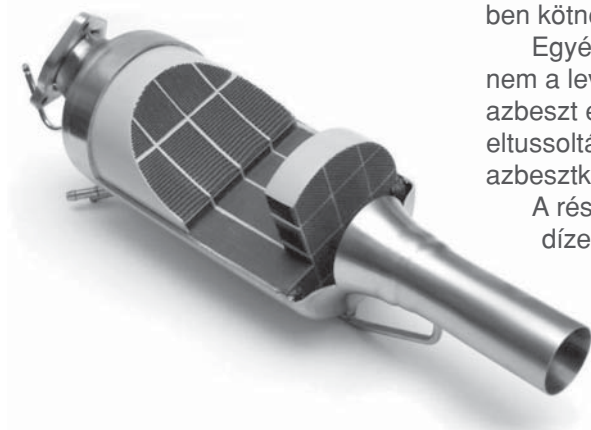
Sajnos a gépjárművek típusvizsgálatakor ezt nem veszik figyelembe, és a 10 mikrométer átmérő alatti részecskék **össztömegét** mérik. Egy korszerű motor nem vagy csak alig bocsát ki 10 mikrométer körüli részecskéket, és így igen nagy mértékben csökken a kibocsátott részecskék tömege. Ezzel egyidejűleg viszont nagy mennyiségben (nem a tömegét, hanem a számukat tekintve) juttat a környezetbe olyan ultrafinom dízelkormot, amelynek átmérője két nagyságrenddel kisebb. Ha a szálló por össztömegéhez viszonyítjuk, az ultrafinom részecskék aránya tömegében talán a 2 százalékot sem éri el, ha viszont a számukat nézzük, akkor a motorikus eredetű szennyezés 99,995 százaléka ultrafinom részecske!

Tehát az új motorok épp azokat a részecskéket bocsátják ki leginkább, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet, a WHO egészségügyi szempontból különösen veszélyesnek nyilvánított. Ma már tudjuk azt is, hogy a közlekedési eredetű ultrafinom részecske-kibocsátás következtében elhalálozottak száma többszöröse a balesetekben elhunytaknak. Orvosi kutatások bebizonyították azt is, hogy a legkisebb koromrészecskék a tüdőhólyagok membránján keresztül a vérkeringésbe, vagy akár a szaglólódegen keresztül az agyba jutnak, ahonnan soha nem távoznak! Ellenben a nagyobb részekkel, melyek a zsebkendőben kötnek ki.

Egyébként az azbesztnél is a részecskeszámot nézik és nem a levegőbe kerülő tömeget. 1936 óta tudják pontosan az azbeszt egészségkárosító hatását, mégis nagyon sokáig eltussolták, most pedig még mindig milliárdokat fizet az ipar az azbesztkárosultaknak kártérítésként.

A részecskék eltüntetésére van megoldás: a legmodernebb dízelszűrők valamennyi részecsketartományban kiszűrik a részecskék 99,9 százalékát! Mivel azonban ezek felszerelése pénzbe kerül, ma még alig alkalmazzák – annak ellenére, hogy a kutatások bebizonyították: így a betegségek csökkenése következtében sokkal több pénzt lehetne megtakarítani, mint amennyibe a szűrők kerülnek.¹⁰

Korszerű részecskeszűrő



Jogaink bánják

A laza jogszabályok és a még lazább ellenőrzés is a kamionoknak nyújt ésszerűtlen és rendkívül igazságtalan kedvezményt. Ez utóbbi lehetővé teszi a jogszabályok rendszeres és súlyos megsértését, így egyebek között a közlekedésbiztonsági követelmények figyelmen kívül hagyását. Sokszor nem tartják be a sebesség- és súlykorlátozásokat, elmulasztják járműveik karbantartását.

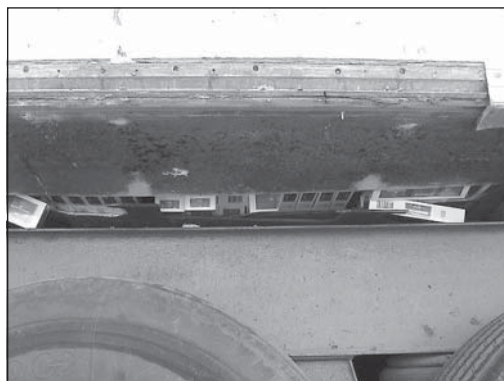
A közúti árufuvarozásnak jelentős szerepe van a fekete gazdaságban. Ez is egy jelentős támogatásnak tekinthető, annál is inkább, mert a legfontosabb versenytárs alágazatnál (a vasútnál) a fekete gazdaság szerepe elenyésző. (Legalábbis az a része elenyésző, ami előnyösebb helyzetbe hozná a vasutat. A közúti árufuvarozással ellentétben a vasútnál a törvényellenes cselekedetek túlnyomó részben magának a vasútnak okoznak jelentős gazdasági károkat.) A közúti fuvarozásban egyebek mellett óriási mértéket öltött a „jól jövedelmező” áruk (cigaretta, kábítószerek stb.) csempésze, sőt az embercsempészet is. A belföldi árufuvarozásnál sem jobb a helyzet. A Központi Statisztikai Hivatal felmérései szerint a háztartások által igénybe vett közúti építőanyag-szállítás értékének 53 százaléka számla nélkül történik.

A közúti teherszállításban történő hatalmas adóelkerülésre utalnak az APEH adatai is, amelyek azt mutatják, hogy a közúti fuvarozásban dolgozók átlagos bére legfeljebb kétharmadát, de sok esetben egyharmadát is alig teszi ki a vasúti dolgozók átlagos bérének. Aligha hiszi el bárki, hogy a vasúti dolgozók tényleges jövedelme ennyivel magasabb lenne – sőt, hogy egyáltalán több lenne –, mint a közúti szállításban dolgozóké, hiszen a mindennapi tapasztalatok éppen ennek ellenkezőjét mutatják.¹¹

A törvénytelen ségek mértékére jellemző, hogy osztrák közlekedési szakértők szerint az Európai Unió régi tagországaiban a fuvarozók kénytelenek lennének átlagosan 50 százalékkal emelni az áraikat, amennyiben betartanák a jogszabályokat.¹² Az új tagállamokban – köztük Magyarországon – ennél lényegesen rosszabb a helyzet.



Forrás: vam.gov.hu/



„Kautz István sajnálatát fejezte ki a közúti fuvarozói társadalom tagjai iránt, mert szakmájuk a körülmények miatt olyan, mint a vendéglátás: aki legálisan végzi a tevékenységét, az csak belebukhat a vállalkozásába.”

Világgazdaság, 2005. november 29.
(Kautz István a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltató Szövetség elnöke)

„A három nap alatt 39 esetben végeztünk mérlegelést, 4 túlsúlyos járműszerelvényt találtunk (10 százalék – ami magas szám annak figyelembevételével, hogy a mérlegelési helyszínre érkezésünkkel szinte egyidőben értesítik egymást CB-n a járművezetők). Összességében az ellenőrzések 16,7 százalékánál tapasztaltunk valamilyen problémát.” (Kiemelés tőlünk.)

NIT-Hírlévlél, a Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestületének lapja, 2004. november

Az osztrák autópályákon ellenőrzött teherjárművek 20 százaléka olyannyira nem felelt meg tavaly a műszaki ellenőrzéseknek, hogy meg kellett tiltani a továbbhaladásukat. További 37 százaléknál pedig csak a legközelebbi javítóműhelyig engedélyezték a továbbhaladást.

Népszabadság, MTI, 2005. január 10.

Az üzemanyagok külföldön történő tankolását az elmúlt években a kormányzat még elő is segítette több jogszabályi könnyítéssel. Így például azzal, hogy fokozatosan eltörölte azt az – EU jogszabályai által is lehetővé tett – előírást, amely szerint a tehergépkocsik gyárilag beépített üzemanyag-tartályukban legfeljebb 200 liter üzemanyagot hozhatnak be vám- és adómentesen az EU-n kívüli országból.

„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 röszkei határátkelőt választja...”

Interjú Kaizinger Tibor ezredessel, a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága (VPOP) Határügyi és Ügyeleti Főosztályának vezetőjével (Lélegzet, 1998/11.)
Időközben a röszkei határállomást is korszerűsítették, a visszaélések azonban folytatódnak.

Sok tanulmány kimutatta már, hogy a kamionok üzemeltetői Európa egyetlen országában sem fizetik meg a károkat, amelyeket okoznak. Ezt a tényt elismeri az Európai Unió, a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája és a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) is. Az alábbiakban röviden összefoglaljuk mindazokat a kedvezményeket, amelyekben a nehéz tehergépkocsik üzemeltetői részesülnek.¹³

1. Az útépités és útfenntartás költségeinek rájuk eső részét csak kis mértékben fizetik meg.
2. A nehéz tehergépkocsik útrongálása miatt hatalmas (az útkárok értékének többszörösét kitevő) károk keletkeznek az utakat használó többi gépjárműben, amelyeket szintén nem a közúti fuvarozók fedeznek.
3. A nehéz tehergépkocsik jelentős károkat okoznak az út menti épületekben és az utak alatt futó közművekben, amelyeknek a költségeit szintén nem ők állják.
4. Nem fizetik meg az általuk okozott környezeti és egészségi károkat, beleértve a baleseti költségek számottevő részét is.
5. Nagyrészt nem fizetik meg az üzemanyagok jövedéki adóját sem, hiszen gyakran azokban az országokban tankolnak, ahol az üzemanyagok adója jóval alacsonyabb, mint nálunk. Ez nyilvánvaló kibúvás az arányos közteherviselés kötelezettsége alól, amit pedig az Alkotmány ír elő.
6. A laza ellenőrzés és enyhe jogszabályi előírások következtében a közúti fuvarozásban óriási a fekete, illetve szürke gazdaság mértéke. Nyilvánvaló, hogy roppant kedvezményes helyzetben van egy olyan alágazat, amelynek nem kell megfizetni az adók és vámok jelentős részét, szemben a konkurens alágazatokkal, amelyeknek viszont meg kell fizetniük mindezen terheket.
7. A közúti áru fuvarozásra lényegesen enyhébb biztonsági előírások vonatkoznak, mint a versenytársaira. Döbbenetesen nagy kedvezményt jelent, hogy az előbbi egységnyi teljesítményre vetítve több százszor annyi ember halálát okozhatja és sebesíthet meg, mint a versenytárs alágazatok (elsősorban a vasút).
8. További kedvezményt jelent a közúti fuvarozás részére, hogy a MÁV áru fuvarozásának a nyereségét már két évtizede minden évben elvonják, így gyakorlatilag lehetetlenné tették nem csak a fejlesztését, de a szükséges fenntartási, szinten tartási munkákat is. Az állam ugyanis arra utasította a saját tulajdonában lévő MÁV-ot, hogy veszteségesen végezze a személyszállítást, és az így keletkező hiányt a vasúti áru fuvarozás nyereségéből próbálja fedezni. (Ez ugyanannyira abszurd, mintha az állam elvonná az összes közúti

teherfuvarozó vállalkozás nyereségét, hogy azzal fedezze a BKV és a Volánbusz vállalatok veszteségét.) Ez a gyakorlat gyökeresen elmentés nemcsak a piacgazdaság elveivel, hanem az Európai Unió jogszabályaival is. (Ezt a visszasságot az Európai Bizottság is elkezdte firtatni.¹⁴)

9. Az elmúlt évtizedekben a vasúti árufuvarozást más komoly hátrányok is érték a mindenkori kormányok politikai döntéseinek következményeként.
10. A MÁV árufuvarozási üzletága a közbeszerzési törvény hatálya alá tartozik, mivel egy állami vállalat része. Annak ellenére történik ez így, hogy semmiféle támogatást nem kap az államtól. Az éles piaci versenyben, ahol naprakészen kell megfelelni az igényeknek, ez szinte behozhatatlan hátrányt jelent a közúti árufuvarozással szemben, ahol nincs ilyen kötelezettség.
11. További jelentős kedvezményt jelent, hogy a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXCVIII. törvény (az ún. autópálya-törvény) életbe lépése óta a gyorsforgalmi utak építésére sokkal enyhébb jogszabályi előírások vonatkoznak, mint egyéb beruházásokra. Az állami támogatás után az áfa visszaigényelhető, a környezetvédelmi és építési engedélyezési eljárást gyorsított ütemben kell lefolytatni, a civil szervezetek beleszólási lehetőségeit nagy mértékben korlátozták – ilyen és más hasonló előnyökben részesülnek az autópálya-építések, amelyeket mások – például a vasúti beruházások – nem élvezhetnek.
12. Mindezek mellett már szinte eltörpül az az évi néhány milliárd forint kedvezmény, ami abban nyilvánul meg, hogy a közúti fuvarozók a külföldi kiküldetések napidíját jóval előnyösebben számolhatják el, mint az egyéb ágazatokban dolgozók. (Ez a napidíj-kedvezmény ráadásul csak úgy vehető igénybe, ha nem számolnak el szálláshelyet, ami arra ösztönzi a sofőröket, hogy kevesebbet pihenjenek. Emiatt viszont tovább növekszik a balesetveszély.)
13. Felbecsülhetetlen előnyt jelent a közúti fuvarozásnak, hogy a vezető politikusaink erről az alágazatról és a hozzá szükséges infrastruktúra támogatásáról nap mint nap úgy beszélnek, mint ami hazánk fejlődésének legfontosabb tényezője, a vasútról pedig csak mint veszteség-halmazról hallhatunk. Az autópálya-építéseket sok millió forint közpénzből reklámozzák, miközben az ellenérveket elhallgatják.

Mindezen kedvezmények pénzben kifejezett összege eléri az évi 1000 milliárd forintot. (Vagyis ennyivel támogatjuk mindannyian a nehéz tehergépkocsik forgalmát.) Azt is figyelembe kell venni, hogy ezek a kedvezmények évről évre halmozódnak, és ha összegezzük például az összes támogatást, amit a nehéz tehergépkocsik üzemeltetői az elmúlt két évtizedben kaptak, akkor 10 000 milliárd forintot meghaladó nagyságú összeget kapunk. Nyilvánvaló, hogy ennek a folytatása nemcsak környezetvédelmi szempontból nem kívánatos, de egyre súlyosabb gazdasági nehézségekhez is vezet.

A KGST-korszakban a „szocialista integráció elősegítése” érdekében a vasútnak rendkívül alacsony árakon kellett az árukat fuvaroznia. A délszláv embargó több 10 milliárd forint veszteséget okozott a MÁV-nak. Az idősek ingyenes utazásának bevezetése további bevételkiesést eredményezett a vasúttársaság-nak. Nem feladatunk abban állást foglalni, hogy ezen döntések politikai szempontból helyesek voltak-e vagy sem, azt viszont elítélendőnek tartjuk, hogy ezek költségeit nem az állam fedezte, hanem azokat ellentételezés nélkül egy gazdálkodó cégre, a MÁV-ra hárították át.

Burkolatmegerősítés?

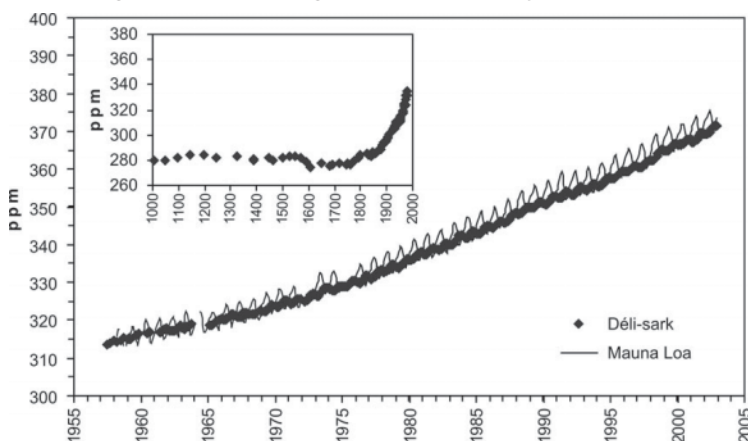


Kép a New Scientist folyóirat címlapjáról

A kamionok által okozott útkárok csökkentése érdekében javasolják az útburkolatok megerősítését. A már meglévő úthálózatunk felújítása, korszerűsítése valóban fontos feladat, megvalósítása gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt szükséges és előnyös. Azonban a nehéz tehergépkocsik számára való burkolat-megerősítés egy külön történet. Ez ugyanis olyan hatalmas összegekbe kerül, amelyet még a leggazdagabb államok sem tudnak biztosítani. (Így például Németországban sincs elég forrás arra, hogy legalább megállítsák az ottani úthálózat további elöregedését.) Nyilvánvalóan az lenne az ésszerű és igazságos, ha ezeket a többletköltségeket kizárólag a nehéz gépjárművek üzemeltetői fizetnék meg. Viszont mindaddig, amíg ezt nem sikerül elérni, a kamionok számára történő burkolat-megerősítés egy elhibázott és pazarló közlekedéspolitika folytatását jelentené – mindannyiunk pénzéből.

Tovább súlyosbítja a gondokat az Európai Uniónak az az előírása, hogy a fő közlekedési utak 11,5 tonna tengelyterhelésre legyenek méretezve, a ma érvényes magyar előírás pedig csak 10 tonna. Csakhogy azt sehol nem követeli meg tőlünk az EU, hogy a 11,5 tonna tengelyterhelésre történő megerősítés költségeit – háztartásonként 100 ezer forintot – az adófizetőkkel kellene megfizettetni, pedig a magyar kormány ezt tervezi. Az lenne az igazságos, ha ezt már valóban nem a négy milliárd háztartás fizetne, hanem a közlekedés résztvevőinek az a néhány ezreléke, akiknek az érdekeit szolgálja: a kamionoknak – és azok közül is csak a legnehezebbeknek – az üzemeltetői.

3. ábra: A légkör szén-dioxid-tartalmának alakulása az elmúlt ezer évben antarktiszi jégminták, illetve a legutóbbi közel ötven évben végzett közvetlen légköri mérések alapján



Forrás: Magyar Tudomány, 2005/1., 104. oldal, www.matud.iif.hu/05jan/13.html

A légköri szén-dioxid-koncentráció növekedését a beláthatatlan következményekkel fenyegető globális éghajlatváltozás fő előidézőjeként tartják számon. A leggyorsabban a közlekedési eredetű szén-dioxid-kibocsátás növekszik.

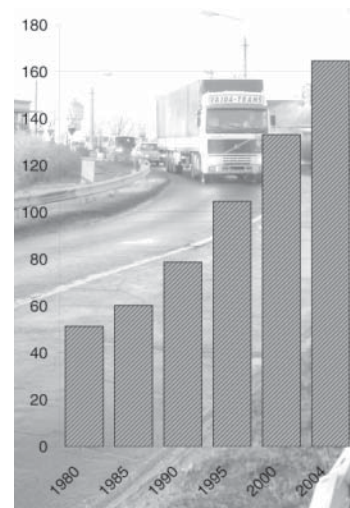
Környezetkímélő kamionok?

Az utóbbi időben azt hallhatjuk, hogy egyre több a „környezetkímélő” kamion, és ezért egyre kevesebb szennyezést okoznak. Igaz, hogy az elmúlt években valóban jelentősen korszerűsödtek a kamionok, aminek következtében csökkent az egy járműre jutó szennyezőanyag-ki-

bocsátás. Azonban e tekintetben a fejlemények nem egyértelműen kedvezőek az alábbi okok miatt:

- Bár az újabb típusú dízelüzemű járművek által kibocsátott részecskék összömege kisebb, mint egy régebbi gyártásúé, azonban sokkal nagyobb az igen apró (2,5 mikrométernél kisebb átmérőjű) részecskék száma. A legsúlyosabb egészségkárosodást viszont éppen ezek a részecskék okozzák.
- A kamionok gyárilag beépített üzemanyag-tartályának űrmérete egyre növekszik. Régebben a nagyobb tehergépkocsiknál is a 200 literes tartályok voltak jellemzőek, azonban napjainkban egyre több kamionnak van 1000 literes tartálya. Ezáltal jobban terhelik a környezetet a többlet súly miatt, és jóval nagyobb a baleseti kockázatuk is.
- Egyre több a veszélyes árut szállító kamion. Az elmúlt időszakban rendszeresen lehetett már hallani az ilyen jellegű és számos esetben a közvéleményt is komolyan megdöbbenítő súlyos balesetekről. (Különösen intő példaként szolgál a 2004 májusában a budapesti Nagykőrösi úti felüljárón történt baleset, amelynek a következményei egész városrészeket érintettek. Ugyanabban a hónapban robbant fel Romániában egy nitrogén-műtrágyát szállító tehergépkocsi, aminek következtében 16 ember vesztette életét.)
- Mivel egyre nagyobb a forgalom, exponenciálisan növekednek a torlódások miatti károk. Az idővesztés mellett elsősorban a légszennyezés ad okot aggodalomra: az araszoló járművek a többszörösét bocsátják ki annak, mintha folyamatosan haladnának.
- A magyar utak rossz állapota következtében a környezeti szennyezések hatványozottabban növekednek (fokozottan kerülnek a környezetbe gumibroncs-részecskék, állandósulnak a motorolaj-cseppek stb.).
- A nehéz tehergépjárművek igen jelentős mértékű károsanyagot juttatnak a levegőbe azáltal, hogy fokozott mértékben kopnak a gumijaik és rendkívüli mértékben károsítják az utakat. Így egyebek mellett egyre több aszfaltpor kerül a környezetbe. (Az aszfalt kötőanyaga, a bitumen bizonyítottan rákkeltő.)
- A járművekben lévő klímaberendezések nemcsak a fajlagos energiafogyasztás növelése miatt károsítják a környezetet. A klímaberendezés közege olyan fluor-vegyület, amely a felsőléggörri „ózonlyuk” egyik előidézője és a globális felmelegedés egyik gyorsítója. Ezek helyettesítését környezetkímélőbb anyagokkal a gépkocsik klímaberendezéseiben csak 2009-től kezdve kívánják fokozatosan megvalósítani.
- A dugóban lévő, illetve várakozó járműveknek gyakran nem állítják, illetve nem is állíthatják le a motorját a klímaberendezések használata következtében (nyáron a hűtés, télen pedig a fűtés folyamatosságának biztosítása érdekében), ami nemcsak többlet üzemanyag-felhasználással jár, hanem azzal, hogy fokozottan szennyezik a környezetet – ráadásul a leggyakrabban éppen a sűrűn lakott területeken.

4. ábra: A tüdőrákos megbetegedések számának alakulása Magyarországon 1980 és 2004 között (100 000 lakosra)



5. ábra: Az asztmás betegek számának alakulása Magyarországon 1980 és 2004 között (100 000 lakosra)



„A városunkon áthaladó hatalmas kamionforgalom miatt megrongálódott az utca burkolata, megsüllyedtek az aknatekők. Emiatt az éjjel-nappal nagy sebességgel áthaladó és nagy súlyú kamionok az egyenetlen úttesten olyan rezgéseket keltenek, ami a házaikon repedéseket okoztak, életünket és éjszakai nyugalunkat az ezek miatt keletkezett zajok és rezgések zaklattá teszik.” – Ezt írták Tokaj lakosai polgármesterüknek 2005 szeptemberében.

Ugyanabban a hónapban a polgármester a miniszterelnöknek írt segélykérő levelet, amiből kiderül, hogy az M3-as autópálya „építéséhez szükséges teljes kömennyiség 75–80%-a kamionokon kerül szállításra Tokajon (a világörökségi területen) keresztül. (...) Az aszfalt kitört, a korábbi kijavított kátyúk újra kátyúsodtak és balesetveszélyes nyomvályúk alakultak ki. (...) A rendkívüli forgalomnövekedés és tengelynyomás miatt lakóházak falai repedeztek meg.”

Számos más településről érkeznek hasonló panaszok. A Levegő Munkacsoport becslései szerint az utóbbi időben az autópályák építéséhez anyagot szállító nehéz tehergépkocsik hosszabb útszakaszokat tesznek tönkre, mint amennyi kilométer autópálya épül.

- Az elért műszaki fejlődést nagymértékben semlegesíti a járművek számának és futásteljesítményének folyamatos növekedése.
- A helyzetet még tovább súlyosbítja, hogy a környezet állapota és a hazai lakosság egészsége számos tekintetben romlik (ld. például a 3., 4. és 5. ábrát), és ezért az esetleg kisebb szennyezés is komolyabb következményekkel járhat, mint egy egészséges lakosság és ép környezet esetén. (A hatások felhalmozódnak!)

Bővítsük az úthálózatot?

A probléma felvetésekor sokszor halljuk azt a választ, hogy új utakat kell építeni, és ez mindent megold. A településeket elkerülő útszakaszok megfelelő feltételek mellett esetenként valóban tehermentesíthetik a lakott területeket a kamionforgalomtól. Ugyanakkor az újabb utak további természeti területeket tesznek tönkre (az útépítés már önmagában is hatalmas károkat okoz), a kamionforgalom továbbra is szennyezi a környezetet, valamint fennmarad, sőt, növekszik a baleseti kockázat. Számos helyen pedig egyszerűen nincs is lehetőség a lakott területeket elkerülő utak építésére. (Például az M0-as autópálya budai szakaszát csak Békásmegyer, Üröm, Pilisborosjenő, Solyvár és Pesthidegkút házainak közvetlen közelében lehetne csak elvezetni.)

Felmerül itt is az a kérdés, hogy ki fizesse meg az új utak építését és fenntartását. Amennyiben ezeket az utakat a kamionok miatt kell megépíteni, akkor egyértelmű, hogy a költségeket a kamionok üzemeltetőinek kellene állniuk. Nem lenne ugyanis igazságos és ésszerű, ha emiatt megemelnék mindannyiunk adóit, vagy kevesebb pénz jutna például az egészségügyre és az oktatásra. Azonban – amint fentebb már említettük – a nehéz tehergépkocsik üzemeltetői ma is csak a töredékét fizetik meg az általuk előidézett költségeknek.

Nyugat-Európa országai általában sokkal sűrűbb autópálya-hálózattal rendelkeznek, mint Magyarország. Mégis állandóak a kamionforgalom elleni lakossági tiltakozások Svájcban, Ausztriában, Franciaországban és más nyugati országokban. Tehát a nálunk sokkal gazdagabb államok sem tudják útépítéssel megoldani a problémát.

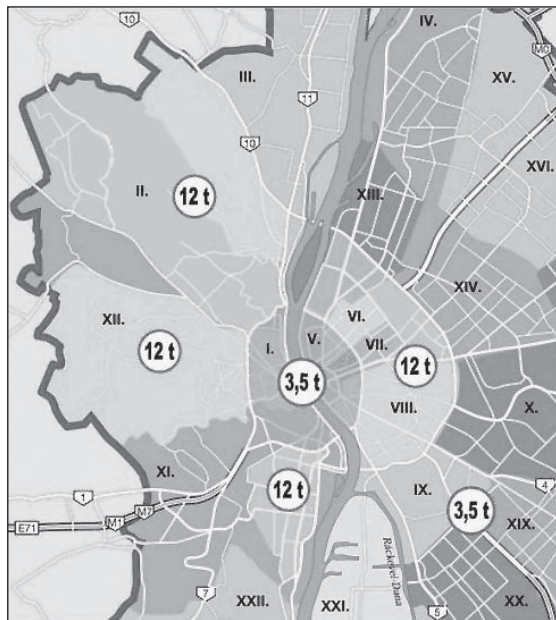
VALÓDI MEGOLDÁSOK

A fent vázolt súlyos helyzet megváltoztatása érdekében – a hazai és külföldi tapasztalatok alapján – a következő intézkedések meghozatala javasolt.

1. A nehéz tehergépkocsik üzemeltetőivel teljes mértékben meg kell fizettetni az általuk okozott károkat, költségeket. (Ez megfelelő bevételi forrást jelentene a következő pontokban megjelölt intézkedések megvalósítására. Ugyanakkor az utóbbiak megvalósítását ettől függetlenül is haladéktalanul meg kell kezdeni.)
2. El kell törölni az autópályadíjakat, mivel azok az autópályák elkerülésére, a településeken keresztül vezető utak használatára ösztönöznek. Ehelyett minden útvonalra kilométerdíjat kell kivetni a svájci rendszerhez hasonlóan.
3. Általában is olyan adó- és díjrendszert kell bevezetni, amely fokozottan ösztönzi a fuvarozókat a minél környezetkímélőbb megoldások alkalmazására, beleértve a kisebb szennyezőanyag-kibocsátású és csendesebb járművek használatát. Különös figyelmet kell fordítani arra, hogy elősegítsék a részecskeszűrők minél szélesebb körű használatát.
4. Megfelelő intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy a tehergépkocsikhoz a hazai kutaknál vásároljanak üzemanyagot. (Ilyen intézkedések lehetnek például a következők: környezetvédelmi termék-díjat lehetne kivetni minden olyan üzemanyagra, amelyet olyan nem EU-tagországból hoznak be, ahol az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyarországiaknak; vissza kellene állítani azt a jogszabályi előírást, amely szerint egy járműben legfeljebb 200 liter üzemanyagot lehet behozni adó- és vámmentesen; egy napon csak egyszer lehessen vám- és adómentesen üzemanyagot behozni még akkor is, ha esetleg számlával próbálják igazolni, hogy az üzemanyagot Magyarországon vásárolták.)
5. Az államnak fokozatosan, de minél rövidebb idő alatt meg kell fizetni a vasút részére azt a – mintegy 1700 milliárd forintra tehető – adósságát, amit az elmúlt évtizedek során a vasúttal szemben halmozott fel.
6. Olyan jogszabályokat kell hozni, amelyek révén elérhető, hogy a közúti szállítás biztonsága fokozatosan közelítsen a vasútéhoz.
7. Felül kell vizsgálni és meg kell változtatni azokat az egyéb jogszabályokat is (például a közbeszerzési előírásokat), amelyek indokolatlanul hozzák hátrányba a vasúti áruszállítást.
8. Az állami költségvetésből megfelelő kártérítést kell juttatni az érintett településeknek a nehéz tehergépkocsik által okozott károk elhárítására, mérséklésére.
9. Az érintett települések útjain forgalomcsillapítási intézkedéseket kell bevezetni.
10. Meg kell vizsgálni az érintett települések útjain a súlykorlátozás és időbeni behajtási korlátozás lehetőségeit, és ahol lehet, be kell ve-



Tehergépkocsik súlykorlátozása Budapesten



zetni ilyen intézkedéseket. (Erre már számos példa van országszerte.)

11. Részletes forgalmi felméréseket kell készíteni. Ezek alapján – ahol lehetséges – ki lehet jelölni alternatív szállítási útvonalakat, és azokat szigorúan be kell tartatni.

12. A rendőrségnek, a közlekedési hatóságnak és más illetékes szervezeteknek fokozniuk kell az ellenőrzéseket a szabálysértések és bűncselekmények megelőzése érdekében. Szigorú büntetést kell hogy maga után vonjon a gyorsajtás, a megengedettnél nagyobb súlyterhelés, a műszaki előírások megsértése, a pihenőidőre vonatkozó előírások megszegése, az adók és vámok megfizetésének elkerülése, valamint a jogszabályokba ütköző egyéb cselekedetek.

13. Meg kell vizsgálni az érintett településeket elkerülő utak megépítésének lehetőségét. Az ilyen utak megépítésével egyidejűleg azonban forgalomcsillapítási intézkedéseket kell bevezetni a település belső főútjain. Ugyanakkor meg kell tiltani a forgalomvonzó létesítmények építését az elkerülő út mentén.

14. Minden esetben meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy az építőanyagokat az út teljes hosszán vagy legalább egy részén vasúton szállítsák! Amennyiben van ilyen lehetőség, akkor állami megrendelések esetén – például útépitéseknél – kötelezően azt kelljen alkalmazni. (Nem lehet szempont, hogy a részbeni vasúti szállítás – a többlet átrakodások miatt – látszólag költségesebb az állam részére. Egyrészt, amennyiben tehergépkocsik szállítják az anyagot, az érintett települések lakói sokkal több kárt szenvednek, mint amekkora összeget az állam esetleg megtakarít. Másrészt – amint azt a Legfelsőbb Bíróság 1999. május 13-án kelt, Gf.IV.30.879/1998/17. számú ítéletében megállapította – környezetveszélyeztetés esetén a gazdasági érdekek nem mérlegelhetők.) Az építőanyagok vasúton szállítására követhető példa az M7-es autópálya Balaton melletti szakaszának építése.

15. Intézkedési tervet kell kidolgozni a használt építőanyagok újrahasznosításának széles körű elterjesztésére, ezzel is mérsékelve a szállítási igényeket.

16. Ösztönözni kell a helyi, illetve hazai termékek vásárlását.

17. Az államnak széles körű felvilágosító tevékenységet kell folytatnia a teherfuvarozás társadalmi, gazdasági és környezeti problémáival kapcsolatban. Közérthető útmutatókat kell kidolgozni – elsősorban az önkormányzatok, illetve a fuvarozók és fuvaroztatók részére –, amelyek javaslatokat, ötleteket adnak arra, miként lehet csökkenteni a teherfuvarozás által okozott környezetterhelést, illetve jobban megszervezni a fuvarozást. Ezeket az anyagokat széles körben hozzáférhetővé kell tenni.

18. Az előző pontban említett tevékenységekbe be kell vonni a civil szervezeteket.

A következőkben a javasolt intézkedések közül néhányat részletesebben is foglalkozunk.

Úthasználati díj

Az egyik legfontosabb teendő az úthasználati díj bevezetése a nehéz tehergépkocsik részére. Ezt minden útvonalon alkalmazni kellene, hiszen ezek a járművek mindenütt jelentős károkat okoznak. Sőt, a károk általában jóval nagyobbak a mellékutakon, a településeken belül, mint például az autópályákon. Ráadásul amennyiben a díjat csak az autópályákon vezetik be, a teherautók egy része inkább a régi utakat fogja használni, amint ezt a hazai és külföldi tapasztalatok egyaránt bebizonyították.

Az úthasználati díj alkalmazására a svájci mintát célszerű alapul venni.¹⁶ Az alpesi országban 2001-ben vezettek be útdíjat a tehergépkocsik részére, amely a következő tényezőktől függ (6. ábra):

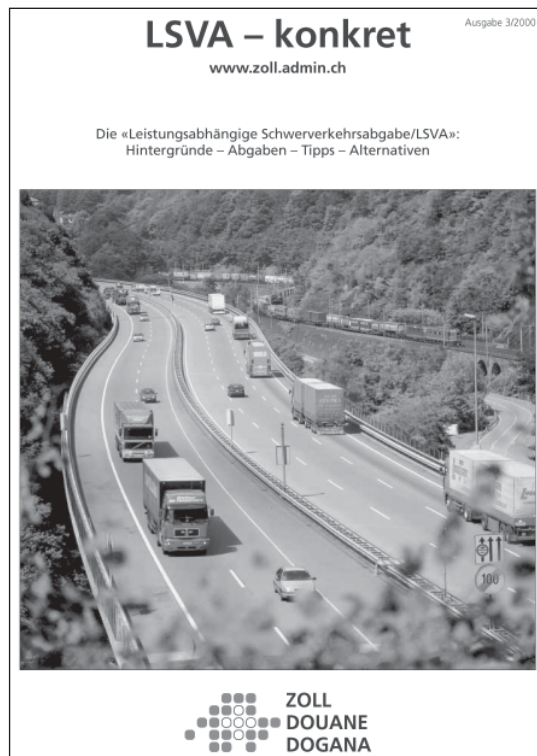
- az összes megtett kilométertől, vagyis független attól, hogy a jármű autópályán, városi főúton, vagy akár földúton halad (ez egyrészt így igazságosabb, másrészt arra ösztönzi a járművezetőket, hogy a lehető leggyorsabban megtehető útvonalat válasszák, és kerüljék el a településeket);
- a jármű megengedett összsúlyától (ez arra ösztönzi a járművek üzemeltetőit, hogy minél jobban használják ki a járműveiket, minél kevesebb legyen például az üres fuvar);
- a jármű légszennyezőanyag-kibocsátásától (ez elősegíti, hogy minél korszerűbb járműveket használjanak).

Az átlagos díj 2001-ben tonna-kilométerenként 1 eurócent volt, 2005-ben pedig már 1,7 eurócent (4,25 Ft/km). A díjból származó bevétel 2001-ben 510 millió eurót tett ki (közel 130 milliárd Ft), 2005-re pedig 1020 millió euró (mintegy 250 milliárd Ft) bevételt jeleztek előre. A díj hatására 2001-ben és 2002-ben egyaránt 5 százalék körüli forgalomcsökkenést tapasztaltak, 2003-ban pedig enyhe növekedést. A díj bevezetése előtt viszont évente 6–7 százalékkal növekedett a forgalom.

A 10 tonna összsúly feletti hazai járművek teljesítményét a hazai utakon a KSH eddigi adatai alapján 2005-ben 14 milliárd árutonna-kilométerre becsülhetjük. Változatlan forgalom mellett, és feltételezve, hogy a járművek megengedett összsúlya az elszállított áruk súlyának másfélszeresét teszi ki, évente $(4,25 \times 1,5 \times 14 =)$ 90 milliárd forint bevételre lehetne szert tenni.

A 10 tonna összsúly feletti külföldi járművek magyarországi teljesítményére vonatkozóan nincs adat. 2003-ban 1 371 000 külföldi tehergépkocsik lépett be a magyar határon. Átlagosan 30 tonna megengedett összsúllyal és 440 kilométerrel számolva, valamint figyelembe véve az EU-csatlakozás után megugrott forgalmat is, 2005-re mintegy 20 milliárd tonna-kilométer teljesítmény várható. Ebből következik, hogy $(4,25 \times 20 =)$ 85 milliárd forint bevételre lehet számítani.


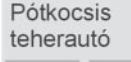
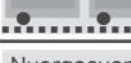

A svájci vámhatóság tájékoztató kiadványa a tehergépkocsik útdíjáról



Svájcban a tehergépkocsik útdíjából származó bevétel túlnyomó részét a vasutak fejlesztésére fordítják



6. ábra: Példa a svájci útdíj kiszámítására 2004-ben¹⁷

Alapdíj* svájci frankban				A Svájcban megtett út hossza (kilométer)	A jármű jellege és megengedett összsúlya		A megfizetendő díj (svájci frank)
1	2	3					
0,0288			X	300	X 	X 18t	155,50
	0,0252		X	300	X 	X 30t	226,80
	0,0254		X	300	X 	X 30t	226,80
		0,0215	X	300	X 	X 40t	258,00

* Egy tonna-kilométerre jutó alapdíj, amely a jármű szennyezőanyag-kibocsátásától függ. Az 1. kategória EURO 0 és I, a 2. kategória EURO II, a 3. kategória EURO III–V típusú motorokra vonatkozik.

A fentieket összesítve, megállapítható, hogy 2005. évi szinten 175 milliárd forint bevételre tehetünk szert, ha a 10 tonna feletti tehergépjárművekre csak 1,7 eurócent/km díjat vetünk ki. Amint a svájci példa mutatta, az ilyen mértékű díj csak a forgalom további növekedésének megállítása, illetve kismértékű csökkenésére elegendő. Ezért a díjat fokozatosan tovább kell emelni.

Az Európai Unió és Magyarország már 1991-ben megállapodott, hogy 1992-től tonna-kilométerenként 3 forintot vehetünk ki a nehéz tehergépkocsikra.

Az inflációt figyelembe véve, ez ma már 7,35 forintot tenne ki. Ennek alapján számolva változatlan forgalom mellett ($40,5 \times 7,35 =$) közel 300 milliárd forint bevételre lehetne számítani. Feltételezve egy 20–30 százalékos forgalomcsökkenést, a bevétel még mindig elérné az évi 210–240 milliárd forintot.

Természetesen ekkora díjat egyik napról a másikra politikai okokból aligha lehet kivetni, ezért fokozatosan, több év alatt javasoljuk elérni ezt a mértéket. Arra azonban fel kell hívni a figyelmet, hogy a kamionok üzemeltetői még ebben az esetben sem fogják teljes mértékben megfizetni az általuk okozott költségeket.

Ausztria 2004 januárja óta, Németország 2005 elejétől kezdve vet ki útdíjat a kamionokra (igaz, a svájcinál jóval alacsonyabb mértékben és egyelőre csak a gyorsforgalmi utakon).

Az úthasználati díj magyarországi bevezetésének nincs technikai akadálya. Minden tehergépkocsi (a jogszabályban meghatározott néhány kivétellel) rendelkezik menetíró-készülékkel. Ennek alapján meg lehet állapítani a megtett kilométert. A jármű megengedett összsúlya és szennyezőanyag-kibocsátási jellemzői pedig gyárilag meghatározottak. Így a befizetendő összeg egyszerűen kiszámítható és ellenőrizhető. A külföldre menő és onnan jövő járművek adatait az országhatáron fel lehet jegyezni, és a járművezetők ott rögtön ki is fizethetnék a díjat. A csak belföldön közlekedő járművek adatait pedig elég szűrőpróbaszerűen ellenőrizni, és aki nem fizette be (mondjuk, havonta vagy félévente) a megfelelő díjat, azt rendkívül szigorúan meg kell büntetni. A jövőben korszerűbb módszereket, elektronikus díjfizetést is lehet majd alkalmazni.

Forgalomcsillapítás: az átmenő jármű csak vendég

„A forgalomcsillapítás lényege az, hogy a járművezető lelkére hassunk, hogy partnerre váljon. Arra kell rávenni őket, hogy ha beérnek egy településre, ne menjenek túlságosan gyorsan, ne dudáljanak, ne hagyják akárhol leállítva a járműveiket. Legyenek másokra is figyelemmel, de ne csupán a szabályok miatt, vagy azért, mert ott a rendőr, hanem azért, mert ezt diktálja a lelkiismeretük. Ezt a hatást elsősorban nem táblákkal, transzparenszekkel, lámpákkal, hanem beépített akadályokkal, szép környezettel lehet elérni. Ha viszont egy tizennégy méter széles út vezet végig egy falun, akkor úgy érzem, hogy ezt nekem építették, én vagyok az úr, senki sem jöhet keresztül, és hiába van kint az 50 km-es sebességhatárt jelző tábla.

A vizuális hatás az egyik legfontosabb dolog. A járművezető, amint beér a településre, érezze azt, hogy egy mikrovilágba érkezett, és tekintse megtiszteltetésnek, hogy áthaladhat ezen a településen. A település „kapujában” el kell helyezni néhány elhúzást, ami fizikailag is lehetetlenné teszi, hogy siessen. Például egy középre telepített szigetet, jó előre jelezve, nehogy balesetet okozzon, villogó lámpával vagy megvilágítva, előtte burkolatjelekkel. Ez a befelé menőket legalább egy vagy esetleg két sáv szélességre elmozdítja, vagyis ez olyan, mint a gyalogosoknak a vasúti kereszteződésnél a labirintrács. Lassítani, visszakapcsolni, kormányozni kell, vagyis oda kell figyelni. Rá kell kényszeríteni az autóst, hogy gondolkodjon, és ez alapján cselekedjen.

Egy másik jó módszer a kereszteződések átszervezése, például a körforgalom. Anglia, Franciaország, Hollandia tele van velük. Rájöttek arra, hogy ha hagyományos kereszteződést létesítenek, a biztonságos közlekedéshez nagy leaszfaltozott területre van szükség, amely nem is esztétikus, és nagy zöldfelületet tesz tönkre. A körforgalomnál a középben levő kiemelt zöld sziget látványa azt érezteti, mintha az út nem vezetne sehová, tehát a vezetőnek lassítania, figyelnie kell. A lámpás kereszteződéssel ellentétben itt a forgalom szinte folyamatosan képes haladni, nincs a sárgánál szokásos holt idő, nincs hirtelen gyorsítás, hogy „na, még átérek”, és nincs hirtelen fékezés sem.

Külön kell figyelni a települések kiemelt övezeteire. Ezek az iskola, a templom, a presszó környéke. Itt olyan gyalogátkelőhelyeket és kerékpáros átvezetést kell biztosítani, amelyek sugallják: itt kerékpáros és gyalogos közlekedésre kell számítani. Ha kissé kényelmetlen helyzetbe hozzuk sávszűkítéssel, akkor könnyebben válik partnerre az egyébként elsőbbséghez szoktatott járművezető. Természetesen elfér a jármű, de ha a szokásos négy métert három alá szűkítjük, a járművezető félti a kerekeit, és csökkenti a sebességét.”

Polányi Péter közlekedésepítő mérnök
(Lélegzet, 1995/7.)

Nyergesújfalun a települést ketté szelő 10-es főutat úgy alakították át, hogy a tehergépkocsiknak mindenképp be kell tartaniuk a 40 km/h sebességhatárt. A gépkocsiveető figyelmét már a város határában eltérő színű és érdességű burkolatsávok és egy hosszú járdasziget kelti fel, valamint egy tábla, amely a sebességhatározásra figyelmeztet. A városon belül a zebránál is járdaszigetek vannak, amelyek a kanyarodás miatt szintén lassításra készítik a vezetőket. Az út mellett végig kerékpársáv vonul, amelyet többnyire bokrok, illetve sövény választ el az úttesttől. A kerékpársávval pedig járda szomszédos, amelyet sok virág és ízlésesen kialakított terek öveznek.

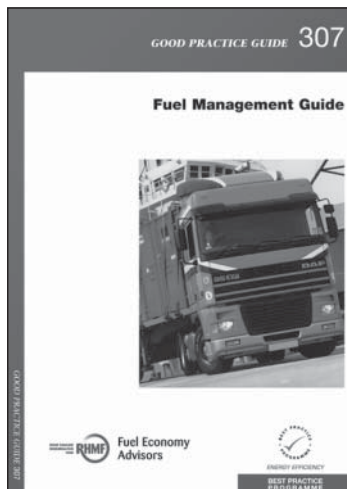


Forrás: www.nyergesujfalu.helyinfo.hu/

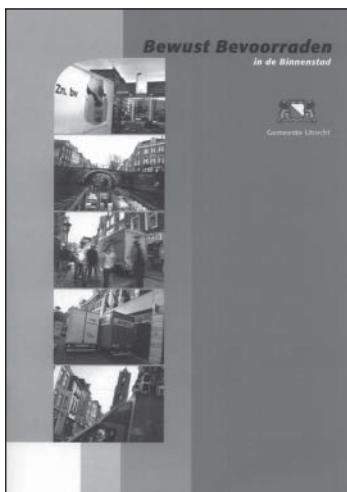


Forrás: viragos.info.hu/

A brit közlekedési minisztérium honlapjáról számos népszerűsítő kiadvány tölthető le az ésszerűbb áruszállítás elősegítéséhez



Az utrechti önkormányzat kiadványa térképekkel és hasznos gyakorlati tanácsokkal segíti az áru fuvarozókat



Jobb szervezés állami segítséggel

A brit közlekedési minisztérium „Legjobb teherszállítási gyakorlat”¹⁸ programjában 14 fuvarozó cégnél mérték föl, hogy egységni elszállított árura ugyanakkora távon, hasonló körülmények között mekkora üzemanyag-fogyasztás jut. Azt a meglepő eredményt kapták, hogy a fajlagos fogyasztás igencsak különbözik: a „legrosszabb” cég fajlagosan kétszer annyi üzemanyagot fogyasztott, mint a „legjobb”. Megvizsgálva ennek okait, azt találták, hogy ezért a legkevesbé a járműállomány a felelős, ugyanis mindegyik cég korszerű tehergépkocsikkal fuvarozott. A különbség az embereken múlt, azon, hogy a gépkocsivezetők mennyire energiatakarékos módon vezettek; a karbantartók milyen pontosan és lelkiismeretesen végezték a munkájukat; a forgalomirányító milyen útvonalat és milyen időpontokat jelölt meg a szállításra, például hogy elkerüljék a dugókat; az értékesítési felelős mikor, hová, mennyi és milyen áru szállítását irányozta elő. Legfőképp pedig azon az ügyvezetőn múlt a siker, aki ezeknek az embereknek a munkáját megszervezte és összehangolta.

A program keretében a minisztérium összegyűjtötte a legjobb példákat, és ezeket rendszerezve, közérthető módon nyilvánosságra hozta a honlapján, továbbá kiadványokat, videofilmeket és CD-ket készített, és mindezeket széles körben terjesztette a fuvarozók között. Egy édességeket forgalmazó cég a minisztérium tájékoztató anyagainak felhasználásával egy év alatt 44 ezer fontot takarított meg, és 11 ezer tonnával csökkentette széndioxid-kibocsátását.

Az állam szerepvállalása elengedhetetlen, hiszen egy ilyen átfogó programot a piaci szereplők önmagukban aligha valósítanának meg. Ezért fontos, hogy az állami szervek és az önkormányzatok szoros együttműködést alakítsanak ki a fuvarozókkal és más érintettekkel. A 120 ezer lakosú írországi Corkban például részletes felmérést készítettek a város teherforgalmáról, amelybe bevonták a lehető legtöbb érintettet – a tehergépkocsik vezetőitől kezdve az üzlettulajdonosokig –, és javaslatokat kértek tőlük a változtatásra. Ezután döntöttek arról, hogy hol és milyen súlykorlátozásokat érvényesítsenek, milyen útvonalakat és időpontokat jelöljenek ki a teherautó-forgalom számára, milyen parkolási és egyéb intézkedéseket vezessenek be. Így sikerült egy olyan, a részt vevő felek megegyezésén alapuló szállítási gyakorlatot kialakítani, amely biztosítja az áruk leghatékonyabb és legkevesbé zavaró eljuttatását. Ahol szükségesnek látták, ott a helyi üzletekkel egyetértésben a teherautók az üzlettől kissé távolabb állnak meg, és kézikocsin viszik az árut a boltig.”

Konferencia a városi áru fuvarozásról (Lélegzet, 2005/11.)¹⁹

Az építőanyagok újrahasznosítása

A szállítási igényeket jelentősen mérsékelhetné, ha új nyersanyagok kibányászása és távolra szállítása helyett minél nagyobb mértékben helyben újrahasznosítanák a bontott építési anyagokat. Németországban már 70% feletti a használt építőanyagok visszaforgatási kötelezettsége, és kötelező az építés helyszínén szétválogatni a sítet. Ha nem teszik meg, akkor az önkormányzatok közhasznú munka keretében saját telepükön végzik a válogatást az érintett ingatlantulajdonos költségére. Magyarországon a másodlagos nyersanyag-felhasználást elsősorban az alacsony bányászati költségek gátolják. Addig nem lesz kifizetődő az újrahasznosítás, amíg ilyen alacsony a bányajáradék. A kibányászott építőipari nyersanyagok – kavics, sóder stb. – után teljesen befizetett bányajáradék 2003-ban mindössze 9,6 forint volt tonnánként, miközben azt több ezer forintért értékesítik. Mivel a ki-termelés költsége alacsony, ez az üzlet kész aranybánya az érintett vállalkozók részére – a környezet és a nemzetgazdaság kárára.

Az EU álláspontja

Az Európai Unió Alapszerződésének egyik sarkalatos pontja, hogy senkinek sem adható *a piaci versenyt torzító támogatás*. Az EU 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikája leszögezi, hogy a szállítási piac minden résztvevőjének meg kell fizetnie az általa okozott károkat. Tehát egy másik, szintén az Alapszerződésben rögzített alapelvnek – „*a szennyező fizessen!*” *elvnek* – megfelelően a környezeti és egészségi károkat is.

Az Európai Unió 2005 végén fogadta el azt az új irányelvet, amely a korábbinál nagyobb mértékben teszi lehetővé a nehéz tehergépkocsik úthasználati díjának bevezetését. Így például az egész közúthálózaton lehet alkalmazni, és bizonyos határok között a szennyezőanyag-kibocsátás alapján is elő lehet írni a díj mértékét.

Egy ésszerű menetrend

Mindenkit óvni szeretnénk attól, hogy a fent leírtak alapján boszorkányüldözésbe kezdjen a kamionsofőrök vagy a kamionok üzemeltetői ellen. A kialakult helyzetért ugyanis nem csak ők felelnek. Felelős a mindenkori kormányzat, de felelősek vagyunk mindannyian azért, hogy nem szólaltunk fel időben (Svájcban például népszavazással kényszerítették ki a kívánt intézkedéseket). Ezért a szükséges lépéseket higgadtan, a fuvarozók érdekképviselőivel egyeztetve, fokozatosan – de határozottan – kell bevezetni.

Annak érdekében, hogy az érintetteket ne sújtsák túl nagy megrázkódtatások, célszerű lépésként, több év alatt felszámolni a kamionos fuvarozás kedvezményeit. A fokozatosság lehetőséget teremt arra, hogy

„... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.”

Európai közlekedéspolitika
2010-ig: itt az idő dönteni

„Az autópályák karbantartása hatszorta kevesebbe kerülne, ha azokat kizárólag személyautók használnák. Ezt az előnyt nem ellentételezi a tehergépkocsik, illetve a személygépkocsik által fizetett pénzügyi terhek semminemű, elfogadható differenciálása.”

Európai közlekedéspolitika
2010-ig: itt az idő dönteni

■ átképzéssel és támogatással gondoskodni lehessen arról a viszonylag
■ kis számú dolgozóról, akinek ezáltal esetleg megszűnik a munkahelye.
■ Erre bőségesen jutna forrás, hiszen jelenleg a 10 000 magyar nehéz te-
■ hergépkocsira járművenként évente átlagosan több mint 100 millió fo-
■ rint nyílt és rejtett támogatás jut mindannyiunk pénzéből.

■ Annál is inkább felvállalható az átképzés, mert nem csökkenne a
■ foglalkoztatás szintje az ágazatban. A teherfuvarozás áttérül egy-
■ részt a kisebb teherautókra, másrészt a vasútra, amelynek éppen a nagy
■ távolságú és nagy tömegű áru fuvarozás terén vannak vitathatatlan elő-
■ nyei. Továbbá rendkívül fontos lenne a fuvarozásban a hozzáadott ér-
■ ték növelése, amit elsősorban a különböző logisztikai szolgáltatások
■ mennyiségének és minőségének emelésével lehetne elérni (ezek közé
■ tartoznak a szaktanácsadás, adatszolgáltatás, mérlegelés, vámügyinté-
■ zés, címkézés és egyéb tevékenységek).

Törvénytelen ségek kormányzati segítséggel

Egy vasúti kocsi össz tömege 50 kg-mal (ez tengelyenként 12,5 kg-ot jelent) haladhatja meg a megadott értéket, a közúti járműveknél tengelyenkénti 500 kg-os túlerhelés is engedélyezett. Itt tehát nagyságrendi eltérések vannak. Jelenleg mobil mérőbe-
rendezésekkel mérik a tengelyterhelést és néhány helyen az
útpályába épített dinamikus mérlegegységekkel is ellenőrzik az
áthaladó járművek súlyát. Az ellenőrzésnek lenne egy sokkal
olcsóbb és hatékonyabb módszere. Az árukiadó helyeken kötele-
sek a megrakott járműveket mérlegelni. A Közlekedési Felügyele-
tek ellenőrzési jogköre azonban nem terjed ki az ilyenkor készülő
bizonylatokra. Egy ilyen jogkörrel lényegesen jobban tudnák
betartatni a szabályokat. Amennyiben pedig visszamenőlegesen is
megvizsgálhatnák az okmányokat – óvatos becslések szerint –
százmillió nagyságrendű bírságolásra lenne lehetőség. Termé-
szetesen nem a bírságolás a cél. Ez csak eszköz a szabályok
betartatásához. További ösztönözés lehetne, ha a közúti járművet
szabálytalanul megrakó vállalkozásoknak is bírságot kellene
fizetniük. Mindezek a módszerek olcsók és hatékonyak. A
javaslatokat 1999 végén és 2000 elején Czító Győző, a
PULTRANS ügyvezető igazgatója megküldte az illetékes
minisztériumoknak, de érdemi változás azóta sem történt. A
Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium illetékese (2000
márciusában) többek között azzal érvelt az ellenőrzések fokozá-
sa ellen, hogy a versenysemlegességet sértené, ha ilyen eszköz-
ökkel beavatkoznának a szállítási piacba.

Ellehetetlenülnek-e a fuvarozók?

Gyakran hallani, hogy a kamionos fuvarozók tevékenysége ellehetetlenül a kedvezmények megszűnésével. Csakhogy egy piacgazdaságban minden gazdasági tevékenység ki kell, hogy termelje saját költségeinek fedezetét. Ha ez nem sikerül, akkor az azt jelenti, hogy a gazdaság nem tart igényt arra a tevékenységre. (Mindez csak a gazdasági szférára igaz. A mai számítási módok mellett nem érvényes a közfeladatokra, a közszolgáltatásokra, például az oktatásra, az egészségügyre vagy éppen a tömegközlekedésre.)

Fentebb már megmutattuk, hogy az elmúlt 15 évben milyen rohamosan növekedett a nehéz tehergépjárművek forgalma. Most pedig elsősorban arról lenne szó, hogy ezt a növekedést megállítsuk, és azután fokozatosan csökkentsük.

Azt mindenképp valószínűsítjük, hogy amennyiben kezdetben a svájci mértéknél jóval alacsonyabb, évi 30–40 milliárd forint bevétellel járó útdíjat vezetnénk be Magyarországon, az semmiféle megrázkódtatást nem idézne elő – legfeljebb a nehéz tehergépkocsik forgalmának szinten maradását eredményezné.

Megzavart piacgazdaság?

Sokszor elhangzik az az érv is, hogy amennyiben az állam megemeli a nehéz tehergépjárművek adóit, díjait, akkor az összes termék ára megemelkedik, növekszik az infláció, és így mindenki rosszul jár. A valóságban ennek éppen az ellenkezője igaz.

Ma is léteznek mindazok a költségek, amelyeket a nehéz tehergépkocsik adóiba, díjaiba beépíteni javasolunk. A kamionok által tönkretett utakat a mi adónkból hozzák helyre és erősítik meg, a rossz utak miatt megrongálódó személygépkocsik javítását az autótulajdonosok fizetik, az egészségkárosodás költségeit részben közvetlenül fizetjük, részben a társadalombiztosításon keresztül és így tovább. Mindezek a költségek tehát most is megjelennek az árakban. (A 7. ábrán bemutatjuk, hogy Nyugat-Európában mekkora költséget tesznek ki az egyes közlekedési módok környezeti és egészségi kárai. Az ábra forrása egy olyan tanulmány²⁰, amelynek adatait hitelesnek ismerte el az Európai Unió új közlekedéspolitikája. Az Európai Unió 15 tagországát, valamint Norvégiát és Svájcot magába foglaló felmérés azt mutatja, hogy a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépkocsik környezeti és egészségi kárai a legnagyobbak a személygépkocsiké után. A tanulmány számos megdöbbentő adata közül még idéznénk azt a megállapítást, hogy ezen tehergépkocsik által okozott környezeti és egészségi károk költsége 1995 és 2000 között 43%-kal növekedett! A többi közle-

„A közgondolkodással el-
lentétben a költségek ilyen-
összevonása nem befolyásol-
ná hátrányosan Európa ver-
senyképességét. Nem is
annyira az adók általános
szintjét, mint annak szerkeze-
tét, kellene jelentősen megvál-
toztatni, gyökeresen átalakít-
va oly módon, hogy a külső és
az infrastrukturális költségek
beépüljenek a közlekedés
árába. Ha egyes tagállamok
szeretnék emelni a közleke-
dést érintő adók általános
szintjét, akkor ezt a politikát
*úgy kell kialakítani, hogy a
gazdaság egészében ne
eredményezzen nettó adónö-
vekedést (a pénzügyi terheket
is beleértve)*, így az infrastruk-
túra-díjak bárminemű növeke-
dését a meglévő adók, példá-
ul a foglalkoztatással kapcso-
latosak csökkentésével lehet-
ne ellensúlyozni, vagy azzal,
hogy a bevételek egy részét
az infrastruktúra finanszírozá-
sára fordítják.”

Európai közlekedéspolitika 2010-ig:
itt az idő dönteni

Nem igaz az az érvelés, hogy a kamionos vállalkozásoknak nyújtott hatalmas kedvezmények megszüntetése megnehezítené az exportukat. Számokkal bizonyítható, hogy a jelenlegi helyzet sokkal inkább az importot könnyíti meg, mint az exportot, és így rontja a magyar gazdaság versenyképességét.

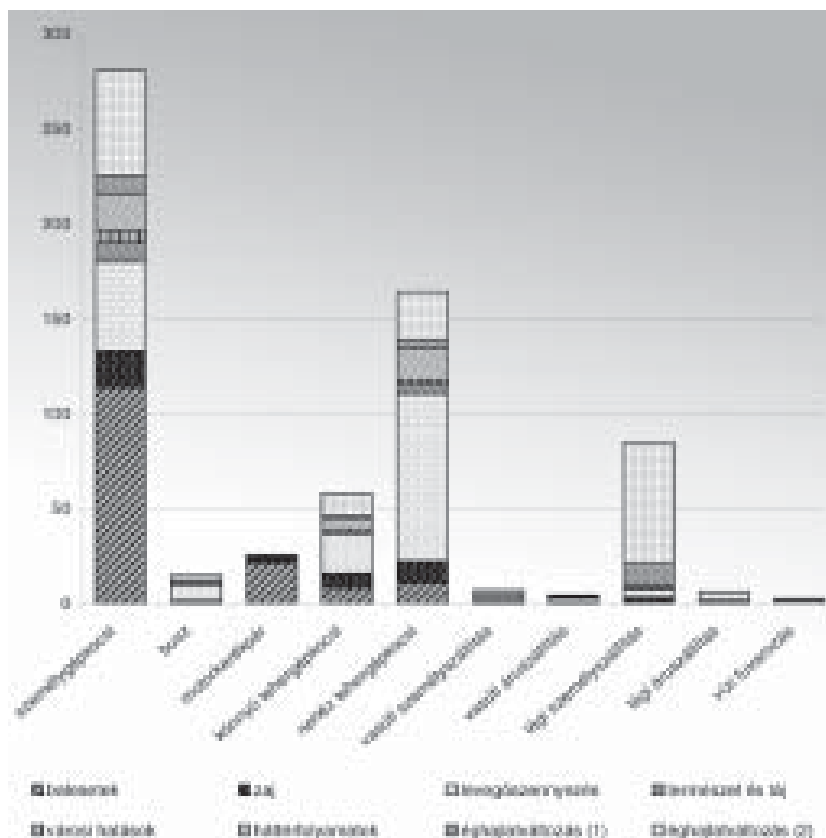
Az áruszállítási költségek egy átlagos vállalat költségeinek 5–10 százalékát teszik ki. Nyilvánvaló tehát, hogy a közúti áru fuvarozás árainak akár 50 százalékos emelése is csak néhány százalékos többletköltséget jelentené a cégek túlnyomó többségének.

kedési módnál – a légi közlekedést nem számítva – az összeg nagysága lényegében nem változott ezen időszak alatt.)

Tehát nem csak az a gond, hogy a jelenlegi helyzetben egyesek igazságtalanul hátrányos helyzetbe kerülnek, miközben mások érdemtelesen jutnak előnyökhöz. A fő probléma az, hogy mivel az árak jelenleg nem tükrözik a valódi költségeket, a gazdaság hatékonysága alacsonyabb annál, ami egyébként lehetséges volna. A torzítás megszüntetésével tehát nő a társadalmi jólét, több forrás lesz például a társadalombiztosítási járulék vagy a személyi jövedelemadó csökkentésére, több pénz jut az ország fejlődése szempontjából meghatározó ágazatokra. A nehéz tehergépkocsikat üzemeltető vállalkozásoknak nyújtott kedvezmények megszüntetésével az egész közlekedési rendszer is jóval ésszerűbbé, gazdaságosabbá és környezetkímélőbbé válhat.

Köztudott, hogy a közúti fuvarozás gyakran alacsony hatékonysággal működik a rossz szervezés következtében. Sok az egyébként elkerülhető oda-vissza szállítgatás, illetve üresjárat. Ennek oka részben szintén a hibás árviszonyokkal magyarázható.

7. ábra: A közlekedés környezeti és egészségi kárainak költségei 2000-ben 17 nyugat-európai országban (milliárd euró)



A táblázat nem tartalmazza a területfoglalás és a forgalmi torlódások költségeit. A háttér folyamatoknak (gépjármű-gyártás, gépkocsi-roncsok ártalmatlanítása, infrastruktúra-építés stb.) csak egyes környezeti kárait vették számításba. Az éghajlatváltozásra egy kedvezőbb (1) és egy kedvezőtlenebb változatot vettek figyelembe. A (2) a két változat közötti különbséget mutatja.

Sonka járja be Európát

„Az Európa útjain egymással ellentétes irányba száguldó kamionok nemcsak külsőleg hasonlítanak egymásra. Gyakran a szállított áruk is ugyanazok. Egyes kamionok az olaszországi Genovából fuvaroznak banánt Frankfurtba, míg a szembejövőök a Rotterdamba behajózott banánt viszik Milánóba. A belgák Olaszországba küldik a sertéseket, hogy a feldolgozott hús „Pármai sonka” felirattal jelenjék meg majd a belga üzletek polcain. A bajor krumplit a kamionok az Alpokon keresztül Bolognába viszik megmosni és becsomagolni, majd ugyanazon az útvonalon jut vissza a németországi vásárlókhoz.

Mivel a dél-európai országokban alacsonyabb a munkabér, lazábbak a munkajogi előírások, kevésbé szigorúak a biztonsági és környezetvédelmi követelmények, az északi országokból a déliekbe küldik a nyers vagy félkész termékeket további feldolgozásra, hogy azután többnyire az északi országok piacain értékesítsék azokat.

Mindennap előfordul, hogy egy belgiumi lakos skandináv kenyeret, holland vaját, német tejet, olasz sajtot és francia tojást reggelizik, miközben mindezek az élelmiszerek helyben is megtermelhetők elegendő mennyiségben. Hasonló a helyzet az Európai Unió többi országában is.

Az Alpokon keresztül szállított veszélyes áruk 85%-a olyan olajipari termék, amelyek döntő többségét egyazon országban is elő lehet állítani és értékesíteni.

A szállítások nagy része a társadalom számára semmiféle valódi eredménnyel nem jár, hanem csupán a törvények és az ellenőrzések kijátszására szolgál. Az EU mezőgazdasági termékeinek egy részét csak azért exportálják, hogy megkapják az erre járó állami támogatást, majd szabadon visszaszállítják az EU egy másik tagországába.

Sokszor alacsony a tehergépjárművek kihasználtsága. Például a gépkocsi-kereskedők nem-igen tartanak alkatrészeket, mert azok drágák, és a különböző autókhoz nem egységeket az alkatrészek (azaz egyszerre többfélét is kellene tárolniuk a raktárban). Így ha a vevőnek szüksége van rá, megrendelik a távoli központi raktárból, azután rögtön közúton leszállítják a kereskedőhöz, nem törődve azzal, hogy milyen kevés áru van a fuvarozó járművön. Igen sok az üresen futó tehergépjármű is: a felmérések szerint az Európai Unióban ezek teszik ki az összes közúti teherforgalom 30%-át.”

(Lélegzet, 1994/3²¹ – a helyzet azóta sem javult, sőt...)

Szerte a világon rengeteg a felesleges, elkerülhető össze-vissza szállítgatás. Ennek nagyrészt szintén az az oka, hogy a fuvarozók nem fizetik meg tevékenységük valódi költségeit. További fontos ok a tájékozatlanság. Az egyes ember is hozzájárulhat a szállítások csökkentéséhez, ha helyi termékeket választ. Ha piacra jár és nem a nagy bevásárlóközpontba. Ha a több ezer kilométerről szállított zöldség, gyümölcs helyett hazait vesz.

Az engedélyezett mikroorganizmus-szám nyolcvanszorosát találták meg a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség munkatársai a Thermes-Adour társaság által palackozott DAX nevű „forrásvízben”, amely a francia Pireneusokból származik és a felirat szerint fogyasztása „csecsemőknek különösen ajánlott”. A vizet értékesítő CORA áruházban a termék értékesítését a Felügyelőség megtiltotta. A csapvíz minőségét meg sem közelítő folyadékot **másfél ezer kilométerről szállították hozzánk kamionokon**, eldobó műanyag palackokban. Ez a minősíthetetlenül otromba hulladékexport – sajnos – önmagánál messzebbre mutat és egy általánossá váló jelenség extrém megnyilvánulásának tekinthető.

(Kukabúvár, 1998. ősz)

Más forrásból arról hallottunk, hogy magyar kamionok rendszeresen olaszországi ásványvizet (azaz több mint 99 százalékban vizet) fuvaroztak Svédországba, míg onnan svéd ásványvizet Olaszországba.

A 2000. évi olajár-robbanás idején a belga kamionosok megbénították Brüsszelt (felső kép), és Nagy-Britanniában is számos helyen tartottak tüntetéseket (alsó képek), az üzemanyag adók csökkentését követelve. Az Európai Unió pénzügyminiszterei ugyanakkor olyan nyilatkozatot adtak ki, hogy az üzemanyagok adóját gazdasági és környezetvédelmi okok miatt semmiképp sem szabad csökkenteni.



Miért nem történik változás?

Feltehető a kérdés, hogy amennyiben ennyire ésszerű lenne a változtatás, miért nem tudunk érdemben előrelépni. A választ finoman, de a lényegre tapintva adta meg Dr. Kovács Ferenc közlekedési helyettes államtitkár: „A közúti fuvarozói szakmának is olyan erős az érdekérvényesítő képessége, hogy a terheik egy határon túli növelését meg tudják akadályozni.”²²

Ennek a jelenségnek egy példája, hogy a Kormány 2000 őszén azért egyezett bele az üzemanyagok jövedéki adója emelésének (pontosabban: az infláció mértékének megfelelő valorizálásának) elhalasztásába, mert engedett a közúti fuvarozók nyomásának. Ez utóbbiak blokáddal, útlezárásokkal kívánták kikényszeríteni követeléseik teljesítését, vagyis, hogy a kormány csökkentse az üzemanyagok adóját. Tehát ugyanazokkal a bűncselekményekkel fenyegették a társadalmat, amelyek annak idején a taxisblokádot is jellemezték.²³ Ezt világosan rögzíti a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete elnökségének 2000. szeptember 13-án kiadott közleménye: „Az egyesület elnökségéhez érkezett jelzések alapján megállapítható: a tagság eltökélt arra, hogy elfogadható megoldások hiányában radikális eszközökkel is kifejezze tiltakozását.” Mindezt a Kormány és a közúti fuvarozók képviselői által aláírt, 2000. október 2-i megállapodás is megerősíti, amely egyebek mellett a következőket tartalmazza: „A Kormány nem tesz javaslatot az Országgyűlésnek a jelenleg érvényben levő jövedéki adó mértékének emelésére mindaddig, amíg a Brent nyersolaj negyedévi átlagára 25 USD/hordó felett van. ... A közúti közlekedési szolgáltatók meghatározó, a tárgyalásokon részt vevő érdekképviselői – figyelembe véve a tárgyalásokon született megállapodást – a tárgyaláson elért eredményeket veszélyeztető akciókat nem kezdeményeznek.”²⁴ (Kiemelés tőlünk.)

Egy demokratikus jogállamban azonban semmilyen Kormány nem engedheti meg, hogy egy csoport törvényellenes módszerekkel zsarolja, és a társadalomnak komoly károkat okozó bűncselekmények elkövetésével fenyegetse. Ebben az esetben elsősorban a nehéz tehergépjárművek üzemeltetői szándékoztak „radikális eszközöket” igénybe venni, ami egy szűk réteg visszaélése a technikai erőfölényével annak érdekében, hogy a saját költségei minél nagyobb részét az egész társadalomra hárítsa. A fuvarozók ezen sajátos érdekérvényesítési módja szöges ellentétben áll az Európai Unió normáival is. Tony Blair brit miniszterelnök ezt félreérthetetlenül kinyilvánította, amikor 2000 őszén hasonló okok miatt tüntettek a brit közúti fuvarozók: „Elképzелhetetlen, hogy ebben az országban bármely kormány meghajlik vagy meghódol az ilyen típusú tiltakozás előtt. A kormány hajlandó meghallgatni a tüntetők követeléseit, de ha most engedett volna, rövidesen egy másik érdekcsoport kényszerítette volna sérelmei miatt térdre az országot, és ez ellentmond a demokrácia szabályainak.”²⁵

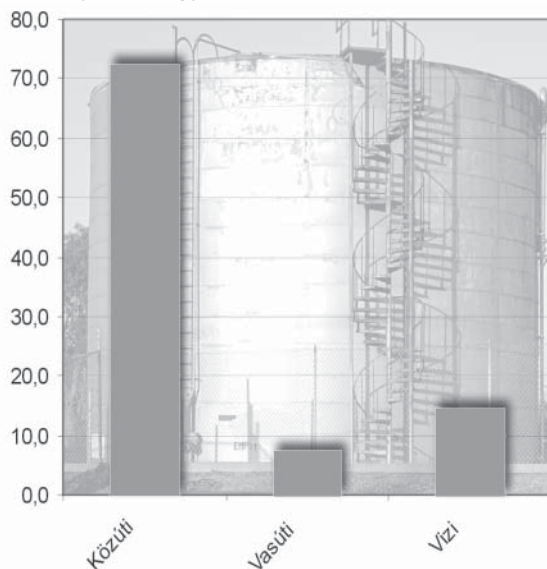
KAMION VAGY VASÚT?

A vasútra leginkább éppen azokat a fuvarozásokat lehet átcsoportosítani, amelyeket jelenleg kamionnal végeznek – azaz a viszonylag nagy távolságú és nagy tömegű szállítást. (A sarki fűszereshez nyilvánvalóan nem lehet vasúttal szállítani.)

Egy árutonna-kilométer teljesítmény közúton tízszer akkora energiafogyasztással (8. ábra) és levegőszennyezéssel, valamint sokkal nagyobb zajjal jár, mint vasúti fuvarozás esetén. Azonos teljesítményre vetítve, a közúti áruszállítás több százszor annyi személyi sérüléssel okoz, mint a vasúti. Ha közúton akarunk elszállítani ugyanannyi árut, mint vasúton, akkor legalább hatszor annyi területet kell igénybe vennünk – nem számítva a légszennyezés miatt használhatatlanná váló út menti sávokat (9. ábra).

Ráadásul ha megszüntetnénk a közúti áru fuvarozás szinte csillagászati összegű támogatását, akkor sokkal versenyképesebbé válna a vasút, ami több bevételt jelentene az államháztartásnak is. Tehát a közpénzek értelmetlen elfolyása helyett a közpénzek gyarapodása következne be.

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



Forrás: Európai Bizottság, 1999

A világ kőolajkészletei gyorsan fogynak, miközben a kereslet irántuk évről évre növekszik. A válság elkerülésének egyetlen lehetséges útja, ha csökkentjük a kőolaj-felhasználásunkat.

9. ábra: Területfoglalás azonos szállítási teljesítménnyel számolva vasút és autópálya esetén



Az autópályánál még számításba kell venni a két oldalán elterülő mintegy 200–200 méteres sávot, ahol a fokozott légszennyezés miatt nem ajánlott sem tartós emberi tartózkodás, sem élelmiszer-növények termesztése. A termőföld az egyik legértékesebb, gyakorlatilag pótolhatatlan vagyunk. A vasút esetében Magyarországon általában nincs szükség jelentős újabb földterületek igénybevétele, mivel elsősorban a már meglévő pályákat kell felújítani. A vasúti pályáink kihasználtsága ugyanis rendkívül alacsony.

„Tavaly sokezerszer mentek a kamionjaink Angliába. Halálos vétek egész Európán végigdübörögni kamionokkal. A MÁV-nak azonban egyetlen olyan vagonja sincs, amelyre a félpótkocsit fel lehetne tenni. A magánvállalkozások sem akarnak ebbe pénzt fektetni, mivel megtérülésük 30 év, s ezt nem tudják felvállalni.”

Beszélgetés Wáberer Györggyel, a Wáberer's Holding Logisztikai Rt. elnök-vezérigazgatójával – A Wáberer's cégcsoport Európa legkorszerűbb és Közép-Európa legnagyobb kamionflottájával rendelkezik
(Lélegzet 2005/3.²⁶)

Konténeres szerelvények



RoLa



A kombinált fuvarozás

Kombinált fuvarozásnak azt nevezzük, amikor két vagy több közlekedési alágazat vesz részt egy adott szállítási feladat megoldásában. A távolsági szállítást általában vasúti vagy vízi közlekedéssel oldják meg, míg a kisebb távolságú, helyi elszállítás közúton történik. A távolsági és helyi fuvarozás csatlakozási helyein nem közvetlenül az árut rakják át, hanem az árut tartalmazó zárt konténert, vagy magát a szállítóeszközt, illetve a szállítójárműt gördül fel a másik szállítójárműre (például vasúti kocsira vagy hajóra).

A kamionok vasúton történő szállítása RoLa (Rollende Landstrasse = gördülő országút) néven ismert. Ez, az ún. kísért forgalom kevésbé hatékony módja a fuvarozásnak, hiszen amennyiben a vasút együtt szállítja az árut a hatalmas kamionnal (és annak sofőrjével), az gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt jóval kedvezőtlenebb, mintha csak az árut szállítaná. Európa keleti felén a RoLa mégis fontos szerepet tölthet be. Hazánkban és a tőlünk délebbre és keletebbre fekvő országokban, ahonnan a kamionok nagy része hozzánk érkezik, lényegében hiányoznak ugyanis a kísértetlen forgalomra alkalmas eszközök. (Kísértetlen forgalomnak nevezzük, amikor csak a konténert, a csereszekrényt vagy a félpótkocsit szállítják, nem pedig a kamiont. A félpótkocsi a kamion hátsó része, a csereszekrény pedig a csak a rajta lévő „szekrény”. Az utóbbi sok régebbi kamionnál nem emelhető le és nem fuvarozható külön, például vasúttal.) Az átállítás ezeknek az eszközöknek a használatára jelentős többletköltséggel jár, ami miatt ez csak hosszabb távon képzelhető el. Ráadásul Európában jelentős mennyiségű kihasználatlan RoLa-vagon van, így a hazánkon áthaladó RoLa-vonatok mennyiségét többletberuházás nélkül is jelentősen lehetne növelni.

A RoLa tehát környezetvédelmi szempontból még mindig előnyösebb, mintha a kamionok „lábon” tennék meg az utat. Azonban fokozott erőfeszítéseket kell tenni annak érdekében, hogy kövessük Nyugat-Európa gyakorlatát, ahol elsősorban a konténert, a csereszekrényt vagy a félpótkocsit rakják csak vasútra.

Jogi lehetőségek

Kérelem kártérítésre és a veszélyeztetés megszüntetésére

Amennyiben valakit közvetlenül sújt a kamionforgalom, jogi lépéseket is tehet.

Mielőtt az illető bírósághoz fordulna a nehéz tehergépkocsik által okozott károk miatt, célszerű az alábbihoz hasonló levelet írni a közút kezelőjének. Országos utak esetében ez az Állami Közüti Műszaki és Információs Közhazsnú Társaság (rövidítve: Magyar Közút Kht.), helyi utak esetében pedig a település önkormányzata. Tudnunk kell azonban, hogy a közútkezelők igen nehéz helyzetben vannak, és korántsem tehetők felelőssé a kialakult helyzetért. Egyrészt az országos közlekedéspolitikáról nem ők döntenek, tehát nem felelősek azért, hogy például az elmúlt években hatalmas mértékben megnőtt a kamionforgalom, és hogy a sorozatos elvonások miatt csődbe jutott a vasút. Másrészt azok a források, amelyeket az állam a közútkezelők rendelkezésére bocsát, már hosszú évek óta messze nem elegendők ahhoz sem, hogy a kezelésükben lévő utakat tisztességesen karbantartsák, felújítsák. Mindazonáltal a törvény szerint a közutak használatával keletkező károkért a közút kezelője vonható felelősségre és az ő hatásköre a helyzet megváltoztatása. Sajnos a törvény és a valós helyzet ebben az esetben nem fedi egymást, de a szenvedő felek kénytelenek a törvényhez igazodni. Mivel az országos közutakért felelős közhasznú társaság a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium alá tartozik, az előbbivel szembeni jogi fellépés egyúttal a kormányzatot is olyan irányba befolyásolja, hogy tegye meg a szükséges lépéseket. Továbbá esetenként az is előfordul, hogy bizonyos intézkedéseket maga a közútkezelő helyben is meg tud hozni.

A következő oldalon olvasható egy levélmintha. Erre a címzettnek a törvény szerint 30 napon belül válaszolnia kell. Amennyiben a választ a panaszos nem tartja kielégítőnek, bírósághoz fordulhat. Már több hasonló per sikerrel zárult Magyarországon!

Félpályás útlezárás Dabason a kamionforgalom elleni tiltakozásként. A lakosság fellépése sikerrel járt: a Fővárosi Bíróság 2005. október 13-án hozott jogerős ítélete értelmében az 5-ös főút Dabas-Sári szakaszán állandó jelleggel meg kell tiltani a 7,5 tonna össztömeget meghaladó tehergépkocsik forgalmát.²⁷



Kenderesy János
ügyvezető igazgató
Magyar Közút Kht.
1536 Budapest, Pf. 238

....., 2006.

Tárgy: kártérítés igénylése, kérelem a veszélyeztetés megszüntetésére

Tisztelt Ügyvezető Igazgató Úr!

Alulírott **kártérítést igénylek a Magyar Közút Kht.-től**. Igényemet az alábbiakkal indokolom.

Jelenlegi lakásomban 19..... napjától lakom. Azóta a megnövekedett közúti forgalom következtében egyre romlottak itt az életfeltételek. A légszennyezés, a zaj és egyéb rezgések, a pusztuló zöldfelületek, a fokozott balesetveszély következtében romlik egészségem, lehetetlenné válik a pihenés, a nyugodt életvitel, és csökkent lakásom értéke.

A környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény 103. §-a szerint „A környezet igénybevételével, illetőleg terhelésével járó tevékenységgel vagy mulasztással másnak okozott kár környezetveszélyeztető tevékenységgel okozott kárnak minősül és arra a Polgári Törvénykönyvnek a fokozott veszéllyel járó tevékenységre vonatkozó szabályait (Ptk. 345–346. §-ai) kell alkalmazni.” A Polgári Törvénykönyv (Ptk.) 345. §-a szerint pedig „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.” Továbbá a Ptk. 339. §-a szerint: „Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni.”

A fentiekből egyértelmű, hogy a káromat a károkozó meg kell, hogy térítse.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 34. §-a szerint „A közút forgalmi rendjét – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a közút kezelője alakítja ki.” A 35. § szerint pedig „Az út kezelője a kezelői kötelezettségének megszegésével okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint köteles megtéríteni.”

A fentiekből egyértelműen következik, hogy a kárt a Magyar Közút Kht. kell, hogy megtérítse részemre, hiszen káromat a kezelésében lévő út (utak) okozza (okozzák).

Nem vagyoni kárimért (egészségem romlása, a nyugodt életfeltételek megzavarása stb.) napjától napjáig napi 1000 forint kártérítést kérek.

Vagyoni károm egyrészt lakásom értékcsökkenéséből származik, amely Ft-ot tesz ki. További vagyoni károm keletkezett amiatt, hogy (felsorolandó, pl. megrepedt a házam fala, állandóan takarítani kell, gyakrabban kell festeni a falakat...).

Amint említettem, jelentős vagyoni károm származik amiatt, hogy a megnövekedett forgalom miatt csökkent lakásom értéke. Ez azonban meg fog szűnni, **mihelyt megszűnik a forgalom okozta környezetszennyezés, aminek érdekében kérem, hogy Magyar Közút Kht. haladéktalanul hozza meg a szükséges intézkedéseket.**

Ez utóbbival kapcsolatban felhívom a szíves figyelmét, hogy a Magyar Köztársaság Alkotmányának 18. §-a szerint „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” Az Alkotmány 70/D. §-a szerint pedig „A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghöz. Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.” Tehát **a kártérítés megfizetésével a károkozó nem vásárolta meg jogot az egészségem károsítására, mert az egészséges élethez és az egészséget nem károsító környezethez való jog a legalapvetőbb emberi jog.** Továbbá a Ptk. 341. §-a is kimondja: „Károsodás veszélye esetén a veszélyeztetett kérheti a bíróságtól, hogy azt, akinek részéről a veszély fenyeget, tiltsa el a veszélyeztető magatartástól, illetőleg kötelezze a kár megelőzéséhez szükséges intézkedések megtételére...” Bízom benne, hogy a Magyar Közút Kht. anélkül is biztosítja alkotmányos jogaimat, hogy bírósághoz fordulnék, illetve az 1972. évi V. törvény 10. § (2) b) pontja alapján az ügyészséghez fordulnék, hogy jogaimat érvényesítse. Ennek érdekében kérem, hogy **a lakóterületem környékén tiltsák be a 7,5 tonnánál nagyobb összsúlyú gépjárművek megengedett átmenő forgalmát, a fentebb említett útvonal(ak)on a csúcsidőszaki kétirányú forgalom sebességét 40 km/óránál korlátozzák.** Annak érdekében, hogy a gépjármű-forgalom ne használja a jelenleg is kisforgalmú utakat, ezeken a területeken forgalomcsillapítást kell bevezetni. Továbbá (egyéb javaslatok a helyi viszonyok függvényében). Ezek az intézkedések felelnének meg a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 13. §-ának, amely kimondja: „A lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól.”

Bízva a fentiekben leírt igényeim jogosságának elismerésében és a szükséges intézkedések mielőbbi meghozatalában, tisztelettel:

Aláírás:

Név:

Lakcím:

- ¹ Fehér könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. COM(2001)370. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 2001. szeptember 12. Az EU 15 tagállamának nyelvén megtalálható az europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html honlapon. Magyarul letölthető az rs1.sze.hu/KO/pages/kpol/eu.html címről.
- ² J/14719. Országgyűlési Biztos Hivatala, 2005. (www.obh.hu/allam/beszma.htm)
- ³ Dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár levele a Levegő Munkacsoporthoz, 2004. szeptember 25. (www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/kamionlev04.pdf)
- ⁴ Ld.: www.lelegzet.hu/archivum/2004/04/3010.hpp
- ⁵ A gazdaság fejlődése és a közlekedés növekedése: Lehetséges-e a „szétcsatolás”? Lélegzet, 2001/10. (www.lelegzet.hu/archivum/2001/10/2439.hpp)
- ⁶ Az Európai Unió göteborgi csúcstalálkozóján elfogadott határozata (Presidency Conclusions, Göteborg European Council), 2001. június 15–16.
- ⁷ Bár a kamion zárt rakterű nagy tehergépkocsit jelent, engedjék meg, hogy az egyszerűség kedvéért itt és a továbbiakban a „kamion” szót használjuk a 10 tonnánál nagyobb megengedett összsúlyú mindenfajta tehergépkocsira.
- ⁸ Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank., Washington, 1996. 26. oldal
- ⁹ Részletesebben ld.: Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások. Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005. (www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)
- ¹⁰ Források:
Anmerkungen zum Thema „Feinstaub“ aus technischer Sicht. Kritik an den Argumenten der Automobilindustrie äußern Andreas Mayer (Technik Thermische Maschinen, Schweiz), Prof. Jan Czerwinski (Abgasprüfstelle der Fachhochschule Biel, Schweiz) und Dr. Friedrich Legerer (Wien). (members.nextra.at/aegu/mitglied/a3/3_Legerer.pdf)
Éleket menthetnének a dízelmotorok részecskeszűrői. Lélegzet, 2003/4. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/04/2751.hpp>
Kötelező lesz a dízelszűrő. Lélegzet 2005/6. (www.lelegzet.hu/archivum/2005/06/3275.hpp)
- ¹¹ Közlekedési támogatások (ld. a 9. jegyzetet!)
- ¹² Ld.: www.t-e.nu/docs/presentations/2004/vienna_conference/2004-10_p19_vienna_conf_sens_areas_leodolter.pdf
- ¹³ Részletesen ld.: Közlekedési támogatások (ld. a 9. jegyzetet!)
- ¹⁴ MÁV: baljós menetrend 2006-ra – Vizsgálat helyett az Európai Unió egyelőre csak levélben kérdez a magyar vasútról. Népszabadság, 2005. december 3., (www.nol.hu/cikk/386271/)
- ¹⁵ Ld.: Ki fizesse a burkolat-megerősítést? Lélegzet, 2002/3. (www.lelegzet.hu/archivum/2002/03/0175.hpp)
- ¹⁶ Ld.: Egy kilométerdíj-rendszer lehetőségei Európában, Lélegzet (2001/3. www.lelegzet.hu/archivum/2001/03/2613.hpp), Forgalmcsökkentő útdíj. Lélegzet, 2002/1. (www.lelegzet.hu/archivum/2002/01/0216.hpp), Svájci tanmese, Lélegzet, 2002/3. (www.lelegzet.hu/archivum/2005/03/3218.hpp)
- ¹⁷ Forrás: Fair and efficient – The Distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland. Federal Office for Spatial Development (ARE). Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC), 2004. (www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/englisch/1.pdf)
- ¹⁸ Freight Best Practice Program (www.freightbestpractice.org.uk)
- ¹⁹ www.lelegzet.hu/archivum/2005/11/3352.hpp
- ²⁰ External Costs of Transport, INFRAS/IWW, 2004.
- ²¹ www.lelegzet.hu/archivum/1994/03/1334.hpp
- ²² Közlekedéstudományi Szemle 2004/5.
- ²³ Ld. a közkegyelemről szóló 1991. évi .V. törvényt!
- ²⁴ Forrás: A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének honlapja (www.mkfe.hu)
- ²⁵ Népszabadság, 2000. szeptember 12.
- ²⁶ www.lelegzet.hu/archivum/2005/03/3217.hpp
- ²⁷ Ld. „Precedens-jellegű ítélet született” – A nehéz teherautókat kilitják az 5-ös főút Dabas-Sári szakaszáról. Lélegzet, 2005/12. (www.lelegzet.hu/archivum/2005/12/3370.hpp)

A témával kapcsolatban további anyagokat találhat a www.levego.hu/kamionstop címen.

Várjuk javaslatait, észrevételeit.

Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: 411-0510
Fax: 266-0150
E-posta:
kamionstop@levego.hu

© Levegő Munkacsoport,
Budapest, 2006



KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSOK

A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások

A közhiedelem szerint a közlekedés – és ezen belül különösen a közúti közlekedés – óriási bevételeket jelent az államnak. Ez a tanulmány több éves munka eredményeként, jelentős adatbázis felhasználásával és nemzetközi kutatásokra alapozva vizsgálta meg ezt a kérdést. Arra a következtetésre jutott, hogy az említett hiedelemnek éppen az ellenkezője igaz: a közúti gépjármű-közlekedés hatalmas veszteséget okoz az állam részére. Ez rendkívüli mértékben rontja versenyképességünket, és egyúttal egyik fő oka a magas államháztartási hiánynak és az ország súlyos eladósodottágának.

A megoldáshoz vezető első lépés a tények megismerése. Ezt kívánja elősegíteni a **Közlekedési támogatások** című tanulmány, amely a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium megbízásából és az Európai Bizottság Phare Access programja támogatásával készült.

1 kamion
10.000
személyautó



A 10 és a 30 másodperces tévészpót
letölthető
a www.levegő.hu/kamionstop címről.
A filmet készítette
a Flora Film (www.florafilm.hu)

„Kamionról vasútra!” Így lehet két szóval összefoglalni ennek a kiadványnak a lényegét. Íme néhány adat, amely érzékelteti a probléma súlyát:

- 2004-ben minden hetedik másodpercben lépte át a magyar határt egy teherautó.
- Egy 30–40 tonnás kamion annyi kárt okoz az úttestben, mint több százezer személyautó.
- A kamionok által tönkretett utak miatt évente több száz milliárd forint kár keletkezik a járművekben (főleg a személyautókban).
- A kamionok kipufogógáza a legmérgezőbb anyagok közé tartozik.
- Az utóbbi időben az autópályák építéséhez anyagot szállító nehéz tehergépkocsik hosszabb útszakaszokat tesznek tönkre, mint amennyi kilométer autópálya épül.
- Minden magyar kamionra évente átlagosan több mint 100 millió forint – főleg rejtett – támogatás jut mindannyiunk pénzéből.

Egyre több gyakorlati tapasztalat és tudományos kutatás bizonyítja, hogy léteznek olyan megoldások, amelyek nemcsak környezetvédelmi, de gazdasági és közlekedési szempontból is előnyösek.

Kiadványunkat elsősorban a döntéshozóknak szánjuk, de hasznos olvasnivalót kínál mindenki számára, aki érdeklődik a téma iránt.

