

KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSOK

**A KÖZLEKEDÉSEL KAPCSOLATOS
ÁLLAMI BEVÉTELEK ÉS KIADÁSOK**

Lukács András – Pavics Lázár

Levegő Munkacsoport
Budapest, 2005

KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSOK

**A KÖZLEKEDÉSEL KAPCSOLATOS
ÁLLAMI BEVÉTELEK ÉS KIADÁSOK**

Lukács András – Pavics Lázár

**Levegő Munkacsoport
Budapest, 2005. január**

Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: (1) 411-0509, 411-0510
Fax: (1) 266-0150
E-posta: levego@levego.hu
Honlap: www.levego.hu

Felelős kiadó: Lukács András

Ezt a tanulmányt folyamatosan frissítjük, pontosítjuk. A szerzők örömmel fogadnak minden észrevételt, segítséget a fenti címeken.

Készült a Környezetvédelmi és Vízügyi
Minisztérium megbízásából,
az Európai Bizottság (Phare Access)
támogatásával,
valamint a Lélegzet Alapítvány
közreműködésével.

A jelen tanulmány a „Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban” című kutatási program keretében készült. A kutatás vezetője dr. Kiss Károly (Budapesti Corvinus Egyetem).

A légi közlekedésről szóló fejezetet Szabó Zoltán írta.

Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc

Nyomda: Saluton Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Szabó Imre

Tartalom

Vezetői összefoglaló	5
Közúti gépjármű-közlekedés	7
Bevezetés és összegző táblák	7
I. Bevételek	13
A bevételek összesítése	16
II. Kiadások	17
1. Útépités és útfenntartás	17
2. Az autópálya építés támogatásának egyedi áfa-mentessége	17
3. A személygépkocsik magánhasználatának elszámolása költségként	17
4. A magyarországi autógyárak támogatása	20
5. Egyedi támogatások egyes tárcáknál	22
6. Ingyenes parkolás, tárolás	27
7. Környezeti, egészségi és hasonló károk	27
8. Az M5-ös autópályával kapcsolatos támogatások	30
9. „Útkárok” és a teherforgalom keresztfinanszírozása	30
10. Visszaélések az üzemanyagokkal	35
11. Üzemanyag-turizmus és -csempészet	36
12. A fekete gazdaság egyéb vonatkozásai	39
13. A vasúttól, illetve a tömegközlekedéstől elvont források	40
14. A forgalmi torlódások költségei	43
15. A személygépkocsi-vásárlásnak nyújtott kedvezményes hitelek	44
16. A közúti fuvarozásnak kedvező jogszabályok és ellenőrzés	45
17. A torz tájékoztatás	47
18. Egyéb módon nyújtott közvetett támogatások	48
19. A korábbi években felhalmozott versenyellenes előny	49
20. Néhány általános gazdaságpolitikai megjegyzés	49
Összegzés	52
Javaslatok	53
Egyéb közlekedési módok	55
1. Légi közlekedés	55
Nemzetközi adatok	55
A magyarországi helyzet	56
A vidéki repülőterek támogatása	58
Munkahelyteremtő repülőterek?	58
2. Vasúti közlekedés	60
3. Vízi közlekedés	60
4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés	61

MELLÉKLETEK	62
A közlekedés külső költségei Európa két térségében (ismertetés)	62
I. A közlekedés külső költségei Közép- és Kelet-Európában	62
1. A külső költségek jellege és mértéke	62
2. A külső költségek országonként 1995-ben	65
3. A 2010-re becsült külső költségek	68
4. Összehasonlítás Nyugat Európával	69
5. Következtetések	69
II. A közlekedés külső költségei Nyugat-Európában	71

Vezetői összefoglaló

A Levegő Munkacsoport szakértői 1991 óta végeznek számításokat, melyek mérleget vonnak a közlekedésből származó állami bevételek és a közlekedéssel összefüggő állami kiadások között. A mostani tanulmány az eddigi legátfogóbb mérleget tartalmazza.

2004-ben a közúti személy- és tehergépkocsi-közlekedésből származó államháztartási bevételek összege mintegy 560 milliárd forint volt, aminek döntő része (390 milliárd forint, azaz 70 százalék) az üzemanyagok jövedéki adójából származik. A további, 10 és 50 milliárd forint közötti fontosabb tételek: regisztrációs adó, gépjárműadó, autópályadíj, gépjármű átírási illeték, cégautók adója, termékdíjak.

Ezzel szemben a gépjárműforgalommal kapcsolatos államháztartási kiadások, illetve bevételkiesések mintegy 4700 milliárd forintot tettek ki, ami 4100 milliárd Ft feletti fedezetlen költséget jelent. Ez a közúti gépjárműforgalomnak nyújtott támogatással egyenlő, ami megfelel 2004. évi bruttó hazai termék (GDP) 20 százalékának. Ebből a személygépkocsikra vonatkozóan az állami bevételek 480 milliárd forintot tesznek ki, a kiadások pedig meghaladják a 2000 milliárd forintot, vagyis a támogatás több mint 1500 milliárd forint. A tehergépkocsikkal összefüggő állami bevételek 80 milliárd forintot, a kiadások pedig 2600 milliárd forintot tesznek ki, a támogatás tehát több mint 2500 milliárd forint. Ez utóbbit túlmenően mintegy 1000 milliárd forintra becsülhető az a kár, amit a tehergépkocsik okoznak, de a közlekedés összes résztvevői – elsősorban a személygépkocsi-tulajdonosok – fizetik meg. (Azaz a közlekedés egészét tekintve ez nem külső költség, azonban egy hatalmas és ésszerű érvekkel indokolhatatlan keresztfinanszírozás.)

Az állami bevétel minden forintjára tehát a társadalom összesen 7 forintot fizet rá (a személygépkocsik esetében 3, a tehergépkocsiknál 31 forintot).

A fenti kiadási összegek középértékeket jelentenek, amelyekről összességében legfel-

jebb –30%, illetve +50% eltérést lehet valószínűsíteni.

Vajon miből is származik az államháztartási kiadásoknak, illetve bevételkieséseknek e hatalmas összege? Első helyen a közel 2000 milliárd forintot kitevő környezeti és egészségi károk szerepelnek. Hihetetlenül magas, több mint 600 milliárd Ft összeget tesz ki az a törvényellenes, de az állam által megtűrt gyakorlat, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. Az állam és az önkormányzatok 2004-ben közel 460 milliárd forintot költöttek a közutak építésére és fenntartására (beleértve az autópálya-építéseknek nyújtott áfamentességet, valamint az M5-ös autópálya kivásárlásával összefüggő kiadásokat). Az ingyenes parkolás és gépkocsitárolás mintegy 360 milliárd forintos állami támogatást jelent. A forgalmi torlódások költsége mintegy 150 milliárd forintot tesz ki. Az üzemanyag-manipulációk 160 milliárd forint bevételkiesést eredményeznek.

A járművek (túlnyomó részben a nehéz tehergépjárművek) évente csaknem 1000 milliárd forint kárt okoznak az utakban és egyéb létesítményekben, valamint közvetve a többi járműben is. Több mint 300 milliárd forintra tehető az az összeg, amelyhez adócsalással, csempészettel, a közlekedésbiztonsági és egyéb jogszabályok megsértésével jutnak a közúti fuvarozók.

Évi 100 milliárd forint nagyságú a közúti teherfuvarozók versenyelőnye amiatt, hogy az állam ekkora összeget von el piacellenes módon a legfőbb versenytársától, a vasúti áruszállítástól. (Ennek itt csak egy tételét említenénk: 2003-ban a vasúti áru fuvarozás 13 milliárd forint nyereségéből mindössze 200 millió forintot hagyott meg ennél az alágazatnál, a többit elvonta a vasúti személyszállítás veszteségeinek fedezésére. Ez olyan, mintha a tehergépkocsik tulajdonosaitól teljes egészében elvonnák a nyereségüket, hogy azzal fedezzék – mondjuk – a BKV és a Volánbuszok veszteségeit.)

A fenti összegek csak a 2004. évre vonatkoznak. Azonban illene figyelembe venni, hogy ezek a támogatások évről évre halmozódnak. A korábbi években felhalmozott versenyelőny meg nem fizettetése 2004-ben további 4700 milliárd forint támogatáshoz juttatta a személygépkocsik (2200 milliárd Ft) és tehergépkocsik (2500 milliárd Ft) üzemeltetőit. Tehát ezt a tényezőt is számításba véve, a közúti gépjármű-közlekedés támogatása 2004-ben közel 9000 milliárd forintot tett ki, ami GDP 44 százalékanak felel meg!

A fenti összeg csak azokat a támogatásokat tartalmazza, amelyet a kutatók most számszerűsíteni tudtak. A támogatásoknak eddig nem számszerűsített formájából is bemutatnánk néhány példát.

A közúti szállításnak kedvező egyoldalú tájékoztatást, illetve a félretájékoztatást is a támogatások közé kell sorolni. Erre itt szintén csak egy rövid példát említenénk. Szociálpszichológiai vizsgálatokból ismert, hogy a kormány tagjainak és más ismert politikusoknak az állásfoglalásai jelentősen befolyásolják a közvélemény álláspontját. Szinte megfizethetetlen előnyhöz jut tehát az a gazdasági tevékenység, amelyet a politikusok népszerűsítene. Például, ha minden miniszterelnök folyamatosan hangsúlyozza, hogy az autópálya-építésre évente több százmilliárd forintot kell fordítani, mert ez kell nekünk a gazdasági fejlődéséhez, akkor ez szinte behozhatatlan reklám-előnyt jelent a környezetszennyező közlekedési módok javára, illetve hátrányt a vasútnak, a tömegközlekedésnek, a kerékpározásnak (különösen, ha vasút szó ugyanezekben a körökben a „veszteség” szinonimájával egyenlő).

További óriási összegeket jelent, hogy az egész társadalom egyre inkább a közúti gépjármű-közlekedés nyújtotta lehetőségek kihasználására épül. Ennek megfelelően alakulnak a településeink, szervezik meg kapcsolataikat a gazdaság szereplői, és rendezik el

életüket az egyes emberek is. Ugyanakkor a környezetszennyezés exponenciálisan növekszik, a föld kőolaj-tartalékai előbb-utóbb kimerülnek, a külföldi energiaforrásokra alapozott gazdaságokat folyamatosan politikai bizonytalanságok veszélyeztetik (gondoljunk például Irakra), a világ népessége pedig folyamatosan nő. Ezek a folyamatok mind azt mutatják, hogy rendkívül sebezhetőek a gépjármű-közlekedésre alapozó társadalmak, gazdaságok. Amennyiben viszont a közúti gépjármű-közlekedés bármely említett ok vagy okok miatt összeomlik, akkor többszörös veszteséggel kell szembenéznünk. Feleslegessé válnak az erre alapozott beruházások – az autópályák, a városszéli bevásárlóközpontok, az egyéb módon nehezen megközelíthető lakóparkok, a „percrekés” (just in time) termelésre berendezkedett üzemek. Tehát teljesen át kell alakítani az ország társadalmi-gazdasági szerkezetét. Egyértelmű, hogy mindez rettenetesen nagy költségeket igényel majd.

A károk, illetve a költségek exponenciálisan növekednek. Ez azt jelenti, hogy csalóka, ha az eddigi folyamatokból legfeljebb lineárisan következtetünk a jövőbeni eseményekre.

A fent kifejtettekből nyilvánvaló, hogy a közlekedésben végbemenő jelenlegi folyamatok fenntarthatatlanok, folytatásuk már most is finanszírozhatatlan, továbbvitelük pedig teljes gazdasági csődhez vezet. Ezért a közúti gépjármű-közlekedés irdatlan és esztelen támogatása helyett egyéb célokra kell fordítani a pénzünket. Azt, hogy milyen célokra, egyértelműen megmutatják az Európai Tanács 2000-ben elfogadott, ún. lisszaboni célkitűzései, amelyek szerint az Európai Unió 2010-ig megvalósítja a világ legversenyképesebb és legdinamikusabb tudás alapú gazdaságát. A „Lisszaboni Stratégia” szerint elsősorban az emberekbe kell befektetni: jelentősen növelni kell az összegeket, amelyek az oktatás, képzés, a tudományos kutatás és a lakosság egészségének javítását szolgálják.

Közúti gépjármű-közlekedés

Bevezetés és összegző táblák

A közúti közlekedés egyike a legsúlyosabban környezetkárosító tevékenységeknek. Ezért a közúti közlekedés állami támogatását egyértelműen a környezetvédelmi szempontból káros támogatások közé sorolhatjuk. Tanulmányunk döntően a közúti közlekedéssel foglalkozik; a többi közlekedési módnak jóval kisebb teret és figyelmet szentelünk. Ezt az indokolja, hogy a közúti közlekedés környezeti kárai az összes közlekedési eredetű környezeti kárnak mintegy 90 százalékát teszik ki. A közúti közlekedésen belül pedig a személy- és tehergépkocsikat vettük figyelembe, a közút egyéb használóival (autóbuszok,

munkagépek stb.) kapcsolatos elemzésre most ugyanis nem volt lehetőségünk.

Az összes támogatás mértékét úgy állapíthatjuk meg, ha kimutatjuk az államháztartási bevételek és kiadások közötti különbséget. Külön-külön elemeztük a bevételeket és a kiadásokat a 2004. évre vonatkozóan, és az eredményeket az *1a. táblázatban* foglaltuk össze. (Vizsgáltuk és kimutattuk a 2002. és 2003. évi támogatások mértékét is, azonban ezeket területi okok miatt itt nem közöljük.)

Az 1a. táblázat kiadási részében az átláthatóság érdekében csak középértékeket állítottunk be. Az *1b. táblázatban* viszont bemutatjuk az alsó és felső értékeket, és erre a szöveges részben is kitérünk – annál is inkább, mert a különbség esetenként igen nagy.

1a. táblázat: A személy- és tehergépkocsikkal kapcsolatos államháztartási bevételek és kiadások 2004-ben*

(előirányzat, illetve becslés, milliárd forint)

BEVÉTELEK, ILLETVE KIADÁSOK	Összesen	Személy- gépkocsi	Teher- gépkocsi
BEVÉTELEK			
Üzemanyagok jövedéki adója	389	335	54
Ebből: gázolaj	187	139	48
benzin	200	194	6
egyéb üzemanyag	2	2	
Gépjárműadó (belföldi)	34	22	12
Gépjármű átírási illeték	16	16	1
Termékdíjak (gumi, akkumulátor, kenőolaj)	10	5	5
Ebből: gumiabroncs	3	2	2
akkumulátor	1	0	0
kenőolaj	7	3	3
Túlsúlydíj	1		1
Autópályadíj	19	13	6
Fogyasztási, illetve regisztrációs adó	61	61	
Cégautók adója	26	26	
Gépjárműadó (külföldi)	3		3
Bevételek összesen	560	479	81
<i>Bevételek százalékos megoszlása</i>	<i>100</i>	<i>85</i>	<i>15</i>
KIADÁSOK			
Útépítés és útfenntartás (központi költségvetés és önkormányzatok)	377	165	212
Ebből: útfenntartás (országos)	71	12	59
Hitelre történő autópálya-építés költsége¹	2	1	1
Autópálya-építés áfa-mentessége	54	27	27
Személygépkocsi magánhasználatának elszámolása költségként	865	865	
Autógyárak támogatása²	160	160	
Forma-1 költségvetési és reklámengedélyi támogatása	13	13	
Ingyenes parkolás, tárolás	365	344	21
Környezeti, egészségi és hasonló károk³	1713	856	857
Belföldi rendszámú járművek	1171	735	436
Külföldi rendszámú járművek	542	121	421
Egyéb, az előzőekben nem számolt károk⁴	274	188	86
Belföldi rendszámú járművek	210	170	40
Külföldi rendszámú járművek	64	18	46
Torlódások	148	107	41
Belföldi rendszámú járművek	116	97	19
Külföldi rendszámú járművek	32	10	22
M5-ös autópálya 40%-os tulajdonkivásárlásának terhe	21	11	11
M5-ös autópálya rendelkezésre állási díja⁵	12	8	4
„Útkárok” összesen	992	64	928
<i>A fentiből: Tehergépkocsik üzemeltetői által fedezett útkárok (ld. a 11. táblázatot)</i>	<i>-130</i>		<i>-130</i>

(A táblázat folytatása az előző oldalról)

BEVÉTELEK, ILLETVE KIADÁSOK	Összesen	Személy- gépkocsi	Téher- gépkocsi
Bevételek üzemanyag-manipuláció miatt összesen⁶	140	71	69
Ebből: üzemanyag-turizmus miatt			
áfa és jövedéki adó kiesése ⁷	113	58	55
áfa jogtalan visszaigénylése ⁸	7		7
Az eddigi üzemanyag-manipulációk tőkájének éves kamata	20		20
Közúti ágazat napidíjának kedvezménye	11		11
Közúti ágazat bérelszámolási gyakorlata	110		110
A fekete gazdaság egyéb vonatkozásai	100	10	90
Közlekedésbiztonsági és hasonló jogszabályok megsértéséből származó versenyelőny	130		130
Versenyelőny a vasúti áru fuvarozástól való piacellenes elvonások miatt	100		100
Személygépkocsik kedvezőbb hitelfeltétele	100	100	
Kiadások összesen	5640	3008	2633
<i>Kiadások százalékos megoszlása</i>	<i>100</i>	<i>53</i>	<i>47</i>
<i>Kiadások aránya a bevételekhez viszonyítva</i>	<i>10:1</i>	<i>6:1</i>	<i>32:1</i>
Bevételek és kiadások egyenlege	-5080	-2529	-2551
ADATOK A KERESZTFINANSZÍROZÁS SZÁMÍTÁSBA VÉTELÉVEL			
Kiadások összesen	4702	2069	2633
<i>Kiadások százalékos megoszlása</i>	<i>100</i>	<i>44</i>	<i>56</i>
<i>Kiadások aránya a bevételekhez viszonyítva</i>	<i>8:1</i>	<i>4:1</i>	<i>32:1</i>
Bevételek és kiadások egyenlege	-4142	-1591	-2551
GDP, milliárd forint	20350	20350	20350
Bevételek a GDP %-ában	2,8	2,4	0,4
Kiadások a GDP %-ában	23,1	10,2	12,9
Tartozás a korábbi évek versenyellenes kedvezményei miatt	4661	2166	2495
Kiadások összesen (keresztfinanszírozás számításba vételével) a korábbi évek visszafizetési kötelezettségével	9363	4265	5128
Bevételek és kiadások egyenlege összesen (keresztfinanszírozás számításba vételével) a korábbi évek visszafizetési kötelezettségével	8803	3757	5046
Az előző tétel a GDP %-ában	43	18	25

* A kiadásoknál általában a középértéket tüntettük fel. A minimum és maximum értékeket az 1b. táblázat tartalmazza.

1b. táblázat: A személy- és tehergépkocsikkal kapcsolatos államháztartási bevételek és kiadások legkisebb, legnagyobb és középértéke 2004-ben (előirányzat, illetve becslés, milliárd forint)

BEVÉTELEK, ILLETVE KIADÁSOK	Összesen			Személygépkocsi			Tehergépkocsi		
	Közép- érték	Mini- mum	Maxi- mum	Közép- érték	Mini- mum	Maxi- mum	Közép- érték	Mini- mum	Maxi- mum
BEVÉTELEK									
Üzemanyagok jövedéki adója	389			335			54		
Ebből: gázolaj	187			139			48		
benzin	200			194			6		
egyéb üzemanyag	2			2					
Gépjárműadó (belföldi)	34			22			12		
Gépjármű átírási illeték	16			16			1		
Termékdíjak (gumi, akkumulátor, kenőolaj)	10			5			5		
Ebből: gumiabroncs	3			2			2		
akkumulátor	1			0			0		
kenőolaj	7			3			3		
Túlsúlydíj	1						1		
Autópályadíj	19			13			6		
Fogyasztási, illetve regisztrációs adó	61			61					
Cégautók adója	26			26					
Gépjárműadó (külföldi)	3						3		
Bevételek összesen	560	560	560	479	479	479	81	81	81
Bevételek százalékos megoszlása	100			85			15		
KIADÁSOK									
Útépítés és útfenntartás (központi költségvetés és önkormányzatok)	377	377	377	165	165	165	212	212	212
Ebből: útfenntartás (országos)	71	71	71	12	12	12	59	59	59
Hitelre történő autópálya-építés költsége ¹	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Autópálya-építés áfa-mentessége	54	54	54	27	27	27	27	27	27
Személygépkocsi magánhasználatának elszámolása költségként	865	606	1125	865	606	1125			
Autógyárak támogatása ²	160	144	176	160	144	176			
Forma-1 költségvetési és reklámengedélyi támogatása	13	12	14	13	11	14			
Ingyenes parkolás, tárolás	365	255	474	344	241	447	21	15	27
Környezeti, egészségi és hasonló károk ³	1713	857	3426	856	428	1712	857	429	1714
Belföldi rendszámú járművek	1171	586	2342	735	368	1470	436	218	872
Külföldi rendszámú járművek	542	271	1084	121	61	242	421	211	842
Egyéb, az előzőekben nem számolt károk ⁴	274	219	329	188	150	226	86	69	103
Belföldi rendszámú járművek	210	168	252	170	136	204	40	32	48
Külföldi rendszámú járművek	64	51	77	18	14	22	46	37	55
Torlódások	148	119	177	107	86	128	41	33	49
Belföldi rendszámú járművek	116	93	139	97	78	116	19	15	23
Külföldi rendszámú járművek	32	26	38	10	8	12	22	18	26

(A táblázat folytatása az előző oldalról)

BEVÉTELEK, ILLETVE KIADÁSOK	Összesen			Személygépkocsi			Tehergépkocsi		
	Közép- érték	Mini- mum	Maxi- mum	Közép- érték	Mini- mum	Maxi- mum	Közép- érték	Mini- mum	Maxi- mum
M5-ös autópálya 40%-os tulajdonkivásárlásának terhe	21	21	21	11	11	11	11	11	11
M5-ös autópálya rendelkezésre állási díja⁵	12	12	12	8	8	8	4	4	4
„Útkárok” összesen	992	595	1389	64	38	90	928	557	1299
<i>A fentiből: Tehergépkocsi üzemeltetői által fedezett útkárok (ld. a 11. táblázatot)</i>	<i>-130</i>	<i>-78</i>	<i>-182</i>				<i>-130</i>	<i>-78</i>	<i>-182</i>
Bevételekiesés üzemanyag-manipuláció miatt összesen⁶	140	126	154	71	64	78	69	62	76
Ebből: üzemanyag-turizmus miatt									
áfa és jövedéki adó kiesése ⁷	113	102	124	58	52	64	55	49	60
áfa jogtalan visszaigénylése ⁸	7	7	8				7	7	8
Az eddigi üzemanyag-manipulációk tőkéjének éves kamata	20	18	22				20	18	22
Közüti ágazat napidíjának kedvezménye	11	10	12				11	10	12
Közüti ágazat bérelszámolási gyakorlata	110	77	143				110	77	143
Fekete gazdaság egyéb vonatkozásai	100	70	130	10	7	13	90	63	117
Közlekedésbiztonsági és hasonló jogszabályok megsértéséből származó versenyelőny	130	78	182				130	78	182
Versenyelőny a vasúti árufuvarozástól való piacellenes elvonások miatt	100	75	125				100	75	125
Személygépkocsi kedvezőbb hitelfeltétele	100	90	110	100	90	110			
Kiadások összesen	5640	3789	8349	3008	2091	4352	2633	1697	3997
<i>Kiadások százalékos megoszlása</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>53</i>	<i>55</i>	<i>52</i>	<i>47</i>	<i>45</i>	<i>48</i>
<i>Kiadások aránya a bevételekhez viszonyítva</i>	<i>10</i>	<i>7</i>	<i>15</i>	<i>6</i>	<i>4</i>	<i>9</i>	<i>32</i>	<i>21</i>	<i>49</i>
Bevételek és kiadások egyenlege	-5080	-3229	-7789	-2529	-1613	-3873	-2551	-1616	-3916
ADATOK A KERESZTFINANSZÍROZÁS SZÁMÍTÁSBA VÉTELÉVEL									
Kiadások összesen	4702	3788	5616	2069	1667	2472	2633	2121	3145
<i>Kiadások százalékos megoszlása</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>56</i>	<i>56</i>	<i>56</i>
<i>Kiadások aránya a bevételekhez viszonyítva</i>	<i>8</i>	<i>7</i>	<i>10</i>	<i>4</i>	<i>3</i>	<i>5</i>	<i>32</i>	<i>26</i>	<i>38</i>
Bevételek és kiadások egyenlege	-4142	-3228	-5056	-1591	-1188	-1993	-2551	-2040	-3063
GDP, milliárd forint	20350	20350	20350	20350	20350	20350	20350	20350	20350
Bevételek a GDP %-ában	2,8	2,8	2,8	2,4	2,4	2,4	0,4	0,4	0,4
Kiadások a GDP %-ában	23,1	18,6	27,6	10,2	8,2	12,1	12,9	10,4	15,5
Tartozás a korábbi évek versenyellenes kedvezményei miatt	4661	3496	5826	2166	1625	2708	2495	1871	3119
Kiadások összesen (keresztfinanszírozásszámításba vételével) a korábbi évek visszafizetési kötelezettségével	9363	7284	11443	4235	3292	5179	5128	3992	6263
Bevételek és kiadások egyenlege összesen (keresztfinanszírozás számításba vételével) a korábbi évek visszafizetési kötelezettségével	8803	6724	10883	3757	2813	4700	5046	3911	6128
Az előző tétel a GDP %-ában	43	33	53	18	14	23	25	19	30

Megjegyzések az 1a. és 1b. táblázatokhoz:

1. A hitelre történő útépités többletköltségét a következő számítással kapjuk meg: A teljes összeg $(12,56 + 33,8 + 74,13 =)$ 120,45 milliárd forint, amelynek legalább 50%-át kell egy évig hitelezni. Ennek kamat- és kezelési többletköltsége mintegy 3 milliárd forintot tesz ki, amelynek fele 2004-ben, maradéka 2005-ben merül fel.
2. Az autógyárak támogatása elsősorban a következőkből áll: társaságiadó- és helyiadó-kedvezmény, valamint 2004-ben a csatlakozás miatti vámszabadterületi vám- és áfa-mentes belföldiesítés (200 milliárd Ft). A Suzuki esetében a hazai és EU-hányad megállapítása nem valós a vámkontingens kedvezménye miatt (ld. a főszövegben!). Ez utóbbinak az összege a termelési érték 87%-a volt, most 80%-ot tehet ki, csak belföldi értékesítésre számolva.
3. Az OECD „External Cost of Transport in Central and Eastern Europe, Final Report” (2003) című tanulmányának 92. oldalán szereplő magyarországi adatok a gépjármű-állomány változásának indexével szorozva.
4. Az INFRAS-IWW „External Cost of Transport” (2000) című részletesebb tanulmánya és az OECD „External Cost of Transport in Central and Eastern Europe, Final Report” (2003) tanulmányban szereplő költségek közötti különbség, amelyekre nem terjed ki az OECD tanulmány. Nevezetesen a 2.7 (Additional costs in urban areas – Többletköltségek városi területeken) és a 2.8 (Up- and downstream processes – Háttér folyamatok) pontokban szereplő költségek összesen. Ezek osztrák fajlagosát vettük a számítás kiinduló alapjának.

5. A rendelkezésre állási díj fizetési üteme: 2004-ben 12 milliárd forintot, 2005-ben 17 milliárdot, 2006-tól pedig 25 éven át évi 25 milliárd forintot, tehát összesen 627 milliárd Ft-ot fizet a központi költségvetés.
6. A bevételkiesést az 1992. évhez viszonyítottuk, mert a jövedéki adó 1993-tól erőteljesen nőtt, ami befizetésének elkerülését ösztönözte (ld. a 2a–c. táblázatokat!).
7. A külföldi rendszámú tehergépkocsik esetén az adott érték 50%-át számoltuk el magyar területre, a személygépkocsik esetében a teljes mennyiséget.
8. Az üzemanyag-turizmus révén „megtakarított” üzemanyagok után hamis számlák alapján visszaigénylik az áfát.
9. A keresztfinanszírozás azt jelenti, hogy ezen összeggel támogatják a személygépkocsik költségviselői a tehergépkocsikkal történő fuvarozást. Becslésünk szerint az útépités költségeinek 50%-a a tehergépkocsik magasabb tengelynyomása miatt szükséges, az útfenntartás költségeinek 5/6-a a tehergépkocsik számlájára írható, továbbá tehergépkocsik által megrongált utak miatt a személygépkocsi-állományában az útkár 3–6-szorosát kitevő kár keletkezik.

Ezen összefoglaló áttekintés után az alábbiakban részletesen tárgyaljuk a bevételek és kiadások egyes tételeit.

I. Bevételek

Az 1. táblázat nem tartalmazza a személy- és tehergépkocsik vásárlásával és használatával, fenntartásával összefüggő áfából, szja-ból és egyéb általános adókból és járulékokból származó állami bevételeket. Ezeket ugyanis a társadalom általános rezsiköltségeinek fedezetére kell fizetni minden termék és szolgáltatás után, tehát ezek nem tekinthetők a motorizáció javára írandó bevételnek. Ezen adókat és járulékokat ugyanúgy kell fizetni akkor is, ha mondjuk cipőt vásárolunk vagy lakásunkat újítjuk fel. Abszurd lenne, ha ezeket is számításba vennénk akkor, amikor a motorizációval kapcsolatos állami bevételeket a motorizációra fordított állami kiadásokkal állítjuk szembe. Mélysegesen erkölcstelenül is járnánk el ebben az esetben, hiszen ezzel azt állítanánk, hogy a személygépkocsi vásárlása és használata után nem kell megfizetni a közterheket, nem kell hozzájárulni az oktatási, egészségügyi, a közbiztonsági és egyéb közfeladatok finanszírozásához (amely közfeladatok elvégzése nélkül egyébként a motorizáció sem maradhatna fenn). Azért is teljesen értelmetlenek azok az állítások, amelyek szerint a motorizációból származó áfát és egyéb általános adókat akár részben is a motorizációra kellene visszaforgatni, hiszen akkor a cipővásárlás után fizetendő adót a cipőgyáraknak kellene visszaadni és így tovább... – ami az egész adórendszert feleslegessé tenné, a társadalmat pedig működésképtelenné.

Megjegyezzük, hogy a tehergépjárműveknél a befizetett áfa összegét visszaigényelhetik és vissza is igénylik.

Felmerülhet a kérdés, hogy az üzemanyagok jövedéki adójára kivetett áfát számításba vegyük-e. Amint az alábbiakban kimutatjuk, az 1. táblázatban felsorolt államháztartási bevétel messze nem fedezi a motorizációval összefüggő állami kiadásokat. Ez pedig azt jelenti, hogy a jövedéki adó megfizetésével a befizetők tulajdonképpen ugyanúgy a motorizáció közvetlen költségeinek fedezéséhez járulnak hozzá, mint amikor például egy autókatrészt vesznek. Így az erre rakódó áfa szintén a társadalmi rezsiköltségeket fedezi, azaz hibás lenne azt szerepeltetnünk az 1. táblázatban.

Elemzéseink során az alábbi államháztartási bevételeket vettük számításba. (Az adatok döntően az éves állami költségvetési törvényjavaslatokból, illetve törvényekből és a KSH kiadványaiból származnak.)

1. Az üzemanyagok jövedéki adójából származó bevételeket a költségvetés 2002. évi tényleges bevétele alapján állítottuk be, a 2003. évi és 2004. évi bevételi összegre pedig a költségvetési törvény bevételi előirányzatát vettük alapul. A részletes számítást a 2a–c. táblázatok és a különböző energiahordozó-fajták felhasználását bemutató táblázat (terjedelme miatt itt nem közöljük) adatai szerint, illetve az azokat kiegészítő információk figyelembe vételével végeztük el. Mindezek alapján megállapítható, hogy az üzemanyagok jövedéki adójából származó 2004. évi államháztartási bevétel 389 milliárd forintot tesz ki, amelyből a személygépkocsikra közel 335 milliárd forint jut.

**2a. táblázat: A gépjármű üzemanyagok fogyasztási
és jövedéki adó bevételeinek alakulása
(millió Ft, folyó áron)**

Üzemanyag	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*
Benzin	103600	165700	156000	172700	189000	199400	200500
Gázolaj (nettó)**	83200	140700	157000	157300	171600	182400	186600
Egyéb üzemanyag	4700	4300	6000	1600	1900	2000	2100
Összesen	191500	310700	319000	331600	362500	383800	389200

* várható

** A gázolaj jövedékiadó-visszatérítésének levonásával (a VPOP adatai szerint –ld. az ÁSZ 357. számú, 2003. decemberi jelentését!).

**2b. táblázat: Az üzemanyagok jövedéki adója (jelenlegi szerkezetben)
(Ft/liter, éves középérték)**

Üzemanyag	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*
98-as benzin	21,4	26,3	32,8	36,9	41,6	47,6	54	58,74	83,1	93	93	97,75	103,5	103,5
95-ös benzin	18,6	21,4	27,8	28	35,3	41,3	48,3	54,42	86,9	93	93	97,75	103,5	103,5
Gázolaj	9,7	11,4	22,4	23	30,2	34,7	40	47,78	75	80,2	80,2	82,6	85	85

* A jövedéki adó törvényi értéke (a magas világpiaci-árak miatti évközbéli csökkentése nélküli érték).

**2c. táblázat: A gépjárműállomány alakulása
(darab)**

Gépjármű jellege	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*
Személygépkocsi	2218010	2255526	2364706	2482800	2629526	2777219	2916080
Tehergépkocsi	312269	322068	342007	355221	369295	377111	384653
Autóbuszok	18529	17733	17855	17817	17873	17877	18771
Közüti vontató	24589	23559	24426	25220	26786	29752	31240
Pót-, lakókocsi	305108	317830	332291	341823	352605	360000	370000
Motorkerékpár	97069	87573	91193	93088	97593	103493	108668
Lassú jármű	n.a.	68476	76886	82917	89132	90000	100000
Összesen	2975574	3092765	3249364	3398886	3582810	3755452	3929411
Tehergépkocsi+vontató	336858	345627	366433	380441	396081	406863	415893

* Prognózis

2. A belföldi járművek gépjárműadója („súlyadó”) esetében szintén a költségvetési törvény(javaslat) adatait állítottuk be (ld. a 3. táblázatot!). 2002-ben ennek a bevételnek az 50%-a a központi költségvetésbe jutott, ahol a közutak felújítását szolgálta, másik fele pedig az

önkormányzatokat illette meg. 2003-tól viszont teljes egészében az önkormányzatok bevételeit képezi, főleg az útkarbantartás finanszírozása céljából. A gépjárműadóból származó bevétel 2004-ben 34 milliárd forintot tesz ki, amelyből a személygépkocsikra jutó rész 22 milliárd forint.

**3. táblázat: A belföldi gépjárműadóból* származó
bevételek alakulása,
millió Ft**

Megnevezés	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Összes befizetés	19610	20872	22399	24000	26000	34125
Ebből:						
- személygépkocsik után befizetett adó	12747	13567	14559	15600	16900	22181
- tehergépkocsik után befizetett adó	6864	7305	7840	8400	9100	11944
Részesedés a bevételből:						
Helyi önkormányzatok	11444	12622	13943	14940	26000	34125
„Útalap”**.	8166	8250	8456	9060	0	0

* A gépjárműadóról szóló, többször módosított 1991. évi LXXXII. törvény alapján befizetendő adó. Az adó mértéke 2003-ban 800–1000 Ft/100 kg, 2004-től egységesen 1200 Ft/100 kg.

** 1999-től a KHVM Útfenntartási és fejlesztési célú előirányzat vette át a korábbi Útalap szerepét, majd 2001-től központosított bevétel lett, amit a KöViM támogatásként kapott meg. 2003-tól a belföldi gépjárműadó 100%-a a helyi önkormányzatot illeti meg.

3. A gépjármű átírási illeték a tulajdonosi jog változása esetén fizetendő. 2004-től a korábbi 12 Ft/cm³ illeték 15 Ft/cm³ mértékre nő visszerhes szerzés esetén, de az ingyenes szerzés esetén 30 Ft/cm³-re emelkedik. A 2004-re előírányzott összes bevétel 16 milliárd forintra becsülhető, melyen a központi költségvetés és az önkormányzatok fele-fele arányban osztozkodnak.

4. A környezetvédelmi termékdíjak befizetéseit ugyancsak a költségvetési törvény(javaslat) alapján állítottuk be. Itt szembetűnő elentmondás, hogy a növekvő forgalommal elentétben csökken a bevétel. (Ez elsősorban a jogszabály megváltoztatása miatt következett be.) A gumibroncs, akkumulátor és a kenőolaj utáni termékdíjakból származó bevétel 2004-ben 10 milliárd forint, amelynek mintegy 50%-a jut a személygépkocsikra.

5. A túlsúlydíjból származó bevétel a költségvetési törvényjavaslat GKM fejezetében szereplő összeggel azonos. A túlsúlydíj a legnehezebb gépjárművek által okozott károkat lenne hivatva megfizettetni, azonban a mértéke messze nincs arányban a károkkal. Az ebből származó bevétel évek óta változatlan, egy milliárd forint körüli összeget tesz ki.

6. Az autópályadíjból származó bevétel a sajtóban megjelent adatok, illetve saját számítások alapján került meghatározásra. Megjegyezzük, hogy ennek jelenlegi összege nem fedezi nemhogy az építés, de még a fenntartás valós költségeit sem. Ez az összeg 2004-ben megközelíti a 20 milliárd forintot, amiből 13 milliárd jut a személygépkocsikra.

7. A fogyasztási (2004-től a regisztrációs) adó bevételi összege a költségvetési törvények, illetve törvényjavaslatok alapján került meghatározásra. Megjegyezzük, hogy az importált használt személygépkocsik utáni áfa 2004. május 1. után az Európai Unió tagországainak költségvetését illeti meg. Ez éven te több tízmilliárd forinttal rövidíti meg a magyar költségvetést és növeli más EU-tagországok bevételét. Ez az összeg helytelenül nem szerepel a Külügyminisztérium és Pénzügyminisztérium anyagaiban, amelyekben Magyarország és az EU közötti befizetési helyzetet mutatják be. (Ezzel a magyar költségvetés tárgyalási alkupozícióját is rontották az EU-val szemben.) A regisztrációs adóból 2004-ben előreláthatóan 61 milliárd forint

bevétel várható – kizárólag a személygépkocsinak minősített járművek után.

8. *A cégautók adója*, amely az szja egyik tétele, a költségvetés számítási anyagának publikált becslése alapján került meghatározásra. Az ebből származó bevétel 2004-ben várhatóan megkétszereződik az előző évihez képest, és eléri a 26 milliárd forintot. Ez szintén kizárólag a személygépkocsikból származik.

9. *A külföldi tehergépjárművek után fizetett gépjárműadó* tartalmában úthasználati díjat jelent, a bevétel értéke a GKM fejezetében szereplő összeggel azonos, és 2004-ben 3 milliárd forintot tesz majd ki. (Megjegyezzük, hogy a 2005. évi költségvetési törvényjavaslatban nem található előirányzat erre a tételre.)

A bevételek összesítése

A bevételeknek a személygépkocsik és tehergépjárművek szerinti bontása egyrészt a tételek tulajdonsága, másrészt természetes számokhoz (állomány, darab stb.) kapcsolódik, hogy ezzel is elkerüljük a szubjektív alapú felosztást. A felosztást viszont nagymértékben megnehezítette, hogy a rendszerváltás óta a gázolaj felhasználásában jelentősen nőtt a személygépkocsik száma és ezzel aránya. Ennek áthidalására felhasználtuk a fontosabb energiahordozókra vonatkozó statisztikai adatokat.

A 2004. évi összes bevétel 560 milliárd forintot tesz ki. Ennek több mint 85 százaléka a személygépkocsik üzemeltetőit terheli (479 milliárd forint), és kevesebb mint 15 százaléka (81 milliárd forint) a tehergépjárművek tulajdonosait.

II. Kiadások

Számításba vettünk minden, általunk ismert főbb adatot, amelyek hivatalos publikációkban megjelentek. Ezen adatok alapján saját számításokat is végeztünk.

1. Útépítés és útfenntartás

Az útépítésre és útfenntartásra a 2002. évi tényszámot, valamint a 2003. és 2004. évi költségvetési előirányzatot vettük alapul (ez utóbbiakat a költségvetési törvényjavaslat részletes indoklásából). 2004-ben ez az összeg 377 milliárd forint. Nemzetközi számítások alapján kijelenthetjük, hogy ennek mintegy 44 százaléka jut a személygépkocsikra és 56 százaléka a tehergépkocsikra. A személygépkocsik jóval nagyobb száma ellenére van ez így, aminek az az elsődleges oka, hogy a tehergépkocsik jobban megerősített utakat igényelnek és az útrongálás mértéke (és ennek megfelelően a fenntartás költsége) sokkal nagyobb a tehergépkocsik esetén, mint a személyautóknál.

2. Az autópálya építés támogatásának egyedi áfa-mentessége

A 2004. évi költségvetési törvény az autópálya építés támogatására áfa-mentességet írt elő. Ez a kedvezmény, illetve támogatás nyilvánvalóan ellentétes a tisztességes piaci verseny követelményeivel, hiszen a versenytárs alágazatoknál (vasút, vízi közlekedés, kerékpáros infrastruktúra stb.) nincs ilyen jellegű áfa-kedvezmény. Álláspontunk szerint ez a támogatás többszörösen is alkotmányellenes: csökkenti a környezetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét, sérti a piacgazdaságot és az arányos közteherviselés elvét. Az így adott kedvezmény 2004-ben 54 milliárd forintot tesz ki.

3. A személygépkocsik magánhasználatának elszámolása költségként

A motorizációval kapcsolatos egyik legfőbb állami kiadást (pontosabban: bevételkiesést) az jelenti, hogy a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulékok befizetésének elkerülésére a személygépkocsik magáncélú használatát széles körben hivatalos használatnak (költségként) számolják el.

Tudomásunk szerint eddig még kísérlet sem történt ennek a bevételkiesésnek a felbecslésére. Ez annál is inkább megdöbbentő, mert igen jelentős összegről van szó, és egy olyan jelenségről, ami számottevő mértékben rontja az egész magyar gazdaság versenyképességét. Ezért a Pénzügyminisztériumnak komolyan kellett volna foglalkoznia ezzel a kérdéssel. Ez annak ellenére sem történt meg, hogy a problémát a Pénzügyminisztérium is felismerte, amit az bizonyít, hogy a PM helyettes államtitkára a Levegő Munkacsoportnak 2004 februárjában írt levelében a következőket szögezte le: „Vizsgáljuk annak lehetőségét, hogy hogyan szorítható vissza a magáncélú használat költségként való elszámolása.” Sajnos azonban a felismerést semmilyen konkrét intézkedés nem követte.

Az alábbiakban bemutatjuk, milyen módszerekkel igyekeztünk ezt az összeget felbecsülni. Több módszert is alkalmaztunk, hogy a bizonytalansági tényezőket a lehető legkisebbre csökkentsük. Természetesen az ügy jellegéből adódóan egészen pontos eredményt nem ígérhetünk, úgy véljük azonban, hogy nagyságrendileg helyes következtetésre jutottunk.

2001-ben az egész magyar vállalkozási szféra 42 455 milliárd forint árbevételt ért el, amelyre 40 881 milliárd forint összegű ráfordítást számolt el (az APEH adatai szerint). 2003-ban előzetes becsléseink szerint ezek a ráfordítások mintegy 51 ezer milliárd forintot

tehettek ki. (A növekedést a GDP folyóáras növekményével arányosnak vettük. A PEP 2003 dokumentum 2003-ra 18 725 milliárd forintos GDP-t irányzott elő. A 2001. évi tényadat 14 849,6 milliárd forint. A növekedési index tehát 26,1%.) Amint említettük, a vállalkozások költségeik nem elhanyagolható részét a személygépkocsikkal kapcsolatos kiadásokra fordítják, és ezen belül számottevő hányadot magán célra, a munkabért terhelő adók és járulékok megfizetésének elkerülésével. (Sőt, többnyire az áfát is visszaigénylik!) Ezt a manipulációt – amennyiben „ésszerű” keretek között folytatják – gyakorlatilag lehetetlen ellenőrizni, az APEH e tekintetben – a jelenlegi jogszabályi feltételek mellett – nem sokat tud tenni.

Cégvezetőkkel és gazdasági vezetőkkel folytatott beszélgetések alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a vállalkozások kiadásainak átlagosan legalább 4–5 százalékát olyan kiadásra fordítják, amely közvetlenül vagy közvetve kapcsolatos a személygépkocsi-használattal (beleértve az amortizációt, alkatrészek, kiegészítők beszerzését stb.). Tehát ez legalább 2000–2500 milliárd forintot jelent. Az említett beszélgetések alapján azt a durva becslést tehetjük, hogy ennek az összegnek legalább a fele, vagyis 1000–1250 milliárd forint a magánhasználatot finanszírozza. Ha ezeket az adózott munkabérből kellene fenntartani, akkor az állam részére ennek legalább 1,2-szeresét kellene befizetni személyi jövedelemadó, társadalombiztosítási járulék és egyéb bérterher formájában. (A munkabér összes terhe ugyanis átlagosan a nettó munkabér több mint 1,2-szeresét teszi ki. Joggal feltételezhető azonban, hogy az elkerült adó- és járulékfizetés elsősorban a magasabb béreket érinti, ahol a szorzó elérheti az 1,5-öt. Itt és a továbbiakban azonban csak a szerényebb, átlagos értékkel, 1,2-del számolunk.) Ez azt jelenti, hogy évente legalább 1200–1500 milliárd forint lehet az államháztartási bevételkiesés a bérterhek ilyen jellegű meg nem fizetése miatt.

Itt szükséges kiemelni, hogy a bérterhek csökkentésének egyik előfeltétele az adóterheknek erre a területre történő kiszélesítése is, vagyis a személygépkocsi-használat jelenlegi elszámolása egy ésszerű adóreform egyik legfőbb akadálya. A sikeres adóreformot végrehajtó országok az adóalap kiszélesítése árán tudták csökkenteni a bért terhelő adókat.

A vállalkozásoknál a fentiek szerint elszámolt személygépkocsi-használat többletköltsége csökkenti a társasági adóalapot és ezzel a fizetendő társasági adót is, melynek mértéke 2003-ig 18% volt, 2004-től pedig 16%. Ez a fenti 1000–1250 milliárd forintra vetítve azt jelenti, hogy évente 180–225 milliárd forint összegű társasági adó befizetése is elmaradt az említett csalások miatt. (Ezen túlmenően további veszteség keletkezik az áfa-visszaigénylések következtében, azonban ennek mértékét igen bonyolult felbecsülni.)

Ellenőrizzük a fenti levezetést egy másik szemszögből, hogy megállapítsuk, vajon nagyságrendileg helyes-e a számításunk! Ehhez meg kell határoznunk egy átlagos személygépkocsira fordított éves költséget. Ez 580 ezer forintra tehető (ld. a 4. táblázatot!). Számításaink szerint egy személygépkocsi évente átlagosan 14 ezer kilométert fut, így az éves költség meghatározásánál egyéb tényezők mellett ezt vettük figyelembe. (A számításnál figyelmen kívül hagytuk a gépjárművek gyárilag beépített tankjában külföldről behozott üzemanyagok mennyiségét, ami évente 1,4 milliárd litert tehet ki. Ez utóbbinak mintegy 30%-át használhatják fel Magyarországon a személygépkocsik, ami mintegy 20%-os többlet futásteljesítményt jelenthet. Ugyanakkor az így behozott üzemanyagok további államháztartási bevételkiesést és környezeti terhelést okoznak.)

Ha a személygépkocsinkénti 580 ezer forint éves költséget megszorozzuk a gépkocsi számával (2,7 millió), akkor 1566 milliárd forintot kapunk. Ha feltételezzük, hogy ennek az összegnek harmadát-felét a magán célú, de hivatalosnak elszámolt költségek teszik ki,

**4. táblázat: Egy átlagos
személygépkocsira
fordított éves költség 2003-ban**

Költségtényező megnevezése	Éves költség (ezer Ft)
Gumi*	15
Egyéb alkatrészek, karbantartás*	65
Értékcsökkenés*	100
Üzemanyag**	250
Biztosítások és adók***	100
Egyéb	50
Összesen	580

Forrás: Saját számítások különböző források alapján.

*A személygépkocsi-állomány az utóbbi időszakban erőteljesen nőtt. 2002 végén 2 630 000 darab volt, 2003 végén pedig elérte a 2 777 000 darabot. A személygépkocsik éves átlagos állománya tehát 2003-ban $(2\,630\,000 + 2\,777\,000)/2 = 2\,703\,500$ darab volt. A gépjárművek (túlnyomó részben személygépkocsik) és alkatrészeik kiskereskedelmi forgalma 2003-ban a KSH szerint 1141,3 milliárd forintot tett ki (ebből az áfa 228,3 milliárd Ft volt). A 2 703 500 személygépkocsit megszorozva a táblázatban szereplő első három tétellel (15 + 65 + 100 ezer forint) eredményként 486,6 milliárd forintot kapunk. Tehát a számszaki nagyságrenden belül vannak a számaink.

** A 2 703 500 személygépkocsit megszorozva 250 ezer forinttal, 676 milliárd forintot kapunk. Az üzemanyagok kiskereskedelmi forgalma a személygépkocsik vonatkozásában a KSH szerint 2003-ban 760,45 milliárd forintot tett ki. Tehát az általunk megadott, egy személygépkocsira jutó összeg nagyságrendileg helyes. Megjegyezzük, hogy ebből az összegből az áfa-bevétel 152,1 milliárd forintot, a jövedékiadó-bevétel pedig $(3,4 \text{ milliárd liter} \times 96,3 \text{ Ft/l})$ 327 milliárd forintot tett ki.

*** Itt: gépjárműadó, átrási illeték és fogyasztási adó.

akkor ez mintegy 500–800 milliárd forintot tesz ki. A kieső államháztartási bevétel ennek legalább 1,2-szerese, azaz meghaladja a 600–960 milliárd forintot. (Számításainkban az egyszerűség érdekében ennek középértékét vettük.)

Ha tekintetbe vesszük azt, hogy magán célú „céges” használatra elsősorban a drágább autótakat használják, és hogy ezek futásteljesítménye is jóval nagyobb az átlagnál, akkor a fenti becslés talán nem tekinthető túlzónak.

Ellenőrizzük állításunkat egy másik adatrendszer alapján is. A KSH adatai (Háztartás-statisztikai Évkönyv 2001 és 2002) szerint a háztartások 2001-ben összes kiadásukból 420 milliárd forintot fordítottak a motorizációra, 2002-ben pedig már 477 milliárd forintot, va-

gyis 13,6 százalékkal többet. Ez az összeg 2003-ban 525 milliárd forintra becsülhető. (Ennek egy része feltehetően nem magánhasználat. Ugyanakkor a haszonjárművek üzemanyagának egy részét az elszámolás lazasága miatt magáncélra használják fel. A különböző gépjármű-felszerelési termékeket is sokszor költségként számolják el. Feltételezhető, hogy a két tényező „kiegyenlítheti” egymást.) Az 525 milliárd forintot levonva az 1566 milliárdból, 1041 milliárd forintot kapunk. Ha ezt az összeget megszorozzuk 1,2-del, megkapjuk az államháztartási bevételkiesés összegét, amely 1250 milliárd forintot tesz ki.

A háztartás-statisztika személygépkocsi-kiadásaira vonatkozó adatai a fent említett teljesség hiánya ellenére több érdekes következtetés levonására alkalmas. Így például 2002-ben a lakossági kiadások 9,2 százalékát költötték személygépkocsik beszerzésére és fenntartására. Jellemző, hogy ezen belül a kiadások 32 százalékát az autó vásárlására fordították, míg 68 százalékát a fenntartásra.

A fenti számítás helyességét egy olyan részterületen is ellenőriztük, amit a statisztika naturálisan is nyilvántart, ez pedig a lakossági üzemanyag fogyasztás. Az üzemanyag-fogyasztás adatait és a háztartási statisztika üzemanyag-vásárlásainak értékét az 5. táblázatban állítottuk szembe egymással.

Az adatokból megállapítható, hogy a lakossági üzemanyag-felhasználásnak mintegy 2/3-át nem a háztartások fizetik meg adózott bérből, hanem azt a termelési költségek között számolják el. Ez az adóelkerülés jelentős többletterheket ró azokra, akik nem vesznek részt ezekben a manipulációkban. Azok viszont, akik elkövetik ezt a törvényteleniséget (adócsalást), a költségekre kevésbé lesznek érzékenyek, és túlzott fogyasztásukkal rontják a magyar gazdaság nemzetközi versenyképességét is. Környezeti szempontból vizsgálva pedig ez a széles körben elterjedt jelenség azt jelenti, hogy az Európai Unió Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elv helyett

nálunk a „szennyező másokkal fizettet” gyakorlata érvényesül.

Tehát a személygépkocsik magánhasználatának törvényellenes módon történő elszámolása társadalmi szinten összességében jóval nagyobb, mint a fentebb számszerűen kimutatott összegek. Az ilyen „laza” költségelszámolás rontja az ország versenyképességét, csökkenti a foglalkoztatottság szintjét, és ezzel tovább torzítja a társadalom és a gazdaság szerkezetét, valamint súlyosbítja a környezet és a lakosság egészségének állapotát.

A személygépkocsik magánhasználatának törvényellenes módon történő elszámolása miatt az állam 2004-ben legalább 600 milliárd forintot veszített, de ez az összeg meghaladhatja az 1100 milliárd forintot. A legvalószínűbb középértéknek 860 milliárd forintot vehetünk.

Ez a veszteség tovább nő, mert a személygépkocsira fordított kiadások más kiadásoknál gyorsabban emelkednek, amit a KSH jelentése (ld. például: Kiskereskedelem, 2004. október) is megerősít.

4. A magyarországi autógyárak támogatása

Mivel a személygépkocsik (de főként az autóalkatrészek) gyártása rendkívül technologiaigényes iparág, az alacsony bérszínvonal önmagában nem jelentett volna elég ösztönzőerőt a nyugati cégek idetelepüléséhez. Abban nagy szerepet játszottak azok a kedvezmények is, amelyeket a kormány ajánlott fel a szektorba beruházó külföldi cégeknek.

Ezek a kedvezmények rendkívül széles körűek és egyebek mellett az alábbiak voltak:

1. a tízéves adómentesség (A járműgyártás az APEH adatai szerint 2001-ben 20,4 milliárd forint, 2002-ben 17,4 milliárd forint összegű társaságiadó-kedvezményt vett igénybe, 2003-ban ezen kedvezmény összege 17 milliárd forintra becsülhető. Ezen felül helyi adók fizetése alól is jelentős összegű mentességet kaptak, ami évi 1 milliárd forintra becsülhető.)
2. a külföldi hitelekhez nyújtott kormánygarancia,

5. táblázat: A lakossági üzemanyag-felhasználás alakulása

Megnevezés	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Benzinfogyasztás, milliárd liter	1,509	1,435	1,440	1,489	1,489	1,485	1,483	1,511	1,493
Benzin átlag ára, Ft/liter*	96,3	114,9	139	157,5	184,4	237,55	224,6	230,94	231,61
Benzinfogyasztás, milliárd Ft	145,3	164,8	200,2	234,6	274,6	352,8	333,0	348,9	345,9
Gázolajfogyasztás, milliárd liter*	0,679	0,578	0,672	0,801	0,837	1,010	1,057	1,224	1,302
Gázolaj átlag ára, Ft/liter*	80,6	101,9	129	147,5	171,9	217,63	208,96	209,08	209,23
Gázolajfogyasztás, milliárd Ft	54,7	58,9	86,7	118,2	143,9	219,9	220,9	256,0	272,5
Összes üzemanyag-fogyasztás, milliárd Ft	200,1	223,7	286,9	352,7	418,5	572,7	553,9	604,9	618,4
Összes üzemanyag-fogyasztás a háztartási statisztika szerint, milliárd Ft	73,6	92,6	69,7	100,2	145,4	159,2	177,2	204,7	
Nem a háztartások fizetik, milliárd Ft	126,5	131,1	217,2	252,6	273,2	413,5	376,7	400,2	
Nem a háztartások fizetik, %	63,2	58,6	75,7	71,6	65,3	72,2	68,0	66,2	

Forrás: KSH Háztartás-statisztikai évkönyv 2000; 2001 és 2002 év adatai, valamint KSH Statisztikai Évkönyvek, Fontosabb energiahordozók felhasználása táblázatok.

* Az árak a GKM honlapján szereplő adatok naptári átlaga (ld. Energia könyvtár „Kőolajétermékár” fájl). Az 1995. és 1999. évekre vonatkozó ár az éveleji és évvégi ár számtani átlaga.

3. a cégenként mintegy 200–250 millió Ft-os állami támogatás a hiányzó infrastruktúra kiépítéséhez, illetve az átképzéshez,
4. az olcsó és esetenként megfelelő kapacitású üzemi infrastruktúrával ellátott ingatlanok, ipari telephelyek felkínálása,
5. a vámszabad területen való működésnek, valamint az alkatrészek vámmentes importjának a lehetősége,
6. vámmentesség után járó áfa-mentesség (ezzel szemben a vámbelföld az áfa hitelezésére kötelezett és visszaigényelheti azt, ezzel hitelt nyújt a költségvetésnek); 2002-ben a járműgyártás 1181 milliárd forint összegű anyagköltséget számolt el, ennek 2 havi áfa-kamatköltsége legalább 1,2 milliárd forintot tesz ki,
7. szinte tetszés szerinti könyvelés és devizaelszámolás engedélyezése (például korábban DM-ben, most euróban),
8. az olcsó közszolgáltatások, valamint egyes esetekben a folyamatos üzemeléshez való állami hozzájárulás.

A Suzuki társaság elnöke még azt is elérte, hogy kedvező kamatozású hitelhez jussanak a Suzukihoz szállító vállalkozások. A hitelt Japánban a Magyar Fejlesztési Bank veszi fel és helyezi ki Magyarországon. Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter elmondta: mivel a kormány árfolyam-garanciát ad a nem forintpiacról felvett hitelek után, így az eredetileg tervezetthez képest is kedvezőbb forint-hitel kamat érhető el (MTI, 2003. 05. 22.).

A felsorolt kedvezmények és előnyök alapján a külföldi személygépkocsi-gyártó beruházók úgy vélték, hogy Magyarországon alacsony termelési költségek mellett jó minőségű termékeket lehet előállítani. A beruházások igazolták is a befektetők várakozásait.

A külföldi működőtőke befektetéseinek általános támogatásán (telephely-létesítési kedvezmények, foglalkoztatási, oktatási támogatás, társasági és helyiadó-kedvezmények) keresztül a magyarországi autógyárak óriási összegű támogatásban részesültek. Sőt, ezeken

felül még további kedvezményeket is kaptak. Például a Suzuki japán eredetű szállításainak nagyobb részét mesterségesen magyar beszállítókon futatták át, és így „honosították” azokat, elkerülvén ezzel a vám és az ezt terhelő áfa befizetését.

Az EU-csatlakozás követelményeként előírták a vámszabad területek „vámbelföldiesítését”. Ez úgy történt, hogy a magyar költségvetés lemondott a behozott berendezések utáni, e cégek által fizetendő vám- és adóbevételekről. Az 1. táblázatban látható, kiugróan magas 2004. évi támogatási összeg (mintegy 160 milliárd forint) ennek az intézkedésnek a következménye.

A vámbelföldiesítés a következőket jelenti:

Magyarországon 2004. május elseje óta már nincs termelő ipari vámszabad-területi cég, vagyis az EU-csatlakozás következményeként megszűntek az eddigi vámszabad-területi cégek besorolásai. Korábban mindenki úgy vélte, hogy a közel 130 ipari vámszabad-területi termelőcég közül legalább tíz igyekszik megtartani státuszát. Most mindenki átalakult – ezt azonban vám- és áfamentesen csak *külön engedéllyel* és akkor is legkésőbb 2004. április 30-i határidővel tehették meg. Ezen áfa- és vámmentesítés azonban egy sor további problémát vetett fel:

- A mentesítés a vám- és áfa-bevételek kiesésével jár, mert belföldiesítéskor az érintett cégek mentesültek a korábban vám- és áfa-mentesen behozott termelőeszközök, készletek utáni terhek befizetése alól (ezt május 1-je előtt kellett lerendezniük). A vámszabad-területi státusz tömeges bevezetése óta, vagyis 1995-től napjainkig mintegy 16627 milliárd forint értékű tehermentes import érkezett a vámszabad területekre. Ezen import értéknek csak az 5 százalékát véve figyelembe, 830 milliárd forint összegű adócsomagot kapunk. A pontos összeg sajnos nem ismert, de az adóalapból kiindulva mindenképpen óriási összegről lehet szó. A legszerényebb becs-

lés szerint ebből az összegből a gépjárműiparra (amelynek 2002. évi, vámszabad területen belüli import részesedése 16,8% volt) 140 milliárd Ft jut.

- A problémát növeli, hogy a külföldi vámszabad-területi cégek számára biztosított ezen óriási összegű és mértékű kedvezmény rontja a nem vámszabad-területi (főleg hazai) cégek versenyképességét, és ezért sérti a tisztességes piaci versenyt.
- Az ilyen nagyságrendű összegeket érintő döntés az országgyűlés hatáskörébe tartozik. Erről azonban csak a kormány döntött úgy, hogy érdemben nem tájékoztatták sem az országgyűlést, sem az érdekelt hazai cégeket, sem a közvéleményt.

A magyarországi autógyáraknak a korábbi években történt rejtett és nyílt támogatásáról említenénk néhány jellemző példát.

A pénzügyi kormányzat 1999-ben 20,5 milliárd vámkedvezményben és 33,9 milliárd forint áfa-fizetési kedvezményben részesítette a személygépkocsi-gyártást végző külföldi cégeket. Ezen felül további mintegy 23 milliárd forint társasági adó befizetésétől mentesültek. A teljes összeg így 1999-ben elérte a 77 milliárd forintot. 2000-ben pedig már megközelíti a 100 milliárdot. (Részletesen ld.: www.lelegzet.hu/archivum/1999/12/0280.hpp)

A kormány még 1989-ben olyan döntést hozott, hogy a Suzuki az általa a személygépkocsi-gyártáshoz importált áruk értékének 22,5%-át állami támogatásként megkaphatja. Mivel a vám akkor még meghaladta ennek a támogatásnak a mértékét, ezt a döntést az Országgyűlés jóváhagyása nélkül is meghozhatta a Pénzügyminisztérium és a külkereskedelmi tárca. Ezt a rejtett támogatást a Suzuki azóta is folyamatosan kapja.

A vám mértéke azonban később a támogatás szintje alá csökkent, így a hatályos jogszabályok alapján a Suzukit már nem illette volna meg ekkora mértékű támogatás. A Horn-kormány nem merte ezt a témát az Országgyűlés elé terjeszteni, hanem a képviselők

elől eltitkolva keresett lehetőséget a támogatás fenntartására. Erre azt a – véleményünk szerint törvénytelen – eljárást választotta, hogy utasította az APEH-et, hogy „adóvisszatérítés” formájában adja meg a támogatást, vagyis a be nem fizetett adót térítsék vissza! Ezáltal az illetékes miniszter – álláspontunk szerint – az adócsalás büntettét követte el.

A Suzukinak nyújtott rejtett támogatásról a többi magyarországi autógyár is tudomást szerzett, így azok is hasonló támogatást követeltek maguknak. Az Audi és a többi gyár meg is kapta azt, csak más konstrukcióban.

A Suzuki további visszaéléseket is elkövetett. A Berva Rt. által gyártott lengéscsillapítót a Suzuki belföldön tartalékalkatrészként négy-szeres áron értékesítette, és ezért nem engedte meg a Berva Rt.-nek, hogy a saját termékét itt-hon tisztességes áron adja el. Ez visszaélés volt a piaci erőfölénnyel. A Berva Rt. részben emiatt meg is szűnt. Ezt a visszaélést is ajánljuk a Gazdasági Versenyhivatal figyelmébe.

A magyar beszállítás arányát a Suzuki mesterségesen úgy növeli, hogy egy nagyobb fiktív mennyiséget rendel, és azt leszámláztatja és kifizeti. Ezt követően pedig a fiktíven megrendelt nagy mennyiség és az annak töredékét képező tényleges rendelés közötti különbséget visszakéri, és ezt a szállító természetesen visszafizeti. A Suzuki ily módon „bizonyítja” az EU felé, hogy terméke a megfelelő magyar származási hányadot tartalmazza.

A Suzuki magyar származásának hamisságát az is bizonyítja, hogy az import vámkontingens és a Suzuki termelésének értéke között mindössze 10 százalék körüli az eltérés, tehát az importhányad 90 százalék körül van.

5. Egyedi támogatások egyes tárcáknál

Egyes tárcák költségvetési kiadásai között számos olyan tételt találhatunk, amelyek szintén a közúti közlekedést támogatják. Ezek a

támogatások viszonylag kisebb mértékűek az e fejezetben felsorolt többi támogatáshoz képest. Mégis érdemesnek tartjuk, hogy három különböző tárcával kapcsolatos (GKM, GYISM, Munkaerőpiaci Alap) négy jellemző példát részletesebben is leírjunk, mivel az állam igen sokszor nyújt egyedi támogatást különféle vállalkozásoknak – az esetek nagy részében sajnos az itt ismertetettekhez hasonló megalapozottsággal...

(a) A GKM által meghirdetett járműcsereprogram környezetvédelmi és gazdasági szempontból értelmetlen támogatás. A 2003 szeptemberében a Széchenyi program keretében meghirdetett pályázat eredményeképpen 310 mikro-, kis- és középvállalkozás összesen 1,43 milliárd forintot kapott, amely mintegy 430 belföldi fuvarozásra használt közúti jármű cseréjét segíti elő. (A pályázat teljes összege eredetileg 2 milliárd forint volt, céljai között szerepelt többek között a környezet védelme és munkahelyek teremtése.)

A piaczgazdaság elveivel gyökeresen ellentétes, hogy a gazdasági élet egyes szereplőinek az állam oly módon nyújtson támogatást, amely egyes vállalkozásokat előnyben részesít mások kárára. Ehhez hasonló pályázati felhívás az Európai Unióhoz történő csatlakozás után már nem is tehető közzé, hiszen az sérti az EU jogszabályait. Különösen visszás, hogy a pályázat nyertesei előnyben részesültek azokkal a fuvarozókkal szemben, akik eddig hatékonyabban dolgoztak, illetve saját erőből korszerűsítették járműállományukat.

Semmilyen hatástanulmány nem készült arra vonatkozóan, hogy vajon ez az eljárás biztosítja-e a 2 milliárd forint közpénz leghatékonyabb felhasználását. Nyilvánvaló, hogy számos olyan terület van, ahol ez az összeg sokkal jobban hasznosulna. Ezt különösen alátámasztja az a tény, hogy a hazai fuvarozási piacon jelenleg erős túlkínálat van. Abszurd, hogy közpénzek felhasználásával ezt mesterségesen fokozni kívánták.

1995 és 2002 között összesen 238 ezer tehergépkocsit importáltak. Ezen időszak alatt a vámleépítés és a forint felértékelés következtében az importőrök összesen 282,8 milliárd forint összegű olyan kedvezményben részesültek, amely más belföldi alanyokat terhelt (azaz ennyivel olcsóbb volt számukra az import ahhoz képest, mintha a vám és a forint árfolyama az 1995. évi szinten maradt volna). Ezt a nagyságú kedvezményt figyelembe véve a szóban forgó pályázat hatása különösen komolytalannak tekinthető.

Az említett 2 milliárd forinttal mintegy 2000 ember munkahelyét lehet biztosítani. Azonban ezt is csak legfeljebb ideig-óráig, hiszen az említett túlkínálat miatt nagy a valószínűsége, hogy ezeknek a munkahelyeknek nagy része belátható időn belül tönkremegy. Tehát fejenként egy millió forintot költenének egy bizonytalan munkahely fenntartására.

Tudomásunk szerint nem történt összehasonlítás arra vonatkozóan, hogy az említett 2 milliárd forint (ténylegesen 1,4 milliárd forintot használtak fel) elköltésével vajon a leghatékonyabban segítjük-e a környezet védelmét. Aligha kétséges, hogy másra fordítva ezt az összeget, jóval nagyobb szennyezés-csökkenést lehetne elérni. A 700 tehergépjármű lecserélése szinte semmilyen változást nem eredményez a környezet állapotában. Magyarországon mintegy 60 ezer elavult, rendkívül környezetszennyező tehergépjármű üzemel. A kevésbé elavult, illetve korszerűbb tehergépjárművek száma mintegy 250 ezer, azonban ezek is jelentős környezetszennyezést okoznak. Ezen felül évente 1,3 millió külföldi tehergépkocsi lép be a határainkon. A mindebből származó súlyos környezetszennyezés csökkentését nem a hivatkozott pályázattal, hanem más módokon kellene ösztönözni:

a.) *Jobb szervezés elősegítésével.* Magas a magyar gazdaság szállítási igényessége, sok az elkerülhető össze-vissza szállítgatás, az üresjárat. Ezen pénzügyi ösztönzőkkel (ld. alább),

- a logisztikai szolgáltatások fejlesztésével, valamint képzéssel lehet javítani.
- b.) *A költségeknek az árakba történő beépítésével.* A közúti fuvarozás jelenleg messze nem fizeti meg azokat a költségeket, amelyeket okoz. Ezt az Európai Unió 2001-ben megjelentetett új közlekedéspolitikája is leszögezi. Ez súlyosan torzítja a piaci viszonyokat, és ellentétes az Európai Unió Alapszerződésében rögzített, „a szennyező fizet” elvvel is.
 - c.) *A vasúti áru fuvarozás javításával.* A vasút környezetszennyezése azonos teljesítményre vetítve egy nagyságrenddel kisebb, mint a közúti fuvarozásé.
 - d.) *A jelenleginél sokkal inkább differenciált gépjárműadó kivetésével,* amely arra ösztönöz, hogy a korszerűtlen járműveket lecseréljék, illetve megfelelő műszaki fejlesztéseket hajtsanak végre rajtuk (motorcsere, szennyezést csökkentő egyéb technikai megoldások).
 - e.) *Az ellenőrzés fokozásával* (környezetvédelmi és forgalmi ellenőrzések, a súlykorlátok és hétvégi tilalmak betartásának ellenőrzése stb.).

A pályázat további hátránya az, hogy a támogatás egyedi elbírálás alapján történik. Hasonló esetekben, vagyis amikor a támogatás nem normatív, igen nagy a visszaélések, a korrupció esélye.

(b) Az Exxonmobil támogatása

„A magyar közönség számára az Esso kúthálózatról is ismert amerikai ExxonMobil olajipari multinacionális vállalatóriás arról döntött, hogy globális szolgáltatóközpontot hoz létre Budapesten. A jelentős beruházással létrehozott szolgáltatóközpont első ütemben 400 fő számára biztosít munkahelyet. A központ működésének kezdeti sikerétől függően további 500 fő felvételére kerül sor. Az alkalmazotti létszám 80 százaléka magasan kvalifikált munkaerő, elsősorban főiskolai vagy egyetemi diplomával rendelkező pályakezdők.” (...)

„Az Esso kúthálózatról ismert amerikai ExxonMobil ügyvezetője, Francis Uyttebrouk és Csillag István, a gazdasági tárca vezetője szerdán írta alá az olajcég magyarországi beruházásának támogatásáról szóló megállapodást. A társaság 2006-ig egy globális szolgáltató központot hoz létre Budapesten, a beruházás értéke 44 millió euró. A megállapodás szerint a cég a beruházás értékének 30 százalékát veheti igénybe támogatás formájában, amelyhez négy év alatt juthat hozzá.” (FigyelőNet, 2004. június 10.)

A 30 százalékos támogatás 3,3 milliárd forintot jelent, vagyis a 400 fővel számolva 8 millió forint állami támogatást egy munkahely létesítésére! (A további munkahelyek létesítése teljesen bizonytalan, de amennyiben kétszer ennyi munkahelyet létesítenének, akkor is 4 millió forint támogatás jutna egy munkahelyre.) A támogatást az egyik legsúlyosabban környezetszennyező tevékenységet folytató vállalat kapta, azaz egy olyan cég, amely ilyen jellegű ténykedésének felszámolására kellene törekedni, nem pedig a külön támogatására.

(c) A Forma-1 Magyar Nagydíj versenyek támogatása

A Forma-1 Magyar Nagydíj versenyek magyarországi megrendezését és annak állami támogatását azzal indokolták, hogy a rendezvény alatt a hazánkba látogató turisták költséből 2–3 milliárd forint többlet adóbevételhez jut a költségvetés, továbbá a verseny az országnak kedvező propagandát is jelent. A számítást kizárólag a Forma-1 Magyar Nagydíjban érdekelt szervek készítették, akik a feltételezett kedvező hatásokat túlbecsülték, a hátrányokat pedig elhallgatták.

A rendezvény fokozott környezeti terhelést idéz elő a rendezvény helyszínén és a hozzá vezető utakon egyaránt. A versenypálya megépítése előtt ez a Mogyoród előtti völgy tóval ékesített zöld oázis volt, ma sivár, füstökádó, izzó betonrengeteg. Ennek igen jelentősek a költségei. (Az egyéb károk mellett meg-

említendő, hogy ez elriasztja a hagyományos turistákat, akik sportolni és pihenni vágnak.)

A Forma-1 valójában hatalmas rejtett támogatásokat is élvez, melynek összege évente 10 milliárd forintra becsülhető. Magyarországon tilos dohánytermékeket hirdetni. Ez alól kizárólag a Forma-1 rendezvény kapott felmentést, aminek révén komoly többletbevételekre tesz szert – annál is inkább, mivel e téren monopolhelyzetbe került, és így jelentős versenyelőnyt kap a többi rendezvénnyel szemben. (Az Európai Unióban 2006-tól ez a fajta dohányreklám is tilos lesz.)

A súlyosan környezetromboló Forma-1-nek óriási propagandát biztosítanak. Ez gyengíti azokat az erőfeszítéseket, hogy a környezetvédelmi ismeretterjesztéssel és oktatással a kor követelményeinek megfelelő gondolkodás- és viselkedésmódot alakítsunk ki a lakosságban. Gondoljunk csak arra, hogy az Európai Autómentes Nap, amelyben már több mint ezer város vesz részt Európa szerte, milyen kevés erkölcsi és anyagi támogatást élvez hazánkban. A Forma-1 reklámjának társadalmi kára felmérhetetlen. Furcsa, hogy az igazi sport céljaival szemben álló, környezetkárosító és a tömegeket passzív cirkuszi nézővé alakító rendezvényt éppen a Gyermek-, Ifjúsági és Sportminisztérium (GYISM) támogatja. Gondoljunk csak az egyik „melléktermékére”, az ilyenkor felélénkülő prostitúcióra, és a kapcsolódó botrányokra.

A fenti tényezők ismeretében rendkívül meglepetésszerű volt a kormány azon döntése, hogy az eredetileg 400 millió forintos támogatás összegét több mint meghatszorozza, és 2002-ben már 2500 millió forintot adott mindannyiunk pénzéből a Forma-1 számára. A 2002. évi megemelt összegű 2500 millió forint állami támogatás – a licenccdíjak szerződésben foglalt évi 10%-os növekedése miatt – azt is jelentette, hogy az elkövetkező években is ekkora, vagy ennél nagyobb összegű állami támogatást kell nyújtani a rendezvény számára (ld. a 6. táblázatot!). Ezt tükrözi a 2003. és

2004. évi állami költségvetés is, ahol a GYISM fejezetében már évi 3 milliárd forintra emelték ezt a támogatást!

Az évek óta meglévő garancia helyett állítólag azért kell nyújtani támogatást, mert a garancia igénybevétele esetén a rendezvényt szervező Hungaroring Sport Rt.-t fel kellene számolni. A piacgazdaság elvének is ellentmond, hogy egy környezeti szempontból súlyosan kifogásolható vállalkozást az említett közvetett támogatások mellett még ilyen óriási közvetlen támogatással is életben akarjanak tartani.

Az állami támogatás emelése közgazdaságilag is felesleges. Ez még inkább így van, ha figyelembe vesszük a dohánytermékek reklámjából származó 3–4 milliárd forint (sőt a külföldi reklámvonzzattal együtt ez az összeg 10 milliárd forintra tehető) becsült különleges hasznot. Érthetetlen, hogy eddig nem vizsgálták, miért nem vált önfenntartóvá a vállalkozás?

Elfogadhatatlan az az érv, hogy a rendezvény nagy nemzetközi reklámot jelent Magyarországnak. Nem teszi országunkat különösebben érdekessé a külföldiek számára, ha ugyanazt láthatják nálunk, mint amit otthon már megszoktak. Egy környezetbarát, fenntarthatóan fejlődő ország megteremtése viszont világszerte javítani tudná az ismertségünket és elismertségünket.

Az az érv is abszurd, hogy ez a támogatás elsősorban azért szükséges, mert ezáltal több külföldi turista jön Magyarországra, akik itt pénzt költenek. Már az is alapjaiban hibás koncepció, hogy az idegenforgalmi csúcsot jelentő augusztusban akarnak többlet forgalmat gerjeszteni. A Forma-1 látogatóinak száma 2002-ben mintegy 160 ezer főt tett ki. Ebből a külföldiek száma legfeljebb 60 ezerre tehető. A 3 milliárd forint állami támogatás azt jelenti, hogy minden külföldi turistának 50 ezer forint ajándékot nyújtunk közpénzből. Ha a fent említett egyéb rejtett támogatásokat is figyelembe vesszük, akkor ez az összeg meghaladhatja a 100 ezer forintot is.

6. táblázat: A Forma-1-es Magyar Nagydíj állami támogatásának fő adatai

Év	Nézőszám, ezer fő	Jegybevétel, millió Ft	Állami támogatás, millió Ft	Licencdíj		Árfolyam, Ft/USD*
				millió Ft	millió USD	
1998	180	1476	450			
1999	200	2128	405			
2000	180	2446	400	1609,0		
2001	183	3058	400	1776,5	6,2	286,54
2002	160	2450	2920	2654,7	10,3	258,00
2003			3000	2536,2	11,3	224,44
2004			2700	2812,5	12,5	225,00
2005			3150	3151,0	13,7	230,00
2006**			3550	3548,5	15,1	235,00

Megjegyzések:

2002-ben garanciát vállalt az előző kormány 3 milliárd Ft erejéig. Ha a cég ezt igénybe veszi, akkor behajtják rajta és felszámolják. Ezt elkerülendő a mostani kormány 2,5 milliárd Ft támogatást adott, amely zárszámadási törvény szerint végül 2920 milliárd forintra teljesült.

* A forint felértékelődésével számolva.

**2006-tól az EU előírásai szerint cigaretta reklámot nem sugározhatnak a TV-ben. Magyarországon betiltották a dohányreklámokat. A Forma-1 ez alól kivételt élvez, ami szintén állami-támogatást jelent, 10 milliárd Ft-ra becsülhető értékben. Ezért a Forma-1 állami támogatása – amely 2001-ben 400 millió Ft-ot tett ki – 2002-re összesen több mint 12500 millió Ft-ra nőtt!

Forrás: Hungaroring Sport Rt., HVG, PM.

Arról nincs információ, hogy a Forma-1 külföldi reklámbevétele milyen összeget tett ki, amely valószínűsíthetően többszöröse a hazainak! Az EU-ban a dohányreklám csak a Forma-1 keretében lehetséges! Ezért a bevétel összege akár 10 milliárd forintot is kitehet!

(d) A Nissan támogatása

„Július óta Nissan Magyarország Kereskedelmi Rt. néven folytatja tevékenységét a japán Sumitomo Corporation tulajdonában lévő Nissan-importőr, a Summit Motors Hungary Rt. A cég profiljába egy közelmúltban végrehajtott átszervezés nyomán a jövőben kizárólag a márkaimportőri feladatok és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások (garancia, alkatrész) ellátása tartozik – tájékoztatta lapunkat Erdélyi Péter vezérigazgató. Az importőr vállalat még a nyár folyamán átköltözik a közelmúltban létesült háromezer négyzetméteres budaörsi márkakereskedés-szerviz-iroda komple-

xumba. Az M7-es mellett, a nagy bevásárlóközpontok szomszédságában csaknem egymilliárd forintból megvalósult beruházáshoz az anyagi háttérrel a japán anyacég, a Sumitomo Corporation nyújtotta. Az induláskor 35 alkalmazottal induló objektum a Pest Megyei Munkaügyi Hivataltól 28 millió forint munkahelyteremtő támogatást kapott.” (Világgazdaság, 2004. július 5.)

A fenti sajtóhír állításával szemben kifejezetten az import támogatásának minősíthető a Nissan budaörsi kereskedelmi központ nyújtott állami támogatás. Ez a valóságban magyar és más EU-beli munkahelyek megszüntetését eredményezheti, ráadásul a súlyosan környezetszennyező közútjármű-ipart támogatják ezzel.

A magyar-japán külkereskedelmi forgalom magyar hiánya 2003-ban közel 1,7 milliárd USD volt. A közel 2 milliárd USD értékű, Japánból származó importtal szemben csak 0,3 milliárd USD magyar export állt. A termelési

értékből kiinduló számításunk szerint a 2003. évi magyar hiány Japán viszonylatában 381,5 milliárd forintot tett ki, a vámbelföldi terület export „kitermelése” pedig 2000-ben 2,2 millió Ft/fő volt. Így durván 173 ezer magyar (részben egyéb EU) munkahelyet szorít ki a teljes japán import (ebben a Suzuki alkatrész-importja is benne van).

Az új munkahelyek létesítése sem igaz, mert eddig is importáltak Nissan járműveket, főleg személygépkocsikat. 2003-ban összesen 3629 új járművet hoztak be (a Nissan gépkocsi-állomány a 2003. év végén 34125 volt), és ezeket a magyar márkakereskedők forgalmazták, most ezek munkahelye szűnhet meg. Minderről nem közölnek semmit.

További vizsgálatra van szükség, mert az egy milliárd forint összegűnek mondott beruházás újabb kedvezmények forrása lehet (társasági adó kedvezmény stb.). A beruházás valószínűségét is célszerű lenne megvizsgáltatni, mivel az most már a folyósított állami támogatás alapját képezi.

6. Ingyenes parkolás, tárolás

Egyik legértékesebb, pótolhatatlan vagyunk a földterület. Ugyanakkor jelenleg a településeinken gyakorlatilag ingyenesen biztosítanak helyet közterületen a gépkocsik tárolására. (Pedig ha valaki bármi mást kíván közterületre kihelyezni – például egy asztalt könyvárusításra –, általában igen borsos bérleti díjat kell fizetnie.) Itt csak nagyságrendileg próbáljuk meg felbecsülni az így nyújtott támogatás összegét. Ha naponta átlagosan 300–600 forint meg nem fizetett területfoglalási díjjal számolunk, és feltételezzük, hogy 2,2 millió autót tárolnak közterületen, akkor ez évente 255–474 milliárd forint támogatást jelent. (Középtértékként 365 milliárd forinttal számoltunk.)

Akit érdekel a témával kapcsolatban a szerzők részletes álláspontja, azoknak javasoljuk a Lélegzet 2003. decemberi és 2004. decemberi

számát (www.lelegzet.hu), valamint a Levegő Munkacsoport észrevételeit Budapest új parkolási rendeletervezetével kapcsolatban (http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/parkolaspeticio.pdf).

7. Környezeti, egészségi és hasonló károk

A környezeti, egészségi és hasonló károk okozta költségeket is lehet számszerűsíteni. Természetesen itt is vannak bizonytalansági tényezők, azonban ma már ezeket is meglehetősen jól lehet becsülni, mert ezt a témát több nemzetközi tanulmány is feldolgozta.

Az OECD 2003-ban tanulmányt jelentetett meg a közlekedés külső költségeiről Közép- és Kelet-Európában (External Costs of Transport in Central and Eastern Europe. Final Report ENV/EPOC/WPNEP/T(2002)5/FINAL. OECD, Environment Directorate, Environment Policy Committee, Working Party on National Environmental Policy, Working Group on Transport, 2003. Letölthető a <http://www.oecd.org/env/transport> honlapról. Rövid magyar nyelvű ismertetését ld. az 1. mellékletben.) A környezeti és baleseti költségekre vonatkozó alapadatokat ebből a tanulmányból vettük, és ezek alapján végeztük el számításainkat.

Ez az OECD tanulmány az 1995. évi magyar forgalmi adatok alapján számolta ki a környezeti, egészségi és hasonló károk okozta költségeket. Az 1. melléklet 4. táblázatában szereplő 1995. évi költségeket a járműállomány megfelelő évi változásával növeltük és azt az aktuális Ft/euró árfolyammal felszoroztuk. Így megkaptuk a 2002–2004. évek külső költségeinek forintba átszámolt értékét. Csak ezt a mutatót tudtuk felhasználni, mert a teljesítménymutatók számbavételi köre megváltozott (a KSH régebbi adatai az 1 és a 3,5 tonna közötti járművek teljesítményét is figyelembe vette, az EUSTAT szerint viszont csak a 3,5

7. táblázat: A közúti közlekedés környezeti és egyéb kárainak költsége (becsült költség az OECD és a KSH adatai alapján, milliárd forint)

Év	Személygépkocsi	Tehergépkocsi	Összesen
2002	632	387	1019
2003	696	415	1110
2004	735	436	1171

tonna felettire vonatkozhat a számbavétel). Az így kapott értékeket a 7. táblázat tartalmazza.

Tehát a közúti közlekedésnek az 1. mellékletben részletezett környezeti és egyéb kárai 2004-ben Magyarországon közel 1200 milliárd forintot tettek ki, amelyből 63% jut a személygépkocsikra és 37% a tehergépkocsikra. Ugyanakkor ez a tanulmány nem tartalmaz egyes olyan tényezőket, amelyek más tanulmányokban már előfordultak. Így például hiányzik a forgalmi torlódások, egyes városi hatások és a háttérfolyamatok által okozott károk összege. (A háttérfolyamatok alatt a közúti közlekedéshez nélkülözhetetlen egyéb tevékenységeket értjük: útépités, kőolaj-kitermelés és -feldolgozás, gépjárműgyártás, a roncsautók megsemmisítése stb.).

A városi hatások és háttérfolyamatok külső költségeinek fajlagosait az INFRAS-IWW 2000. évi tanulmánya alapján (External Costs of Transport — Accident, Environmental and Congestion Costs of Transport in Western Europe. INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe. Kiadó: International Union of Railways, Párizs, 2000. március – Rövid magyar nyelvű ismertetőt ld. a 2. mellékletben), az ausztriai fajlagos költségeknek a magyar viszonyokra történő alkalmazásával állapítottuk meg. (A tanulmány „Additional costs in urban areas” és „Up- and downstream processes” fejezeteiben leírtakat vettük számításba.) Felhívjuk a figyelmet azonban arra, hogy a tanulmány szerzői feltehetően igencsak alábecsülték a háttérfolyamatok környezeti és egyéb kárait, külső költségeit. Az oszt-

rak Környezetvédelmi Minisztérium adatai szerint ugyanis ezeknek a háttérfolyamatokhoz – egy gépjárműre vetítve – 0,7-szer annyi energiát használnak fel, mint amennyit a gépjármű elfogyaszt egész élettartama során. Ha feltételezzük, hogy a környezeti károk arányosak az energiafogyasztással, akkor az OECD tanulmányban szereplő összeget 1,7-del kellene megszorozni. Ennek ellenére itt csak az INFRAS-IWW tanulmány adataival számoltunk mi is.

Megjegyezzük, hogy az 1995. évi helyzet óta, amelynek adataira az OECD tanulmány alapoz, a környezet állapota számos tényező miatt romlott. Egyebek mellett növekedett a forgalom egésze. A forgalom szerkezete pedig környezeti szempontból hátrányosabbá vált, mert az e szempontból egy nagyságrenddel kedvezőtlenebb közúti áruszállítás aránya az 1995. évi 50 százalékról 2003-ra 68 százalékra emelkedett. Ezért a fajlagos és számolt külső költségek alulbecsültek. Ezek valós értékét a későbbi tanulmányoknak kell megállapítani.

A fent hivatkozott tanulmányokban a környezeti károk terén az újabb és korszerűbb gyártmányú járműveknél automatikusan azt az elvet alkalmazzák, hogy azok környezet-kímélőbbek a régebbiekkel szemben. Sajnos, ez nem felel meg a valóságnak az alábbi okok miatt:

- Egyre növekszik a nagyobb súlyú, illetve az egyre több kiegészítő berendezéssel felszerelt járművek száma, és ezek a tényezők mind növelik a járművek üzemanyag-fogyasztását.
- Az utóbbiak között külön kiemelendő, hogy egyre elterjedtebbek a négykerék-meghajtású járművek, a luxusterepjárók, amelyek fajlagos energiaigénye magasabb, a jelentős szennyezést eredményező gumikopásuk is gyorsabb, és baleseti kockázatuk is jóval nagyobb, mint a kisebb személyautóké.
- A járművekben lévő klímaberendezések beépítése nemcsak a fajlagos energiafogyasztás növelése miatt károsítja a környezetet. A klímaberendezés közege olyan fluor-vegyület, amely a felsőlégi „ózonnyal” egyik

előidézője és a globális felmelegedés egyik „gyorsítója”, és így fokozott veszélyt jelent a környezetre. Ezek helyettesítését környezetkímélőbb anyagokkal a gépkocsik klímaberendezéseiben csak 2009-től kezdve kívánják fokozatosan megvalósítani.

- A személygépkocsi-állományon belül dinamikusan nőtt a dízelüzeműek száma. Ezek a járművek olyan légszennyező anyagokat bocsátanak ki, amelyek az egészségre ártalmasabbak és a környezetet nagyobb mértékben szennyezik, mint a benzinüzemű járművek kibocsátása. (Az Egészségügyi Világszervezet nem ad meg egészségügyi határértéket a dízelüzemű járművek részecske-kibocsátására, mert álláspontja szerint ezeknek az anyagoknak nem létezik olyan alacsony koncentrációja, amely bizonyítottan nem károsítja az egészséget.) A dízelüzemű személygépkocsik száma Magyarországon az 1995. évi 184,8 ezer darabról 2002-re 293,8 ezer darabra, vagyis 59 százalékkal nőtt. Ugyanezen idő alatt éves gázolaj-fogyasztásuk 679 millió literről 1180 millió literre, vagyis 74 százalékkal emelkedett.
- Bár egy újabb típusú dízelüzemű jármű által kibocsátott részecskék összömege kisebb, mint egy régebbi gyártásúé, azonban sokkal nagyobb az igen apró (2,5 mikrométernél kisebb) részecskék száma. A leg súlyosabb egészségkárosodást viszont éppen ezek a részecskék okozzák.
- A katalizátorral felszerelt gépjárművek platínát, palládiumot és ródiumot tartalmazó kipufogógázt bocsátanak ki. A katalizátor felületéről a fizikai és kémiai elhasználódás, a kopás hatására kerülnek a környezetbe ezek – a platina-csoportozhoz tartozó – elemek. E mérgező fémek koncentrációja kimutathatóan növekszik a környezetünkben. Tekintettel arra, hogy ezeknek az anyagoknak a természetes légköri koncentrációja rendkívül kicsi (10–12 g/m³ nagyságrendű), a kibocsátott mennyiség viszonylag nagy

változást okoz a környezetben. A platina és más platinafémek citotoxikus (sejtméreg) és allergizáló hatásáról egyre több adat áll rendelkezésre, és ezek komoly aggodalomra adnak okot.

- 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 és a jóval nagyobb kockázat miatt.
 - Egyre több a veszélyes árut szállító kamion. Az elmúlt időszakban rendszeresen lehetett már hallani az ilyen jellegű és számos esetben a közvéleményt is komolyan megdöbbentő súlyos balesetekről. (Különösen intő példaként szolgál a 2004 májusában a budapesti Nagykőrösi úti felüljárón történt baleset, amelynek a következményei egész városrészeket érintettek, valamint az ugyanabban a hónapban a nitrogén-műtrágyát szállító román tehergépjármű felrobbanása, amelynek következtében 16 ember vesztette életét.)
 - Az egyre nagyobb forgalom miatt exponenciálisan növekednek a forgalmi torlódások miatti károk.
 - A magyar utak rossz állapota következtében az egyes környezeti szennyezések hatványozottabban növekednek (fokozottan kerülnek a környezetbe gumiabroncs részecskék, a motorolaj „csepegések” állandósulnak stb.).
 - A lakosság egészsége és a környezet állapota számos tekintetben romlik, és ezért az esetleg kisebb légszennyezés is súlyosabb következményekkel járhat, mint egy egészséges lakosság és ép környezet esetén. (A hatások felhalmozódnak!)
- Ezen tények miatt felül kell vizsgálni a „korszerűbb” járművek valódi környezeti hatásait és ennek eredményei alapján frissíteni kell a vonatkozó tanulmányokat.

8. Az M5-ös autópályával kapcsolatos támogatások

Az M5-ös autópálya üzemeltetési hozzájárulásáról szóló megállapodás szerint 13 fél-éven keresztül, 1993. évi árszinten 9 milliárd forint értékben az állam kezességet vállalt a tervezettnél kisebb forgalom miatti bevételkiesés részleges pótlására. Ennek lejáratát 2004. december 31. Az ilyen címen kifizetett érték 1993. évi áron összesen 4,5 milliárd forint. Ennek értéke 2003. évi áron (a KSH által hivatalosan kimutatott inflációval számolva) 16,7 milliárd forintot tesz ki! (Az infláció miatt 3,7-es szorzó alkalmazandó.) Az évente fizetett átlagos díj $(16,7/13) \times 2 = 2,6$ milliárd Ft 2003-ig. Az M5-ösnek a matricás rendszerbe történő bevonásért fizetendő rendelkezésre állási díj csak 2004-től esedékes, előtte a garantálttól elmaradó bevételért kellett fizetni. A rendelkezésre állási díj fizetési üteme pedig a következő: 2004-ben 12 milliárd forint; 2005-ben 17 milliárd Ft, majd 2006-tól 25 éven át 25 milliárd forint. Tehát összesen 627 milliárd forintot kell fizetni. A 2004. évre ebből a kormány mindössze 12 milliárd forintot számol el, a terhek döntő részét az elkövetkező években kell kifizetnünk. Ezt a költségesebb elszámolási módszert a költségvetés hiányának átmeneti és rövid távú csökkentése érdekében alkalmazzák.

9. „Útkárok” és a teherforgalom keresztfinanszírozása

Bevezetésül szükséges kiemelni azt, hogy egy nehéz tehergépjármű az utak fizikai igénybevétele szempontjából kb. 100.000–1.000.000 személygépkocsi igénybevételével egyenértékű, mivel az útrongálás mértéke a tengelyterhelés 5. hatványának függvénye. Az utak alatt húzódó közműveket és az utak mentén található épületeket és egyéb léte-

sítményeket is több nagyságrenddel jobban rongálják a nehéz tehergépjárművektől származó rezgések, mint a személyautók esetén.

A nehéz tehergépjárművek útkárosításával kapcsolatban már több évtizede kialakult a szakértők egyértelmű álláspontja. Budapesten 1971-ben jelent meg Dr. Nemesdy Ervin egyetemi tanárnak, a műszaki tudományok doktorának az „Utak és autópályák szerkezete” című könyve, amelyet mind a mai napig alaplóműként forgatnak a közlekedési szakemberek. Ebben egyebek mellett kijelenti: „... 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. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlenül szükségesé, hogy a nagy tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdó és szállítási adó-többlet-teher háruljon.”

Az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikájában is hangsúlyozza, hogy a nehéz tehergépjárművek rendkívül súlyosan rongálják az utakat: „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.” Ezért az EU is szorgalmazta és szorgalmazza az utak igénybevételével arányos használati díjak kialakítását.

A gyakorlatban alkalmazott útdóknak és autópályadíjaknak a személygépkocsik és tehergépkocsik közötti aránya a legalább 5 nagyságrend helyett csak egy nagyságrenden belül mozog, ezért óriási mértékű keresztfinanszírozás történik a nehéz tehergépjármű-közlekedés javára.

A nehéz tehergépjárművek által az utakban és egyéb létesítményekben okozott károk továbbgyűrűző hatását sem szabad elhanyagolni, ami főleg a személygépkocsikat érinti. Sőt,

épp ez teszi ki a károk túlnyomó részét. A Világbank számításai szerint ugyanis az utakban okozott 1 Ft kár az azt használó gépjárművekben 3–7 Ft kárt idéz elő. (*Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank., Washington, 1996. 26. oldal*) Ennek viszont csak a töredékét (csak a bizonyított részét) térítik meg az útfenntartók.

A továbbiakban ebben a pontban az összes ilyen jellegű kárt, beleértve az infrastruktúrában és más járművekben (az utak rongálása révén) okozott károkat is az egyszerűség kedvéért útkárnak nevezzük.

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) egyik tanulmányában (*Bringing the Eurovignette into the Electronic Age: The need to change Directive 1999/62/EC to allow kilometre charging for heavy goods vehicles, by Per Kageson. European Federation for Transport and Environment, June 2000*) adatokat közöl arról, hogy a németországi közutak igénybevétele tekintve mekkora költség jut a tehergépjárművekre tonna-kilométerre vetítve, azaz mekkora az útkár: 1994. évi áron ez az érték autópályán 0,093 EUR/tkm, egyéb közúton pedig 0,272 EUR/tkm. Számításainknál ezeket az értékeket kötelező szakmai óvatosságból kiindulva nem használtuk fel, mivel a hazai útkárra így kapott összegeket más számításokkal szembesítve nem lehet visszaigazolni. Ezért az erre vonatkozó számításainkat csak *tájékoztató jelleggel* közöljük.

A külföldi rendszámú tehergépjárművek teljesítmény-értékeit Magyarországon több tényező részletes feldolgozásából építettük össze:

a) az EU-ba irányuló magyar export közúti tonna-kilométer teljesítménye egyes EU-tagországok szerint,

b) az EU-ból származó magyar import közúti tonna-kilométer teljesítménye egyes EU-tagországok szerinti felépítésben,

c) az EU tagországok Magyarországon keresztüli tranzitjának tonna-kilométer teljesítménye, és

d) egyes nem EU-országok Magyarországon keresztüli tranzitjának EU-ba irányuló tonna-km teljesítménye.

A vámstatisztikából nyert külkereskedelmi adatokat a közlekedési tárcának a közúti forgalomra vonatkozó további adataival egészítettük ki. A különböző, de ellenőrzött forrásokból származó adatok egyben megfelelő kontrollt is jelentettek. A KSH adatok alapján ismert az országba belépett és kilépett tehergépjárművek száma, ebből a tonnák teljesítmény megfelelő pontossággal megbecsülhető. A részletes számításokat szerves egységben építettük fel komplex modellbe, és ennek csak a végeredményét mutatjuk be a 8. táblázatban.

Tehát a külföldön nyilvántartott (külföldi rendszámú) tehergépkocsik Magyarországon 2002-ben 665 milliárd forint, 2003-ban 711 milliárd forint és 2004-ben mintegy 751 milliárd forint összegű útkárt okoztak, amennyiben az említett németországi fajlagos mutatót vesszük alapul.

Az említett németországi fajlagos útrongálási tényezőt, valamint a tonnakilométerben kifejezett teljesítményt véve alapul (ld. a 9. táblázatot!), a belföldön nyilvántartott (magyar rendszámú) tehergépkocsik Magyarországon 2002-ben 1019 milliárd forint, 2003-ban 1129 milliárd forint, 2004-ben pedig mintegy 1200 milliárd forint összegű útkárt okoztak.

Egyéb adat hiányában a magyarországi helyzetre is az EU Közlekedéspolitikájának idézett megállapítását vesszük alapul, vagyis hogy a személygépkocsik az útkároknak mindössze 17 százalékát okozzák. Az eddigiek alapján tehát meghatározhatjuk a gépjárművek által okozott összes útkárt, ami 2004-ben 2300 milliárd forintot tett ki (ld. a 10. táblázatot!)

Ez döbbenetesen nagy összeg, aminek realitása megkérdőjelezhető. Ezért további részletes vizsgálatokat tartunk szükségesnek e témakörben.

**8. táblázat: A külföldi rendszámú tehergépjárművek által
Magyarországon okozott útkár***

Év	Teher gépkocsi, ezer darab**	Teljesítmény, millió tonnakm***	Út igénybevétel**** EUR/tkm	Árfolyam, Ft/EUR	Útkár, milliárd forint
2001	1264,5	12645			
2002	1338,7	13387	0,2045	242,97	665
2003	1371,5	13715	0,2045	253,51	711
2004*****	1440,1	14401	0,2045	255,00	751

Megjegyzések:

*Az „útkár” fogalmába az út mentén és alatt lévő létesítményekben, valamint az utat igénybe vevő járművekben – a megrongált út miatti – károkat is beleértjük.

**Az országba belépett külföldi rendszámú tehergépkocsik száma a KSH adatai szerint.

***A tonnakm számítás alapja: tehergépkocsiként 25 tonna súly, 400 km megtett távolság

**** 50%-ban autópálya és 50%-ban egyéb út használatát feltételezve, 0,2045 EUR/tkm fajlagossal számolva.

***** A 2004. év esetében 5%-os növekedést feltételeztünk (a valóságban a korábbi évek adatai alapján és az EU-csatlakozás hatását figyelembe véve, jóval magasabb növekedés várható).

9. táblázat: A hazai közúti áruszállítási teljesítmény százalékos arányának alakulása

A közúti áruszállítási teljesítmény alakulása a jármű teherbírása szerint, millió tkm							Útkár, milliárd forint		
Teherbírás**	1999	2000	2001	2002	2003*	2004*	2002	2003	2004
3,5-4,99 tonna	1584	1105	931	759	534	376	45	33	23
5,9-9,99 tonna	4752	4321	4137	3532	3347	3172	210	208	198
10 tonna és nagyobb	2605	2464	2378	2374	2442	2512	141	151	157
Nyerges és egyéb vontató szerelvények	7931	9497	9376	10477	11875	13460	623	737	840
Összesen	16872	17387	16822	17142	18198	19519	1019	1129	1218
Árfolyam, Ft/euró							242,97	253,51	255

*Az „útkár” fogalmába az út mentén és alatt lévő létesítményekben, valamint az utat igénybe vevő járművekben – a megrongált út miatti – károkat is beleértjük.

** Az EU előírását alkalmaztuk visszamenőleg is, amely csak a 3,5 tonna összsúly feletti járművek teljesítményét veszi számba az áruszállításnál.

10. táblázat: A gépjárművek által okozott útkár* Magyarországon, milliárd Ft

A jármű jellege	2002	2003	2004
Tehergépkocsi	1684	1840	1969
Ebből:			
- belföldi rendszámú	1019	1129	1218
- külföldi rendszámú	665	711	751
Személygépkocsi*	170	188	203
Összesen	1854	2028	2172
Keresztfinanszírozás**	1179	1288	1378

*Az „útkár” fogalmába az út mentén és alatt lévő létesítményekben, valamint az utat igénybe vevő járművekben – a megrongált út miatti – károkat is beleértjük.

** A tehergépkocsik által okozott útkár 70 százaléka, az egyéb járművekben okozott közvetlen és közvetett kár nélkül, a keresztfinanszírozás teljes összegét az 1. számú táblázat mutatja be.

A fentiekben a kárt okozók oldaláról közelítettük meg a kár értékét, azonban az útkárokat mérleg elv szerint úgy is meghatározhatjuk, hogy a kárt szenvedők lehetséges költségeiből, mint felső korlátból vezetjük le. Ezen számítás tényezői a következők:

- Az utak értékében bekövetkezett kár. (A magyarországi utak teljes értéke 10–12 ezer milliárd forintra becsülhető a magyar értékelés szerint. A nyugat-európai értékelés ennél jóval magasabb lehet, mivel ott a föld ára és a kárelhárítás költsége is magasabb – mintegy 20 ezer milliárd forintra becsülhető.)
- A közúti járművekben okozott kár. (A személy- és tehergépkocsi-állomány becsült értéke mintegy 5–6 ezer milliárd forint, azonban a használati értéke ennél jóval magasabb, 7–8 ezer milliárd forint lehet, mivel Magyarországon a viszonylag alacsony bér és a fekete gazdasági jelentős aránya miatt a javítás viszonylag olcsóbb.) Az éves „útkárt” e tekintetben a járművek használati értékének 5 százalékára tehetjük, ami 660 milliárd forint.
- Az egyéb létesítményekben okozott kár (út menti épületek, utak alatt futó közművek, villamos és vasúti sínek stb.).
- Az utak rosszabb állapotából eredő többletterhelődés miatti kár.
- Az utak rosszabb állapotából eredő többlet környezetszennyezés (például a gumikongválódása miatt nagyobb a részecske-szennyezés, a motor- és fékolaj „csepegései” szinte állandóvá válnak stb.).
- A magyar úthálózat burkolata, felépítménye olyan, hogy többnyire csak kisebb teherbírású forgalomra alkalmas (2002-ben az országos közúthálózat mindössze 1,3 ezreléke volt beton burkolatú). Emiatt is keletkeznek többletkárok.

A fenti megállapítások felhasználásával végeztük el az útkárok becslését. Az eredményt a 11. táblázat tartalmazza.

Az úthálózat állapotának jelentős hatása van a járművek állapotára. A New York-i székhelyű Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet igazgatója a következőket írta erről a témáról: „Miután a Világbank alaposan megvizsgálta a ma-

11. táblázat: Az útkár meghatározása költség oldalról (milliárd forint)

A kár jellege	2002	2003	2004
Utak állagának romlása*	275	289	303
Járművek állagában okozott kár	600	630	662
Ebből:			
személygépkocsikban**	475	499	524
tehergépkocsikban**	125	131	138
Ebből:			
10 tonna alatti tehergépkocsikban**	103	108	113
10 tonna feletti tehergépkocsikban**	23	24	25
Az utak melletti és alatti létesítményekben keletkezett kár	25	26	28
ÚTKÁR ÖSSZESEN	900	945	992

* 2002-ben az úthálózat értékének 5%-a, az utána következő években pedig a forgalom növekedésének megfelelő értékkel növelve.

** 2002-ben a járműállomány értékének 10%-a, az utána következő években pedig a forgalom növekedésének megfelelő értékkel növelve.

gyarországi autópálya-igényeket, arra a következtetésre jutott, hogy gazdaságilag sokkal fontosabb az országnak a meglévő úthálózat karbantartása, mint új autópályák építése. Az elégtelen útkarbantartás a magyar gazdaságnak évente több tízmilliárd forint veszteséget okoz, számottevően károsítva a járműveket is.” (Walter Hook: *Wheels Out of Balance. Suggested guidelines for intermodal transport sector lending at the World Bank. A case study of Hungary. Institute for Transportation & Development Policy. New York, 1996.*)

Valóban, a Világbank új közlekedéspolitikáját ismertető kiadványában a következőket olvashatjuk: „Az útkarbantartások elhanyagolása két ok miatt is önpusztító. Egyrészt növeli a gépjárművek működtetésének költségeit. Például minden dollár, amit egy évben megtakarítunk azzal, hogy nem fordítjuk egy napi 500 gépjármű-forgalommal rendelkező út megfelelő állapotban tartására, az utat használó gépjármű-üzemeltetők költségeit 3,4–6,1 dollárral növeli. Másrészt a 10–20 évenként történő egyszeri felújítás az állam részére 3-szor annyiba kerül, mintha folyamatosan karbantartaná.” (Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank., Washington, 1996. 26. oldal).

„Nap mint nap mi magunk teszteljük az utak állapotát, és a fővárosi kátyúkról az autók állapota is árulkodik. Az Autótulajdonosok Érdekvédelmi Szövetségének elnöke egy különlegesen felszerelt autóval 500 kilométert ment Budapesten, és számítógéppel pontosan rögzítette, hol van javítani való. Egy magyar autónak tízszer is javíttatnia kell gépkocsiját, mire egy Németországban futó autó egyszer beáll a szerelőakna fölé. Ez pedig kifejezetten az utak, különösen a budapesti utak állapotának köszönhető.” (Kátyús utak, tönkrement lengéscsillapítók. www.radio.hu, 2004. július 5.)

Ugyanakkor azt is figyelembe kell vennünk, hogy ez az összeg nem adható hozzá a közlekedés teljes külső költségéhez, hiszen ez „önkárnak” tekinthető.

Megjegyezzük, hogy károk összege azért is rohamosan növekszik, mert a legsúlyosabb és ezért az utakat leginkább rongáló nyerges- és egyéb vontatók teljesítménye közel 50 százalékkal nőtt 1999 óta, míg a kisebb raksúlyú tehergépkocsik teljesítménye csökkent.

A fentiekből nyilvánvaló, hogy óriási keresztfinanszírozás történik: a személygépkocsik tulajdonosai hatalmas összeggel támogatják a közúti teherfuvarozást az útkárok következtében. Csak az utakban közvetlenül keletkező károk miatti keresztfinanszírozás 2004-ben mintegy 240 milliárd forint. A járművek állapotában történő romlás miatti keresztfinanszírozás további 520 milliárd forintra tehető. A 12. táblázatban összefoglalóan bemutatjuk, hogy az egyes közúti járműcsoportok mekkora kárt okoznak másoknak az utakban és kapcsolódó létesítményekben előidézett károk következtében.

12. táblázat: Az egyes közúti járműcsoportok által másoknak okozott kár az utakban és kapcsolódó létesítményekben előidézett károk következtében (milliárd Ft)

A kárt okozó gépjármű jellege	2002	2003	2004
10 tonna feletti tehergépkocsi	695	729	766
10 tonna alatti tehergépkocsi	70	74	77
Személygépkocsi	58	61	64
Összesen	823	864	907

Becslésünk, illetve szakirodalmi adatok szerint az útépités költségeinek 50%-a a tehergépkocsik magasabb tengelynyomása miatt szükséges, az útfenntartás költségeinek pedig 5/6-a írható a tehergépkocsik számlájára.

Amint fentebb rámutattunk, az útkárok döntő részét a nehéz tehergépkocsik okozzák. Ezzel szemben a 10 tonnánál nagyobb teherbírású teherautók után befizetett adók 2004-ben mindössze körülbelül 25 milliárd forintot tettek ki.

10. Visszaélések az üzemanyagokkal

Az üzemanyaggal való üzemek miatt is jelentős volt az állam bevételkiesése. Miután az állam az 1990-es évek elején nagyobb mértékben megemelte az üzemanyagok jövedéki adóját, erőteljes manipulációk történtek az üzemanyaggal. Itt elsősorban a kedvezőbb adózású tüzelőolajjal történt a visszaélés, mivel azt úgy használták üzemanyagként, hogy utána nem fizettek jövedéki adót. Az üzemanyaggal való visszaélések fajtája igen sokrétű volt. Például kenőolajként importálták a gázolajat, valamint külföldön történő kőolajfeldolgozási bér munka konstrukciókkal manipuláltak. Az állami szervek rendkívül lassan és körülményesen számolták fel ezeket az adóelkerülési „kiskapukat”. Bár 1996 óta az ilyen jellegű manipulációk számottevően csökkentek, azonban ezeket nem sikerült teljesen felszámolni. Az üzemanyaggal kapcsolatos visszaélések közé tartozik az üzemanyag-turizmus is, azonban ezt különös jelentősége miatt a következő pontban részletesebben is tárgyaljuk. Mivel elemzésünk a 2002–2004. évekre készült, itt az erre az időszakra vonatkozó összeget adtuk meg. A korábbi időszaknak csak a kamatait vettük számításba. Ezt azért is fontos kiemelni, hogy rámutassunk: *a közúti fuvarozáshoz kapcsolódó fekete gazdaságnak hatalmas tartalékai keletkeztek, szemben a vasúttal, ahol még a meglévő vagyon nagy részét is felélték napjainkig.*

A 13. táblázatból látható, hogy közlekedési tárca adatai alapján a magyar közúti közlekedési szervezetek által felhasznált gázolaj mennyisége 1990-től 1995-ig szinte folyamatosan és igen nagy mértékben csökkent, majd 1996-ban ugrásszerűen, közel 50 százalékkal megugrott! Ismeretes, hogy éppen 1996-tól lépett be a gázolaj jövedéki adójának az a szigorítása, amely jelentősen megnehezítette az olajszőkítést és az egyéb hasonló jellegű visszaéléseket.

A 13. táblázatban kimutattuk a közúti áruszállítás fajlagos (egy árutonna-kilométerre jutó) energia-felhasználását is. (Ez az adatsor is hasonló folyamatot ábrázol, mint az összes felhasználás.) Ezután megvizsgáltuk az Európai Unió közúti áruszállításának fajlagos energiaszükségletét. Ebből az derül ki, hogy a magyar tehergépkocsi-állomány fajlagosan feleannyi üzemanyagot használt fel, mint az EU-beli járművek! Köztudomású, hogy a magyar tehergépkocsi-állomány műszaki állapota és kihasználtsága rosszabb, mint az EU-beli járműveké, és ez különösen jellemző volt a vizsgált időszakban. Tehát ezen adatok alapján valószínűsíthető, hogy a gázolajjal még annál is jelentősebb visszaélések történtek, mint amennyit számszakilag kimutattunk.

A továbbiakban a nem közlekedési szervezetek közúti teljesítményét is számításba vettük. Mindennek alapján kiszámoltuk, hogy csak ebből a forrásból 1990 és 1998 között 2002. évi áron legalább 540 milliárd forint összegű fekete jövedelemhez jutottak a közúti áruszállítók.

Ezen haszon egy része az üzemanyag-maffiánál csapódott le, azonban nem elhanyagolható az a része sem, amely a közúti fuvarozást gyarapította. Becslésünk szerint 2003. évi áron számolva és csak a tőke összegét véve figyelembe, az üzemanyag-manipulációban részt vevők napjainkig jelentős összegre, illetve tőkére tettek szert. Tehát ez a nem legálisan szerzett jövedelem napjainkban tőkeként hasznot hoz, ezért ennek hozamát a vizsgált évekre mutattuk ki. A tőkésített kamattal számolva ez az összeg napjainkig meghaladja az 1000 milliárd forintot (az üzemanyag-turizmust nem számítva).

A vizsgált években keletkezett, a közúti forgalom által a fekete és a szürke gazdaságban realizált tőke kamatát is támogatásként kellene figyelembe venni, mert ez mások (a versenytársak) számára nem hozzáférhető egyedi támogatás volt. Ennek összege 2002-ben, 2003-ban és 2004-ben egyaránt évi 20 milliárd forint körüli összegre tehető.

**13. táblázat: A közúti áruszállítás
üzemanyag felhasználásának alakulása
1990 és 1998 között**

Év	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Üzemanyag felhasználás a magyar közlekedési szervezetek által megadott adatok alapján									
Összes felhasznált gázolaj, ezer tonna	258	228	150	155	134	131	195	218	231
Fajlagos felhasználás, kJ/átkm	1608	1714	1352	1347	1085	1014	1408	1485	1453
Üzemanyag felhasználás a magyar közlekedési szervezeteknél az EU fajlagos értékével számolva									
EU fajlagos felhasználás, kJ/átkm	3265	3265	3265	3265	3265	3027	3027	3027	3027
Összes felhasznált gázolaj, ezer tonna	523	435	362	377	404	391	419	445	482
Hazai tény és az EU normával számolt üzemanyag felhasználás közötti eltérés a magyar közlekedési szervezeteknél									
Gázolaj, ezer tonna	266	206	212	221	270	260	224	226	250
Közlekedési és nem közlekedési szervezetek összes áruszállításának gázolaj-felhasználása, ezer tonna									
Magyar fajlagos szerint	582	576	418	417	346	343	495	535	555
EU fajlagos szerint	1182	1098	1010	1010	1042	1025	1064	1091	1156
Eltérés	600	521	592	593	696	681	569	556	601
Az eltérés értéke, milliárd Ft, 2002. évi áron	60	52	59	59	70	68	57	56	60

Átkm: árutonna-kilométer

Forrás: INFRA füzetek és saját számítások

11. Üzemanyag-turizmus és -csempészet

A MOL Rt. 2004. évi első negyedéves jelentése a következőket állapítja meg: „A régió országaiban a fogyasztást jelentősen befolyásolta az ún. benzinturizmus, amely a helyi adók különbségének eredménye.” Az üzemanyag-

turizmus új lendületet kap az EU bővítésével, a határok átjárhatóbbá válásával.

A szomszédos országokban általában alacsonyabbak (Ukrajna és Románia esetében sokkal alacsonyabbak) az üzemanyagok adói (és így az árai is), mint Magyarországon. Ez az ösztönzője az üzemanyag-turizmusnak, amelyet négy kategóriára oszthatunk.

Az első esetben az üzemanyagot kimondottan azért hozzák be a gépjárművek gyárilag beépített tartályában, hogy azt itthon feketén értékesítsék. Az ilyen jellegű behozatal mértéke a vámhatóságok becslése szerint az összes hazai üzemanyag-felhasználás 3–6 százalékának felel meg.

A második eset az, amikor kizárólag vagy elsősorban üzemanyag-vásárlás céljából mennek át a szomszédos országba, azonban azt kizárólag saját felhasználásra hozzák be.

A harmadik esetben pedig a jármű egyébként is megtette volna az utat (ezt nem is szokták üzemanyag-turizmusnak nevezni), de kihasználva az árkülönbséget, külföldön szerzik be az üzemanyagot.

A negyedik esethez (amely tulajdonképpen az előzőnek egy változata) sorolhatjuk azt, amikor az adókülönbség miatt elsősorban egyéb olcsóbb termékek (dohányáru, italok stb.) beszerzéséért lépik át a határt, és ezzel növelik az egyéni hasznot a közösség többszörös megkárosítása árán (beleértve a környezeti többletterhelést). Bár az utóbbi két esetet nem tekintik törvénysértőnek, nyilvánvaló kibúvást jelentenek az arányos közteherviselés alkotmányos kötelezettsége alól.

Az üzemanyag-turizmus sajátos jelensége, hogy a kamionok gyárilag beépített üzemanyag-tartályát 200 literesről napjainkig 1000 literesre, vagy még ennél is nagyobbra növelték, és ezeket most már tömegesen alkalmazzák a nemzetközileg jegyzett cégek. Ismert, hogy az üzemanyag-norma szerint 100 kilométeren egy kamion 30–40 liter gázolajat fogyaszt, így egyetlen ukrainai tankolással (ahol a gázolaj nemcsak sokkal olcsóbb, hanem rosszabb minőségű) mintegy 3000 km-t lehet megtenni, vagyis az egész EU-t oda-vissza lehet szennyezni, és ezen ráadásul legálisan mintegy 100 ezer forintot lehet nyerni.

Az EU-csatlakozás, vagyis 2004. május 1-je óta új jelenség, hogy – mivel a belső határon megszűnt a vámellenőrzés – például az alacsonyabb üzemanyagár miatt Szlovéniából

már nemcsak gyárilag beépített üzemanyag-tartályban, hanem autónként még néhány kannával is hoznak be üzemanyagot.

A vámhatóság, valamint a KSH adatai alapján készített becslésünk alapján kijelenthetjük, hogy az említett módon behozott üzemanyagok mennyisége a teljes hazai fogyasztás mintegy 30 százalékának felel meg (ld. a 14. táblázatot!). A magyar állam így évente több mint 200 milliárd forint adóbevételtől (jövedéki adó és áfa) esik el ahhoz képest, mintha ezt az üzemanyagot itthon vásárolták volna. Ugyanakkor ez az összeg nem tekinthető teljes egészében a közúti közlekedés támogatásának Magyarországon. Egyrészt ennek az összegnek egy részét adóként kifizetik az adott szomszédos országban. Másrészt, országunkon áthaladva és egy másik határon kilépve, az üzemanyag egy részét más országokban használják fel. Ezen okok miatt a közúti forgalomnak így módon nyújtott hazai támogatást évi 70 milliárd forintba becsüljük. Az így kiesett magyar költségvetési bevételt sajnos mindannyian más, főleg a béreket terhelő adókkal vagyunk kénytelenek pótolni, ami rontja versenyképességünket.

Az üzemanyag-turizmus az államháztartásra gyakorolt kedvezőtlen hatásai mellett jelentős környezetkárosítással jár, amit nem az okozó fizetnek meg (azaz ez is rejtett támogatásnak minősül). Az így keletkezett szükségtelen többletforgalom tovább növeli a közutak zsúfoltságát, melynek következtében emelkedik a balesetek száma, és gyorsabban tönkremennek az utak. A kelet-európai országokban beszerezhető üzemanyagok egy része nem felel meg a hazai szabványoknak, azaz rosszabb minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget.

A 14. táblázatban a kiesett magyar jövedelmet ahhoz képest mutatjuk be, mintha ugyanazt az üzemanyag-mennyiséget teljes egészében Magyarországon vásárolták volna. Ennek az üzemanyagnak csak egy (nagyobbik) részét használják fel Magyarországon, másik

részét tovább viszik más országokba. Ez különösen vonatkozik a tehergépjárművekre, amelyek gyárilag beépített tartálya meghaladhatja az 1000 litert is. Ebből Magyarországon felhasználnak esetleg 200 litert, a többi 800-at – mondjuk – Ausztriában és Németországban. Mindezt figyelembe véve az éves hazai bevételkiesést az üzemanyag-turizmus miatt 140 milliárd forintra becsüljük.

Természetesen tudjuk, hogy erre a teljes bevételre semmiképp sem tehetne szert a magyar állam. Ugyanakkor a számok jól jelzik a probléma jelentőségét, és azt is, hogy megfelelő intézkedésekkel (amelyekre más tanulmányainkban már konkrét javaslatokat tettünk), az államháztartás bevételeit több tízmilliárd forinttal lehetne növelni ebből a forrásból.

14. táblázat: A gépjárművek tankjában behozott üzemanyagok 2001-ben és az emiatt kiesett magyar államháztartási bevétel

a) autóbusz és tehergépkocsi (gázolaj)

Határszakasz	Ár Ft/l	Eltérés a magyar ártól, Ft/l	Összes belépés ezer db	Behozott gázolaj millió liter**	Kiesett magyar jövedelem,* millió Ft
magyar-ukrán	105,00	108,00	69	42	5287
magyar-román	125,40	87,60	434	261	33037
magyar-horvát	193,00	20,00	224	134	17007
magyar-szlovén	185,00	28,00	131	79	9971
magyar-szlovák	191,30	21,70	516	310	39270
magyar-jugoszláv	130,00	83,00	139	84	10595
magyar-osztrák	215,00	-2,00	895		0
Összesen			2409	908	115167

** 600 literes üzemanyag tartály esetén

b) személygépkocsi (benzin)

Határszakasz	Ár Ft/l	Eltérés a magyar ártól, Ft/l	Összes belépés ezer db	Behozott gázolaj millió liter**	Kiesett magyar jövedelem* millió Ft
magyar-ukrán	113,00	136,50	1480	118	17386
magyar-román	145,10	104,40	1719	138	20197
magyar-horvát	253,40	-3,90	1099		
magyar-szlovén	220,50	29,00	368	26	3782
magyar-szlovák	216,20	33,30	1973	138	20278
magyar-jugoszláv	215,00	34,50	989	69	10168
magyar-osztrák	265,60	-16,10	4500		
Összesen			12129	489	71811

Forrás: MOL Rt.

Árak szintje: 2001. május 17-én.

*Kiesett jövedelem: jövedéki adó, KKKSz-díj és áfa.

** 70 literes üzemanyag tartály esetén

12. A fekete gazdaság egyéb vonatkozásai

A fekete gazdaságnak jelentős a szerepe a közúti áru fuvarozásban. Tulajdonképpen ez is egy jelentős támogatásnak tekinthető, annál is inkább, mert a legfontosabb versenytárs alágazatnál (a vasútnál) a fekete gazdaság szerepe elenyésző. (Legalább is az a része elenyésző, ami előnyösebb helyzetbe hozná a vasutat. A közúti áru fuvarozással 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, kábítószer stb.) csempésze, sőt az ember-csempészet is. A VPOP illetékes ezredese 1998-ban így nyilatkozott erről: „Jól jellemzi a helyzetet a következő. 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...” (Bár azóta a röszkei határátkelőt is korszerűsítették, a kamionokról adott jellemzés most is érvényes.)

A belföldi áru fuvarozásnál 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 áru fuvarozásban történő hatalmas adóelkerülésre utalnak az alábbi adatok is. A vasútnál a bérköltségeket a törvényes előírások szigorú betartásával számolják el. A közúti áru fuvarozókra azonban ez nem jellemző, ami a két alágazat számviteli adatainak összevetésével is nyilvánvalóvá válik. Az APEH jelentései alapján megállapítható, hogy például 1998-ban az egyszeres könyvvitelt vezető közúti szállítási vállalkozásoknál az átlag-

gos bruttó havi bér mindössze fele akkora volt (24 068 Ft), mint az ugyanezen tevékenységet, de kettős könyvvitelt vezető vállalkozásoknál (48 779 Ft). A vasútnál dolgozók bére (66 520 Ft) pedig ugyanebben az évben messze meghaladta a közúti fuvarozásban dolgozókéét. 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. Az említett számokból az is kiderül, hogy a vasút minden dolgozója után jóval több személyi jövedelemadót és társadalombiztosítási járulékot fizet, mint a közúti alágazat. Tehát ezek a számok egyértelműen bizonyítják, hogy *a közúti fuvarozásban hatalmas mértékű adó- és járulékfizetési csalás folyik*. Szakértői becslések szerint csak ennek a csalás-tömegnek a következtében csupán 1998-ban 20 milliárd forinttal romlott a MÁV versenyképessége a közúti alágazattal szemben. (2002. évi áron ez az összeg eléri a 30 milliárd forintot.)

Érdekességként megemlítendő, hogy az 1–9 fő közötti foglalkoztatott létszámot alkalmazó közúti fuvarozó cégeknél 2000-ben az átlagbér bruttó 24 278 forintot tett ki, vagyis alacsonyabb volt, mint a minimálbér, amelyet abban az évben a törvény 25 500 forintban állapított meg.

A 2002. évi KSH adatok alapján a közúti áruszállításban 31 299 alkalmazott volt, akiknek átlagos bruttó bére egy alkalmazottra vetítve átlagosan 81 951 Ft-ot tett ki. A vasúti szállításnál ez az érték 112 661 Ft volt. Ez nyilvánvalóan nem felel meg a valóságnak, hiszen – amint már fentebb rámutattunk – a közút áruszállításban óriási az adóelkerülés mértéke. A hivatalos adatok alapján számolva, amennyiben a közúti áruszállításnál is a vasúti bérek mértékével számolnánk akkor a közútnak 8,2 milliárd forinttal többet kellene befizetnie. Ez azonban a képnek csak egy kis szeletét mutatja, ugyanis a közúti áruszállításban a nyilvántartott alkalmazottak száma csak töredéke az itt dolgozók valódi számának. Egy-

részt sok az *illegális foglalkoztatás*, másrészt az itt dolgozók nagy része nem alkalmazottként, hanem vállalkozóként van bejegyezve, harmadrészt pedig egyesek más ágazatban vannak nyilvántartva. *Ha a Magyarországon nyilvántartott 350 ezer közúti tehergépjárműt vesszük figyelembe, akkor a fent említett 31 ezer főnek több mint a tízszeresével kell számolnunk.* Sajnos ezekre vonatkozó béradatokkal nem rendelkezünk. Azonban, ha – 300 ezer fővel számolva – minden főre csak havi 30 ezer forint adóelkerülést számítunk, akkor ez évente *legalább 110 milliárd forint adóelkerülést jelent.*

A „Tájékoztató a Vám- és Pénzügyőrség 2002. évben végzett tevékenységéről” című anyag szerint a VPOP által felderített bűncselekmények és szabálysértések elkövetési értéke 2002-ben 50 milliárd forint. Ehhez azt is tudnunk kell, hogy a vám- és pénzügyőrség által felderített bűncselekmények elkövetési értéke az ismertté vált összes bűncselekmény elkövetési értékének megközelítőleg kétharmadát teszik ki. A felderítési arányt a szakértők általában 10–15 százalékra becsülik. Ez azt jelenti, hogy a valódi elkövetési érték meghaladhatja az évi 500 milliárd forintot. Nehezen megbecsülhető, hogy ebből mennyi jut a fuvarozók zsebébe, de talán nem túlzás kijelenteni, hogy ennek az összegnek legalább a 20 százaléka, azaz évi 100 milliárd forint.

A témát részletesen elemzi az Állami Számvevőszék ÁSZ 0357. számú (2003. december) jelentése a VPOP-nél végzett vizsgálatról, rámutatva a helyzet súlyosságára.

A fenti értékeket több forrás (PM, ÁSZ, VPOP, KSH) felhasználásával számoltuk ki.

13. A vasúttól, illetve a tömegközlekedéstől elvont források

Szintén a közútnak nyújtott támogatást jelent, hogy jelentős forrásokat vontak és vonnak el a vasúttól, illetve a tömegközlekedés-

től. Nyilvánvaló ugyanis, hogy ha az egyik konkurens alágazatot mesterségesen hátrányba hozzuk, akkor a másinak ebből nyilvánvaló gazdasági haszna származik.

Az Állami Számvevőszék 2002. évi 0224. számú Jelentése a MÁV Rt. 1999-2000 évi működésének és gazdálkodásának ellenőrzéséről egyebek mellett az alábbiakat tartalmazza:

„A MÁV Rt. a beruházásait és a felújításait nyereség és beruházásra fordítható amortizáció hiányában alapvetően idegen forrásokból – költségvetési támogatásból, állami hitelfelvételkel, nemzetközi támogatásokból, a társaság által állami garanciákkal felvett hitelekkel – finanszírozta. Az 1995–2001. években a MÁV Rt. veszteségei (szanálás nélküli eredményei) az elszámolt értékcsökkenést is meghaladó összegűek voltak. Ezért nemcsak a fejlesztésekre és a beruházásokra, hanem a működési költségek egy részére sem volt fedezet a társaság bevételeiből. Így a MÁV Rt. az amortizációt nem tudta eszközeinek megújításra fordítani. Az elszámolt értékcsökkenés a vagyonnövelés generálása helyett erősítette a gazdálkodási kényszerhelyzetet, a vagyонvesztési folyamatot. A társaság 1995–2001-ben – hét év alatt – pályavasúti beruházásokra és felújításokra folyó áron összesen 180 milliárd Ft-ot, vállalkozó vasúti beruházásokra és felújításokra folyó áron összesen 123 milliárd Ft-ot fordított. A beruházási források összetétele eltért a pályavasúti, illetve a vállalkozó vasúti beruházások tekintetében. A pályavasút esetében a forrás 74%-a állami költségvetésből, 9%-a MÁV-hitelekből, 4%-a EU-támogatásból származott. A vállalkozói vasút esetében ugyanezek az arányok 6%, 69% és 4% voltak. A MÁV Rt. kalkulációja szerint – a fejlesztési trend alapváltozatához viszonyítva, amely a nemzetközi vasúti kapcsolatokban érintett pálya- és járműállomány, illetve az elővárosi forgalom európai normákhoz felzárkózó fejlesztését célozza – *a vasút elmaradt beruházásainak értéke 2001. évi áron 1320 milliárd Ft, ebből 855 milliárd Ft a pályavasutat, 465 milliárd Ft pedig a vállalkozói vasutat érinti.*”

A MÁV Rt. 1320 milliárd forint összegű „belső adóssága” a 2004. évre tovább növekedett, hiszen a vagyonvesztés nemhogy megállt volna, de tovább folytatódott. Az 1320 milliárd forint 2004. évi reálértéke az infláció alapján (2002-ben 5,3%, 2003-ban 4,7% és 2004-ben várhatóan 6,5%) $1,174 \times 1320 = 1550$ milliárd forint. Az utóbbi 3 év vagyonfelélését összesen mintegy 200 milliárd Ft-ra tehetjük. *Tehát napjainkig összesen mintegy 1750 milliárd forint összegű vagyonfelélés történt a MÁV Rt.-nél.*

A kérdés természetesen az, hogy ez a hatalmas mértékű veszteség tisztán a piaci folyamatok eredménye, vagy pedig az állam piaczgazdasági elveket sértő beavatkozásának a következménye. A tények azt mutatják, hogy az utóbbiról van szó.

- a) A vasúti személyszállítás mindig is közszolgáltatásnak számított. Korábban az állam megrendelte az általa szükségesnek tartott szolgáltatásokat, meghatározta a jegyek árát, és a központi költségvetésből annyi támogatást nyújtott, amennyi a jegyeladásokból származó bevétel és a vasút tényleges ráfordításai közötti különbséget fedezte. Ez a rendszer azonban a 80-as évek elején gyakorlatilag megszűnt. Az állam továbbra is megrendelte a szolgáltatásokat, vagyis a vasutat hatalmi szóval kényszerítette ezeknek az elvégzésére, ám azok ellenértékét 1983 óta csak részlegesen fizette meg. Az államnak ez a gyakorlata nyilvánvalóan sérti a tisztességes piaci versenyt, amit az is mutat, hogy ez gyökeresen ellentétes az EU Tanácsának 1191/69. számú rendeletével, amely kimondja, hogy amennyiben az állam tömegközlekedési szolgáltatásokat rendel meg, és azok viteldíj-bevétele nem fedezi a költségeiket, akkor az államnak kell a veszteséget fedeznie. (Az EU Tanácsának rendeletei minden tagállam számára kötelező érvényű jogszabályok.)
- b) Egy további lényeges állami beavatkozás, amely versenyhátrányba hozta a vasúti szál-

lítást, az volt, hogy 1991-ig a KGST-országokba történő áru fuvarozás tarifáját rendkívül alacsonyan tartották annak érdekében, hogy ezzel ezeknek az országoknak a KGST-be való integrációját támogassák. Ebből mai áron számolva csak 1990-ben – 2004. évi áron számolva – mintegy 100 milliárd forint vesztesége származott a MÁV-nak. A teljes időszakot tekintve tehát a MÁV emiatti bevételkiesése több száz milliárd forinttra tehető.

- c) Egy másik jelentős politikai döntés a jugoszláviai embargó volt. Ennek következtében összességében közvetlenül (2004. évi áron számolva) mintegy 60 milliárd forintot, közvetve (főleg piaczvesztés miatt) pedig még további legalább 100 milliárd forintot veszített a MÁV.
- d) Jugoszláviai vonatkozásban egyéb politikai okok miatt is érték veszteségek a MÁV-ot. A MÁV nemzetközi elszámolásai többoldalú nemzetközi és kétoldalú államközi megállapodásokon alapulnak. Ezeket változtatni csak az állam jóváhagyásával lehet. A volt Jugoszlávia felé az állam politikai okokból elhalasztotta a szükséges intézkedések megtételét, ami mintegy 30 milliárd forint, mind a mai napig fennálló kintlévőséget eredményezett a MÁV részére. Mivel ez a veszteség az állam döntése miatt következett be, az állam köteles lett volna az így keletkezett kötelezettségeket egy tételben reálkamatokkal növelt teljes áron megvásárolni a MÁV Rt.-től. (A kamatok megfizetése annál is inkább indokolt, mert a megfelelő állami intézkedések hiánya miatt a MÁV jelentős hitelek felvételére kényszerült.) Megjegyzendő, hogy bár az utóbbi időben a jugoszláviai adósság törlesztése megkezdődött, de ez rendkívül lassan, igen kis tételekben és korlátozott feltételekkel történik.
- e) Teljes egészében politikai döntés volt a 65 és 70 év közöttiek ingyenes utazásának a bevezetése is, ami évente mintegy

2 milliárd forint bevételkiesést okoz a MÁV-nak. Ezt a kedvezményt az EU-csatlakozás után, 2004 májusától az EU összes 65 év feletti állampolgárára kiterjesztették, ami további, egyre növekvő összegű bevételkiesést jelent (ez évi 2–5 milliárd forintra tehető). Ez az összeg nagyobb, mint amennyit a MÁV évente megtakarítana azzal, ha bezárna 1000 kilométer mellékvonalat – aminek terveiről időnként felrepülnek hírek.

A félreértések elkerülése végett hangsúlyoznunk kell: nem azt vitatjuk, hogy az említett döntések politikailag helyesek voltak-e. „Csupán” arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy ezeknek a kormányzati döntéseknek semmi köze nem volt a piacgazdasághoz (kizárólag politikai alapon születtek), viszont az ezekből származó veszteséget egy éles piaci versenyben lévő gazdálkodó vállalatnak – a MÁV-nak – kellett viselnie!

Mindezen – az a.)–e.) pontokban leírt – hatósági intézkedések következtében a közút 2004. évi áron 2004-ig mintegy 1700 milliárd forint előnyre tett szert a vasúttal szemben, amit szintén rejtett támogatásnak minősíthetünk. A 2004. évre ennek a támogatás összege 100 milliárd forintra tehető.

A *vasúton kívüli tömegközlekedés* (városi tömegközlekedési vállalatok, Volán társaságok) esetében is jelentős forráselvonás történt, hiszen az állam itt sem fizette ki az általa megrendelt szolgáltatások teljes ellenértékét. Adatok híján az alábbiakban csak a BKV Rt.-ről írunk kissé részletesebben.

A BKV 2003. évi beszámolójából az alábbiakat állapíthatjuk meg:

A BKV Rt. működési költségeit a saját források nem fedezik, a Társaság állítása szerint a működési eredményt jelentősen javító hatékonyság-növelésben rejlő tartalékok kimerültek.

A BKV Rt. az eladósodottsága csökkentése érdekében – várhatóan a minőségre kiható – 2,5 milliárd Ft-os ráfordítás-csökkentő intézkedéssel számolt 2004. évi üzleti tervében.

A veszteség növekedését az alulfinanszírozottságból származó pénzügyi többlet-kötelezettségek okozzák.

Az önkormányzat várható hozzájárulása a bevételekhez 2004-ben 3 milliárd Ft, míg a normatív állami támogatás 6,5 milliárd Ft volt. Elvileg lehetőség nyílt az Üzemeltetési szerződés Bonus-a alapján további 300 millió Ft-ra. A 15. táblázatban bemutatjuk a BKV Rt. gazdálkodását jellemző főbb adatokat.

A hitelállomány rendezése egyszeri ráfordításként 41,5 milliárd Ft önkormányzati ráfordítást igényelne, ezzel stabilizálni lehetne a BKV Rt. jelenlegi kedvezőtlen helyzetét 2004-re. A működési veszteség finanszírozása – a jelentős hitelállomány kialakulását megakadályozandó – minden évben megjelenő forrásigényként (10–12 milliárd Ft) jelentkezik.

Szükség van azonban az elmaradt beruházások pótlására is, amely forrásként szintén egyszeri önkormányzati támogatásra volna szükség. Ennek mértékére abból a szolgáltatási szerződésből következtethetünk, amelyet a Fővárosi Közgyűlés 2004 áprilisában kötött a BKV Rt.-vel. Ennek lényege, hogy a Fővárosi Önkormányzatnak fedeznie kell az általa megrendelt tömegközlekedési szolgáltatások ellenértékének azon részét,

15. táblázat: A BKV Rt. gazdálkodásának főbb adatai 2002–2004-ben (millió Ft)

Megnevezés	2002. tény	2003. tény	2004. terv
Üzemi eredmény	-12 207	-26 705	-23 374
Üzemi eredmény amortizáció nélkül	-1 277	-15 342	- 11 574
Pénzügyi muveletek ráfordítása	2 052	763	4 657
Mérleg szerinti eredmény	16 556	-25 029	- 27 194
Önkormányzati hozzájárulás	15 905	3 000	3 000
Év végi hitelállomány	0	16 542	41 542

amelyet nem fedeznek a viteldíj-bevételek és az állami árkiegészítés. Amennyiben ez nem történik meg, a BKV köteles kérni a szolgáltatás eltörlését...

A szerződés indoklása egyebek mellett tartalmazza, hogy amikor megszűnt a személyi jövedelemadó 50%-os visszaforgatása az önkormányzati szférába, jogos – bár értékben csak részleges – kompenzációként a tömegközlekedés támogatása sort kapott az állami költségvetésben. Ennek összege sajnos évről évre zsugorodott, majd 1996-tól megszűnt ez a forrás is. Pedig az EU Tanácsának 1191/69. sz. rendelete ugyanúgy vonatkozik a BKV-ra is, mint a MÁV-ra.

Mindehhez még hozzátesszük, hogy a Fővárosi Önkormányzat 1990 óta folyamatosan csökkentette a BKV-nak nyújtott hozzájárulását. Ezáltal 1990 és 2003 között 2004. évi áron 569 milliárd forintot (ha a főváros által nyújtott beruházási támogatást is figyelembe vesszük, akkor 495 milliárd forintot) vont el a vállalatától ahhoz képest, mintha a hozzájárulást mindvégig az 1990. évi szinten tartotta volna. Mindezen csak részben segített az a 38 milliárd forintos állami konszolidáció, amivel az állam a BKV külső adósságát rendezte 2002 végén.

A személygépkocsi-közlekedésnek nyújtott támogatások között lehetne elvileg feltüntetni azokat az összegeket is, amelyeket az állam nem fizetett meg az általa megrendelt tömegközlekedési szolgáltatásokért (beleértve a vasúti személyszállítást is). A tömegközlekedés ugyanis közszolgáltatás, amelynek költségeit részben az államnak kell fedeznie. Ezt indokolják a tömegközlekedés jelentős előnyei („pozitív externáliái”) is (ld. a BKV Rt. példáján a www.lelegzet.hu/archivum/2003/04/2754.hpp Internet címen).

Az 1. táblázatban nem szerepeltettük, hogy mekkora támogatást jelentenek a személygépkocsi-használatnak a tömegközlekedést hátrányosan érintő pénzügyi intézkedések, mivel e téren további vizsgálatokra van szükség.

14. A forgalmi torlódások költségei

Az Európai Bizottság 2001-ben megjelent Fehér könyve (Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő döntenie) egyebek mellett a következőket jelenti ki: „Az 1990-es évek folyamán Európa szenvedni kezdett a torlódásoktól bizonyos területeken és bizonyos útvonalakon. (...) Bár a torlódások többsége a városiasodott területeket sújtja, maga a transz-európai közlekedési hálózat is egyre inkább szenved a krónikus torlódásoktól: 7.500 kilométeren, azaz a közúthálózat 10%-án alakulnak ki naponta forgalmi torlódások. 16.000 km hosszú vasútvonalnak, azaz a hálózat 20%-ának elégtelen az áteresztőképessége. Az Unió fő repülőterei közül tizenhaton tapasztaltak negyedóránál hosszabb késéseket a járatok több mint 30%-ánál. Ezek a késések összességükben 1,9 milliárd liter üzemanyagfogyasztástöbbletet okoztak, ami az éves fogyasztás mintegy 6%-a. A torlódások miatt Európát az a veszély fenyegeti, hogy elveszíti gazdasági versenyképességét. A legfrissebb ilyen tárgyú tanulmány kimutatta, hogy egyedül a közúti közlekedési torlódások külső költségei a Közösség GDP-jének 0,5%-ával egyenlők. A következő 10 évre szóló forgalom-előrejelzések szerint, ha semmit nem teszünk, akkor az utakon 2010-ig jelentősen növekedni fognak a torlódások. A torlódások rovására írható költségek 142%-kal fognak növekedni, és elérik az évi 80 milliárd eurót, ami a Közösség GDP-jének mintegy 1%-a. A jelenlegi helyzet kialakulása részben arra vezethető vissza, hogy a közlekedők nem mindig fizetik meg az általuk okozott költségeket.” A dokumentum 17 országra vonatkozóan közli a forgalmi torlódások átlagos külső költségeit 1995. évi áron (116. oldal, 4. ábra).

A magyarországi összes torlódási költséget a vonatkozó ausztriai fajlagos értékek alkalmazásával kaptuk meg. Az ausztriai értékek használatát az indokolja, hogy az Európai Unió „régii”

tagországi közül a legalacsonyabb fajlagos értékekkel rendelkeznek. Ez az osztrák forgalmi viszonyok jellegzetességeiből adódik, aminek a részletezésébe itt nem tudunk belemenni. Ugyanakkor ez azt jelenti, hogy ezek a fajlagosok minden bizonnyal nem túlzóak a magyarországi viszonyokra alkalmazva. Külön kiszámoltuk a magyar és a külföldi járművek, illetve a személy- és tehergépkocsik által okozott torlódás külső költségeit (ld. a 16. táblázatot).

A fenti számokból megállapítható, hogy a külföldi tehergépjárművek által okozott torlódási kár meghaladja a magyar rendszámú járművek kárának összegét. Tehát Magyarországon a torlódás okozta károk összegét jelentősen növeli a nemzetközi forgalom.

15. A személygépkocsi-vásárlásnak nyújtott kedvezményes hitelek

A személygépkocsik vásárlását bőséges és kedvezményes hitel (legtöbbször kamatköltség felszámítása nélkül, vagy igen kedvezményes

hitelfeltételekkel) segítette elő. A háztartások pénzvagyont kimutató MNB mérleg szerint 2003. december 31-én a monetáris intézmények fogyasztási és egyéb hitelének (amelynek nagy része a személygépkocsik vásárlásának hitelezését tartalmazza) állománya 844 milliárd forintot tett ki. Ennek összege 2002. december 31-én 684,2 milliárd forint volt, tehát egy év alatt a növekmény 23,4 százalékot (+164 milliárd forint) tett ki. A kedvezményes hitel nyújtása is közvetett támogatást jelent ezen környezetszennyező tevékenység gyorsabb elterjesztésére. Becslésünk szerint az általánosanál kedvezőbb személygépkocsi-vásárlási hitelfeltételek nyújtása (a teljes hitel mutató 20 százalékanak megfelelő szintű átlagos kedvezmény, 500 milliárd forint hitel állományra vetítve) 2003-ban legalább 100 milliárd forint összegű közvetett támogatásnak felel meg. Hasonló szinttel lehet 2004-ben is számolni. 2002-ben az így nyújtott támogatás összegét 80 milliárd forintra becsülhető.

A PSZÁF 2004 első negyedévi jelentése szerint: „A gépjármű-hitelezés tekintetében a jelenlegi kilátások szerint drámai romlás nem

16. táblázat: A magyar rendszámú járművek által okozott torlódás külső költségei 2004-ben

Megnevezés	Magyar rendszámú járművek	Külföldi rendszámú járművek	Összesen
Személygépkocsik			
Teljesítmény, millió utaskm	66675	6923	73598
Fajlagos költség, Ft/ezer utaskm	1463	1463	
Külső költség, millió Ft	97546	10129	107675
Tehergépkocsik			
Teljesítmény, millió tonnkm	21010	24000	45010
Fajlagos költség, Ft/ezer tonnkm	896	896	
Külső költség, millió Ft	18825	21504	40329
Összes költség, millió Ft	116370	31633	148003

várható: az autóvásárlás korábbi látványos növekedésének lendülete 2004 első negyedében megtört ugyan, de a vásárolt autók számában visszaesés mindeddig nem következett be, és ilyesmi egyelőre nem is valószínű.”

A gépkocsik kedvezményes hitelezése nem közvetlen állami intézkedés. Azonban az a tény, hogy ilyen kedvezményes hitelezés kizárólag a gépkocsi-beszerzését támogatja, súlyos diszkriminációt jelent az egyéb termékekkel és szolgáltatásokkal szemben. Ez az egész gazdaságpolitikát rossz irányba tereli: végeredményében az importot ösztönzi és hazai munkahelyeket szüntet meg.

16. A közúti fuvarozásnak kedvező jogszabályok és ellenőrzés

A jogszabályi előírások is gyakran indokolatlanul a közúti fuvarozásnak kedveznek, csak úgy mint *a nem megfelelő ellenőrzés, a jogszabályok betartatásának elmaradása*. Ezek hatása nehezen számszerűsíthető, de nyilvánvalóan egyfajta rejtett pénzügyi támogatást jelentenek. Sőt, gyakran előfordul még az is, hogy a kormány figyelmen kívül hagyja azon nemzetközi kötelezettségeit és hazai jogszabályokat, amelyek a közúti szállítást hátrányosan érinti.

Itt nincs lehetőségünk arra, hogy részletesen ismertessük mindazokat a nemzetközi kötelezettségeket, amelyeket a magyar kormány által vállalt közlekedéspolitikájának környezetbarátabbá tétele érdekében. Így csak néhány példát említünk. Az 1992. évi riói Környezet és Fejlődés Világkonferencián Magyarország csatlakozott ahhoz a megállapodáshoz, amely egyebek között a következőket írja elő: „A kormányok (...) fejlesszenek ki, és ha lehetséges, támogassanak (...) kevésbé környezetszennyező és biztonságosabb rendszereket, különösen az integrált vidéki és városi tömegközlekedést...”

A Közép-Európai Kezdeményezés tagországainak környezetvédelmi miniszterei 1997 jú-

nusában nyilatkozatot fogadtak el a fenntartható közlekedésről. Ebben egyebek között az alábbiakat vállalták: „Elősegítjük a fenntartható fejlődés követelményeinek leginkább megfelelő közlekedési eszközök használatát. Ide csak azok tartozhatnak, amelyek környezetileg megbízhatók, a legkevésbé károsak az egészségre, kímélik és hatékonyan használják a nyersanyagokat és az energiaforrásokat, a legkevésbé helyigényesek, a lehető legkevesebb külső költséggel járnak, társadalmilag elfogadhatók és a legbiztonságosabbak.”

A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (CEMT) 1998 májusában Koppenhágában elfogadott határozata – hivatkozva arra, hogy jelentősek a közlekedés által okozott olyan károk és veszteségek, amelyeknek a költségeit nem a használók fizetik meg – felhívja a tagországokat, hogy a lehető leghamarabb kezdjék meg a külső költségek teljes beépítését az árakba. Véleményük szerint ezt az adók és díjak emelésével kell elérni oly módon, hogy a társadalom adóterhei összességében ne növekedjenek. A határozat szerint a nemzeti kormányoknak széles körű felvilágosító munkát kell végezniük annak érdekében, hogy a közvélemény elfogadja és támogassa a külső költségek érvényesítését a közlekedés áraiban. Ez nyilvánvalóan a vasút számára lenne előnyös, hiszen az – egységnyi teljesítményre számítva – csak tized annyi légszennyezést és harmincad annyi balesetet okoz, mint a közúti fuvarozás. Azonban az ilyen jellegű felvilágosító tevékenységet a magyar állam mind a mai napig még meg sem kezdte.

A hazai jogszabályok közül mindenek előtt az Alkotmányra hivatkoznánk, amely kimondja: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” A környezetvédelmi törvény egyebek mellett megállapítja: „Az állam biztosítja a környezet védelméhez fűződő állampolgári jogok és a más államokkal vagy nemzetközi szervezetekkel kötött környezetvédelmi egyezmények, szerződések érvényesülését.”

A közúti közlekedésről szóló törvény 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.”

Mindezen jogszabályi előírások és nemzetközi kötelezettségvállalások ellenére az állam szabad utat enged a túlzott mértékű közúti közlekedésnek és így az általa okozott káros hatásoknak, ami egyre több halálesethez és megbetegedéshez, természeti és épített környezetünk leromlásához vezet. Jellemző példája ennek Budapest, ahol az elmúlt évtizedekben szinte minden irányban sok-sok milliárd forint ráfordítással kiszélesítették a bevezető közutakat, óriási gépkocsi-forgalmat zúdítva a városra. Ugyanakkor szinte alig tettek valamint az elővárosi vasúti közlekedés javítására (sőt, inkább hagyták azt még inkább leromlani) annak ellenére, hogy csaknem mindegyik bevezető úttal párhuzamosan ott haladnak az erre alkalmas vasútvonalak. Ez a politika oda vezetett, hogy a környékről bejárók közel kétharmada már személyautóval jön a fővárosba, és jelenleg *Budapesten az autók által okozott légszennyezés több mint 60 százaléka a városhatárt átlépő gépkocsiktól származik.*

Tapasztalataink szerint az állami szervek esetenként még akkor sem lépnek fel a kellő eréllyel, amikor bíróság állapítja meg a közúti közlekedés által okozott kár vagy veszélyeztetés tényét, s a veszélyeztető magatartás felfüggesztésére vonatkozó döntést hoz. (Sajnálatos módon ez történt az M0-s autópályán Káposztásmegyer melletti szakaszának építése során is, ahol a bíróság tiltó végzése ellenére is folytatták az építkezést.)

Az EU-csatlakozási tárgyalásokon a magyar kormány több évre szóló felmentést kért az uniós jogszabályok alól a vasúti közlekedés, valamint a közúti árufuvarozás terén. Ez utóbbi kérelmet a közlekedési tárca azzal indokolta, hogy a minden tagország számára kötelező

műszaki, szakmai és pénzügyi előírások alkalmazása 26 ezer közúti fuvarozó megélhetését veszélyeztetné. Furcsa módon a minisztérium egyetlen szóval sem fejezte ki aggodalmát annak a 60 ezer embernek a megélhetési gondjai miatt, akiket az elmúlt 10 évben a MÁV-tól bocsátottak el a racionalizálás és korszerűsítés jelszavai alatt. (A félreértések elkerülése végett: itt most nem feltétlenül az elbocsátások ésszerűségét vitatjuk, hanem azt kifogásoljuk, hogy miért csak a vasút dologozóira vonatkoznak a korszerű piacgazdaság követelményei, s a közúti fuvarozókra miért nem.)

Gyakran előfordul, hogy tehergépkocsik a megengedettnél jóval nagyobb súlyt szállítanak, amit a hatóságok gyakorlatilag nem ellenőriznek és így nem is szankcionálnak. A Magyar Hírlap 2004. május 13-14. számában a közúti ellenőrzésekről tudósítva közli, hogy átlagosan minden ötödik tehergépkocsi túltelített. Gyakoriak a sebességtúllépések, a munkaidőre vonatkozó előírások figyelmen kívül hagyása és a gépjárműre vonatkozó műszaki előírások megsértése is.

Európa-szerte komoly problémát jelent, hogy a közúti fuvarozók széles körben megszegik a szabályokat. Ennek mértékére jellemző, hogy EU-beli szakértők szerint a fuvarozók az Európai Unió régi 15 tagországában kénytelenek lennének átlagosan 50 százalékkal emelni az áraikat, amennyiben betartanák a jogszabályokat (ld. www.t-e.eu/docs/presentations/2004/vienna_conference/2004-10_p19_vienna_conf_sens_areas_leodolter.pdf). Közismert, hogy e tekintetben Magyarországon a helyzet sokkal rosszabb, mint Nyugat-Európában, tehát az említett mérték is nyilvánvalóan jóval magasabb. A közúti áruszállítás és kiegészítő tevékenységek nettó árbevétele 2004-ben 1800 milliárd forintot tett ki. Ennek csak az 50 százaléka 900 milliárd forint. (Az egyes közúti áruszállító cégek publikált adatait a jármű állomány egészére vetítve a közúti áruszállítás 2004. évi árbevétele a 10 tonnánál nagyobb teherbírású tehergépkocsik

vonatkozásában 500 milliárd forintra becsülhető.) Figyelembevételével, hogy a korábbiakban a jogszabály-ellenes tevékenységgel összefüggő egyes tételeket már számításba vettünk, az 1. táblázatban az erre a pontra vonatkozó összeget (a táblázat „Közlekedésbiztonsági és hasonló jogszabályok megsértéséből származó versenyelőny” sora) összeget igen szerényen csak 130 milliárd forintra tettük.

A nem egyenlő versenyfeltételekre jellemző, hogy a közúti fuvarozásnál sokkal több személyi sérüléses, illetve halálos baleset történik, mint a vasúti áru fuvarozásnál. Felvethető, hogy vajon mennyire tisztességesek az olyan versenyfeltételek, ahol a két konkurens alágazat közül az egyiknek megengedik, hogy ugyanakkora teljesítményre vetítve százszor annyi embert öljön meg, mint a másik alágazat. Mindebből nyilvánvaló, hogy amennyiben a közúti áruszállításra vonatkozó biztonsági előírások is olyan szigorúak lennének, mint amilyenek a vasútra (vagy akár a légi közlekedésre), akkor az igen jelentős mértékben megnövelné a közúti fuvarozás árait.

17. A torz tájékoztatás

A közúti szállításnak kedvező egyoldalú tájékoztatást, illetve a félretájékoztatást is a rejtett – bár szintén nehezen számszerűsíthető – támogatások közé kell sorolni. A közúti közlekedés térhódítását és a vasút térvesztését nagymértékben elősegítették a kormányzat egyoldalú állásfoglalásai, nyilatkozatai, amit az esetek túlnyomó többségében kritikátlanul átvész az írott és elektronikus sajtó is. Így széles körben terjesztenek tévhiteket, és ezeket megfellebbezhetetlen igazsággként tálalják az olvasók, a hallgatók, illetve a nézők elé. Úgy állítják be a motorizáció növekedését, az autópálya-építést stb., mint a fejlődés elengedhetetlen velejáróját, sőt alapfeltételét, az autót pedig mint az emberi boldogság nélkülözhetetlen kellékét. Az ezzel ellentétes nézetek, illetve az ezt cáfoló tudomá-

nyos kutatási eredmények csak jóval ritkábban kapnak nyilvánosságot.

Szociálpszichológiai vizsgálatokból ismert, hogy a kormány tagjainak és más ismert politikusoknak az állásfoglalásai jelentősen befolyásolják a közvélemény álláspontját. Szinte megfizethetetlen előnyhöz jut tehát az az gazdasági tevékenység, amelyet a politikusok népszerűsítenek. Például, ha egy miniszterelnök kijelenti, hogy az egyik legfőbb cél, hogy minden családnak legyen négy kereke, vagy folyamatosan hangsúlyozza az autópálya-építés szükségességét, akkor ez szinte behozhatatlan reklám-előnyt jelent a környezetszennyező közlekedési módok javára, illetve a vasút, a tömegközlekedés, a kerékpározás hátrányára.

A közúti fejlesztéseket általában azzal indokolják, hogy azok elengedhetetlenül szükségesek a társadalom és a gazdaság fejlődéséhez. Azonban ezeket az általános kijelentéseket a legritkább esetben kíséri valódi társadalmi-gazdasági hatásvizsgálat, összehasonlító költség-haszon elemzés (például, hogy egy forintnyi ráfordítás milyen beruházás esetén hozná a legnagyobb hasznot). Amennyiben mégis készül ilyen vizsgálat, és az rámutat a tervezett beruházás értelmetlenségére, akkor azt gyakran figyelmen kívül hagyják. (Ez történt például az M3-as esetében, amelynek várható társadalmi-gazdasági hatásairól a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából a Deloitte & Touche cég készített tanulmányt.)

A vasútvonalak megszüntetése, a járatok ritkítása előtt sem végeznek megfelelő hatástanulmányokat, a már eleve levont következtetés az, hogy ezek a járatok gazdaságtalanok, és nem éri meg a társadalomnak fenntartani őket. Ez sok esetben egyszerűen nem felel meg a valóságnak. Azokban az esetekben pedig, amikor tényleg ez a helyzet, általában akkor is hibás a jelenlegi körülményekből levonni a következtetéseket, hiszen a legmesszebbmenőkig természetes az, hogy egy lepusztult, 20–30 km/órás sebességkorlátozásokkal teli vonal nem vonzó az utasok számára. (Ez olyan, mintha az

autókereskedők csak rozoga, betört szélvédőjű, hibás fékrendszerű autókat árulnának, az utak hatalmas kátyúkkal lennének tele, és ha ilyen feltételek mellett senki sem használna személygépkocsit, levonnák azt a következtetést, hogy nincs igény az autózásra.)

Mivel hiányoznak a megfelelő háttér tanulmányok – illetve ha vannak, akkor meg többnyire nem veszik figyelembe a megállapításait – nemegyszer kerül sor olyan intézkedésekre, amelyek még tovább rontják a helyzetet. Jellemző példája ennek a vasúti járatok ritkítása. A vasúti közlekedés költségeinek nagyobbik részét ugyanis az állandó költségek teszik ki. A naponta közlekedő vonatok számának csökkentésével tehát csak a ráfordítások legkisebb részét kitevő üzemeltetési költségeket lehet mérsékelni. Ráadásul a járatritkítás még tovább rontja a vasúti közlekedés vonzerejét, és – a csatlakozások elmaradása miatt – kihat azokra a vonalakra is, amelyeket nem közvetlenül érint a ritkítás. Sőt, nem egy esetben fordul elő az, hogy valamely mellékvonalon történő járatritkítás az érintett fővonalon sokkal nagyobb bevételkiesést eredményez, mint amennyit a mellékvonalon „megtakarítottak”.

A közlekedésfejlesztési döntések meghozatalakor a nemzetgazdasági hatások vonatkozásában azt a tényezőt is figyelmen kívül hagyják, hogy a korábbi évtizedekkel ellentétben ma már nem a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok (mint például az olajipar és az autógyártás) jelentik a gazdaság húzóerejét, hanem a tudásipar, az információk áramlása. Ezáltal hosszabb távon hátrányosan befolyásolják az egész gazdaság versenyképességét.

18. Egyéb módon nyújtott közvetett támogatások

A közlekedés más területek támogatása révén szintén jelentős támogatásban részesül. E tanulmány keretein belül nincs lehetőségünk ezeket részletesen feltérképezni. (A környeze-

ti károkról szóló pontnál már számoltunk ezek egy részével.) Itt csak egy ilyen jellegű támogatást említenénk meg.

Az utak és az autópályák építését nagy mértékben támogatják az *irreálisan alacsony ásványbányászati bányajáradékkal*. Becsléseink szerint az ilyen módon nyújtott támogatás állandóan növekszik, jelenlegi mértéke évi 5-10 milliárd forintba becsülhető.

Felmerülhet a kérdés, hogy ezeket a támogatásokat nem az adott tevékenységnél kell-e elszámolni, hiszen így fennáll a kettős elszámolás veszélye. Álláspontunk szerint, amikor a közlekedés támogatásait számszerűsítjük akkor ezeket a támogatásokat is be kell számítani, hiszen csak így kapunk teljes képet. Ha pedig más területeknek nyújtott támogatásokat vizsgálunk, akkor ott számításba kell vennünk az adott tevékenységgel összefüggő szállításokra jutó támogatásokat is. Természetesen, ha a közlekedés és valamely más terület(ek) részére adott összes támogatás kívánjuk meghatározni, akkor a kettős elszámolást ki kell küszöbölni, azaz egy adott támogatást csak egyszer szabad elszámolni.

19. A korábbi években felhalmozott versenyellenes előny

Fontos számításba venni, hogy a fenti pontokban kimutatott összegek csak egy évre vonatkoznak. A fentiekben felsorolt támogatások túlnyomó része viszont hosszú évek alatt folyamatosan történt. Ha az ily módon felhalmozódott támogatást kívánjuk kimutatni, akkor az említett támogatási összegeket – durva becsléssel – legalább 15-tel meg kell szorozni (2004. évi áron). Vagyis, ha valóban a piacgazdaságnak megfelelő viszonyokat kívánunk teremteni ezen a téren, akkor az éves támogatások leépítésén túlmenően ezeket, az elmúlt években felhalmozott adósságokat is meg kell fizettetni a személy- és tehergépkocsi-forgalommal.

A visszafizetendő összeget az erőművek privatizációja során alkalmazott 8 százalékos eszközarányos nyereség számítási módszere szerint határozhatjuk meg, azzal a különbséggel, hogy a jelen esetben a szóban forgó összeg a magyar társadalmat illeti meg, tehát kárpótlás címén be kell fizettetni a közúti járművek tulajdonosaival. Ennek évi összege számításaink szerint a személygépkocsiknál mintegy 2200 milliárd forint, a tehergépkocsiknál 2500 milliárd forint, vagyis összesen 4700 milliárd forint lenne, amit 15 éven keresztül kellene fizetni.

20. Néhány általános gazdaságpolitikai megjegyzés

A közúti közlekedés *importigényessége* rendkívül magas és állandóan növekvő szintű (ld. a 17. táblázatot!). Ennek az állandóan növekvő importnak a biztosítása a magyar gazdaságtól jelentős erőforrásokat von el oly módon, hogy a gazdaság fejlődéséhez messze nem a ráfordított összeg arányban járul hozzá. Például a személygépkocsi-használat elsősorban olyan személyi fogyasztáshoz tartozik, amely nem járul a gazdaság fejlődéséhez, ráadásul súlyosan környezetszennyező és nem a korszerű tudásalapú tevékenységekhez tartozik. A 17. táblázatból megállapítható, hogy csak az import növekményből származó többletadósság halmozott kamatköltsége 2002-ben 394 milliárd forintot tett ki és 2003-ra már 657 milliárd forintra nőtt.

Az adósságnövelő és környezetterhelő tevékenységeket tovább erősítette a forint felértékelése és a vámok leépítésének folyamata. Emiatt nem maradt erőforrás az élők munkaterheinek csökkentésére, a kritikusan alacsony magyar foglalkoztatottsági szint növelésére.

A forintfelértékelés és vámleépítés folyamata óriási mértékben tette olcsóbbá (a hazai élő munkához viszonyítva) a közúti eszközök

beszerzését, amelyek közvetlen vagy közvetett módon döntő mértékben import eredetűek. Számításaink szerint az 1995. évi sinthez viszonyítva 1996 és 2004 között a vámleépítés és a forintfelértékelés következtében – 2004. évi áron – összesen 2480 milliárd forinttal lett olcsóbb a személy- és tehergépkocsik beszerzése a hazai használók számára. Ebből a személygépkocsikra 1890 milliárd forint (ld. a 1. ábrát!), a tehergépkocsikra (ld. a 2. ábrát!) pedig 590 milliárd forint jut.

A forintfelértékelés hatására az üzemanyagok is viszonylag olcsóbbá váltak, mert az import magasabb devizaértéke ellenére belöldön forintban kevesebbet kellett és kell fizetni. A közlekedési eszközökkel ellentétben, ahol az euró a mérvadó, itt az üzemanyagok nyersanyagát képező kőolaj árát USD-ben kell elszámolni és azzal is kell fizetni. Számításainkban csak a közlekedés által felhasznált energiát vettük alapul. A közlekedés, melyen belül döntő mértékben és egyre növekvő mennyiségben a közúti használja fel az importált kőolajból származó benzint és gázolajat, a forintfelértékelés hatására 1996 és 2003 között összesen mintegy 200 milliárd forintot nyert.

A fentieken túlmenően 2004-ben a kormány a magas világpiaci árakra hivatkozva politikai célzattal csökkentette a jövedéki adót és ezzel együtt annak áfa-vonzatát is. Ezáltal mintegy 11 milliárd forint jövedéki adó és áfa befizetését engedték el.

A közúti szállítás, ezen belül a személygépkocsik vásárlásának és használatának közvetlen és közvetett támogatása, valamint a fent bemutatott gazdaságpolitikai jellegű támogatás (a közúti járművek beszerzése és üzemeltetése olcsóbb lett, miközben a bérterhek nem csökkentek) számottevően rontotta a hazai gazdaság versenyképességét. Ezen felül közismert, hogy Magyarországon a szociális különbségek szintje meghaladja az elviselhetőség határát, amit szintén tovább növelt és növel a közúti gépjármű-közlekedés fent ki-

17. táblázat: A közúti közlekedéssel összefüggő közvetlen import alakulása

Az import jellege	Mértékegység	1998	1999	2000	2001	2002	2003 ⁵
Energia (a közlekedési tevékenység teljes energiafelhasználása)	ezer toe ¹	3069	3257	3251	3399	3482	3677
	PJ	128,5	136,3	136,1	142,3	145,8	153,9
	millió USD/PJ ²	1,965	2,847	4,661	3,917	4,047	4,687
	millió USD	252,4	388,2	634,3	557,3	589,9	721,4
Energia (közlekedési) növekménye 1995-től	millió USD	-60,7	75,1	321,2	244,2	276,8	408,3
Személygépkocsi és alkatrész ³	millió USD	823	1003	973	1130	1499	1887
Tehergépkocsi és alkatrész ³	millió USD	480	494	451	513	639	767
Kiemelt import (a fenti 3 csoport) összesen	millió USD	1555	1885	2058	2201	2728	3375
Kiemelt import növekménye az 1995. évhez viszonyítva	millió USD	312	642	815	957	1485	2132
Az 1997-hez viszonyított, halmozott importnövekmény kamatköltsége	milliárd Ft	66,6	151,9	229,5	273,8	382,6	478,0
Halmozott növekmény	millió USD	310	950	1763	2719	4201	6331
	milliárd forint	67	218	448	722	1104	1582
Halmozott növekmény kamatos kamattal ⁴	milliárd forint	78	261	556	940	1498	2239
Halmozott növekmény éves kamatköltsége	milliárd Ft	12	42	108	218	394	657

1. Forrás: EUROSTAT „Final energy consumption by transport”.

toe (tonne of oil equivalent, kőolaj-tonnaegyenérték) = 41,86 GJ

2. A magyar kőolajimport tényleges fajlagosa a külkereskedelmi statisztika szerint.

3. Forrás: KSH Külkereskedelmi Statisztika.

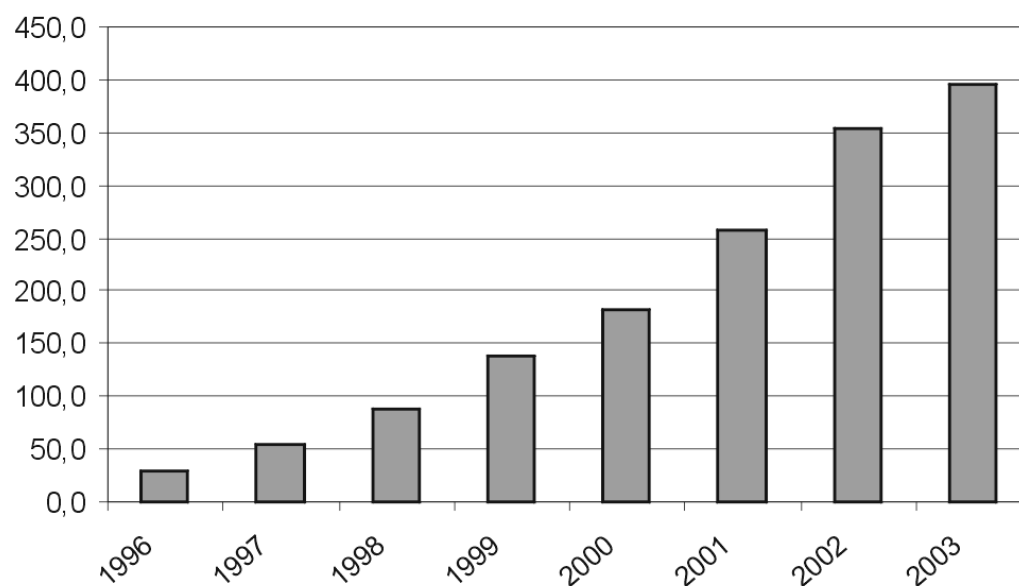
4. A KSH által kimutatott inflációval és éves szinten 3 százalékos reálkamattal számolva.

5. A közlekedés 2003. évi energiafogyasztását a személygépkocsi-állomány növekményének megfelelően, 5,6 százalékkal emeltük az előző évhez képest.

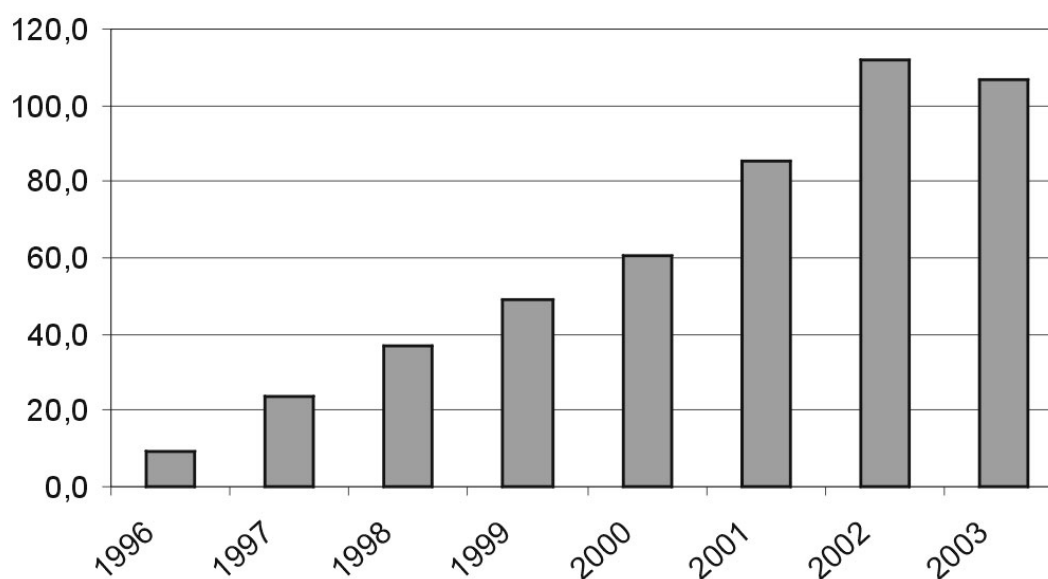
fejtett, óriási mértékű támogatása. Ezen kedvezőtlen folyamat felerősödését a legújabb árstatisztikai adatok is bizonyítják. 2004 júniusában a helyi tömegközlekedés díjai a múlt év hasonló időszakához viszonyítva 16,2 szá-

zalékkal nőttek, miközben a személygépkocsi költségei 7,4 százalékkal emelkedtek, sőt a kormány azonnali intézkedést hozott az üzemanyagok jövedéki adójának mérséklése céljából.

1. ábra: A személygépkocsik beszerzésénél a magyarországi vásárlók által megtakarított összeg annak következtében, hogy a forintfelértékelés és a vámleépítés következtében olcsóbbá vált az import (2004. évi áron)



2. ábra: A tehergépkocsik beszerzésénél a magyarországi vásárlók által megtakarított összeg annak következtében, hogy a forintfelértékelés és a vámleépítés következtében olcsóbbá vált az import (2004. évi áron)



Összegzés

Amint az 1. táblázatból látható, a közúti közlekedéssel összefüggő állami bevételek 2004-ben 560 milliárd forintot tettek ki. Ezzel szemben a gépjárműforgalommal kapcsolatos államháztartási kiadások, illetve bevételkiesések mintegy 4700 milliárd forintot értek el, ami 4100 milliárd Ft feletti fedezetlen költséget jelent. Ez a közúti gépjárműforgalomnak nyújtott támogatással egyenlő, ami megfelel 2004. évi bruttó hazai termék (GDP) 20 százalékának. Ebből a személygépkocsikra vonatkozóan az állami bevételek 480 milliárd forintot tesznek ki, a kiadások pedig meghaladják a 2000 milliárd forintot, vagyis a támogatás több mint 1500 milliárd forint. A tehergépkocsikkal összefüggő állami bevételek 80 milliárd forintot, a kiadások pedig 2600 milliárd forintot tesznek ki, a támogatás tehát több mint 2500 milliárd forint. Ez utóbbin túlmenően mintegy 1000 milliárd forintba becsülhető az a kár, amit a tehergépkocsik okoznak, de a közlekedés összes résztvevői – elsősorban a személygépkocsi-tulajdonosok – fizetik meg. (Azaz a közlekedés egészét tekintve ez nem külső költség, azonban egy hatalmas és ésszerű érvekkel indokolhatatlan keresztfinanszírozás.)

Az állami bevétel minden forintjára tehát a társadalom összesen 7 forintot fizet rá (a személygépkocsik esetében 3, a tehergépkocsiknál 31 forintot).

A fenti kiadási összegek középértékeket jelentenek, amelyekből összességében legfeljebb –30%, illetve +50% eltérést lehet valószínűsíteni.

2004-ben az ilyen jellegű támogatások összege 400 milliárd forinttal nő az előző évihez képest (elsősorban a gépjármű-állomány, illetve a közúti forgalom növekedése következtében).

Amint azonban fent említettük, nemcsak az adott évi támogatásokat kell figyelembe venni. A korábbi évekre felhalmozott versenyelőny meg nem fizettetése 2004-ben további 4700 milliárd forint versenyelőnyhöz jutatta a

személygépkocsik (2200 milliárd Ft) és tehergépkocsik (2500 milliárd Ft) üzemeltetőit. Tehát ezt a tényezőt is számításba véve, a közúti gépjármű-közlekedés támogatása 2004-ben közel 9000 milliárd forintot tett ki, ami a GDP 43 százalékának felel meg!

Érdemesnek tartjuk még megjegyezni, hogy a támogatások mértékét a következő módon is meg lehet közelíteni. Az OECD meghatározása szerint „a fenntartható közlekedés olyan közlekedést jelent, amely nem veszélyezteti a lakosság egészségét és az ökoszisztémákat, továbbá a közlekedési igényeket úgy elégíti ki, hogy a megújuló erőforrásokat lassabb ütemben használja fel, mint az újratermelődéshöz szükséges idő, a nem megújuló erőforrásokat pedig az azokat helyettesítő megújuló források előállítási üteménél lassabban használja fel.” Ennek a meghatározásnak nyilvánvalóan nem felel meg egy olyan közlekedési rendszer, amely – egyebek mellett – néhány évtized alatt annyi kőolajat éget el és bocsát ki így a légkörbe, amennyi évmilliók alatt keletkezett. Eddig nem sikerült olyan forrást felmutatni, amely ezt a hatalmas mennyiséget a gyakorlatban is helyettesítené. Ez azt jelenti, hogy amennyiben az idézett OECD-meghatározás szerinti követelménynek eleget kívánnánk tenni, akkor egy liter benzin vagy gázolaj árát legalább 10 ezer forintba kellene emelni, vagyis minden literen ekkora a támogatás...

További óriási összegeket jelent, hogy az egész társadalom egyre inkább a közúti gépjármű-közlekedés nyújtotta lehetőségek kihasználására épül. Ennek megfelelően alakulnak a településeink, szervezik meg kapcsolataikat a gazdaság szereplői, és rendezik el életüket az egyes emberek is. Ugyanakkor a környezetszennyezés exponenciálisan növekszik, a föld kőolaj-tartalékai előbb-utóbb kimerülnek (egyek kutatók szerint 10 éven belül tetőzhet a kitermelés), a külföldi energiaforrásokra alapozott gazdaságokat folyamatosan politikai bizonytalanságok veszélyeztetik (gondoljunk például

Irakra), a világ népessége pedig folyamatosan növekszik. Ezek a folyamatok mind azt mutatják, hogy rendkívül sebezhetőek a gépjármű-közlekedésre alapozó társadalmak, gazdaságok. Amennyiben viszont a közúti gépjármű-közlekedés bármely említett ok vagy okok miatt összeomlik, akkor többszörös veszteséggel kell szembenéznünk. Egyrészt feleslegessé válnak az erre alapozott beruházások – az autópályáktól kezdve a városszéli bevásárlóközpontokon keresztül az egyéb módon nehezen megközelíthető lakóparkokig. Másrészt teljesen át kell alakítani a társadalmi-gazdasági szerkezetet. Egyértelmű, hogy mindez rettenetesen nagy

költségeket igényel. Ezek számszerűsítése nem könnyű, de mindenképpen szükséges, vagyis az ilyen jellegű kutatómunkát meg kell kezdeni.

Az is lényeges, hogy a károk, illetve a költségek exponenciálisan növekednek. Ez azt jelenti, hogy csalóka, ha az eddigi folyamatokból legfeljebb lineárisan következtetünk a jövőbeni eseményekre. Tehát azonnali cselekvésre van szükség!

A fent kifejtettekből nyilvánvaló, hogy a közlekedésben végbemenő jelenlegi folyamatok fenntarthatatlanok, folytatásuk már most is finanszírozhatatlan, továbbvitelük pedig teljes gazdasági csődhez vezet.

Javaslatok

Ennek a tanulmánynak csak a közlekedési támogatások feltérképezése a feladata. Ennek ellenére szükségesnek tartjuk, hogy röviden kitérjünk a megoldási javaslatokra. Ez utóbbiakról részletesen lehet olvasni a Levegő Munkacsoport korábbi tanulmányaiban, ezért itt csak felsorolásszerűen említjük ezeket.

Részletesen ld. egyebek mellett az alábbi címeken:

www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltsegvetes.htm,
www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/draskovics0401-honlap.pdf,
www.levego.hu/kiadvanyok_allasfoglalasok/?catID=1&docID=0272.

Az államnak a következő intézkedéseket kellene megtennie:

1. A tehergépkocsik útdíjának bevezetése a svájci minta szerint (minden útvonalon fizetni kell a megtett út, a jármű megengedett össztömege és szennyezőanyag-kibocsátára alapján).
2. A 10 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek túlsúlydíjának emelése, kiterjesztése.
3. A külföldi kiküldetések napidíj kedvezményének eltörlése.
4. A külföldi autóbuszok utaskilométer teljesítménye után az áfa beszedése (mint Szlovákiában és Ausztriában)
5. A gépjárművek tankjában való üzemanyag-behozatal visszaszorítása (például: környezetvédelmi termékdíj kivetése minden olyan üzemanyagra, amelyet olyan nem EU-tagországból hoznak be, ahol az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyarországiaknak).
6. A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása.
7. A cégautók adójának megfizettetése az eva alá eső vállalkozásokkal.
8. A cégautók adójának megfizettetése az átalányadózás alá eső vállalkozásokkal.
9. A regisztrációs adó emelése, különösen a nagyobb tömegű személygépkocsiknál, luxusterepjáróknál.
10. A gyorsforgalmi utak építésének támogatása utáni áfa-visszaigényelhetőség eltörlése.
11. A gyorsforgalmi utak építése támogatásának jelentős csökkentése.
12. A parkolási díjak emelésének és kiterjesztésének ösztönzése.

13. A városi útdíjak bevezetésének ösztönzése.
14. Az üzemanyagok jövedéki adójának lehetőség szerinti emelése, vagy legalább valorizálása.
15. A földvédelmi járulék emelése és kiterjesztése.
16. A lakástámogatások környezeti szempontú átalakítása.
17. A tömegközlekedés, a vasút, a kerékpáros és gyalogos forgalom fokozottabb támogatása.
18. A témával kapcsolatos K+F nagyobb támogatása.
19. A témával kapcsolatos felvilágosító munka kiemelt támogatása az érintett társadalmi szervezetek közreműködésével.

Az Európai Unió állam- és kormányfői 2000. márciusi lisszaboni csúcstalálkozójukon azt a célt tűzték ki, hogy 2010-ig megvalósítsák a világ legversenyképesebb és legdinamikusabb tudás alapú gazdaságát. A csúcstalálkozó zárónyilatkozata szerint amennyiben Európa az új, tudásalapú társadalomban versenyképes akar maradni, akkor most kell cselekednie, mert néhány év múlva ez már nagyon költségessé válik, ha egyáltalán lesz rá lehetőség. Ennek érdekében elsősorban az emberekbe kell befektetni: jelentősen növelni kell az oktatást, képzést, a tudományos kutatást és a lakosság egészségének javítását szolgáló összegeket (ld. europe.eu.int/information_society/newsroom/documents/catalogue_en.pdf, europa.eu.int/abc/12lessons/index8_hu.htm).

Egyéb közlekedési módok

1. Légi közlekedés

A légi közlekedés egy utaskilométerre és egy tonnakilométerre számítva egyaránt az egyik leginkább környezetszennyező közlekedési mód. Egyes becslések szerint a világon az összes közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás 12%-a a légi közlekedés számlájára írható. A légi közlekedés leginkább a légszennyező anyagok kibocsátása (CO_2 , NO_x , kondenzcsík, víz.), a zaj és a területfoglalás révén terheli a környezetet. A zaj esetében várható a leginkább, hogy a technikai fejlődés révén jelentős javulás következik be (halakabb motorok), míg a légszennyező anyagok kibocsátása és a területfoglalás esetében erre nem nagyon lehet számítani.

A légi közlekedés a következő nyílt és rejtett támogatásokban részesül:

- Nincs áfa a jegyen.
- Nincs jövedéki adó és áfa a kerozinon (a repülőgépek üzemanyagán).
- Vámmentes boltok üzemelnek a repülőtereken.
- A légitársaságok gyakran vámkedvezményt kapnak a beszerzéseikre.
- A repülőtereken üzemelő határőrséget és vámhatóságot közpénzből tartják fenn.
- Gyakran hatalmas közvetlen állami támogatásban részesülnek a légi társaságok és a repülőterek (beruházási támogatások stb.)
- A magánrepülőgépek üzemeltetői a kiadásaik nagy részét költségként elszámolhatják.
- A légi közlekedés fejlesztésére számolatlanul öntik a pénzt a hadi kiadásokon belül, amit azután a polgári repülés is nagy mértékben hasznosít.
- A légi közlekedés nem fizeti meg az általa okozott környezeti, egészségi és egyéb károkat.

Ezen támogatások közül az alábbiakban néhányra egy kicsit részletesebben is kitérünk.

Nemzetközi adatok

A holland CE kutatóintézet becslést készített a légi közlekedés külső költségeire. A tanulmány¹ szerint amennyiben a külső költségeket be akarnánk építeni az árakba, legalább 5–25%-kal meg kellene emelni a repülőjegyek árait. A légszennyezésből eredő külső költségeket, azaz a környezeti kár nagyságát befolyásolja a repülés távolsága, a repülőgép technikai színvonala és a kondenzcsík képződés. Amennyiben a repülés során kondenzcsík is képződik, akkor a külső költségek meredeken emelkedni kezdenek. A kondenzcsíknak a magas légkörben nagy az üvegházhatása. Amikor kondenzcsík is képződik az éghajlatváltozást előidéző hatás megnyolcszorozódik. A légszennyezéshez járul még a zaj és területfoglalás külső költsége, amely leginkább a repülőterek közelében élőket terheli. A tanulmány ugyanakkor nem foglalkozik a sztratoszferikus ózonrétegre gyakorolt hatással, a balesetek költségével és a madárvilágra gyakorolt hatással.

A levegő- és zajszennyezés, valamint a területfoglalás környezeti és egészségügyi kárai nincsenek beépítve az árakba. A repülőjegyek árai gyakorlatilag csupán a légitársaságok működési költségeit és nyereségét fedezik, sőt figyelembe véve az ágazatnak nyújtott állami támogatásokat, még azt se.

Vizsgáljuk meg a légi közlekedés kedvezményeit. A repülőgépek üzemanyagát, a kerozint nem terheli jövedéki adó. Mivel a légi közlekedésre egyéb környezeti jellegű adót sem vetettek ki, ez azt jelenti, hogy – a közúti forgalommal ellentétben – semmilyen lépés nem történt a külső költségeknek az árakban történő beépítésére. Ez már önmagában is óriási kedvezmény. További jelentős kedvezmény, hogy sem a kerozin után, sem a repülőjegyekre nem kell áfát

¹ CE: External costs of aviation, 2002.

fizetni. (Jellemző, hogy a tömegközlekedés áfáját a kormány 2003-ban a legmagasabb, 25%-os kulcsba kívánta átsorolni. A széles körű tiltakozás hatására végül „csak” 12-ről 15 százalékra emelte.) A légi közlekedésnek nyújtott támogatások között kell említeni az állami infrastruktúra-fejlesztéseket is. Ilyen például a repülőtér építése. Az utóbbi időben több vidéki repülőtér kapott állami támogatást arra, hogy kereskedelmi forgalmú regionális repülőtérré alakítsák át, és további ilyen támogatások megadását tervezik. Ezekhez adódnak hozzá a légitársaságoknak juttatott közvetlen állami támogatások. További támogatás a vámmentes boltok üzemelése, és a repülőgépeken való vámmentes árusítás lehetősége. Mindezeket figyelembe véve kijelenthetjük, hogy a repülőjegyek aránytalanul olcsók, a környezeti és társadalmi szempontból reális árat nem érik el.

A Német Környezetvédelmi Iroda tanulmánya szerint² a KLM, a Lufthansa és az Air France a működési költségük 20 százalékát kitevő közvetett állami támogatást élveznek. 1994-ben az Air France 3,4 milliárd eurót kapott, míg az Olympic Airways 2,11 milliárdot közvetlenül az államtól³.

Az említett támogatásokhoz adódik még hozzá a repülőtér közvetett támogatása elsősorban a vámmentes boltok révén. A Né-

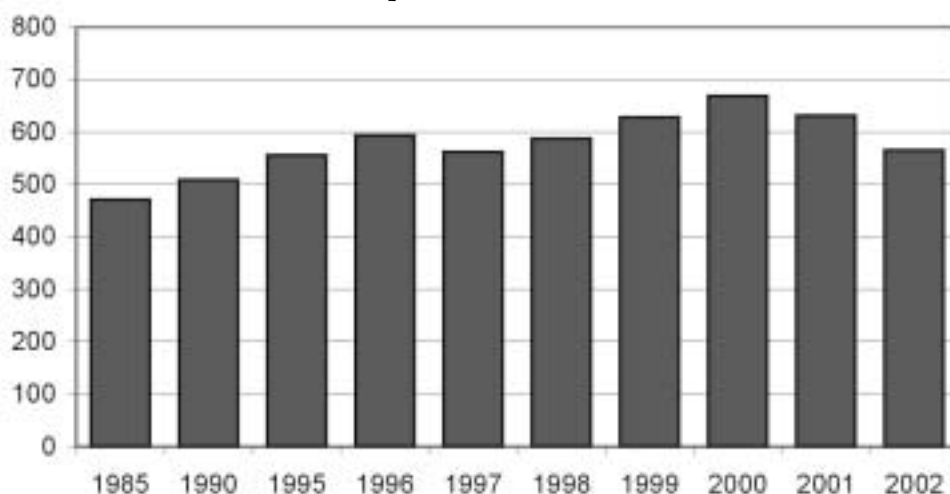
met Környezetvédelmi Iroda már említett tanulmányában a német repülőtereket vizsgálva az éves forgalmuk legalább 1 százalékára teszi ez utóbbi közvetett támogatás arányát. Az amszterdami Schiphol repülőtér esetében ez eléri a 9 százalékot. Az Airbus (Európa vezető repülőgépgyártója, a Boeing vetélytársa) az elmúlt 30 év alatt több mint 30 milliárd dollár állami pénzt zsebelt be közvetlenül, ami az éves forgalma 11–13 százalékának felel meg. (A tanulmány nem foglalkozik a beszállítónak nyújtott támogatásokkal, ami valószínűleg szintén nem jelentéktelen.)

John Whitelegg brit professzor szerint⁴ az Európai Unióban a kerozin adómentessége 17,5 milliárd euró állami támogatásnak felel meg évente, a repülőjegyek áfa-mentessége pedig 6,5 milliárdnak.

A magyarországi helyzet

Sajnos Magyarországon a légi közlekedésből származó emisszióról nincsenek adatok, se a kibocsátott széndioxid, se az egyéb gázok tekintetében. A felhasznált kerozinból azonban megbecsülhető a szén-dioxid emisszió nagysága (1 tonna kerozin elégetésekor 3,14 tonna CO₂ keletkezik). Amint az a 3. ábrán is látható, az így számított szén-dioxid kibocsátás az

3. ábra: A légi közlekedés CO₂ kibocsátása Magyarországon (ezer tonna)



Forrás: Saját számítás KSH-adatok alapján.

² German environment agency: Financial support to the aviation sector, 2003.

³ John Whitelegg: The Plane Truth. Aviation and the Environment, 2001.

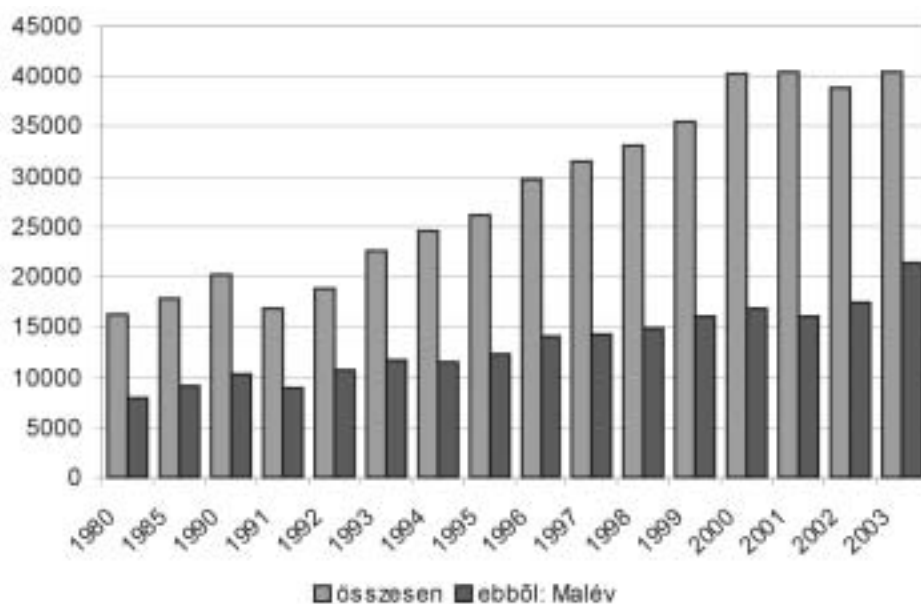
⁴ Lásd előbb.

elmúlt másfél évtized alatt jelentősen emelkedett. 1985 és 2000 között 42 százalékos volt a növekedés. (Azért a 2000-es évet vesszük alapul, mert 2001-ben az amerikai terrortámadás következtében egy időre visszaesett a légi forgalom.) Különösen figyelemre méltó ezen növekedés, ha meggondoljuk, hogy hazánkban ugyanezen időszak alatt a gazdasági összeomlás következtében közel harmadával csökkent a széndioxid-kibocsátás.

A széndioxid mellett meg kell említeni a NO_x kibocsátást is, ami valószínűleg szintén növekedést mutat.

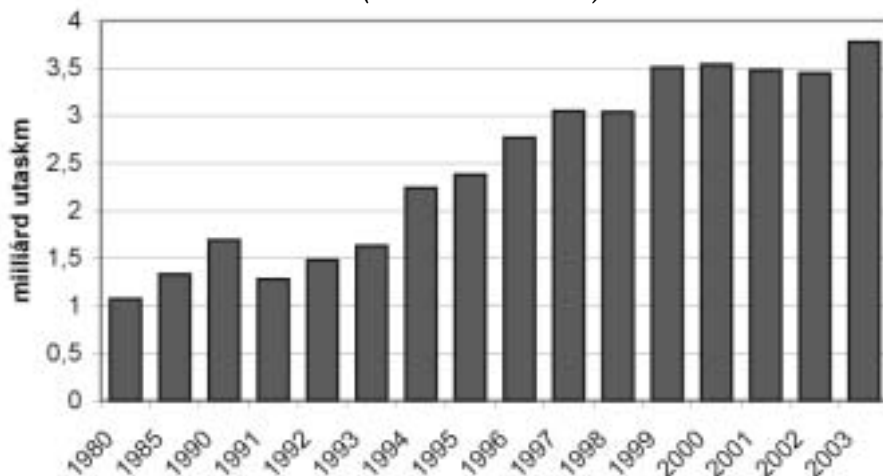
Az ENSZ Kormányközi Éghajlatváltozási Testülete (IPCC) szerint 1992-ben az összes emissziót figyelembe véve a légi közlekedésnek az éghajlatváltozásra gyakorolt hatása 2,7-szer akkora volt, mint csupán a CO_2 kibocsátás hatása. Ennek oka a kondenzcsík képződés és a NO_x emisszió.

4. ábra: A magyarországi polgári közforgalmú repülőterekre érkezett repülőgépek száma



Forrás: KSH

5. ábra: A légi személyszállítás teljesítménye Magyarországon (milliárd utaskm)



Forrás: KSH

A légi személyszállítás az elmúlt húsz év alatt Magyarországon a repülőgépek számát tekintve közel megháromszorozódott, míg az utaskilométer alapján ezt meghaladó mértékben növekedett (lásd a 4. és 5. ábrát!).

A magyar kormány az EU-csatlakozás során átmeneti mentességet kért és kapott a zajos gépekre. Az Azerbajdzsánból, Moldovából, Oroszországból, Türkmenisztánból és Ukrajnából érkező repülőgépek 2004 végéig le- és felszállhatnak Ferihegyen, még akkor is, ha nem teljesítik a kötelezően előírt zajnormákat. Ezek a gépek az EU-ban már nem szállhatnak le. Azzal a gesztussal, hogy leszállhatnak Ferihegyen, a MALÉV lehetőséget, támogatást kapott, hogy az ezen országokban megszerzett járatjogait megtarthassa⁵. (Ezen országok válaszlépésként nem engedik be az EU-légitársaságok gépeit, csak a MALÉV-et.) A Ferihegy környékén élő lakosság zajterhelésének kárára jutott tehát a MALÉV ilyen módon anyagi előnyökhöz.

A fenti számítási módszertant használva megbecsülhetjük, hogy a magyarországi légi közlekedés mekkora adókedvezményben részesült a kerozin jövedéki adó és áfa mentessége révén. Feltételezzük, hogy a kerozin a gázolajjal azonos feltételekkel kellene, hogy adózzon, hogy az összes külső költséget megfizesse. (A repülők számára ugyan nem kell közpénzen utakat építeni, viszont jelentősek a környezeti és egyéb költségek, továbbá az infrastruktúra kiépítéséhez nyújtott egyéb támogatások. Ebben az esetben azt kapjuk, hogy 1 liter kerozin adókedvezménye 130,3 forint. A 2001-ben felhasznált 201 ezer tonna kerozin (233,7 millió liter) teljes adókedvezménye így 30,5 milliárd forint.

A MALÉV jelentős, több 10 milliárd forintos állami tőkeinjekciókban részesült egészen az elmúlt időkig. Továbbá a MALÉV 2004-ben összesen 10 milliárd forint állami támogatásban részesül.

A támogatás további fajtája az állami kezességvállalás. Így például 2003-ban az állam közvetlenül kezességet vállalt 19,4 milliárd

forint összeg erejéig négy új repülőgép beszerzéséhez a MALÉV részére.

A vidéki repülőterek támogatása

A GKM adatai szerint az ideiglenes határnyitás finanszírozása a vidéken működő két nemzetközi kereskedelmi repülőtér esetében minden évben több tízmillió forintot emésztett fel. 2003-ban például a sármelléki repülőteret 35 millió forinttal, a debrecenit 10 millió forinttal támogatták.

A győr-péri repülőtér 4 millió eurós beruházásához az Európai Unió Phare-programja 2,2 millió euróval járult hozzá. A hiányzó összeget helyi fejlesztési forrásokból pótolják, illetve külső befektetők adják.

A GKM-ben ezzel együtt elismerik: a vidéki repülőterek fejlesztését nem lehet kizárólag a helyi önkormányzatokra, illetve az üzemeltető vállalkozásokra bízni. Már csak azért sem, mert a nemzetközi példák lényegében egyértelművé teszik, hogy az évi 200 ezer utasnál kevesebbet kiszolgáló repülőterek működtetése külső támogatások nélkül, csak az alaptevékenység eredményeire alapozva elképzelhetetlen. Ugyanakkor a gazdaságos működést lehetővé tevőnél kisebb forgalmat lebonyolító, regionális feladatokat ellátó 7 vidéki légikikötő korszerűsítése összesen 14–16 milliárd forint közvetlen támogatást igényelne.

Munkahelyteremtő repülőterek?

A regionális repülőterek fejlesztését sokszor úgy találják, mint amely gyógyír a helyi munkanélküliségi problémákra. A repülőterek a „helyi gazdaság motorjai”, amelyek nélkül elképzelhetetlen bármiféle gazdasági fejlődés. A repülőterek állítólag elősegítik a tőkebeáramlást az adott térségbe, stb. Ilyen és hasonló érveket Magyarországon is egyre többen hallhatunk, lásd Debrecen, Pécs-Pogány, Győr-Pér és más repülőterek példáját.

⁵ Külügyminisztérium: EU csatlakozás 2004, 60. oldal

Minden nagyobb beruházás munkahelyeket teremt. Nem kivétel ez alól a repülőterek építése sem. De vajon tényleg ez a leghatékonyabb módja a munkahelyteremtésnek, illetve a gazdaságélénkítésnek?

A válasz tulajdonképpen a fentebb leírtakból egyértelműen adódik, miszerint a külső költségek figyelembevételével már korántsem olyan vonzó a légi közlekedés, eredményeit legalábbis megkérdőjelezi a környezeti és társadalmi károk. Azonban vizsgáljuk meg a közvetlen gazdasági hatékonyságot is.

Az üzleti célú légi közlekedésnek vannak alternatívái, ilyen például a gyorsvasutak vagy akár a videokonferencia (a tanácskozás résztvevőinek nem kell egy helyen összegyűlniük, hanem képernyőn figyelhetik egymást). Mindkét megoldás terjedőben van. Nyugat-Európa több nagyvárosa között a gyorsvasutak olcsóbbak, gyorsabbak és kényelmesebbek, mint a repülés. A videokonferencia pedig az internet korában rugalmasságot és költségmegtakarítást eredményez, összehasonlítva bármiféle helyváltoztatási móddal.

A növekvő forgalom és a gazdasági növekedés között van korreláció (együttmozgás), azonban nem mindegy, hogy mi az ok és mi az okozat. A gazdasági növekedés is lehet az okozója a közlekedési igények növekedésének, így nem lehet azt kijelenteni, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése egyértelműen növelné a gazdasági aktivitást.

A repülőtér-fejlesztések eredményeként nő az adott térség elérhetősége, ami nagy valószínűséggel átcsoportosítást eredményez a gazdaságban ezen térség javára. Ugyanakkor az ide átcsoportosuló tevékenységek értelemszerűen az eredeti területükön gazdasági veszteséget okoznak, onnét hiányozni fognak. Sok esetben ez történik Magyarországon is amikor új közlekedési infrastruktúra épül. A gazdasági aktivitás csupán közelebb települ az adott repülőtérhez, így a távolabbi területekről kivonul.

A külföldi tőkebeáramlás szempontjából pedig érdemes megnézni a brit tapasztalato-

kat. Liverpool térségfejlesztési indokokkal támasztotta alá repülőtér-fejlesztési terveit. A repülőtér fejlesztése meg is valósult, a légi forgalom megnőtt, azonban a várt működő-tőke beáramlás elmaradt. A regionális repteret most leginkább az úgynevezett fapados légitársaságok használják, olcsó turistautakat kínálva⁶.

A légi közlekedés igen tőkeintenzív ágazat, azaz viszonylag kis számú munkahellyel nagy forgalmat bonyolít le. Ennek megfelelően igen nagy befektetéssel csupán kevés munkahely teremődik. Ugyanakkor más ágazatokban hasonló nagyságrendű befektetésekkel sokkal több munkahelyet lehetne teremteni. Ilyen a K+F, de az egyúttal jelentős környezetvédelmi hatással is járó energia-megtakarítás, a tömegközlekedés, vagy akár a hulladékok újrahasznosítása is.

Az ipari beruházások helyszínekiválasztásában elenyésző súllyal esik latba a légi úton való elérhetőség. A légi áruszállítás drága, így legtöbbször nem is igazi alternatíva egy vállalat döntéseinél. A vezetők utaztatása pedig az első néhány év után, amikor magyar alkalmazottak veszik át ezen posztokat is, elveszti jelentőségét.

A regionális repülőtér azáltal, hogy javítja a térség elérhetőségét, nem biztos, hogy a versenyképességét is javítja. Ugyan a térség könnyebben elérhető lesz, de ez igaz fordítva is, ez egy kétirányú folyamat. A térségből is könnyebben el lehet érni más helyszíneket, ami tehát nemcsak tőkebeáramlást, hanem tőkekiáramlást is eredményezhet. Ez Magyarországon jelenleg még nem túl nagy veszély, de a közeljövőben várhatóan megindul a magyar tőke is külföldre (pl. olcsóbb munkaerő és kedvezmények Romániában, Kínában).

Az exportpiacok könnyebb elérhetősége is ehhez hasonlóan kétirányú folyamat. Nemcsak a térség érhet el könnyebben más piacokat, hanem a térséget is könnyebben elérhetik, azaz erősödik a térségbeli üzletekkel szembeni verseny is, ami akár a helyi termelők tönkremenetelét is eredményezheti.

⁶ John Whitelegg: The Economics of Aviation: a NW England perspective, 2003.

Az eddigiekben megvizsgáltuk az üzleti célú repülést, azonban az utasok többségét a *turisták* teszik ki. Ez a közeljövőben várhatóan még inkább igaz lesz, az üzleti célú repülés egyre kisebb arányt fog képviselni.

A külföldre történő üdülési célú repülések értelemszerűen nincsenek hatással a helyi gazdaságra, azaz a repülések többsége semmiféle gazdasági előnnyel nem jár. Sőt, a más országokba utazás jelentősen csökkenti a hazai forrásokat azáltal, hogy jelentős összegek elköltetését segíti elő külföldön. Ezeket a tekintélyes összegeket a hazai vidéki turizmus területén is el lehetne költeni, ami nemcsak az ország fizetési mérlegét javítaná, hanem munkahelyeket is teremtené. *A regionális repülőterek ilyen módon pénzt szivattyúznak ki a hazai gazdaságból az egzotikus üdülőhelyek javára. A fapados járatok terjedése, a lakossági életszínvonal emelkedése, az olcsó turistautak várhatóan egyre inkább hozzá fognak járulni ilyen módon a magyar fizetési mérleg deficitéhez.*

Ami pedig a külföldi turisták ideutazását illeti, a légi közlekedés rendkívül költséges és alacsony hatékonyságú módja ennek elősegítésére. Így például *a debreceni repülőtérre érkező turisták több százezer forint rejtett támogatásban részesülnek fejenként.* Egyébként az idegenforgalom tekintetében Magyarországnak nem az a fő gondja, hogy kevés a külföldi turista, hanem az, hogy keveset költenek nálunk. Számukat illetően a világ nemzetközi turistaforgalmában a 14. helyet foglaljuk el, az ebből származó bevételeket tekintve viszont csak a 38. helyen állunk. Tehát *a rendelkezésre álló szükséges forrásokat nem az ország elérhetőségének javítására kell fordítani, hanem arra, hogy itthon minél több és magasabb színvonalú minőségi szolgáltatást nyújtsunk.*

Összességében azt mondhatjuk, hogy a repülőterek fejlesztésének legjobb esetben helyi munkahelymegtartó hatása van, azonban az ennek következtében keletkező környezeti kár és a más területről elvont állami források nemzetgazdasági szinten nagyobb veszteséget okoz-

nak. Valószínű, hogy a légi közlekedés kordában tartásának lennének igazi gazdasági előnyei, nem beszélve a környezeti és életminőségbeli javulásokról.

A jelenlegi struktúra tulajdonképpen azt eredményezi, hogy a világ összes országában az állam támogatja a tehetősebb lakosság egzotikus nyaralásait, míg a szomszédos településen elfogyasztott vacsorát már nem.

2. Vasúti közlekedés

A vasúti közlekedés – megfelelő kihasználtság esetén – környezetvédelmi szempontból jóval előnyösebb, mint a közúti. Ezen ok miatt – az Európai Unió elvárásaival összhangban – ösztönözni kell, hogy a közlekedésben növekedjen a vasút részaránya. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a vasútnál figyelmen kívül hagyhatók a gazdasági szempontok. Azonban a vasút gazdaságosságát, illetve a vasútnak nyújtott támogatásokat csak akkor lehet megalapozottan vizsgálni, ha helyére kerülnek a közúti közlekedés árai. Azt is figyelembe kell venni, hogy a vasúti személyszállítás az állam által megrendelt közszolgáltatás, viszont a magyar állam – a piacgazdaság elveivel és az EU előírásaival ellentétben – az 1980-as évek elejétől messze nem fizette meg ezeknek a szolgáltatásoknak (a viteldíjjal nem fedezett) költségeit, ami tulajdonképpen jelentős elvonásokat (negatív támogatásokat) eredményezett a vasútnál. Itt jegyeznénk meg, hogy – bár kisebb mértékben, de – hasonló a helyzet a menetrendszerinti autóbusz-közlekedéssel és egyéb tömegközlekedéssel is.

3. Vízi közlekedés

A vízi közlekedés jelentős előnyökkel rendelkezhet a közúti közlekedéshez képest. Ugyanakkor magyarországi használata jelentős korlátokba ütközik (az útvonal kötöttsége, ala-

csony sebesség, változó vízügyi helyzet, ökológiai korlátok stb.). Ezért részaránya a személyszállításban elenyésző és az áruszállításban is mindössze 1% körüli. Az általunk ismert elemzések alapján kijelenthető, hogy a jelenlegi körülmények között gazdasági és környezetvédelmi szempontból is előnyösebb a vasúti fuvarozás támogatása. A vízi közlekedés jelenleg komolyabb állami támogatásban nem részesül.

4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A kerékpáros és gyalogos közlekedés a környezetvédelmi szempontból kedvező közlekedési módok közé tartozik. Sőt, egyértelműen állítható a nemzetközi szakirodalom alapján, hogy a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására fordított állami támogatás nem többszörösen megtérül a pozitív externáliák révén. Ezek egyes elemei viszonylag könnyen, más elemei csak nehezen „forintosíthatóak”, azonban az alábbiakban felsorolt minden eleme nyilvánvaló nemzetgazdasági előnyökkel jár:

- a környezet állapotának javulása, vagy legalább a romlásának lassulása,
- a hatékonyabb, ésszerűbb területfelhasználás,
- az emberek egészségi állapotának javulása, illetve az egészség megőrzése,
- az életminőség és az életszínvonal javulása a városokban,
- mobilitás javulása a településeken belül,
- utazási költségek csökkenése,
- az akadályozási költségek csökkenése,
- a bizonytalanságból eredő költségek csökkentése.
- a termékek és szolgáltatások jobb helyi elérhetősége,
- jelentős idő- és költségmegtakarítás (a közlekedési infrastruktúrára és a gépjárműhasználatra fordított összegek úgy csökkenthetők, hogy egyúttal javul a gazdasági versenyképesség),

- a helyi gazdaság erősödése (a fogyasztás nagyobb mértékben történik helyben),
- a társadalmi igazságosság erősödése, a szociális feszültségek mérséklődése,
- az emberi kapcsolatok javulása, a közösségi szellem és tevékenység erősödése.

A fentiek közül itt egy tényezőt szeretnénk külön kihangsúlyozni. Az Egészségügyi Világszervezet szerint Európában a második leg súlyosabb egészségügyi kockázati tényező a mozgáshiány. A mozgásszegény életmód elterjedése már eddig is óriási gazdasági veszteségeket eredményezett. Ennek csökkentéséhez nagymértékben hozzájárulhat a kerékpározás és gyalogos közlekedés feltételeinek javításához nyújtott állami támogatás.

Sajnos még a nemzetközi szakirodalom sem foglalkozik a témával olyan súllyal, ami megilletné, a hazai kutatásoknak pedig szinte szűz területe. Ezért rendkívül fontos lenne hazai kerékpáros és gyalogos közlekedést is elemezni gazdaságossági szempontból, illetve hogy mekkora az erre nyújtott állami támogatás, és mekkora haszon keletkezik ebből az állam részére. Ennek a tanulmánynak azonban nem ez a feladata. Az érdeklődőknek ajánljuk a következő tanulmányokat:

- The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation. VNG uitgeverij, The Hague, 2000
- Walking- and cycling track networks in Norwegian cities – Cost- benefit analyses including health effects and external costs of road traffic. Kjartan Sælensminde. 567/2002. sz. TØI jelentés.
- Todd Alexander Litman: Economic Value of Walkability. Victoria Transport Policy Institute
Magyar nyelvű összefoglalói a www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/kergazd.pdf és a www.lelegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp címen találhatók.

MELLÉKLETEK

A KÖZLEKEDÉS KÜLSŐ KÖLTSÉGEI EURÓPA KÉT TÉRSÉGÉBEN

(ISMERTETÉS)

Tanyi Anita

I. A közlekedés külső költségei Közép- és Kelet-Európában

(1. melléklet)

A közlekedés okozta károk költségeiről eddig csak kevés adat állt rendelkezésre a közép- és kelet-európai országokban. Így a döntéshozóknak ezen alapvető fontosságú adatok nélkül kellett a gazdaságpolitikai, illetve adó- és árkérdésekben dönteniük. Ezt a hiányt igyekeznek pótolni A közlekedés külső költségei Közép- és Kelet-Európában című tanulmány⁷.

Az OECD Környezetvédelmi Igazgatósága az osztrák Mezőgazdasági, Erdészeti, Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium támogatásával a Közép-Európai Kezdeményezés keretében 2003-ban készítette el a térség országaira vonatkozó tanulmányt (a kutatásba bevont országok felsorolását ld. a 3. ábrán!). A tanulmány megállapítja, hogy a térségben a jelenlegi és a 2010-re előrejelzett közlekedés nem tartható fenn és erősen rongálja a környezetet és az emberi egészséget. Ez utóbbiak költségei jórészt nem épülnek be a közlekedés áraiba, hanem az egész társadalom viseli azokat. A tanulmány rendszerezi és számszerűsíti a közlekedés külső költségeit közlekedési eszközönként és országonként egyaránt 1995-re vonatkozóan, valamint becslést ad 2010-re. Összehasonlítja a térség adatait a Nyugat-Európát vizsgáló hasonló kutatás eredményeivel (Infras/IWW, 2000 – ld. a Lélegzet 2002/10.

számát!), továbbá ajánlásokat tesz a döntéshozók számára egy környezetileg fenntartható közlekedés (KFK) kialakítására.

1. A külső költségek jellege és mértéke

Az 1. táblázat áttekintést nyújt a tanulmányban vizsgált külső költségekről és az alkalmazott kutatási módszerekről. A becsléshez az összehasonlíthatóság érdekében a Nyugat-Európára vonatkozó említett tanulmány módszertanát használták fel, figyelembe véve az egy főre jutó GDP és vásárlóerő különbségeit Nyugat-Európa, valamint Közép- és Kelet-Európa között.

Az 1. táblázat első oszlopában felsorolt károk a baleset kivételével teljes mértékben külső (externális) költségek, tehát a társadalmat terhelik. A baleseti károk egy részét fedezi az egyéni biztosítások.

A 2. táblázatból kiderül, hogy a külső költségek 1995-ben majdnem elérték a 40 milliárd eurót. Ennek a felét a baleseti externáliák, több mint 40 százalékát pedig a levegőszennyezés okozta károk teszik ki. A zajártalom költségének aránya meglehetősen kicsi (3 százalék) a Nyugat-Európához képest viszonylag alacsony

⁷ External Costs Of Transport In Central And Eastern Europe. Final Report ENV/EPOC/WPNEP/T(2002)5/FINAL. OECD, Environment Directorate, Environment Policy Committee, Working Party on National Environmental Policy, Working Group on Transport, 2003. Letölthető a [www.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/\\$FILE/JT00148028.PDF](http://www.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/$FILE/JT00148028.PDF) címről, összefoglalója pedig a <http://www.oecd.org/dataoecd/16/55/29403950.pdf> címről.

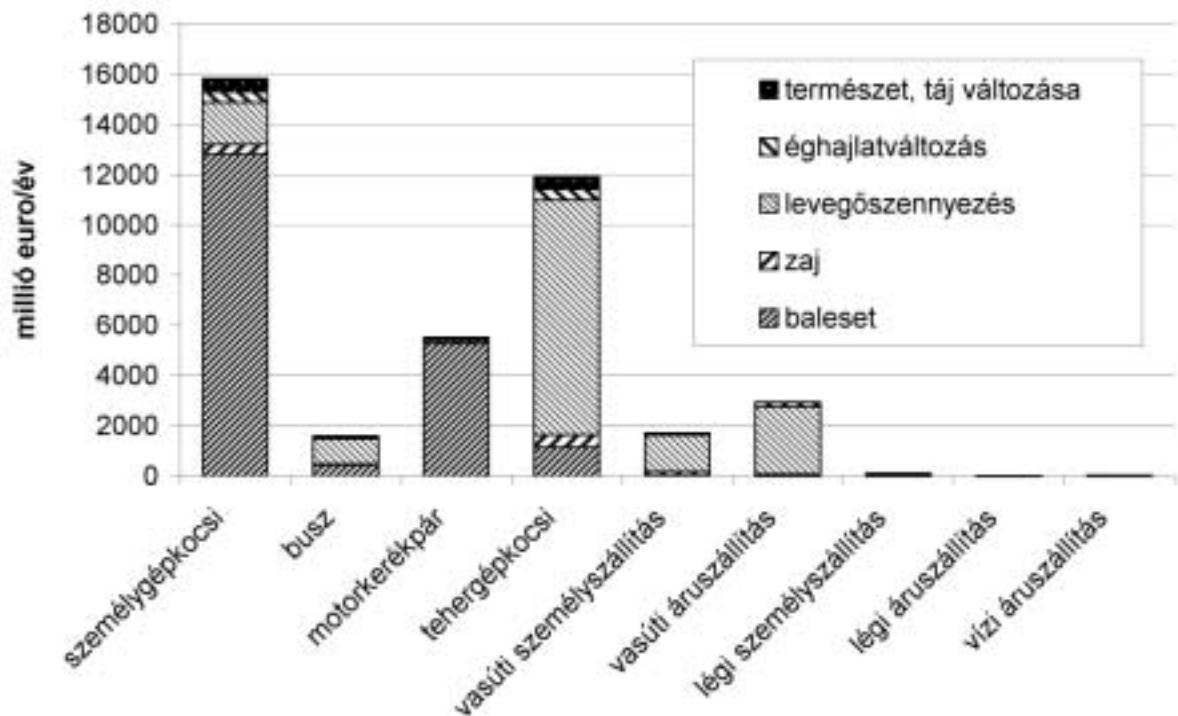
**1. táblázat: A vizsgált költségelemek
és az alkalmazott módszerek**

Külső költségek	Költségelemek	Alkalmazott módszer	Adatbázis
Balesetek	- egészségügyi ellátás	az emberi élet értékének becslése a baleseti kockázat csökkenéséért való fizetési hajlandóság mérésével	országokénti baleseti arány (foként CEMT statisztikák)
	- gazdasági termelés kiesése		
	- szenvedés és bánat pótlólagos költségei		
Zaj	károk (ingatlan értékveszte-sége) és egészségi ártalmak	a zaj mértékének 55 dB(A)-re való csökkenéséért való fizetési hajlandóság	városi népsűrűség és zajnak való kitettség
Levegő-szennyezés	- emberi egészségben,	a 10 mikrométernél kisebb átmé-roju részecskék (PM10) hatását ábrázoló függvény az alapja a költségek felmérésének	közlekedési eszközönkénti kibocsátás mértéke (OECD)
	- anyagokban, épületekben,		
	- bioszférában, terményben okozott veszteségek		
Éghajlat-változás	a globális felmelegedés okozta károk	a kiotói egyezmény céljai országokénti elérésének költsége	közlekedési eszközönkénti szén-dioxid-kibocsátás (OECD)
Természet és táj változása	a károk felszámolásának pótlólagos költségei, kárpótlás	a javítás egységköltségeivel számolva	a közlekedési infrastruktúra hossza és szélessége

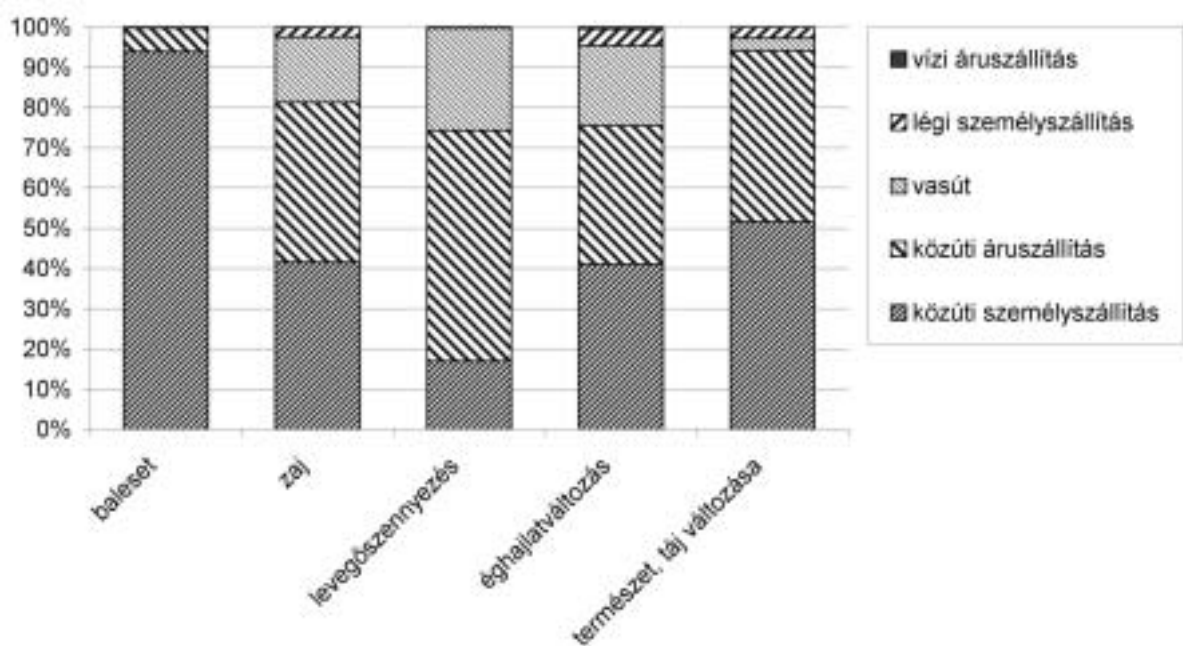
**2. táblázat: A közlekedés külső költségei 1995-ben
közlekedési eszközönként (millió euró)**

A költség jellege			Közlekedési mód										
			Közúti						Vasúti		Légi		Vízi
			személy-gépkocsi	busz	motor-kerékpár	tehergép-kocsi	személy-szállítás összesen	áru-szállítás összesen	személy	áru	személy	áru	áru
Balesetek	19 752	50%	12827	437	5284	1157	18548	1157	42	0	5	0	0
Zaj	1 228	3%	389	39	82	486	510	486	133	68	29	2	0
Levegő-szennyezés	16 310	41%	1664	1014	96	9355	2775	9355	1457	2682	8	1	32
Éghajlat-változás	1 208	3%	417	45	31	414	493	414	63	177	50	7	5
Természet és táj változása	1 199	3%	535	57	24	508	616	508	25	12	33	5	0
Összesen	39 697	100%	15833	1594	5516	11919	22942	11919	1719	2940	124	15	37

1. ábra: Az összes költség közlekedési módoként és költségkategóriáinként 1995-ben



2. ábra: A külső költségek százalékos megoszlása közlekedési módoként 1995-ben



Megjegyzés: a 3%-nál kisebb értékek nem szerepelnek az ábrán.

népsűrűségnek köszönhetően és leginkább helyi szintű (elsősorban a városokban). Az éghajlatváltozás költségei (3 százalék) főként azon a feltételezésen alapulnak, hogy a kiotói célok eléréséhez szükséges szén-dioxid-csökkentés Közép-és Kelet-Európában nem költséges.

Az 1. ábra a különböző közlekedési módokból származó összes külső költséget mutatja be a költség jellege alapján.

Minden externália esetében a közúti közlekedés hozzájárulása a legnagyobb (2. ábra). A baleseti költségek majdnem 100 százalékáért felelős (ebből 94 százalék a személyszállításé), míg a levegőszennyezés „mindössze” 75 százalékáért, amiből csak 17 százalék a személyszállítás okozta kár, a többi az áru fuvarozás terhe.

A közúti közlekedés felelős az összes költség 87 százalékáért, ezt követi a vasúti közlekedés 12 százalékkal. A személygépkocsik okozák a károk 40 százalékat, az áruszállító könnyű és nehéz tehergépkocsik pedig a 30 százalékat. A baleseti költségek többnyire a személygépkocsik rovasára írhatók, a levegőt pedig leginkább a dízel tehergépkocsik részecske-kibocsátása szennyezi.

A levegőszennyezés egészségi ártalma a vasúti közlekedés esetében is figyelemreméltó a dízelmozdonyok és a fosszilis tüzelőanyagból előállított villamos energia nagy aránya miatt. Azonban az utóbbi káros hatása az emberi egészségre sokkal kisebb, mint a közúti levegőszennyezés esetében, mivel a szennyezőanyag-kibocsátás az erőmű területére összpontosul.

A légi közlekedés külső költségei elenyészőnek tűnnek a közúti közlekedéséhez képest, azonban csak a le- és felszállás környezeti terheit vették számításba, amelyek nagymértékben a repülőterekre összpontosulnak. Az utazómagasságban való repülés viszont jelentős szerepet játszik az éghajlatváltozásban.

Az adatokból egyértelműen látszik, hogy a vasúti közlekedés (12 százalék) környezeti terhei és baleseti aránya jóval alacsonyabb a közúti közlekedésénél. Igaz ez akkor is, ha a személyszállítás, valamint az áruszállítás átlagköltségeit

(természetesen mindig külső költségekről beszélünk) hasonlítjuk össze közlekedési módonként.

A személyszállítás a teljes költség 63 százalékát adja, a teherfuvarozás pedig a 37 százalékát.

A közúti teherfuvarozás külső költsége 5,6-szorosa a vasútiénak. A közúti személyszállítás költsége pedig háromszor akkora, mint a vasút esetén.

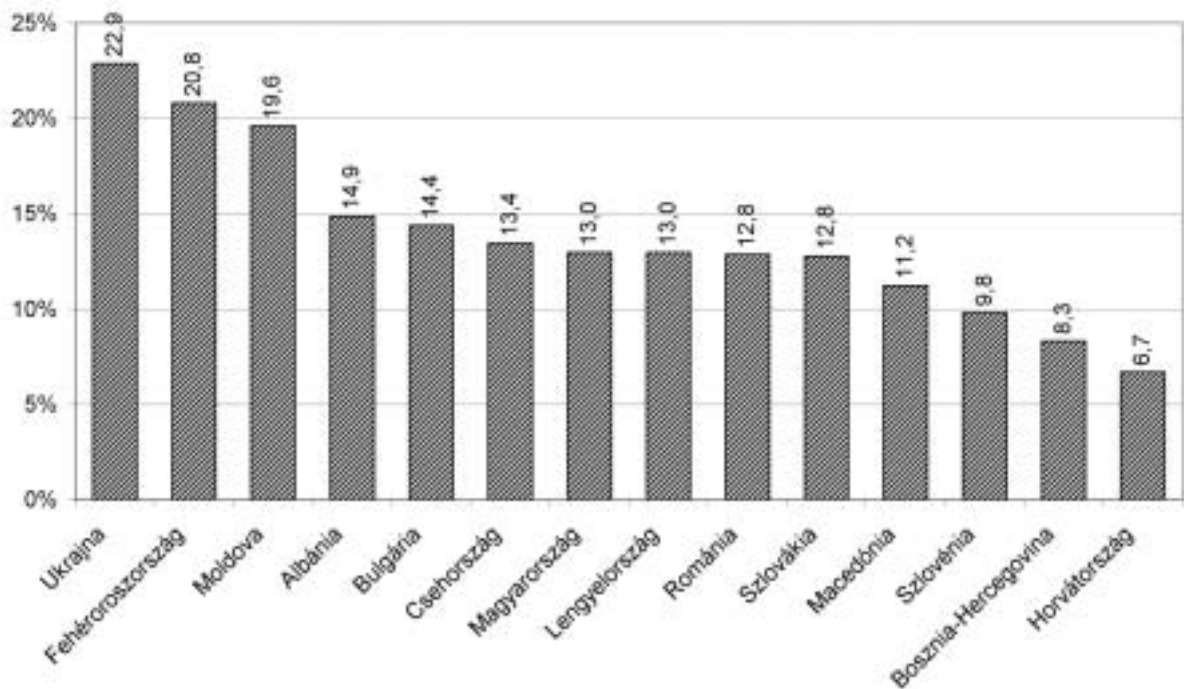
2. A külső költségek országonként 1995-ben

A közlekedés külső költségének mértéke a bruttó hazai termékhez (GDP) viszonyítva országonként igen eltérő mértékű: 1995-ben Horvátországban volt a legkisebb és Ukrajnában a legmagasabb. Ez az arány főként a GDP nagyságától függ, de szoros összefüggésben van a népsűrűséggel, a városi közlekedés mennyiségével és a vasútnál használt dízelmozdonyok számával is (3. ábra).

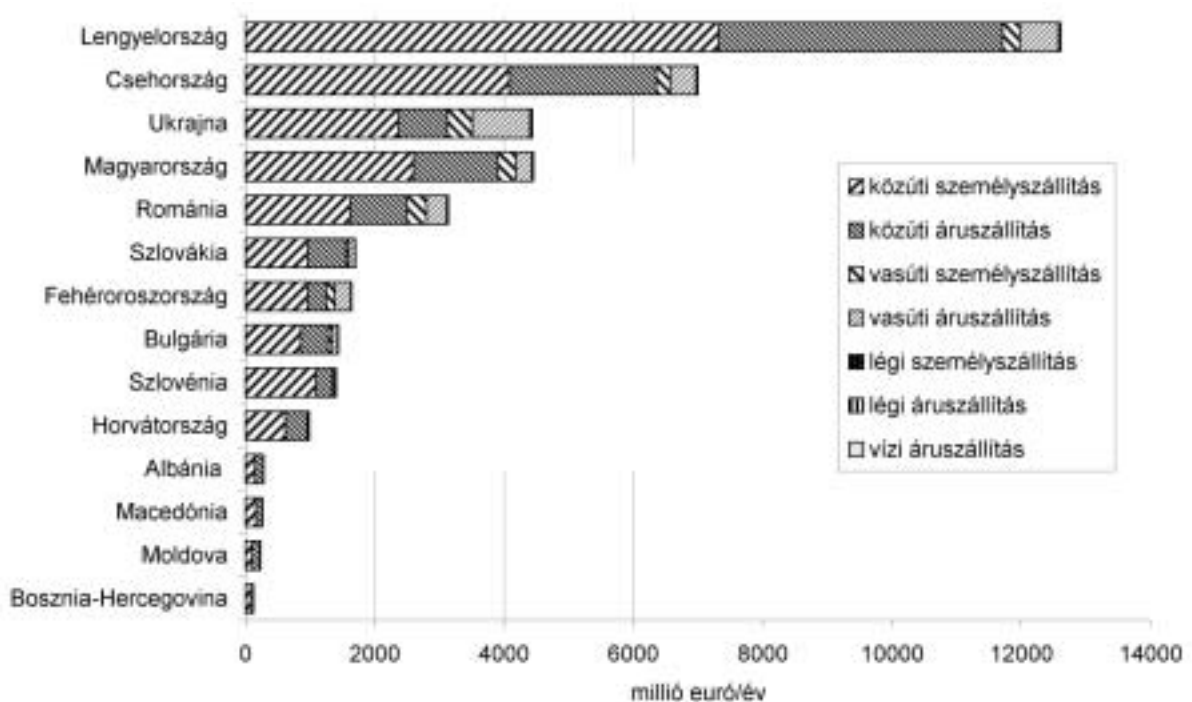
A külső költség Lengyelországban a legmagasabb (a térségre becsült teljes költség 32 százaléka), ezt követi Csehország (18 százalék), Magyarország (11 százalék) és Ukrajna (11 százalék). Az egy főre jutó költség Csehországban és Szlovéniában háromszorosa a régióra számított átlagnak, míg Magyarországon a kétszerese. Minél gazdagabb egy ország, annál nagyobb az egy főre jutó külső költség. A közlekedés teljes külső költségét a vizsgált országokban a 4. ábrán láthatjuk, míg a 4. táblázat közlekedési módokra és költségnekemre bontva mutatja be a magyarországi külső költségeket.

A Magyarországról készített diagram (5. ábra) hasonló képet mutat, mint az egész régiót ábrázoló. Bizonyos különbségek azonban adódnak. Például hazánkban a személyautók arányaiban jelentősebb tájváltozást okoznak, a buszok a levegőt kevésbé szennyezik, a motorkerékpárok külső költségei mérsékeltebbek, valamint a vasúti áruszállítás terhei kisebbek a vasúti személyszállítás kárainál, míg az egész térségre nézve a vasúti áruszállítás költsége 1,7-szerese a személyszállításénak.

**3. ábra: A közlekedés külső költsége
a bruttó hazai termék százalékában 1995-ben**



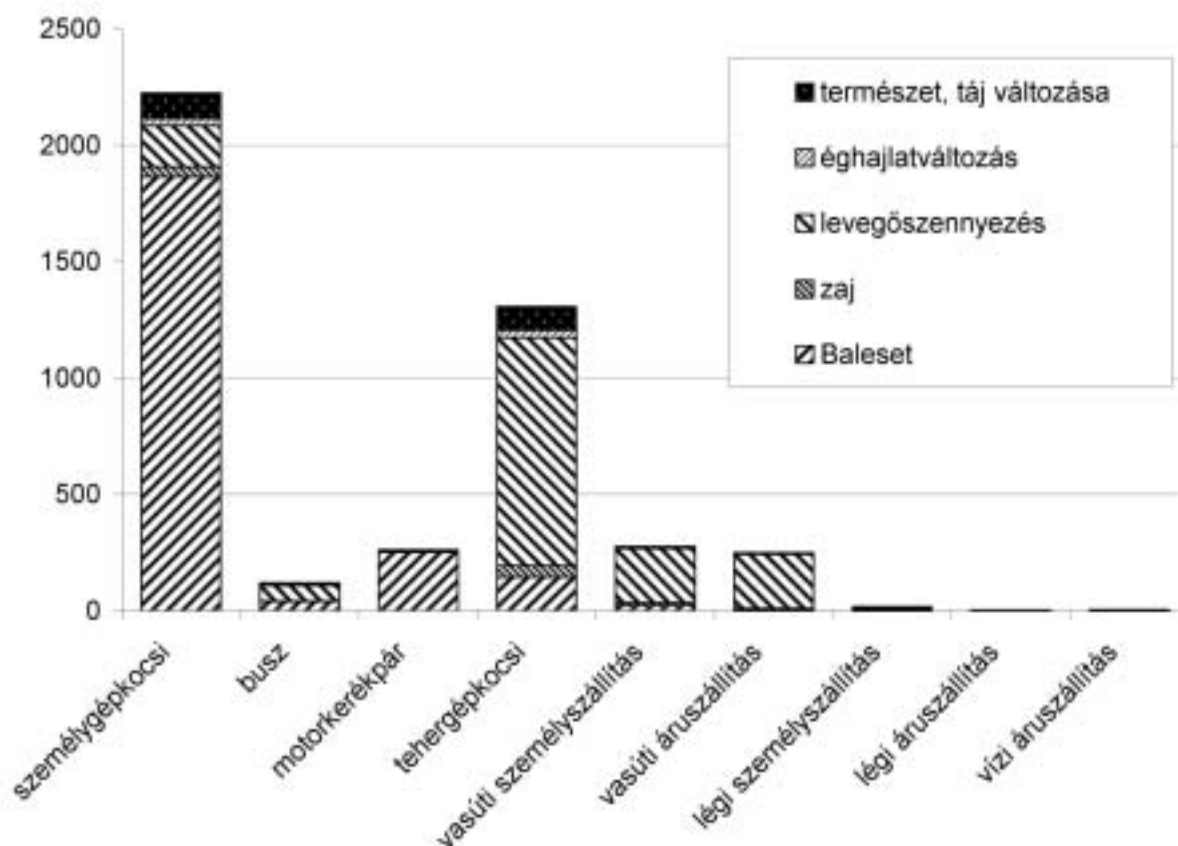
**4. ábra: A közlekedés külső költsége országonként
és közlekedési módonként 1995-ben**



**4. táblázat: A közlekedés külső költségei Magyarországon
1995-ben (millió euró)**

	Személy- gépkocsi	Busz	Motor- kerék- pár	Személy szállítás összesen	Teher- gépkocsi	Vasúti személy- szállítás	Vasúti áru- szállítás	Légi személy- szállítás	Légi áru- szállítás	Vízi áru- szállítás	Összesen
Baleset	1864	39	251	2154	144	21	0	1	0	0	2320
Zaj	42	3	3	47	48	13	11	5	0	0	124
Levegő- szennyezés	177	67	3	247	980	233	231	2	0	5	1698
Éghajlat- változás	32	2	1	35	32	6	6	5	1	0	85
Természet, táj változása	107	8	2	116	102	3	1	3	1	0	226
Összesen	2222	119	260	2599	1306	276	249	16	2	5	4453

**5. ábra: A közlekedés külső költségei
Magyarországon 1995-ben**



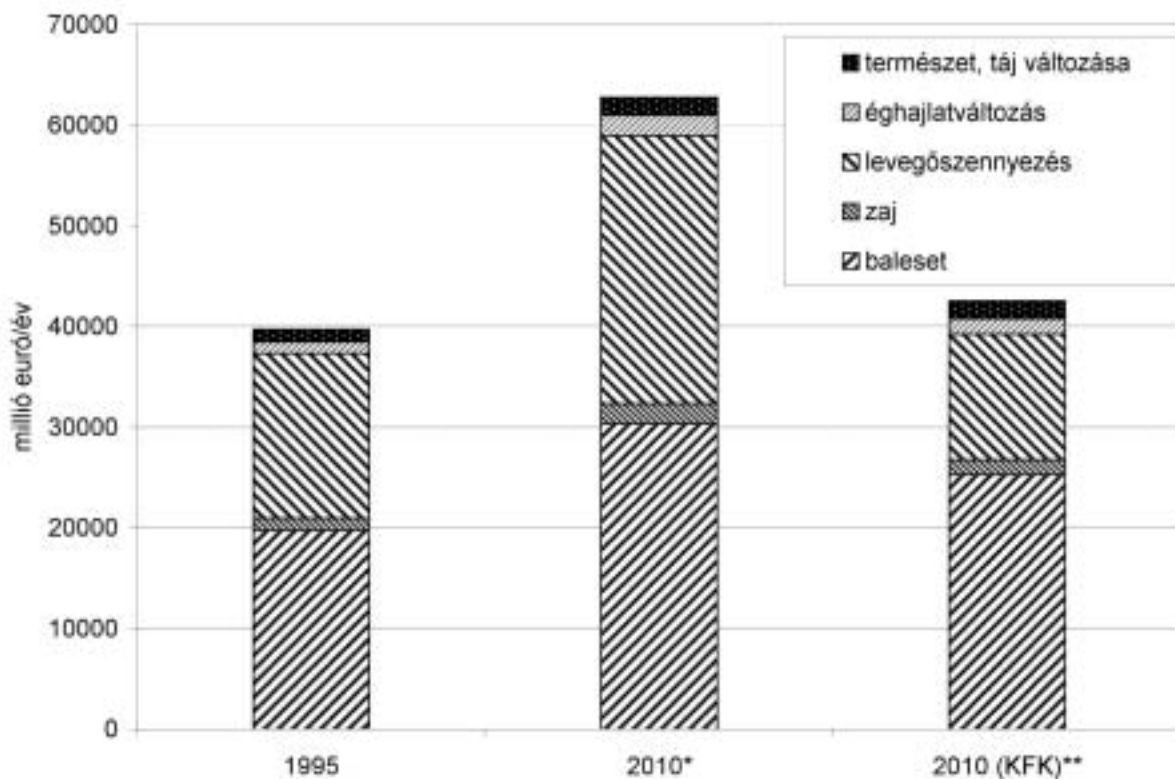
3. A 2010-re becsült külső költségek

Amennyiben a jelenlegi folyamatok változatlanul maradnak (a „szokásos üzletmenet” forgatókönyve), akkor az előrejelzések azt mutatják, hogy 2010-re jelentősen, 58 százalékkal, 60 milliárd euróra emelkedik a közlekedés teljes külső költsége Közép- és Kelet-Európa említett országaiban. A gazdasági növekedéssel is összefüggésben a közlekedés teljesítménye jelentősen növekszik – elsősorban közúton (a személygépkocsiké 57 százalékkal, a teherautóké 107 százalékkal) és a levegőben (68 százalékkal). Az egységnyi teljesítményre jutó átlagköltségek viszont csökkennek a járművek korszerűsödése következtében. E téren a legnagyobb fejlődés a vasúti áruszállításban várható a dízelmozdonyok részecske-kibocsátása visszaesésének köszön-

hetően. A vasút továbbra sem fog nagyobb szerepet kapni, mint környezetbarát közlekedési mód. Minden költségfajta emelkedik 45–70 százalékkal. Az éghajlatváltozás káros hatása és a zaj költsége fog leginkább növekedni, mivel a vizsgált időszakban ezeken a területeken nem várható jelentős műszaki fejlődés. A külső költségek GDP-hez viszonyított aránya nem változik.

Ha a környezetileg fenntartható közlekedés (KFK) forgatókönyvét vetítjük 2010-re, feltételezve az elérhető legjobb technika használatát (BAT), valamint a vasút és a tömegközlekedés szerepének növekedését, akkor a külső költségek mindössze 7 százalékkal, 42 milliárd euróra nőnek 1995 és 2010 között. Ez a növekedés azonban nem a környezeti ártalmak fokozódásának tudható be elsősorban, hanem a magasabb jövedelemszintnek, ami befolyásolja a fizetési hajlandóságot, vagyis haj-

**6. ábra: A közlekedés 2010-re becsült külső költségei
Közép- és Kelet-Európában**



* a „szokásos üzletmenet” esetén

** a környezetileg fenntartható közlekedés irányába történő elmozdulás esetén

landóak leszünk többet fizetni a biztonságért és a környezet állapotának javulásáért. A közúti közlekedés költsége ugyan 12 százalékkal emelkedne, de a vasúté csökkenne. Ebben az esetben a külső költségek a GDP-hez viszonyítva 10 százalék alá csökkennek.

A két forgatókönyv számainak összehasonlítása az 6. ábrán látható.

4. Összehasonlítás Nyugat Európával

Mivel a tárgyalt tanulmány vizsgálati módszere a Nyugat-Európára végzett közlekedési externália-kutatások módszertanát veszi alapul, ezért a két térség adatai összevethetőek. Nagyon sok hasonlóság fedezhető fel az Európa két felére vonatkozó adatok között – főként a közúti közlekedés uralkodó szerepe, valamint a közút és a vasút külső költségeinek összehasonlítása tekintetében. Néhány különbséget azonban érdemes megemlíteni:

- A külső költség Közép- és Kelet-Európában a GDP 14 százalékát teszi ki, míg Nyugat-Európában 8 százalékát. Ez azt mutatja, hogy a gazdaság egészéhez mérten a biztonsági és környezeti problémák erősebben vannak jelen Közép- és Kelet-Európában.
- A baleseti, valamint a közúti áruszállítás okozta költségek – egységnyi teljesítményre vetítve – Közép- és Kelet-Európában jóval magasabbak, mint Nyugat-Európában.
- A közúti és vasúti költségek aránya mindkét térségben hasonló. A vasút azonban Közép- és Kelet-Európában környezetszennyezőbb a dízelmozdonyok magasabb aránya és a fosszilis tüzelésű erőművek miatt.
- A légi közlekedés hozzájárulása a külső költségekhez kisebb Közép- és Kelet-Európában. Ennek oka a repülőtér környékén lévő kisebb népsűrűségben és az éghajlatváltozás alacsonyabb költségében keresendő.
- A 2010-re becsült költségemelkedés jelentősebb Közép- és Kelet-Európában (58 szá-

zalék), mint Nyugat Európában (42 százalék) a gazdaság és a forgalom gyorsabb növekedése következtében. Másrészt a műszaki fejlődés költségmértéklő hatása is erősebb ebben a térségben.

A közlekedés külső költségének becslése Közép- és Kelet-Európára nézve kísérleti jellegű, és emiatt az adatok nem eléggé megbízhatóak. Különösen így van ez akkor, ha az egyes országok adatait, illetve a különböző közlekedési módok externáliáit akarjuk összehasonlítani. A becsült számok bizonytalansága a -50 százalék és +100 százalék között van.

5. Következtetések

A tanulmány szerzői a következő intézkedések megtételét javasolják a közlekedés külső költségeinek csökkentésére:

- Sürgős intézkedéseket kell hozni a közúti balesetek számának és súlyosságának csökkentésére. Pénzügyi szempontból nézve eredményes lehet a gépjármű-felelősségbiztosítás összegének növelése és a biztosítási díj differenciálása a gépkocsi-tulajdonos egyéni kockázata szerint.
- Az európai gépjármű-kibocsátási határértékek (EURO-normák) általános bevezetése és a meglévő dízel gépjárművek korszerűsítése mérsékelné a közúti légszennyezést és az azzal járó költségeket. Emellett ösztönözni kellene a kevésbé környezet-szennyező gépjárművek használatát (például a környezetvédelmi feltételek teljesítése alapján differenciálni az adókat).
- Elkerülhetetlen a vasút újjáélesztése mind minőségi, mint környezetvédelmi szempontból. A mozdonyok villamosítását és a meglévő dízelmozdonyok fejlesztését (pl. szűrők használatával) támogatni kell.

Egy hatékony árképzési rendszerben az áraknak tükrözniük kell a pótlólagos egységnyi infrastruktúrahaznát minden költségét (határköltség). Az árpolitika kialakításánál

ugyanakkor azt is figyelembe kell venni, hogy a jelen tanulmány nem tartalmaz becslést minden érvényesítendő költségre. Hiányoznak például a torlódási károk, a területfoglalás költségei, valamint az infrastrukturális kiadások és bevételek. A vizsgált költségeket, azaz a baleseti és a környezetvédelmi külső költségeket beépítve az árakba – ami már egy jó kiindulópont – a következő átlagos díjakat lehet kiszabni a közúti közlekedésre:

- a személygépkocsikra 3,3 eurócentet kilométerenként,
- a tehergépkocsikra átlagosan 4,4 eurócentet tonnánként és kilométerenként, vagy pontosabban: gépjármű-kilométerenként 3,2 eurócent (könnyű tehergépjárművek esetében) és 6,6 eurócent (kamionok esetében) között. Tonna-kilométerben mérve a díj 1 és 9,7 eurócent között mozog, a könnyű tehergépjárművek egységköltsége a magasabb a kisebb rakodótér következtében. (A tanulmány nem vizsgálta a tehergépkocsik útrongálásának költségeit. Amennyiben ezt a

tényezőt is beépítenék az árakba, akkor a kamionokra sokkal nagyobb összeg jutna, hiszen az útrongálás a tengelyterhelés ötödik hatványával arányos. Ez utóbbi azt jelenti, hogy egy kamion annyi kárt okoz az utakban, az út alatt futó közművekben és az út mellett elhelyezkedő építményekben, mint százezer kisteherautó.)

A gépjármű-közlekedés elengedhetetlen a gazdaság, a kereskedelem működéséhez. Ez azonban nem lehet érv amellet, hogy a közlekedés külső költségei ne épüljenek be az árakba, hiszen ezen az alapon szinte minden gazdasági (al)ágazat igényt tarthatna arra, hogy az állam többlettámogatásban részesítse a többi gazdasági és egyéb ágazat rovására. El kell érni azt is, hogy a közlekedési beruházások értékelésénél minden költség és haszon kerüljön mérlegelésre, beleértve a külső költségeket is.

II. A közlekedés külső költségei Nyugat-Európában (2. melléklet)

A svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2000-ben újabb közös tanulmányt jelentettek meg *A közlekedés külső költségei - baleseti, környezeti és torlódási költségek Nyugat-Európában*⁸ címmel. A munka az 1995-ben megjelent hasonló témájú kötet frissített és kibővített változata. A kutatást a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) pénzügyi támogatásával végezték, az eredmények megbízhatóságát azonban maguk a neves kutatóintézetek szavatolják. Ezt támasztja alá, hogy az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája, valamint az Európai Környezetvédelmi Ügynökség is elismeri a tanulmányban közölt adatok helyességét. (Az UIC szerint egyébként a tanulmány nem vette teljes mértékben figyelembe az összes külső költséget, és így a várhatónál kedvezőbb eredményt mutatott ki a közút javára...)

A tanulmány alappillérei a következők:

- *Vizsgált költségkategóriák:* Balesetek, zaj, levegőszennyezés (egészségügyi hatás, anyag-károk, bioszféra kárai), éghajlatváltozási kockázat, forgalmi torlódás, egyéb környezetvédelmi és nem környezetvédelmi hatások.
- *Vizsgált országok:* 17 európai ország (az EU tagállamai, Svájc és Norvégia)
- *Vizsgált időszak:* a tanulmány részletes adatokat tartalmaz 1995-re, és durva becsléseket 2010-re vonatkozóan (az utóbbiak az EUROSTAT emissziós előrejelzéseire alapulnak).
- *Vizsgált közlekedési eszközök:*
 - o közúti közlekedés: személygépkocsi, motorkerékpár, busz, könnyű tehergépjármű, nehéz tehergépjármű
 - o vasúti közlekedés: személy- és teherszállítás

- o légi közlekedés: személy- és teherszállítás
- o vízi közlekedés: országon belüli áruszállítás
- Funkcionális és térségi megkülönböztetés:
 - o városi és városok közötti személyszállítás
 - o áruszállítás rövid és nagy távolságra.

A tanulmány kétféle költséget vizsgál:

- Egyrészt teljes és átlagos költséget országonként és közlekedési eszközönként minden költségkategóriára vonatkozóan. Ezek a főként statisztikai, nemzeti átlagértékek alapul szolgálhatnak az infrastrukturális beruházások árstratégiájának kidolgozásához és szociális-gazdasági értékeléséhez.
- Másrészt határköltséget (pótlólagos költséget) közlekedési eszközönként és helyzetenként, amely a „közlekedés” egy egységgel való növekedésének költségét fejezi ki.

Baleseti valamint környezeti teljes és átlagos költség 1995-ben

A közlekedés teljes külső költsége – a torlódási költség nélkül – 530 millárd euró volt 1995-ben, ami a vizsgált 17 ország GDP-jének 7,8%-a. A teljes költség legnagyobb részét, 29%-át, a balesetek teszik ki. A levegőszennyezés 25%-ban, az éghajlatváltozás 23%-ban járul hozzá a kárösszeghez. Kisebb részben okoz költséget a zaj (7%), a városiasodás kedvezőtlen hatása (a gyalogosok idővesztése 1%-a, a térhiányból adódó veszteségek szintén 1%-a a teljes költségnek) és a tájkép helyreállítása (3%). A maradék 11%-ot a háttér folyamatok környe-

⁸ External Costs of Transport – Accident, Environmental and Congestion Costs of Transport in Western Europe. INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe. Kiadó: International Union of Railways, Párizs, 2000. március

zeti költségei teszik ki, amelyek leginkább a levegőszennyezéshez, az éghajlatváltozáshoz és a környezeti kockázathoz kapcsolódnak. (A háttérfolyamatokhoz olyan tevékenységeket soroltak, amelyek nélkülözhetetlenek a közlekedéshez, azonban csak közvetetten kapcsolódnak hozzá: az energiatermelés, a gépjárművek gyártása és karbantartása, valamint utak és egyéb infrastruktúra építése és fenntartása. Megjegyezzük, hogy véleményünk szerint a tanulmány ezeknek a költségeknek csak kisebb részét vette figyelembe. Más kimutatások szerint ugyanis a háttérfolyamatok külső költségei elérhetik az összes külső költség 40 százalékát is.)

Közlekedési módok szerint a legnagyobb károkat a közúti közlekedés okozza, mégpedig az 530 milliárd euró 92%-át. Rangsorban ezt követi a légi közlekedés 6%-kal. A vasúti közlekedés mindössze 2%-ban, a vízi közlekedés 0,5%-ban járul hozzá a teljes külső költségekhez.

A költségek kétharmada származik személyszállításból és egyharmada teherszállításból.

A személyszállításon belül a személygépkocsi-közlekedés átlagköltsége 87 euró/1000 utaskilométer, míg a vasúté 20 euró, ami 4,4-szer kevesebb a közúti személyszállítás külső költségénél. A vasúti közlekedés kedvezőtlen hatásai leginkább az éghajlatváltozás, a levegőszennyezés, illetve a zaj. A légi közlekedés

egyértelműen az éghajlatváltozással hozható összefüggésbe.

Az áruszállításban a légi közlekedés átlagos külső költsége jelentősen meghaladja az összes többi közlekedési mód költségét. Ennél a pontnál figyelembe kell venni, hogy az egyes áruszállítási módoknál eltérő lehet az áru értéke és mennyisége tonnában mérve. Repülőgépen szállítják például a különösen értékes minőségi, de könnyű árut. A nehéz tehergépjárművek által okozott átlagos külső költség 72 euró/1000 tonna-kilométer, ami 3,8-szor magasabb, mint a vasúti teherszállításé.

A külső költségek változása az idő előrehaladtával

A tanulmány szerint az 1995-re becsült költségek lényegesen magasabbak, mint az 1991-re számolt értékek. A részletes összehasonlítás nehéz egyrészt azért, mert a kutatók egy sokkal következetesebb adatbázist vettek alapul, másrészt új költség-kategóriákat is tartalmaz a tanulmány. Harmadrészt a levegőszennyezés hatásait – főként az egészségre gyakorolt hatásait – és az éghajlatváltozás kockázatait korszerűbb, kiterjedtebb módszerekkel számították, ami nagyobb költségeket eredményezett.

1995-re vonatkozólag tehát már pontosabb összegeket kaptak a tanulmány szerzői a szá-

1. táblázat: Külső költségek változása az 1991. évi és az 1995. évi becslés alapján

Költségtényező	1991			1995			%-os változás 1991/1995
	személy- szállítás	áru- szállítás	összesen	személy- szállítás	áru- szállítás	összesen	összesen
Balesetek	126,5	21,6	148,1	136,7	19,3	156	+5%
Zaj	23,9	14,1	38,0	24,3	12,3	36,6	-4%
Levegőszennyezés	28,3	14,3	42,6	69,2	65,1	134,3	+215%
Éghajlatváltozás	30,8	13,0	43,8	82,8	39,0	121,8	+178%

mos költségtényező mélyebb ismeretének és a jobb adatoknak köszönhetően.

Előrejelzés 2010-re

A kiadványban szereplő adatok szerint a közlekedés teljes külső költsége 42%-kal fog nőni 1995 és 2010 között. Ez a közlekedés iránti kereslet növekedéséből adódik, illetve a környezeti károk felmérésének fejlődéséből. A legmagasabb növekedés a légi és a közúti közlekedés külső költségeiben várható.

Az előrejelzett technikai fejlődés nem fogja ellensúlyozni a forgalomnövekedést. Ezáltal az átlagos költségek is növekedni fognak.

A tanulmány szerint a közúti áruszállítás külső költségei átlagosan 15%-kal nőnek 2010-re, a közúti személyszállításban pedig 8%-os növekedés várható. A technikai fejlődésnek köszönhetően a levegőszennyezés kedvezőtlen hatásai mérséklődnek. Jelentős mértékű növekedést jeleznek az éghajlatváltozás által okozott károkban, mivel az energia-megtakarítás nem arányos a forgalomnövekedéssel.

A vasúti személyszállítás külső költsége 2%-kal fog csökkenni, áruszállítás esetén azonban 14%-os növekedés várható főként az éghajlatváltozás kárainak növekedése következtében.

A légi közlekedésben az átlagos költség 16%-kal növekedhet személyszállítás, és 18%-kal áruszállítás esetén. Ezzel ellentétben a vízi közlekedés külső költségei 34%-kal esnek vissza.

Határköltségek és átlagköltségek összehasonlítása

A következő táblázat bemutatja mind a határköltségeket, mind az átlagköltségeket kategóriánként és közlekedési módonként. A becslési intervallum bizonyos helyeken nagy, mivel a szerzők figyelembe vettek különböző gépjármű fajtákat (benzinüzemű, dízel és villamos jármű) és forgalmi helyzeteket (városi, illetve városok közötti közlekedés).

Mint már említettük, a határköltség széles intervalluma egyrészt az eltérő forgalmi helyzetekből adódik. Városban például a határköltségek jelentősen magasabbak, mint városok közötti közlekedés esetén. A közúti személyszállítás külső költsége 113 euró/1000 utaskilométer városon belül és 34 euró városok közötti közlekedésnél. A városokon belüli tehergépjármű forgalom 91,5 euró/1000 tonna-kilométer kárt okoz, amíg városok között 40 eurót.

2. táblázat: Az átlagköltség százalékos változása 1995 és 2010 között

Átlagköltség változása 1995–2010	A személyszállítás átlagos költségének növekedése						Az áruszállítás átlagos költségének növekedése					
	közút				vasút	légi	közút			vasút	légi	vízi
	autó	motor- kerék- pár	busz	közút össze- sen			könnyű teher- gép- kocsi	nehéz teher- gép- kocsi	közút össze- sen			
Balesetek	17	18	17	19	33	39	18	8	13			
Zaj	5	4	24	7	5	-32	5	1	2	27	-32	
Levegőszennyezés	-20	66	-1	-18	-45	-8	-19	-10	-11	-29	139	-68
Éghajlatváltozás	12	39	35	14	23	23	34	32	74	44	23	27
Természet és tájkép	22	24	23	23	-20	-24	25	24	25	0	-25	52
Városok hatása	9	9	6	10	10		9	9	9	39		
Háttérfolyamatok	-1	46	18	1	2	21	12	12	26	9	27	-21
Összesen	6	20	12	8	-2	16	11	6	15	14	18	-34

**3. táblázat: Átlag- és határkölségek
közlekedési módonként**

Költségtényező	Közút					Vasút		Légi		Vízi
	autó	motor- kerékpár	busz	könnyű teher- gépkocsi	nehéz teher- gépkocsi	személy	áru	személy	áru	áru
Balesetek	11-54 (36)	79-360 (250)	1-5 (3,1)	44-163 (100)	2,3-11 (6,8)	0-1 (0,9)	0 (0)	0-1 (0,6)	0 (0)	0 (0)
Zaj	0,2-21 (5,7)	0,6-53 (17)	0,1-7,5 (1,3)	5,3-496 (36)	0,6-52 (5,1)	0,2-23 (3,9)	0,1-1,6 (3,5)	2,3-17 (3,6)	17-87 (19)	0 (0)
Levegőszennyezés	5-17 (17)	14 (7,9)	4-25 (20)	28-118 (131)	14-50 (32)	2-24 (4,9)	1-6,8 (4)	0,8-2 (1,6)	0,8 (2,6)	4,5 (9,7)
Éghajlatváltozás	12-25 (16)	9,6 (14)	5,5-11 (8,9)	125-134 (134)	15-18 (15)	4,2-8,9 (5,3)	4,2-5,3 (4,7)	36-42 (35)	117 (154)	4,7 (4,2)
Természet és tájkép	0-1,8 (2,5)	0-1,8 (2)	0-1,3 (0,8)	0-23 (23)	0-8,9 (2,2)	0-0,8 (0,7)	0-0,3 (0,5)	0-2,9 (1,7)	0-8,5 (8,5)	0-0,5 (0,5)
Városi hatás	10,7-11,7 (1,5)	6,7-7,4 (1,1)	3-3,2 (0,5)	75-83 (12)	8-9 (1,3)	0 (0,9)	0 (0,9)	0	0	0
Háttérfolyamatok	3,3-6,7 (8,6)	2,7-5,4 (6,1)	2,8-6,5 (4,3)	40-72 (69)	4,2-8,8 (8,7)	1,1-9,8 (3,8)	0,4-3,4 (5)	4,1-4,6 (5)	18-23 (21)	0,6-1,4 (2,6)

**4. táblázat: Külső átlagkölségek
Nyugat-Európában 1995-ben**

Ország	A személyszállítás átlagos költségei						Az áruszállítás átlagos költségei					
	közút				vasút	légi	közút			vasút	légi	vízi
	autó	motor- kerék- pár	busz	közút összesen			könnyű teher- gép- kocsi	nehéz teher- gép- kocsi	közút összesen			
Ausztria	104	336	19	95	10	46	514	44	44	11	234	15
Belgium	108	310	65	108	27	40	554	87	99	22	208	21
Dánia	75	216	32	68	51	43	500	54	60	20	191	0
Finnország	85	205	40	79	20	51	440	57	66	15	238	14
Franciaország	78	299	34	77	8	48	529	84	128	10	193	16
Németország	113	360	38	110	25	48	569	88	96	28	199	20
Görögország	68	318	38	70	26	49	425	45	64	23	196	0
Írország	77	254	67	79	31	44	492	50	53	38	215	0
Olaszország	78	244	38	77	20	52	521	72	84	26	218	70
Luxemburg	102	362	48	98	33	23	581	79	84	27	117	25
Hollandia	92	294	35	89	23	51	536	68	64	10	262	24
Norvégia	73	181	55	73	16	58	562	115	136	15	199	0
Portugália	61	310	16	60	21	44	468	71	79	27	198	0
Spanyolország	64	217	18	61	17	47	459	59	93	24	167	0
Svédország	72	182	40	69	8	51	405	69	89	6	212	0
Svájc	96	300	41	96	15	43	643	134	160	13	205	0
Egyesült Királyság	88	291	70	88	37	44	509	63	81	11	211	31
A 17 ország	87	298	38	85	20	48	505	72	88	19	205	17

Átlagköltségek országonként

A teljes költség legnagyobb részét (25%) Németország okozza, azt követi Franciaország, Olaszország és Nagy-Britannia, amely országok mindegyike körülbelül 15%-kal járul hozzá a vizsgált költséghez.

Torlódási költségek

A torlódási költség az egész tanulmányban külön témaként szerepel, mivel tárgya és mérése eléggé eltér a többi költségétől, főként a teljes költséget illetően.

A teljes torlódási költség definíciója a jóléti gazdaságtan elmélete szerint olyan költség, ami a meglévő infrastruktúra nem hatékony használatából adódik. A tanulmány egy kiterjedt 1995. évi vizsgálatra alapozva ad becslést a teljes és átlagos közúti torlódási költségre, és egy útdíj-rendszerbe való beépítésükből származó bevételre, valamint a torlódásból adódó időveszteség költségeire. A tanulmány által alkalmazott megközelítésben a vasúti és a légi közlekedést nem érinti a torlódás problémája.

A közúti közlekedés számított torlódási költsége hozzávetőlegesen 33,3 milliárd euró volt 1995-ben, ami Európa GDP-jének 0,5%-át teszi ki. Ez a költség nem egyenletesen oszlik el a földrészen, leginkább a nagy ipari országokban jelentkezik, úgymint Angliában, Franciaországban, Németországban és Észak-Olaszországban.

A személyszállítás torlódási költségei, illetve bevételei 70–80%-a a városi forgalomban jelentkezik, a fennmaradó rész pedig a nagy távolságra utazásnál. Áruszállítás esetén a városi torlódási költség aránya mindössze 25–45% a vizsgált 17 országban.

Az előrejelzések szerint 2010-re a teljes torlódási költség drasztikusan, 142%-kal fog nőni, szám szerint 80,2 milliárd euróra. A városok közötti úthálózaton 124%-os, a városi utakon 188%-os növekedés várható. Ezek a

becslések azzal a feltételezéssel élnek, hogy az infrastruktúra kapacitása nem változik, ami nem valószínű Európa fő útszűkületeiben.

A torlódásra vonatkozóan korábban említett két további adat a pótlólagos időköltség (időkiesés költsége), ami 128 milliárd euró, a GDP 1,9%-a, valamint az optimális torlódási díjból származó bevétel, ami 254 milliárd euró, a GDP 3,7%-a lenne.

Végül de nem utolsósorban meg kell említeni, hogy nagyon fontos a különböző közlekedési eszközök közötti kapcsolat vizsgálata. A személyszállításban még mindig a vasúti közlekedés jár a legkisebb külső költséggel, az áruszállításban pedig a vasúti és a vízi közlekedés egyformán kedvezőbb a közútinál környezetvédelmi szempontból.

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 személygépkocsi-használat és a közúti teherfuvarozás hatalmas veszteséget okoz az állam részére. Mindez 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 ez a tanulmány, amely a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium megbízásából és az Európai Bizottság Phare Access programja támogatásával készült.