



MENNYIBE KERÜL AZ UTAZÁS AZ ÜNNEPI IDŐSZAKBAN?

Decemberi vonat- és repülőjegyek összehasonlítása
Budapest és 12 európai célállomás között.

GREENPEACE MAGYARORSZÁG, 2023. DECEMBER

GREENPEACE



TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	3
Az elemzett adatok köre	4
FŐBB MEGÁLLAPÍTÁSOK	4
A FŐBB ADATOK ÚTVONALANKÉNT	6
ÉJSZAKAI VONATOK	7
A GREENPEACE KÖVETELÉSEI	8
Szabjanak méltányos árakat a repülő- és vonatjegyekre!	8
Segítsék a légi közlekedésről a vasútra történő átállást!	9
Fejlesszék a vasúti közlekedést az alábbi intézkedésekkel!	9
MELLÉKLET: Módszertan	10

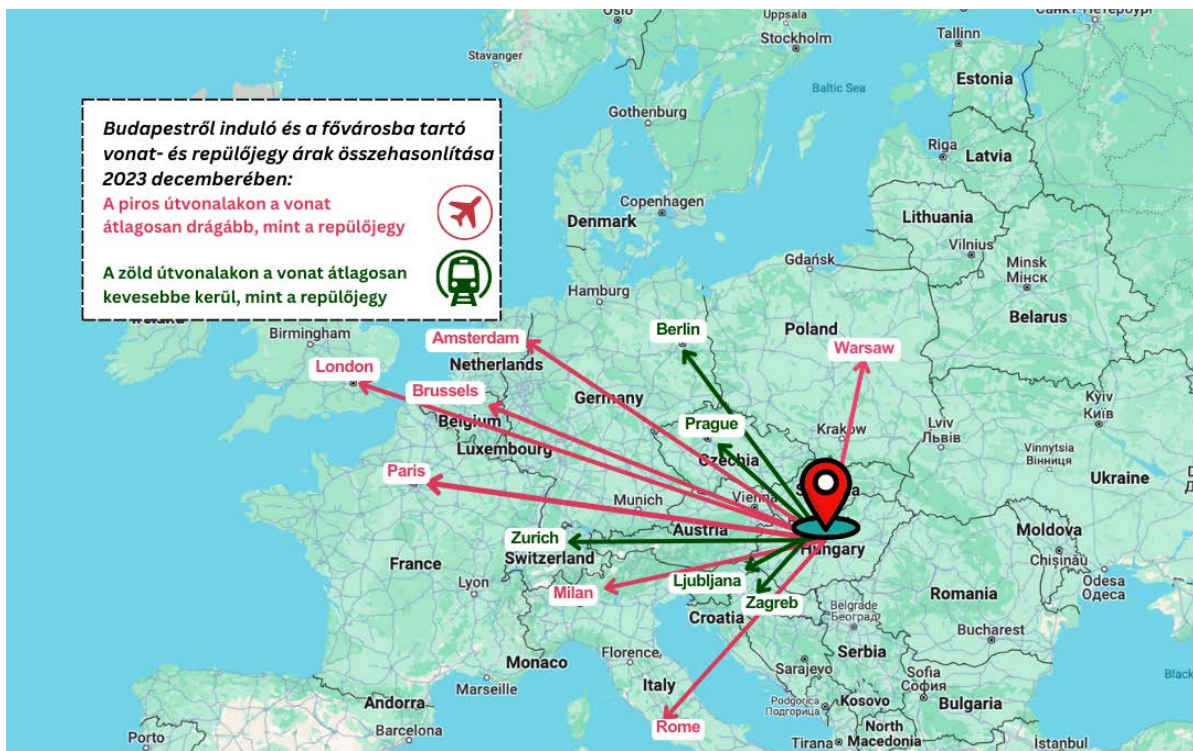
BEVEZETÉS

A karácsony és az újév környéke az egyik legforgalmasabb és legnépszerűbb utazási időszak Európában. Ilyenkor 250 millióan kelnek útra és átlagosan 500 km-t tesznek meg azért, hogy pihenjenek vagy meglátogassák a barátaikat, szeretteiket.

Közülük minden ötödik ember már három hónappal előre lefoglalja a jegyeket, a többség azonban másfél-két hónappal az utazás előtt kezd csak intézkedni. A közlekedési mód kiválasztásakor a legfontosabb az ár és a foglalás módja: minél olcsóbb és egyszerűbb, annál jobb.

Európaiak milliói tervezik jelenleg is a téli utazásaikat, ezért a Greenpeace összehasonlította a repülés és a vonatozás költségeit számos nagyváros, így Budapest és 12 európai célállomás között is három decemberi időpontra. A vizsgálat kiterjedt arra is, hogy mennyire egyszerűen kezelhetőek a jegyfoglalási rendszerek. Az eredmények a légi közlekedés előnyét mutatják.

Budapest és a 12 európai célállomás között átlagosan **több, mint kétszer annyiba kerül vonattal** külföldre vagy onnan hazautazni az ünnepekre, mint repülővel. Annyi pozitívum megemlíthető, hogy vannak olyan útvonalak is, ahol a vonat mindhárom kiválasztott napon mindegyik napszakban olcsóbb volt, mint a repülő. Ezek legtöbbször Kelet-Közép-Európán belülre, pl. Ljubljanába és Zágrábba tartó utazások voltak.



Az elemzett adatok köre

A Greenpeace 2023 őszén 12, Budapest és európai célpontok közötti útvonalat vizsgált meg; a célpontok mindegyike vonattal és repülővel egyaránt elérhető volt. Az elemzés az árakra és a foglalási rendszerek egyszerűségére¹ összpontosított.

A 12 megvizsgált útvonal cél- ill. kiindulópontja Amsterdam, Berlin, Brüsszel, Ljubljana, London, Milánó, Párizs, Prága, Róma, Varsó, Zágráb és Zürich voltak.

Az összes útvonalat december 21-ére, 23-ára, és 28-ára szóló foglalással, irányonként három utazásra nézve elemezték, mivel az év során ezek a legforgalmasabb napok Európában.

Az elemzés részletes módszertani leírása a dokumentum végén található.

FŐBB MEGÁLLAPÍTÁSOK

- Az összes elemzett utazást tekintve a vonatjegy ára átlagosan több, mint kétszerese a repülőjegyárnak (+107%).
- A 12 útvonalból 7 esetében – az összes időpontot tekintve – a repülés átlagosan olcsóbb volt, mint a vonat.
- Csak 2 olyan útvonal volt, amelyen a vonat mindig olcsóbban jött ki, mint a repülés: ezek a Budapest-Ljubljana és a Budapest-Zágráb közötti utazások voltak. A Budapest-Prága útvonalon a vonat 6-ból 5 alkalommal volt kedvezőbb árú.
- A legdrágább vonatkozás a London-Budapest és Budapest-London közötti út, ahol a vonatjegy átlagosan a repülőjegy 5,1-szeresébe kerül. A második legdrágább vonatút a Brüsszelnél és a Brüsszelbe tartó utazás volt. Ez is ötször annyiba kerül, mint repülővel menni. Brüsszelt Milánó követi, ahol négyszeres a vonatjegy ára.
- A vonattal legdrágább 6 útvonal mindegyikén működtetnek járatokat a fapados légitársaságok, a Wizz Air és/vagy a Ryanair.
- A Wizz Air nevetségesen alacsony áron is kínált jegyeket. A milánói és brüsszeli jegyárak 5 272 forint, illetve 5 790 forint volt, ami nyilvánvalóan még a valós reptérhasználati díjakat sem fedezi.

¹ A foglalás egyszerűsége alatt azt néztük, hogy lehetett-e előre foglalni, és elérhetőek voltak-e több üzemeltető (vasúttársaság) által elfogadott jegyek.

- A legnagyobb árkülönbséget a vonat és a környezetszennyező repülőjárat között egy december 21-i brüsszeli út esetében találták. A vonat 71 750 forintba (190 euró), a Wizz Air jegye pedig 5 700 forintba került, a vonatozás tehát ebben az esetben 12,5-szer lett volna drágább utazási mód.
- A legdrágább vonatjegyeket a Londonból és Londonba tartó útvonalon találták 122 000 forintos (324 euró) átlagárral. Ezt a Párizsba ill. Párizsból Budapestre való utazás követi, amelyre 67 600 forintba (179 euró) került volna a vonatjegy.
- Legolcsóbban vonattal Zágrábba és Zágrárból lehetne utazni, de Ljubljanába is voltak nagyon jó árú jegyek, amelyek mindegyik időpontban 6 080 és 6 460 forintba kerültek.
- Összességében elmondható, hogy a vonatjegyárak kiszámíthatóbbak. Míg a vonatjegyeknél alig több, mint kétszeres volt a legnagyobb különbség az útvonalankénti 6 utazás között, addig a repülőjegyeknél a különbség már hétszeres. A Brüsszelbe és Brüsszelből, valamint a Milánóba és Milánóból induló járatoknál fordult elő, hogy a legdrágább jegyért gyakorlatilag hétszer annyit kellett fizetni, mint a legolcsóbbért.
- A 12 úticél közül 6 helyre megy közvetlen vonat Budapestről, így lényegesen kevesebb az átszállás nélküli lehetőség, mint a légi összeköttetések esetében, ugyanis Ljubljana és Zágráb kivételével mindenhová van közvetlen repülőjárat.
- A 12 útvonalból 10 olyan van, amelyen lehet éjszakai vonattal is utazni, ebből 4 közvetlen járat Budapestről. Csak Ljubljanába és Zágrábba nem lehet éjszakai vonattal menni.
- Míg a téli szezonra a szó szoros értelmében minden légitársaság több, mint három hónappal előre elkezdte a jegyértékesítést, addig a legtöbb vasúttársaság csak október második felében tette közzé a téli menetrendjét és a jegyet is csak onnantól lehetett megvenni. Volt azonban olyan vasúttársaság is, amely csak november közepén kezdte el a december végi jegyek értékesítését. Mivel szeptemberben már sok olcsó repülőjegy volt a piacon, és a vonatjegyekkel pedig nem lehetett még csak összehasonlítani sem, ezért a kispénzű utasok kénytelenek voltak a környezetszennyező repülést választani.
- A MÁV a jogszabályi határidő lejárta után, november 28-án hozta csak nyilvánosságra a december 10-től érvényes menetrendjét. A tanulmány adatait Európa-szerte egységesen november 3. és 27. között ellenőriztük, így az új menetrend bevezetésével járó esetleges nemzetközi díjszabási és menetrendi változásokat a MÁV járatai esetében még nem tudtuk figyelembe venni.

A FŐBB ADATOK ÚTVONALANKÉNT



Vonatjegyár vs repülőjegyár (x-szer annyi)	A 6 útból x úton olcsóbb a repülőjegy	Repülőjegyárak (€) ²	Vonatjegyárak (€)	Fapados légitársaság (közvetlen járat)	Vasúti átszállások száma	Éjszakai vonat
--	---------------------------------------	---------------------------------	-------------------	--	--------------------------	----------------

Budapest – London	5.1	6	26–165	198–407	Ryanair, Wizz Air	2	van
Budapest – Brüsszel	5.0	6	15–108	108–190	Wizz Air	1	van
Budapest – Milánó	4.0	6	14–100	92–150	Ryanair, Wizz Air	1	van
Budapest – Párizs	3.0	6	29–138	170–193	Ryanair	1	van
Budapest – Róma	2.4	6	33–120	108–178	Ryanair, Wizz Air	1	van
Budapest – Varsó	1.5	5	28–73	34–82	Wizz Air	0	van, közvetlen
Budapest – Amszterdam	1.2	3	43–226	78–153	nincs	1	van
Budapest – Zürich	0.89	2	79–410	69–155	nincs	0	van, közvetlen
Budapest – Berlin	0.89	2	24–176	29–49	Ryanair, Wizz Air	0	van, közvetlen
Budapest – Prága	0.63	1	43–92	29–47	Ryanair	0	van, közvetlen
Budapest – Ljubljana	0.16	0	106–111	17	nincs közvetlen járat	0	nincs
Budapest – Zágráb	0.15	0	79–203	16	nincs közvetlen járat	0	nincs

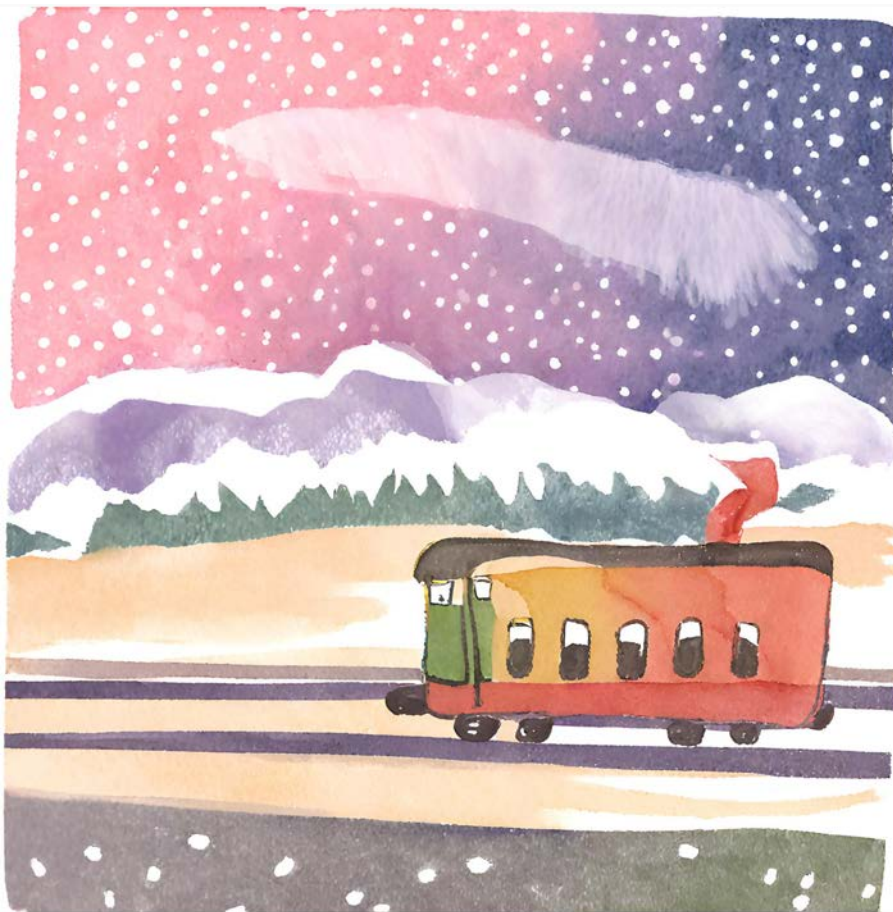
Minden adat, beleértve a járatok és vonatok számát, [itt található](#).

² Ez a hat elemzett útra – Budapestre és Budapestről december 21-én, 23-án és 28-án – elérhető lehető legolcsóbb jegyekre vonatkozik.

ÉJSZAKAI VONATOK

Bár az elmúlt évtizedben a MÁV a bővítés helyett inkább megszüntetett egyes éjszakai járatokat, a vasúttársaság még mindig több éjszakai vonatot is indít Budapestről, többek között Varsóba, Zürichbe, Prágába és Berlinbe.

Számos úti célhoz bécsi átszállás után, az onnan induló sűrű éjszakai vonathálózatot lehet használni, például Bécsből utazhatunk Rómába, Milánóba, Amszterdamba vagy Brüsszelbe éjszakai vonatokkal.



A GREENPEACE KÖVETELÉSEI

A Mikulás rénszarvasszánját leszámítva az összes közlekedési mód közül a vonatozás a leginkább klímabarát lehetőség Európában. A vasúti közlekedés személyenként és kilométerenként 80%-kal kevesebb szén-dioxid-kibocsátással jár, mint a repülés. Ennek ellenére az Európai Unió adókedvezményei által a klímakárosító légi közlekedésnek biztosít versenyelőnyt a vasúttal szemben. A vasúttársaságoknak például adózniuk kell az általuk felhasznált energia után, míg a légitársaságoknak ugyanezért nem.

A közlekedés az egyetlen olyan ágazat az Európai Unióban, amelynek napjainkban is folyamatosan [nő az éghajlatkárosító szén-dioxid kibocsátása](#). Ahhoz, hogy a kibocsátást csökkenteni lehessen, a kormányoknak sürgősen változtatniuk kell a prioritásokon: a vasutak finanszírozását és fejlesztését kell előtérbe helyezniük a szennyező repülőgépekkel szemben. Csökkenteni kell továbbá a légi közlekedés adókedvezményeit, valamint Európa-szerte bővíteni kell a vasúti összeköttetéseket. A vonatjegyfogalási rendszereket is könnyebben kezelhetővé kell tenni, és a minden európai lakos számára megfizethető vasúti jegy- és bérletárakkal is ösztönözni kellene a környezetbarát közlekedés választását.

A kormányoknak fejleszteniük kell a zöld közlekedési infrastruktúrát a határokon átnyúló zökkenőmentes vonatozás figyelembe vételével.

Szabjanak méltányos árakat a repülő- és vonatjegyekre!

- A magyar vármegye- és országbérletbe vonjanak be minden tömegközlekedési eszközt, különösen a budapesti helyi tömegközlekedési eszközöket.
- Azokban az országokban, amelyek már bevezették a klímabérletet (pl. Németország és Ausztria), kölcsönösen ismerjék el és vonják össze a rendszereiket, hogy a tömegközlekedést egységes bérlettel lehessen használni a határokon átívelő utazásokhoz is. Ezt akár azonnal meg lehetne tenni például Ausztriával.
- Vezessenek be olyan, egész Európára érvényes előfizetéses/havibérleteket, amelyek hasonlítanak a sikeres nemzeti klímabérletekhez, és megfizethetőbbek, egyszerűbbek az Interrail jegyeknél.
- Szüntessék meg a repülőjegyek áfamentességét és kerozinadó-mentességét.
- Tegyék megfizethetőbbé a vonatjegyeket! Csökkentsék vagy töröljék el a vasúti jegyekre kivetett általános forgalmi adót, és vezessenek be még több családi, szociális kedvezményt az alacsony jövedelműek számára.

- Csökkentsék vagy töröljék el a vonatok pályahasználati díját.
- Javítsák a közlekedési ágazatban dolgozók munkafeltételeit, jogérvényesítését (foglalkoztatási formák, szerződéses megállapodások, szakszervezetekkel való kapcsolattartás, kollektív tárgyalások lehetősége, a munka és a magánélet egyensúlyának biztosítása stb.), és előzzék meg az adóoptimalizálást, különösen a fapados légitársaságok esetében.
- Szüntessék meg a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott támogatásokat.
- Adóztassák meg a légi közlekedést, és fordítsák a bevételt az éghajlati- és környezeti károk mérséklésére.
- Az illetékes nemzeti hatóságok vizsgálják meg a személyszállításban alkalmazott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokat, és a légi személyszállításban alkalmazott agresszív árképzést.

Segítsék a légi közlekedésről a vasútra történő átállást!

- Tiltsák be a légitársaságok mindennemű reklámozását.
- Tiltsák be a rövid távú repülőjáratokat, ésszerű vasúti alternatíva biztosításával. Ez az összes vizsgált célállomásra érvényes lehetne, kivéve talán a Budapest-London útvonalat, amely vonattal már nem nevezhető optimális megoldásnak.

Fejlesszék a vasúti közlekedést az alábbi intézkedésekkel!

- A hosszú távú vonatutakra szóló jegyeket jóval az utazás időpontja előtt kezdjék el értékesíteni (legalább négy hónapra lenne szükség).
- Az online jegyeket fogadják el minden országban és minden vasúttársaságnál (pl. jelenleg a lengyel PKP nem fogadja el más vasúttársaságok online jegyeit a Lengyelországból induló utazások esetén).
- Az ugyanarra az útra szóló jegyárakat/ajánlatokat egységesítsék az összes vasúti üzemeltető jegyrendszerében.
- Vezessenek be egy, az egész EU-ra kiterjedő integrált jegyértékesítési és fizetési rendszert, amely megkönnyíti az utasoknak, hogy a több, különböző szolgáltató által biztosított vasúti utazásokat foglaljanak le. Az utasok jogainak védelme érdekében a vasúttársaságok számára tegyék kötelezővé a több vasúttársaságra is érvényes átszállójegyek értékesítését.
- Vezessenek be egységes menetrendi információs rendszert.

MELLÉKLET: Módszertan

- Az összes elemzett útvonal légvonalban rövidebb, mint 1500 km (rövid távú járatok).
- Az elemzést 2023. november 3. és 27. között végezték.
- Az utazásoknál az ugyanazon a napon érkező vonat és repülőjáratokat választották ki (legkésőbb a következő nap hajnali 1 óráig), vagy éjszakai vonatokat, beleértve a szükséges csatlakozásokat is, legfeljebb 24 órás teljes utazási idővel (hajnali 1 és 4.30 közötti indulással, átszállás nélkül). A fentiek alapján azokat a járatokat, vasúti összeköttetéseket, amelyek belefértek ebbe a keretbe, „ésszerűnek” minősítették.
- A hat óránál rövidebb vasúti menetidővel rendelkező útvonalakat kizárták, ha nincs közvetlen repülőjártat vagy főleg átszállásos járatok vannak. (Erre lényegében Európa más országai esetében elvégzett vizsgálatnál került sor, Magyarország esetében a Budapest-Bécs viszonylatra lehetne csak értelmezhető, aminek értelemszerűen nincs jelentősége).
- Az árakat kizárólag a légitársaságok és vasúttársaságok hivatalos honlapjain nézték meg. Ha egy útvonalra több vasúttársaság által üzemeltetett vonatra is lehetett jegyet venni, akkor általában az indulási ország vasúttársaságának honlapján talált árat vették alapul, vagy attól a társaságtól, amelyiknek volt egyáltalán az adott időpontra érvényes eladó jegye. Azonban nem lehetett minden esetben ellenőrizni az útvonalra jegyet értékesítő összes vasúttársaságot.
- A Greenpeace mindig az elérhető legolcsóbb jegyet választotta (másodosztályú, turistaosztályra szóló, külön helyfoglalás nélküli, poggyászdíj nélküli, nem visszatérítendő jegyeket választottak ki). A kedvezményeket, az egyéni előfizetéseket és a hosszú időtávra szóló jegyeket nem vették figyelembe.
- Csak olyan utazásokat választottak ki, amelyeknél legfeljebb egyszer kell átszállni, és kevesebb, mint 7 órát kell átszállásra várakozni a repülőtéren. A vizsgált vonatutak közé is csak azok kerültek be, amelyeknél a szükségesnél legfeljebb egy átszállással volt több (azaz, amennyiben elérhető közvetlen vonatjárat, akkor csak a legfeljebb 1 átszállással megtehető utat vették számításba; ha alapból egy átszállásra volt szükség, akkor legfeljebb a 2 átszállásos utakat vonták be a vizsgálatba).
- Az elemzés során az éjszakai vonat volt az első számú választás.
- Az átszállásos repülőjáratokat csak akkor vizsgálták, ha a közvetlen járat legalább 30 200 forintba (80 euróba) került. Általában az átszállásokat csak akkor vették figyelembe, ha azok legalább 10%-kal olcsóbbak voltak, mint a közvetlen járat.

- A repülőjáratok esetében az összes, egy városhoz tartozó repülőteret bevették a számításba (pl. mind a négy londoni repülőteret bevonták).
- A repülőjegyek és a vonatok árait ugyanazon a napon nézték egy útvonalra vonatkozóan. A kutatás napjait a [nyilvános adatlap](#) tartalmazza.

