



MAGYAR KÖZÚTI  
FUVAROZÓK EGYESÜLETE

## **Intenzív MKFE-lobbi a közúti szállítás további uniós drágítása ellen**

Az MKFE nemzetközi érdekképviseleti tevékenységének legaktuálisabb és kiemelkedő feladata az EU által elhatározott ún. internalizálási tervek elleni következetes fellépés, a tervezett jogszabályok miatt várható fuvarozói terhek emelkedésének megakadályozása, lehetséges mértékű enyhítése. Amint arról már a nyáron hírt adtunk, az Európai Bizottság javaslata értelmében a jövőben az uniós „fizessen a szennyező” elvet hangsúlyosan érvényre juttatva a közúti fuvarozókkal fizettetnék meg a közúti közlekedés okozta külső, környezeti-társadalmi költségek szinte mindegyikét. Lényegében arról van szó, hogy a tervezett jogszabály elfogadása esetén lehetővé válna, hogy a nehéz gépjárművekre kivetett úthasználati díjba beépítsék a közlekedésből származó légszennyezési, zajszennyezési, torlódási költségeket, illetve akár a klímaváltozás vagy a balesetek által a társadalomnak okozott többletkiadásokat, ezzel szakértői számítások szerint akár 15-25%-kal is megdrágítva az utak használatát.

Az MKFE a Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete (IRU) egyedüli magyarországi tagjaként a világszervezet brüsszeli képviselétével szoros együttműködésben, hazai és nemzetközi kiépített kapcsolatrendszerét felhasználva minden lehetséges – személyes találkozásokot is magában foglaló – alkalmat és csatornát megragad, hogy az uniós döntéshozókhoz, az Európai Parlament képviselőihez, valamint az Európai Bizottság és az Európai Tanács döntés-előkészítőihez a szövevényes döntéshozatali folyamat lehetőleg minden szakaszában eljuttassa véleményét, adott esetben tiltakozását.

Erőfeszítéseink példaként, egyben az MKFE álláspontjának összefoglalásaként álljon itt az alábbi, az országgyűlés közlekedési albizottsága elnökének címzett, és azonos tartalommal Dr. Csepi Lajos közlekedési szakállamtitkár részére is megküldött levél.

H-1149 Budapest, Egressy út 77.

•  
Telefon: (+36-1) 252-0688 Fax: (+36-1) 363-5226

•  
E-mail: [posta@mkfe.hu](mailto:posta@mkfe.hu)



MAGYAR KÖZÚTI  
FUVAROZÓK EGYESÜLETE

**Fónagy János Úr,**  
**Az Országgyűlés Gazdasági és Informatikai Bizottsága**  
**Közlekedési Albizottságának Vezetője**

**Tisztelt Fónagy Úr!**

Az október 20-án szervezetünk részére megküldött, a nehézgépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló javaslatot köszönjük, arról az alábbiakban adjuk meg a közúti fuvarozói világszervezettel, az IRU-val egyetértésben kialakított véleményünket.

A szóban forgó javaslat ékes bizonyítéka annak, hogy az externális költségek internalizálására az Európai Bizottság által nyáron közzétett, Környezetbarátabb közlekedés (Greening Transport) címet viselő javaslatcsomag elsődleges címzettjei a közúti fuvarozók. A közúti árufuvarozás az egyetlen (al)ágazat, amelynek vonatkozásában a bizottsági stratégia – az utoljára 2006-ban változtatott, az úthasználati díjakról szóló 1999/62-es irányelv módosítására irányuló – konkrét jogszabály-tervezettel azonnali cselekvést indított el.

Alapvető követelménynek tartanánk, hogy az EU az elhatározott internalizálási programját egyenlő ágazati megközelítést tanúsítva egyidejűleg valamennyi közlekedési módra alkalmazza, ahelyett, hogy elsősorban – és a mai napig szinte kizárólag – az úthasználatra kivetett díjak emelésére összpontosít. Mivel úgy tűnik, a cél egyértelműen ismét a vasút helyzetbe hozása a közúti szállítás mesterséges drágításán keresztül, a koncepció számunkra elfogadhatatlan. Az Európai Bizottság láthatóan továbbra sem ismeri fel, hogy nem az ár, hanem a minőség és nem utolsósorban az egyáltalán szóba jöhető reális és gazdaságos alternatívák döntenek a szállítás módjának megválasztásakor, így megítélésünk szerint az útdíjakra építő stratégia elhanyagolható mértékben érheti csak el deklarált környezetvédelmi

H-1149 Budapest, Egressy út 77.

•  
Telefon: (+36-1) 252-0688 Fax: (+36-1) 363-5226

•  
E-mail: [posta@mkfe.hu](mailto:posta@mkfe.hu)

célját. A vasút versenyhelyzetének javítása *önmagában* lehet helyénvaló, az a közúti szállítás mesterséges drágításán keresztül azonban elfogadhatatlan és végeredményben meddő próbálkozás. A szállítási kereslet jórészt árrugalmatlan ( a közúti szállítási távolságok 85%-a 150 km-en aluli és csak mintegy 3-4%-a 500 km-en felüli), számos adottság folytán a közútnak a vasút csak igen korlátozott alternatívája.

„A közúti közlekedés a felelős az üvegházhatású dinitrogén-oxid kibocsátás 75%-áért. A forgalmi torlódások költsége pedig az EU GDP-jének 1,1%-ára tehető. Mindezen negatív hatások negyedét a tehergépkocsik okozzák” – olvasható a javaslat háttéranyagában az indoklás. Szembetűnő, hogy a szennyezésért és az utak zsúfoltságáért a megállapítás szerint is nagyobb rész felelős személyautó-forgalommal a tehergépkocsikkal szemben nem foglalkozik a bizottság, ez némileg megkérdőjelezi a környezeti célokat. Megemlíti ugyan a tagállamok szabad mozgásterét az útdíjak egyéni közlekedésre történő kiterjesztésére, azonban e téren nem látják indokoltnak közös európai lépések megtételét.

Az irányelv-javaslat lényegi újdonsága abban áll, hogy lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy ún. külsőköltség-díjat vessenek ki, vagyis a nehéz gépjárművekre kivetett úthasználati díjba beépítsék a közlekedésből származó levegőszennyezés, zajártalom költségeit, továbbá a csúcsforgalmi időszakok tekintetében az előidézett torlódással más járműveknek okozott többletkiadásokat. A bevételek felhasználását illetően a javaslat úgy fogalmaz, hogy a külsőköltség-díjból származó mindennemű többletbevételt „a közlekedés fenntarthatóságának növelésére, közösségi érdekű célra, a tágabb értelemben vett közlekedők hosszú távú előnyére” kellene fordítani. Ilyen új díj alkalmazása esetén arról is rendelkeznének, hogy a díj mértékéről írásos formában tájékoztatni kell a fuvarozót, „ami lehetővé teszi számára, hogy ezeket a költségeket *könnyedén* továbbhárítsa a szállítványozóra.”

A közlekedés externális költségeinek internalizálása körültekintő költség-haszon elemzést igényelne, a gazdasági növekedés és versenyképesség biztosítását szem előtt tartva a döntéshozóknak be kellene látniuk, hogy a 'szennyező fizet' elv nem feltétlenül a legalkalmasabb eszköz a probléma kezelésére. Amennyiben mégis ezen elv elsődleges vagy egyoldalú érvényesítésére kerül sor, az MKFE véleménye szerint valamennyi közlekedési módot egyformán kell megadóztatni, és elengedhetetlen, hogy a közúti bevételeket célzottan a közúti közlekedési iparágban lehessen felhasználni, nem hagyva azokat nyomtalanul eltűnni az állami költségvetések kasszáiban.

A magyarországi közúti közlekedési szolgáltatók nem gondolják úgy, hogy ők ma még nem kellő mértékben fizetnék meg „útjukat”, illetve externális költségeiket: számos adó, illeték mellett éppen a környezet óvása érdekében fizetik a technológiai korszerűsítést, az egyre több országban bevezetett, már ma is jelentős mértékű és folyamatosan dráguló úthasználati díjakat stb. A bizottság által feltételezett, mintegy automatikus költségtoábbhárítási mechanizmus hazánkban – bár kétségkívül kívánatos gyakorlat volna – néhány ritka kivételtől eltekintve nem életszerű. A hazai – és hasonlóan az uniós – fuvarozói piacra jellemző kemény verseny a legújabb recessziós kilátásokkal várhatóan csak még tovább fog élesedni, és az adott esetben fennmaradásukért küzdő vállalkozások tömeges jelenléte mellett még a mai gyakorlatnál is kevésbé számolhatunk az egyre növekvő szállítási költségek fogyasztókra történő áthárításával. Más kérdés, hogy ennek megvalósulása esetén pedig az infláción keresztül végeredményben ugyanúgy a társadalom fizetné meg a külsőköltségeket, mint ahogyan arra a kezdeményezés kapcsán ma változtatási szándékkal hivatkoznak.

### **Tisztelt Fónagy Úr!**

Figyelmét megköszönve végezetül ismételten szeretnénk aláhúzni: az MKFE álláspontja szerint a szándékolt jogszabály-módosítás egyszerűen csak meg fogja drágítani a közúti közlekedést, s ezáltal részben a szállított árukat, anélkül, hogy számottevő környezeti eredményeket lehetne vele elérni. Elfogadása esetén a helyzet véleményünk szerint a következőképpen lesz csupán összegezhető: a szennyező fizet, a szennyezésben üzletileg érdekelt nem, a probléma marad!

Budapest, 2008. november 14.

Tisztelettel:

Dr. Kovács Alíz  
főtitkár