

Országgyűlés Hivatala



Irományszám: T/11621/77.

Érkezett: 2004 OKT 13.

Országgyűlési képviselő

Módosító javaslat

*Dr. Szili Katalin asszonynak,
az Országgyűlés elnökének*

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

A Magyar Köztársaság Kormánya az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló, T/11621. számú törvényjavaslat a fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvény módosításához - a Házsabály 94. §-ában, 102. §-a (1) bekezdésében (121. §-a (7) bekezdésében) foglaltaknak megfelelően

m ó d o s í t ó j a v a s l a t o t

terjesztek elő.

A törvényjavaslat 72.§-ának törlését javaslom.

[72.§ A Fát a következő 6/A. §-sal egészül ki:

„6/A. § Amennyiben a hatósági áras különjáratú autóbusz-szolgáltatás illetve a menetrend szerinti közforgalmú vasúti vagy távolsági autóbusz-közlekedésben megvalósuló személyszállítási szolgáltatás esetében a fogyasztói árkiegészítés alapjának a díjemelésből származó növekedése az egyes kedvezményezett kategóriákban, éves átlagban meghaladná a tárgyévre vonatkozó – a tárgyévet megelőző évben meghirdetett – költségvetési irányelvben meghatározott infláció (fogyasztói árindex) mértékét, úgy a fogyasztói árkiegészítés alapja legfeljebb a tárgyévi költségvetési irányelvben meghatározott inflációval növelt, általános forgalmi adót is tartalmazó tárgyévet megelőző évi menetjegy, bérlet ára, illetve a különjáratú autóbusz díja.”]

I n d o k o l á s

A javasolt 72.§ a fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvényt (Fát.) egy új 6/A.§-al egészítené ki, amely szerint a helyközi autóbusz valamint vasúti tömegközlekedésben a kedvezményes utazások utáni bevételkiesések ellentételezését szolgáló fogyasztói árkiegészítés éves keretének növekedése csak prognózison – tehát nem valós adatokon – alapuló infláció mértékével lehet azonos. Ez a költségvetési irányelvben meghatározott, tervezett inflációt meghaladó tarifaemelés esetén a fogyasztói árkiegészítés infláció feletti részének befagyasztását eredményezné.

A fogyasztói árkiegészítés befagyasztásának következménye az lenne, hogy a kedvezményes menetdíj és a fogyasztói árkiegészítés összege együtt nem érné el a teljes árú menetdíj nagyságát. Ez a bevételi hiány, „költség különbözet” azonban nem hárítható át sem az utazókra, sem a közlekedési szolgáltatókra.

A fogyasztói árkiegészítés mértékének befagyasztása miatt a lakosság számára biztosított utazási kedvezmények nem csökkenhetnek, ez nem is lehet cél, mert a Fát. melléklete alapján az utazási kedvezményekről szóló 287/1997.(XII.29.) Korm. rendelet százalékos mértékben szabályozza, hogy mekkorák az utasok számára biztosítandó utazási kedvezmény mértékek (90%-os, 67,5%-os, 86%-os, 50 %-os, stb...)

A közlekedési szolgáltatóknak is meg kell kapniuk az utazási kedvezmények miatt keletkező bevételkieséseket ellentételező teljes fogyasztói árkiegészítést, ugyanis a Fát. a fogyasztói árkiegészítés mértékét az utas által fizetett díj meghatározott százalékában határozza meg (100%, 208% stb...). A teljes költségfedezetig írja elő a veszteségkiegyenlítés ellentételezését az EU szabályozása is (1191/69/EGK), és a költségnövekedéseket amúgy is szűkösen fedező tarifaemelések miatt vagyonnevelésre kényszerült közlekedési szolgáltatók sorozatosan működésképtelenné válhatnak ilyen volumenű terhekkkel.

A fogyasztói árkiegészítés mértékének befagyasztásából adódó hátrányok azonban mégis a közlekedési szolgáltatókon illetve az utasokon fognak lecsapódni.

A Fát. módosításának általános indokolásában szereplő magyarázat szerint ugyanis a fogyasztói árkiegészítés befagyasztásából adódó költségkülönbözetet a „tarifaemelés kezdeményező árhatóságnak” kellene finanszíroznia, azonban ennek a kb. 3 Mrd Ft-os nagyságrendű fogyasztói árkiegészítés különbözetnek a fedezetére a 2005. évi költségvetésben forrás nincs.

A befagyasztás arra sincs tekintettel, hogy a közlekedéspolitikai célkitűzések intézkedései nyomán „automatikusan” is jelentkezhet utas szám növekedésből eredő magasabb fogyasztói árkiegészítési igény (pl. MÁV Rt. elővárosi vasúti közlekedési fejlesztési programja).

A beterjesztett javaslat következménye tehát állami forrás hiányában az, hogy a fogyasztói árkiegészítés növekedésének alapjául szolgáló tarifaemelések nem a közlekedési ágazatban felmerült tényleges költségnövekedések alapján, hanem a befagyasztás a költségvetési irányelvben megjelölt, prognózison alapuló, egyébként minden évben alulprognosztizált, kívánt mértékű inflációhoz igazodó mértékben kerülnének végrehajtásra. Ez a közlekedési szolgáltatók évek óta tartó vagyonnevelésén túl már a működőképességüket is veszélyeztetné.

Ennek következménye a többségében még állami tulajdonban lévő szolgáltatók eladósodása, járattitkítások, a szolgáltatási minőség romlása, amelynek végső vesztese az utazó-közönség. A helyközi tömegközlekedés minőségének romlása éppen a gépjárművet fenntartani nem tudó, kisebb településen lakók, a nehezebb körülmények között élő tanulók és idős kiszolgáltatott emberek, valamint a nap-mint-nap tömegközlekedéssel munkába járókon csapódna le.

Ez sem a kormány célkitűzéseivel („Lendületben az ország! „Fejlesztjük a tömegközlekedést”), sem az állami szociális, esélyegyenlőség biztosításában és a tömegközlekedésben fennálló szerepvállalásával nem áll összhangban.

Ezért a tervezet 72.§-ának törlését javaslom.

Budapest, 2004. október 13.



DR. BÓHM ANDRÁS
SZDSZ