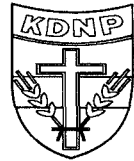


KERESZTÉNYDEMOKRATA NÉPPÁRT  
ORSZÁGGYÜLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala  
Irományszám: 2/10480  
Érkezett: 2009 AUG 27.



Írásbeli Kérdés

**Dr. Szili Katalin**  
az Országgyűlés elnökének

Helyben

*Tisztelt Elnök Asszony!*

A Hárszabály 91. § alapján felvilágosítás kérése céljából **”Mit tesz a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium a vasúti áruszállítás piaci hátrányának megszüntetésére a szennyezőbb közúti szállítással szemben?”** címmel írásbeli kérdést kívánok feltenni Szabó Imre környezetvédelmi és vízügyi miniszter úrnak.

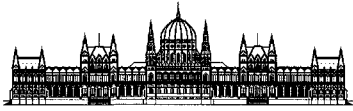
Tisztelt Miniszter úr!

Magyarországon a vasúti teherszállításban nagy lehetőségek rejlenek. A kelet nyugati tranzitforgalom nagy része Magyarországon megy át, aminek jelentős hányada közúton folyik. Ez az egész ország szempontjából hátrányt jelent, a közúti áruszállításban költségként meg nem jelenő externáliák miatt. Olyan közúti jogszabály-módosítások szükségesek, amelyek hozzájárulnak a közúti és a vasúti alágazatok versenyfeltételeinek kiegyensúlyozásához (használatarányos útdíj-rendszer bevezetése, kamion-stop gyakorlatának fenntartása, megerősítése, közúti jogszabályok betartására vonatkozó ellenőrzési gyakorlat/előírások szigorítása).

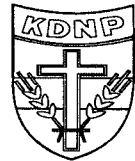
Célszerű a vasút részarányának növelése a szállítási ágazatok között, hogy helyreálljanak az egyenlő versenyfeltételek a közút és a vasút között, és egy haladó és etikus iparági kultúra alakuljon ki a magyar vasúti szektorban. A jelentős kamionforgalomtól terhelt útvonalakat vasúti szállítással (ROLA) lenne szükséges kiváltani, ha az nem növeli meg a logisztikai költségeket drasztikus mértékben. Ezt a vasúti pályahasználati díjak 2007. évi szintjének érdemi, 20-30%-os csökkentése kell, hogy megelőzze, valamint az Európai Unió források maximális kihasználására kell törekedni.

Személyszállítás terén is számos fejlesztésre, újító megoldásra lenne szükség. Európában a vasút adja a közösségi közlekedés gerincét, alapvető közszolgáltatásként tekintenek rá. Ellenben ma hazánkban a vasúti személyszállítás teljesítménye csökkent, 2006-ról 2007-re több mint 10%-kal. Az emberek hajlandósága, hogy a vasúti szolgáltatásokat vegyék igénybe fogyatkozik, amihez hozzájárul a hazai vasúti infrastruktúra alacsony színvonala, és rossz műszaki állapota.

Sajnos a vasúti személyszállítást szolgáltatók hiába próbálják elérni, hogy a Volán társaságokhoz hasonlóan személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződést kapjanak. Gyors változtatásra lenne szükség, mivel a vasút nyújtja a leginkább környezetbarát közlekedést a közúttal szemben. Ennek ellenére az utóbbi részaránya az elmúlt években folyamatosan növekedett. Az alábbi táblázatban jól látszik, a közúti közlekedés externális költségei négyszer nagyobbak, mint a vasúti szállításé.



**KERESZTÉNYDEMOKRATA NÉPPÁRT**  
**ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ**



Meddig tart még a vasúti áruszállítás piaci hátránya a szennyezőbb közúti szállítással szemben?

Várom megtisztelő válaszát.

Budapest, 2009. augusztus 19.

.....  
dr. Rétvári Bence  
országgyűlési képviselő (KDNP)