

# AZ ÁLLAMHÁZTARTÁS ÖKOSZOCIÁLIS REFORMJÁNAK SZÜKSÉGESSÉGE ÉS LEHETŐSÉGEI

Ajánlások a 2004. évi  
állami költségvetéshez

Budapest, 2003





# **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei**

**Ajánlások a 2004. évi  
állami költségvetéshez**

**Budapest, 2003**

Vezető szakértő: Pavics Lázár


Szerkesztette: Lukács András és Szabó Zoltán

ISBN 963-210-545-1


© Levegő Munkacsoport, 2003

A Levegő Munkacsoport köszönetét fejezi ki mindazon szakértőknek, akik javaslataikkal, észrevételeikkel hozzájárultak jelen tanulmány elkészítéséhez. Külön köszönet illeti az Országgyűlés Környezetvédelmi Bizottsága mellett működő Államháztartási munkacsoport, valamint az Országos Környezetvédelmi Tanács tagjait.

Levegő Munkacsoport  
1465 Budapest, Pf. 1676  
Telefon: 411-0509, 411-0510, 266-0854  
Fax: 266-0150  
E-posta: [levego@levego.hu](mailto:levego@levego.hu)  
Honlap: <http://www.levego.hu>

Készült a Környezetvédelmi Minisztérium  (KAC),

a Közép- és Kelet-Európai Regionális Környezetvédelmi Központ  (REC),

az Országos Környezetvédelmi Tanács 

és a Lélegzet Alapítvány támogatásával.

A szerkesztés lezárva: 2003. június 30.

Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc

PASSZER-PRINT Nyomda



# TARTALOM

<b>Ajánlás</b>	8
<b>Előszó</b>	9
<b>I. Ajánlásaink gazdaság- és pénzügypolitikai megalapozása</b>	11
<b>Bevezetés</b>	11
1. A tartós egyensúly fenntartása pénzügyi eszközökkel	12
1.1. A foglalkoztatás	12
1.2. A magyar gazdaság – WTO-konform – védelme	18
1.3. Árfolyam- és vámpolitika, valamint vámon kívüli védelmi politika	20
1.4. A külkereskedelmi mérleg alakulása és a külföldi tőke kölcsönös előnyökön alapuló támogatása	25
1.5. Az adó- és árrendszer egyes elemeinek kedvezőtlen változásai	39
1.6. Miért elkerülhetetlen az államháztartás humán-ökológiai szempontú átalakítása?	41
1.7. Ökoszociális államháztartási reform – az államok növekvő felelőssége a globalizálódó világban	41
1.8. Mekkora az állami újraelosztás optimális mértéke?	42
1.9. Hogyan küzdhetünk az infláció ellen?	46
2. Javaslataink fő célja: környezetet kímélő, szolidáris társadalmi fejlődés	50
2.1. Az élőköltségcsökkentése	50
2.2. Az élőköltségarányának növelése	50
2.3. A környezetszennyező és egyéb káros tevékenységek támogatásának megszüntetése, a külső költségek beépítése az árakba	51
2.4. A feketegazdaság visszaszorítása	52
2.5. Felkészülés az EU-tagságra	52
2.6. A környezetvédelem nyújtotta lehetőségek komplex kihasználása	52
2.7. A gazdasági ösztönzők globális átrendeződése a környezeti szempontokkal szemben	53
3. A központi költségvetés mérlege	54
<b>II. Konkrét javaslataink az adó- és támogatási reformra</b>	60
<b>Bevezetés</b>	60
<b>A.) A bérterhek csökkentése és a piaci alapon megoldhatatlan társadalmi feladatok támogatásának növelése</b>	61
1. Az élőköltségcsökkentés mérséklése	61
1.1. A társadalombiztosítási járulék csökkentése	61
1.2. A személyi jövedelemadó csökkentése	62
2. A társadalom működéséhez és fejlődéséhez nélkülözhetetlen, piaci alapon gyakorlatilag megoldhatatlan feladatokhoz történő fokozott állami hozzájárulások	63
2.1. Az oktatásra, kultúrára, egészségügyre és tudományos kutatásra fordított állami hozzájárulás mértékének növelése	63
2.1.1. Oktatás, kultúra	63
2.1.2. Egészségügy	66
2.1.3. Tudományos kutatás és fejlesztés	69
2.1.4. Az adótörvények módosítása az oktatás, az egészségügy és a K+F érdekében	71
2.2. A családi pótlék 1994. évi reálértékének helyreállítása	72
2.3. A nyugdíjak és egyéb szociális ellátások javítása	72
2.3.1. A nyugdíjak reálértékének emelése és a magánnyugdíjpénztár-rendszer felülvizsgálata	72
2.3.2. A fogyatékosok társadalmi lehetőségeinek javítása	75
2.4. A közbiztonság javítása	75
2.5. Az elmaradott, hátrányos helyzetű térségek támogatása	76
2.6. A lakáspolitikai átalakítás	76
2.7. A környezet és az egészség védelmét elősegítő állami hozzájárulások növelése	77
2.7.1. Környezet- és egészségvédelmi tudatformálás, felvilágosítás, oktatás-nevelés, kultúra	77
2.7.2. Az energiaár-emelések ellentételezése, az energiahatékonyság javítása	78
2.7.3. A környezetkímélő közlekedési módok támogatása	83
2.7.3.1. A tömegközlekedés javítása	83
2.7.3.2. A vasúti közlekedés javítása	85
2.7.3.3. Az észak-keleti válságövezet megsegítése a vasúti szállítás támogatásával	89
2.7.3.4. A logisztikai szervezés jelentős javítása	90
2.7.3.5. A forgalomcsillapítás elterjesztése	90
2.7.3.6. A kerékpározás pénzügyi hátrányainak megszüntetése	90
2.7.3.8. A taxi-használat kedvezményezése	91
2.7.3.9. Az autópályadíjak eltörlése	91
2.7.4. Levegőtisztaság-védelem	92
2.7.5. Zaj- és rezgésvédelem	92
2.7.6. Az integrált hulladékgyűjtés megszervezése	92

2.7.7. Víz- és talajvédelem	92
2.7.8. A Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program támogatása	92
2.7.9. Természetvédelem, az ország erdőterületének, a települések zöldfelületeinek védelme, javítása, bővítése	93
2.7.10. Tartós környezetkárosítások, szennyezett területek kármentesítése	94
2.8. A kis- és középvállalkozások támogatásának növelése	94
2.9. A környezetkímélő idegenforgalom ösztönzése	95
<b>B.) A környezet- és egészségkárosító tevékenységek támogatásának felszámolása</b>	97
3. Közlekedés	98
3.1. A benzin jövedéki adójának valorizálása	103
3.2. A gázolaj jövedéki adójának emelése	104
3.3. Jövedéki adó és áfa kivetése a gépjárművekben behozott üzemanyagokra	107
3.4. A gépjárműadó valorizálása, emelése és befizettetése	110
3.5. A nehéz tehergépjárművek infrastruktúra díjának versenysemleges bevezetése	113
3.6. A 10 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek erősen progresszív infrastruktúra-használati díjának bevezetése	115
3.7. A Külföldi kiküldetések napidíjának egységesítése	116
3.8. A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása	116
3.9. A cégautók adójának emelése	117
3.10. A személygépkocsik fogyasztási adójának (regisztrációs díjának) emelése	119
3.11. A használt autók fogyasztási adójának (regisztrációs díjának) emelése és megfizettetése	122
3.12. Fedezet megteremtése a roncs gépjárművek kezelésére	123
3.13. Az áfa jogtalan visszatartásával történő személygépkocsi-hitelezés megszüntetése	124
3.14. A gyorsforgalmi úthálózat továbbépítésére nyújtott támogatás jelentős csökkentése	124
3.15. A Forma-1 Magyar Nagydíj közvetlen és közvetett támogatásának megszüntetése	124
3.16. A külföldi autóbuszok utáni áfa beszedése	126
3.17. Városi útdíjak bevezetése	127
3.18. Parkolási díjak kötelező bevezetése	127
3.19. A fővárosi 4. metró megépítésének elhalasztása	128
3.20. A légi közlekedéssel kapcsolatos díjak, adók emelése	128
3.20.1. Az útvonal-használati díjak emelése	129
3.20.2. Repülőtéri igénybevételi járulék bevezetése	130
3.20.3. A vámmentes boltok megszüntetése	130
3.20.4. Egyéb szigorítások	130
3.20.5. Közvetlen állami és önkormányzati támogatások megszüntetése	130
3.20.6. Nem közforgalmi repülőjáratok leszállási díja	131
4. Energia	132
4.1. A villamos energia, a földgáz és a szén adóinak harmonizálása	140
4.2. A földgáz és a villamos energia lakossági árának jelenlegi helyzete és a megoldásra vonatkozó javaslatok	141
4.2.1. A földgázár emelésének környezeti hátrányai	141
4.2.2. A földgáz árát befolyásoló tényezők múltbeli, jelenlegi és várható alakulása	142
4.2.3. A MOL Rt. 2002. évi gyorsjelentésének lényegesebb adatai	144
4.2.4. További adatok egyes hazai energiacégek helyzetéről	145
4.2.5. A bányajáradék és a hatósági ár együttes alkalmazásának gyakorlata	146
4.2.6. Javaslat a megoldás módozatára	147
4.2.7. A villamos energia áráról	147
4.2.8. A piacnyitás és a verseny kérdése	149
4.2.9. Az egységes európai energiaadó bevezetésének várható hatása	150
4.3. Az energiahatékonysági program kiszélesítése	150
4.4. A Központi Nukleáris Pénzügyi Alap arányos feltöltése	150
4.5. Az energiaszektor beruházási politikájának módosítása	150
4.6. Földgáz beszerzése barter-ügyletekkel	151
4.7. A műtrágyák és néhány más termék áfájának 25%-os mértékbe sorolása	152
5. Környezetterhelési díjak, környezetvédelmi termékdíjak, bányajáradék	154
5.1. A levegőterhelési díj (ltd) bevezetése	155
5.2. A vízterhelési díj (vtd) bevezetése	156
5.3. A talajterhelési díj (tttd) bevezetése	156
5.4. A környezetvédelmi termékdíjak emelése és kiterjesztése	156
5.5. A bányajáradék emelése	157
5.6. Veszélyes hulladékok kezelésének szigorúbb elbírálása	162
5.7. Betétdíjak kötelezővé és általánossá tétele	164
6. A zöldfelületek, és a termőföld védelme, illetve a mezőgazdaság környezetkímélőbbé tétele érdekében történő adóztatás	165
6.1. A földvédelmi járulék emelése	165

6.2. A földvédelmi járulék kiterjesztése	165
6.3. A fák és cserjék érték meghatározása korszerű módszerének bevezetése	166
6.4. Az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása	166
6.5. Az agrártámogatási rendszer átalakítása	166
6.6. Lefedettségi díj bevezetése	167
6.7. Az iparüzési adó csökkentése	167
6.8. A környezetvédelmi bírság helyben maradó hányadának emelése	168
<b>7. Az élvezeti cikkek adójának és a kulturális járuléknak az emelése</b>	169
7.1. A dohányárak jövedéki adójának a fogyasztói árindexet meghaladó mértékű emelése	169
7.2. A pornó-, szex- és erőszak tartalmú termékek és szolgáltatások kulturális járuléknak emelése és megfizettetése	170
7.3. A hirdetések kulturális járuléknak emelése	172
7.4. A dohányreklámok tilalmának további szigorítása	174
<b>8. Az általános forgalmi adó módosításai</b>	176
8.1. A 25%-os áfa-mérték megtartása	176
8.2. A 12%-os áfa-mérték csökkentése	176
<b>9. A külföldi cégeknek és magánszemélyeknek nyújtott támogatások rendszerének piackonform felülvizsgálata</b>	179
9.1. A külföldieknek nyújtott kedvezmények vizsgálata és részletes kimutatása	180
9.2. A vámok szintjének átfogó kezelése	180
9.3. A vámkedvezmények ésszerűsítése	181
9.4. A vámszabad-területi beruházások áfájának kimutatása és rendezése	182
9.5. A vámérték szigorú ellenőrzése	182
9.6. Az amortizáció elszámolásának felülvizsgálata	182
9.7. Az egyes nagy összegű pénzügyi befektetéseket megvalósító cégek szabályozása	183
9.8. A külföldi befektetésekkel kapcsolatos foglalkoztatás rendezése	183
9.9. A külföldiek ingatlanvásárlásának szabályozása	184
9.10. A külföldi többségi tulajdonú cégek egyéb címzett támogatásai	187
9.11. A társasági adó EU-szinthez való igazítása	189
9.12. A jogi szempontból megkérdőjelezhető támogatások felülvizsgálata	190
9.13. A tőzsdei ügylet keretében megszerzett bevétel adóztatása	190
9.14. A monopóliumok korlátozása, a kisbefektetők súlyának növelése	191
9.15. A közvetítői kereskedelem felülvizsgálata	191
9.16. A magas kamatok felülvizsgálata	192
9.17. Az élet-, egészség- és környezetvédelmi előírások széleskörű alkalmazása	193
9.18. Az embargó ellentételeztetése	194
9.19. A külföldi fegyveres erőknek nyújtott adókedvezmények számszerű bemutatása	194
9.20. A külföldi tőkebefektetések elősegítése az ország számára előnyös módon	196
9.21. Az EU-hoz való csatlakozás miatti új helyzet a vámok területén	202
<b>10. A környezeti és gazdasági szempontból hátrányos kedvezményekkel kapcsolatos egyéb javaslatok</b>	203
10.1. A kedvezmények felülvizsgálata, nyilvánosságra hozatala	203
10.2. Az elkülönített állami alapok és fejezeti kezelésű előirányzatok felülvizsgálata, átláthatóbbá tétele	203
10.3. Az állami kezességvállalás és hitelfelvétel feltételeinek szigorítása	204
10.4. A bankok gazdálkodási fegyelmének szigorítása	205
10.5. A biztosító intézetek gazdálkodási fegyelmének szigorítása és hatékonyságának társadalmi szintű javítása	205
10.6. Az államadósság csökkentése	205
<b>C.) EGYÉB JOGSZABÁLYI VÁLTOZTATÁSOK</b>	206
<b>11. A környezet állapotának javítását, a humán szféra fejlesztését, a gazdaság korszerűsítését és a feketegazdaság visszaszorítását szolgáló egyéb jogszabályok megalkotása</b>	206
11.1. A VPOP, az APEH, a rendőrség, a külkereskedelmi engedélyezés, a környezet- és természetvédelmi felügyelőségek, az egészségügyi hatóságok és a fogyasztói érdekvédelmi intézmények érdekeltiségének javítása	206
11.2. Egyéb intézkedések az államigazgatásban előforduló korrupció megakadályozására	207
11.3. A környezetvédelmi és természetvédelmi biztosítékadási, valamint környezetvédelmi céltartalék-képzési kötelezettség bevezetése	208
11.4. A bírságok mértékének emelése	208
<b>D.) KUTATÁSI FELADATOK</b>	209
<b>12. Az 1–11. pontokban megjelölt intézkedések jobb megalapozásához szükséges kutatási feladatok</b>	209
12.1. Az egyes intézkedések részletes előzetes hatásvizsgálata	210
12.2. A külső költségek (externáliák) meghatározása	211
12.3. Az ún. valódi fejlődési mutató hazai viszonyokra történő alkalmazása	211
<b>E.) TÁRSADALMI RÉSZVÉTEL BIZTOSÍTÁSA</b>	212
<b>III. Összegzés</b>	215
<b>Felhasznált irodalom</b>	218



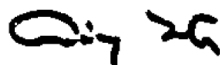
<b>Mellékletek</b>	225
<b>1. melléklet: Ajánlások az állampolgárok biztonságérzetét, normális életvezetését támogató, környezetkímélő lakáspolitikák kialakítására</b>	227
<b>2. melléklet: Elvi szerkezeti javaslatok az állami költségvetési törvényjavaslat mezőgazdaságra vonatkozó fejezeteihez</b>	237
<b>3. melléklet: Javaslatok az állami költségvetés mezőgazdaságra vonatkozó fejezeteihez</b>	242
<b>4. melléklet: A közlekedés külső költségei Nyugat-Európában</b>	250
<b>5. melléklet: A Levegő Munkacsoport beadványa az Alkotmánybírósághoz a gázolaj jövedéki adójával kapcsolatban</b>	254
<b>6. melléklet: Környezetvédelmi adók és díjak az Európai Unióban</b>	259
<b>7. melléklet: Gazdaságosak-e az autópályák?</b>	266
<b>8. melléklet: A fővárosi 4. metró megépítésének feltételeiről és Budapest közlekedése javításának lehetőségeiről</b>	278
<b>9. melléklet: A Pécs-Pogányi repülőtér fejlesztésének regionális gazdasági hatásairól</b>	283
<b>10. melléklet: Energiatanulmányok az EU-ban</b>	287
<b>11. melléklet: Állami támogatások Magyarországon az energia- és a vízgazdálkodás területén</b>	295
<b>12. melléklet: A termőföld és a zöldfelületek védelme gazdasági eszközökkel</b>	308
<b>13. melléklet: Javaslat a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet (R.) módosítására</b>	316
<b>14. melléklet: A magyar–oroszl kereskedelmi kapcsolatok visszaesésének várható gazdasági hatása</b>	319
<b>15. melléklet: Javaslat Embargó Kárpótlási Alap létrehozására</b>	322
<b>16. melléklet: Javaslatok a környezetvédelmi bírságrendszer javítására</b>	325
<b>17. melléklet: Az államháztartás ökoszociális reformjának kommunikációs érvei és indokai</b>	327



# Ajánlás

Az Országos Környezetvédelmi Tanács (OKT) nemrég úgy határozott, hogy a törvényben előírt feladatai mellett néhány saját kezdeményezésű tevékenységet is folytasson. Ezek közé tartozik a környezet- és természetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozás. Ezen a téren úttörő munkát végez a Levegő Munkacsoport, amely 1992 óta minden évben elkészíti javaslatait az állami költségvetés és az adórendszer környezetbarát átalakítására. Erről több alkalommal tárgyalt az Országos Környezetvédelmi Tanács, elismerve annak fontosságát, és erkölcsileg támogatva a munka folytatását. Most pedig lehetőség nyílt arra, hogy ezt a tevékenységet saját kezdeményezésű munkaprogramjának részeként anyagi támogatásban is részesítse. A Tanács ugyanakkor részleteiben nem vizsgálta a Levegő Munkacsoport egyes konkrét javaslatait és nem foglalt állást azokkal kapcsolatban. Az azonban megállapítható, hogy az alapelveket tekintve a javaslatok megfelelnek a Magyar Kormány Programjában rögzített elképzeléseknek, valamint az Európai Unió követelményeinek.

A jelen kötet elolvasását ajánlom mindenkinek, akit érdekel miként lehetne országunk környezeti állapotát javítani.



Láng István  
akadémikus

az Országos Környezetvédelmi Tanács elnöke



# Előszó

*„A jelenlegi fejlődési modell idejét múlt és zsákutcába vezetett. ... Az ipari társadalmak egyrészt pazarolják a természeti erőforrásokat (melyeknek vagy egyáltalán nincs áruk, vagy ha van is, az nem fejezi ki szűkösségüket), másrészt pedig egyre kevesebb munkaerőt használnak fel. ... A munkaerő alacsony kihasználását és egyre növekvő helyettesítését tőkével és energiával a termelési tényezők torz árai okozzák.”*

*Idézet Jacques Delorsnak, az Európai Unió elnökének az 1995. évi esseni csúcstalálkozón elhangzott beszédéből*

A tisztelt Olvasó immár 1992 óta minden évben\* kézbe veheti a következő évi állami költségvetésre vonatkozó javaslatainkat. Idei tanulmányunk a korábbi évek anyagait, valamint az azokkal kapcsolatos vitákat, észrevételeket is figyelembe véve értékeli a társadalom és a gazdaság egyes főbb folyamatait és fogalmazza meg javaslatainkat az éves költségvetési törvényhez és az egyéb kapcsolódó jogszabályokhoz.

Mostani kötetünkben a korábbiaknál is nagyobb teret szentelünk az emberi élet és egészség környezeti szempontú védelmének. Ezen cél eléréséhez szükség van az eszközök olyan jellegű átcsoportosítására, hogy a környezetet terhelő tevékenységek támogatása, illetve a versenytorzító keresztfinanszírozás megszűnjön, de legalábbis csökkenjen. Ezek mellett megőriztük az előző évek tanulmányaiból mindazokat az elemeket, amelyeket – a megváltozott körülményeknek megfelelő módosításokkal – átvételre érdemesre tartottunk. Különös figyelmet fordítottunk arra, hogy ajánlásaink összhangban legyenek az Európai Unió elveivel, elvárásaival és jövőbeni céljaival. Örömmel vettük tudomásul, hogy az Európai Unión belül egyre erőteljesebben érvényesülnek az emberi élet és a környezet szempontjai a jövőre vonatkozó tervek kialakításában.

Természetesen tudatában vagyunk annak, hogy az itt leírtak nem valósíthatóak meg egyik pillanatról a másikra, hiszen esetenként nem könnyű felismerni egy-egy változtatás kapcsán a társadalom, a környezet és a gazdaság hosszútávú érdekazonosságát, és minden változtatás erős érdekvényesítéssel rendelkező csoportokat sérthet. Mindezek mellett tudomásul vesszük a jelenlegi helyzetet, azt, hogy a döntés-előkészítők és döntéshozók többsége részben másként gondolkodik. Tapasztalatunk szerint azonban az elvi ellentétek és gya-

korlatias kifogások mellett egyre többen figyelnek az általunk is képviselt gondolkodásmódra, s a fenntartható fejlődés érdekében a mi elveink mellett teszik le voksukat. Ezt bizonyítja az is, hogy az elmúlt évek során számos konkrét javaslatunkat elfogadta a Kormány, illetve az Országgyűlés is, és azokat beépítették a különböző szintű jogszabályokba.

Itthon és külföldön egyaránt egyre több társadalmi mozgalom, érdekképviseleti szervezet, sőt hivatalos szerv is azokat az elveket képviseli, amelyek alapján ajánlásainkat megfogalmaztuk. Az Európai Bizottság, az Európai Parlament, az OECD és más intézmények nap mint nap kiadott állásfoglalásai is ezeket erősítik meg. A közvélemény-kutatások szintén arról tanúskodnak, hogy a nyugat-európai lakosság megérti és támogatja azokat az elképzeléseket, amelyek országuk államháztartásának olyan átalakítását irányozzák elő, amely az embert, a kultúrát és a környezetvédelmet részesíti előnyben. Tapasztalataink szerint szinte nincs olyan iparág sem, amelynek képviselői ne ismernék el ezeknek a javaslatoknak az ésszerűségét. Más kérdés, hogy a pillanatnyilag kedvezőtlenül érintett és ugyanakkor rendkívüli befolyással bíró ágazatok a gyakorlatban mindent megtesznek azért, hogy az immár elkerülhetetlen változtatásokra minél később kerüljön sor.

„Az EU lakosságának háromnegyede úgy véli, hogy a politikusok nem veszik kellő mértékben figyelembe a környezetvédelmi szempontokat azon döntéseiknél, amelyek érintik a gazdaságot, a munkaerőpiacot, stb.” (lásd Eurobarometer, 2002. június 5.) A megkérdezett 7000 európai állampolgár közül többen vallják, hogy a környezet állapota nagyobb mértékben határozza meg életminőségüket (73%), mint a gazdaság állapota (64%), vagy a társadalmi egyenlőség (64%). A válaszadók kö-

zel 86%-a állította, hogy a politikusoknak és a döntéshozóknak a környezetvédelmet ugyanolyan fontosnak kellene tartaniuk, mint a gazdaságot, illetve a társadalmi igazságosságot. Kiemelendő, hogy 1999-ben ugyan ezen típusú felmérés tanúsága szerint a környezetvédelem még csak az ötödik legfontosabb tényező volt.

Véleményünk szerint nem a mi javaslataink szélsőségesek, hanem az olyan halogató döntések, amelyek a társadalom és a gazdaság fejlődését már ma is súlyosan veszélyeztető mértékű környezetpusztítást tovább fokozzák, halmozva az ebből eredő ellentmondásokat és költségeket, tovább növelve az emberi élet- és egészség felmérhetetlen mértékű károsítását. Az átcsoportosítások a lakosság és a vállalkozások túlnyomó többségét már rövid távon is kedvezően érintenék, miközben az egész társadalom hosszú távú fejlődését szolgálják.

A javaslatokban számszerűen megadott összegek átcsoportosítása tehát gazdaságilag és technikailag is megvalósítható lett volna már 2003-ban. A jelen tanulmányban a javaslatok számszerű adatai a 2003. évi állami költségvetésről szóló törvény előirányzatain alapulnak, ám egyúttal iránymutatásként szolgálhatnak a 2004. évi költségvetésről szóló irányelvek kialakításához, majd pedig a törvényjavaslat elkészítéséhez.

Azt már a politikusoknak kell eldönteniük, hogy – amennyiben egyetértenek javaslatainkkal – politikai okokból mennyire fokozatosan, hány év alatt kívánják ezeket megvalósítani. Mindezt megfelelő tájékoztatással és széles körű vitával kell elősegíteni, aminek mi-kéntjére szintén teszünk javaslatot.


Tanulmányunkban a hozzáférhető legfrissebb adatokat használtuk fel. Az adatok forrása a mindenkor hazai hivatalos statisztika, illetve az ennek forrását ké-

pező alapintézmények, valamint nemzetközi intézmények (elsősorban az Európai Bizottság és annak intézményei, továbbá az OECD). Az anyagot folyamatosan frissítjük, tehát a jelenlegi kötet egy „pillanatsfelvételenként” kezelendő. A frissített változatok, illetve kiegészítések honlapunkon megtekinthetők.

Munkánkkal ahhoz kívánunk hozzájárulni, hogy Magyarország élen járjon a fenntartható fejlődéshez szükséges lépések megtételében. Meggyőződésünk, hogy ajánlásaink megvalósítása hozzájárulna az **emberi életek és egészség megóvásához**, továbbá:

- a környezet állapotának javításához,
- a foglalkoztatottság növeléséhez,
- a hazai munkaerő versenyképességének fokozásához,
- a munkából származó jövedelmek emelkedéséhez,
- a szociális piacgazdaság megerősítéséhez,
- az oktatás, a kultúra, az egészségügy és a tudományos kutatás helyzetének jobbításához,
- a gazdasági szerkezet korszerűsítésének felgyorsításához,
- a külkereskedelmi mérleg javításához,
- a nyersanyagok és az energia hatékonyabb felhasználásához,
- a társadalmi feszültségek mérsékléséhez,
- a szociális ellátás kedvezőbbé tételéhez, valamint
- az Európai Unióhoz történő csatlakozásunk hatékonyabb előkészítéséhez.

Ehhez kéri a tisztelt Olvasó támogatását a 126 tag-szervezettel rendelkező Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség nevében



LÁSZLÓ ZSUSZANNA  
elnök

\* Költségvetési javaslatainkat 1993 és 2000 között a Közgyűjteményi és Közművelődési Dolgozók Szakszervezetével (KKDSZ) közösen jelentettük meg. Az együttműködés továbbra is folytatódik a KKDSZ-szel, valamint más szakszervezetekkel és sok társadalmi szervezettel.

# I. Ajánlásaink gazdaság- és pénzügypolitikai megalapozása

„A Föld minden egyes nemzedék tulajdona teljes egészében és saját jogon, annak egész élete során. Az elsőtől a második nemzedék adósságok és megterhelések nélkül kapja azt meg, a másodiktól pedig a harmadik, és így tovább. Ha ugyanis az első nemzedék adóssággal terhelné meg, akkor a Föld a halottaké lenne, nem pedig az élő nemzedékeké. Tehát egy nemzedék se vállalhat fel nagyobb adósságot, mint amekkorát a saját élete folyamán meg tud fizetni...”

*Thomas Jefferson (Levél James Madisonhoz, 1789)*

## Bevezetés

Ajánlásaink gazdaság- és pénzügypolitikai megalapozásához az egyik kiinduló alapnak a Pénzügyminisztérium által 2002. augusztusában megjelentetett „Magyarországnak az uniós csatlakozás megalapozására szolgáló középtávú gazdaságpolitikai programja 2002” (a továbbiakban röviden: Gazdaságpolitikai Program) című dokumentumot tekintjük. Egyebek mellett ez is biztosítja azt, hogy ökoszociális költségvetési javaslataink illeszkedjenek az ország gazdaság- és pénzügypolitikájához. A Gazdaságpolitikai Program „Környezetvédelem” fejezete tartalmaz egy olyan félmondatot, amelynek, ha következetesen megvalósul, döntő jelentősége lesz gazdaságunk és társadalmunk fejlődése szempontjából: „A jövőben még következetesebben kívánja érvényesíteni a Kormány a «fizessen a szennyező» elvét...» Jóval kevesebbet kell költeni a környezetre és az egészségügyre abban

az esetben, ha a környezet károsításának közvetlen és közvetett állami támogatását felszámolják. Ez egyúttal a gazdaság hatékonyságát is számottevően javítja.

Álláspontunk szerint négy témakört célszerű az emberközpontú gazdaság vezérfonalaként kezelni, és ennek alárendelni a többi témacsoportot. Ezek a témakörök az alábbiak:

- a környezetvédelem,
- az egészségügy,
- az oktatás és a kultúra,
- a foglalkoztatás.

Először áttekintjük a foglalkoztatás helyzetét, valamint egyéb gazdaságpolitikai tényezőket, amelyek figyelembe vétele elengedhetetlen javaslataink megalapozásához. A másik három témakörrel a későbbiekben foglalkozunk részletesen.



# 1. A tartós egyensúly fenntartása pénzügyi eszközökkel

Alternatív költségvetési javaslatainkat olyan reális gazdaságpolitikai alapelveken építettük fel, amelyek az élet minőségének javítása mellett növelik a magyar gazdaság egészének jövedelmezőségét. Az általunk szorgalmazott gazdaságpolitika nem a pillanatnyi válságkezelésre, hanem a tartós szerkezeti változást előmozdító intézkedésekre helyezi a súlypontot úgy, hogy azok kielégítsék az EU-csatlakozás tartalmi követelményeit is.

A magyar gazdaság nagymértékű külső nyitottsága miatt a belső egyensúly tartósan csak akkor javítható, ha ezzel párhuzamosan a külső egyensúly is javul. (2001-ben a teljes export értéke a GDP 59,2%-ának, az import a 65,4%-ának felelt meg. Ugyanezek a mutatók vámszabadterületi forgalom nélkül az exportnál 33,2%-ot, az importnál 45,6%-ot képviseltek.)

Tehát a **külső egyensúly tartós javítása** elsődleges szerepet játszik. Ez a megállapítás akkor válik nyilvánvalóvá, ha a folyamatok tartósabb (egyéves távot meghaladó) trendjét vizsgáljuk. Az éves költségvetés készítésének gyakorlata és szemlélete – rövidtávú jellege miatt – nem alkalmas a több éves (elsősorban külső) egyensúlyhiány kezelésére. (Újabban a költségvetési törvényjavaslat hároméves kitekintő számsort tartalmaz, ez azonban csupán technikai jellegű megoldás, mert a költségvetés nem egy konzisztens hároméves gazdaságpolitikai program alapján készül.) A 2001. és a 2002. évi költségvetés már kétéves távlatot kapcsolt össze, de ez továbbra is rövidtávot képvisel. Sajnos ugyanez a megállapítás még inkább vonatkozik a bankokra és a banki szemléletre.

## 1.1. A foglalkoztatás

„A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a munkához, a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához.”

*Magyar Köztársaság Alkotmánya  
70/B. §-ának (1) bekezdése*

Közismert, hogy hazánk legfontosabb erőforrása a munkaerő, melyből bőséges tartalékkal rendelkezünk, hiszen 1989-hez viszonyítva napjainkban másfél millióval kevesebb munkahely van országunkban. A külgazdasági egyensúlyt is a foglalkoztatás növelésével lehet a leginkább javítani, mivel ennek a legnagyobb a nettó devizahozama. Ráadásul a fajlagosan magas munkaigényű termékek – különösen ha tudásigényes tevékenységgel párosulnak – általában környezetkímélők is. En-

nek ellenére egyes kormányzati elképzelések szerint csak a fajlagosan magas tőkeigényű és főleg külföldi eredetű befektetéseket kell ösztönözni, amelyek fajlagosan magas anyag- és szállítási igényűek, és ezért környezetünket is fokozottan terhelik. Az átmeneti tőkebőség után a nemzetközi tőke volumene azonban napjainkra közel harmadára esett vissza. Így valószínű, hogy a külföldi működő tőke ösztönzésére fordított összeg nem hozza meg a várt eredményt.

Ebben a helyzetben helyesnek tartjuk, hogy a Gazdaságpolitikai Program már a bevezetőjében az alábbiakat emeli ki: „A Kormány egyik legfontosabb feladatának a foglalkoztatási ráta általános emelését tekinti, összhangban az EU azon célkitűzésével, hogy a tagállamokban 2010-ig összességében 70 százalékra növekedjen a foglalkoztatási szint. Ezt a Kormány elsősorban az élőmunka terheinek csökkentésével, a munkaerőpiac rugalmasabbá tételével, a munkahelyteremtés ösztönzésével és a meglévő munkahelyek megtartását szolgáló intézkedésekkel kívánja elősegíteni.”

A foglalkoztatás terén Magyarország óriási lemaradást halmozott fel. (Lásd a foglalkoztatás szintjét bemutató I.1.1.a-e. táblázatokat!) A Gazdaságpolitikai Program szerint is jelenleg 60% alatti még az aktivitási rátánk (a munkavállalási korú lakosságra vetítve), amely még a munkanélkülieket is magában foglalja – ez utóbbiak nélkül a foglalkoztatottsági mutató csak 56 százalék. A KSH számításai szerint, amely a foglalkoztatottak számát a munkaképes korú (15–74 év közötti) lakosságra vetíti, a foglalkoztatási ráta 2001-ben mindössze 50%-ot tett ki.

A munkahelyek tömeges megszűnése a rendszerváltás során kezdődött. A foglalkoztatottak száma 1989 és 1994 között csaknem másfél millióval csökkent. Újabb jelentős zuhanást eredményezett a Bokros-csomag. (A lakosság életszínvonala ekkor nem csak a reálbér és a nyugdíjak csökkenése miatt zuhant, hanem a foglalkoztatottak számának mérséklődése miatt is.) A KSH adatai szerint 1995-ben 155 ezer munkahely szűnt meg, 1996-ban további 100 ezer, 1997-ben pedig újabb közel 100 ezer.

1998-ra már néhány tízezer új munkahely létrejöttét mutatta ki a KSH, elsősorban a vállalati szektorban. Az APEH adatai viszont valódi súlyozott átlagot mutattak ki, és mivel a számok mögött a bérek utáni adók és járulékok tényleges befizetése áll, ezért ezek több szempontból hitelesebbek, mint a KSH „tisztán statisztikai” létszámadatai. A KSH munkaerő-felmérési módszertana szerint „foglalkoztatott az a személy, aki alkalmazottként ... a megfigyelt héten legalább egy órányi,

I.1.1.a. táblázat: A munkaerő foglalkoztatási rátája a munkaképes lakosság százalékában

	1974-84 átlaga	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 becslés	2002 előrejelzés	2003 előrejelzés
Ausztrália	70,1	70,6	71,7	71,9	72,5	73,8	74,4	74,0	73,7	73,5	74,0	75,2	75,2	74,8	74,7	74,7	75,4	75,8	75,7	75,8
Ausztria	79,8	76,2	76,6	76,7	76,9	77,5	78,0	78,5	78,4	77,1	76,6	76,5	76,3	76,5	77,0	77,4	77,4	77,6	77,6	77,6
Belgium	61,7	60,7	60,9	61,0	61,2	60,9	60,9	60,9	61,0	61,5	61,9	62,3	62,5	62,7	63,5	63,8	63,6	64,1	64,7	65,1
Cseh Köztársaság	..	..	..	..	..	..	..	..	..	72,3	72,6	72,6	72,4	72,4	72,5	72,3	71,6	71,3	71,2	71,1
Dánia	77,5	80,9	81,7	81,4	82,7	82,5	82,9	82,8	82,8	81,5	79,2	79,6	79,7	79,9	79,7	80,3	80,4	80,5	80,6	80,8
Egyesült Államok	63,0	64,8	65,3	65,6	65,9	66,4	66,5	66,2	66,4	66,3	66,6	66,6	66,8	67,1	67,1	67,1	67,2	66,9	66,9	66,9
Egyesült Királyság	73,9	74,8	74,8	75,2	76,3	76,6	76,5	76,0	76,0	75,7	75,4	75,3	75,3	75,3	75,3	75,8	75,9	76,0	76,2	76,3
Finnország	74,4	76,6	76,6	76,1	75,9	77,0	76,8	75,3	73,6	72,7	72,1	72,5	72,6	72,3	72,6	73,7	74,5	74,9	75,4	76,2
Franciaország	67,9	66,4	66,5	66,5	66,4	66,6	66,6	66,8	66,9	66,9	67,1	67,0	67,5	67,7	68,0	68,5	68,7	69,2	69,6	69,8
Görögország	59,6	62,0	61,5	61,0	61,9	61,5	61,5	59,6	60,5	61,2	61,9	62,5	62,0	61,7	63,9	64,2	64,0	64,0	64,0	64,1
Hollandia	58,0	56,0	56,4	56,5	57,2	57,4	58,2	59,0	59,6	60,5	60,8	61,7	62,5	63,7	64,5	65,4	66,2	67,0	67,8	68,6
Írország	62,9	62,7	62,5	62,4	61,8	61,1	62,0	62,2	62,0	62,7	63,0	63,1	64,1	64,2	67,2	68,6	69,6	70,0	70,3	70,7
Izland	74,6	79,4	81,0	84,2	80,2	78,9	77,5	76,2	75,5	75,4	75,4	75,7	76,3	76,6	77,1	77,3	77,0	76,9	76,7	77,0
Japán	71,5	72,3	72,2	72,3	72,5	73,1	74,1	75,2	75,7	76,0	76,4	76,5	77,0	78,0	78,2	78,1	78,1	78,2	78,2	78,4
Kanada	71,2	75,1	75,8	76,5	77,3	77,8	77,7	77,2	76,4	76,1	76,0	75,8	75,6	75,9	76,3	76,9	77,4	77,6	77,6	77,7
Korea	60,3	58,3	58,9	60,3	60,5	61,9	62,4	63,4	63,7	64,1	64,9	65,4	65,6	66,1	64,7	64,7	65,2	65,1	64,9	64,9
Lengyelország	..	..	..	..	..	..	..	..	..	68,8	67,6	66,9	66,5	66,1	65,8	65,1	65,3	65,4	65,2	65,1
Luxemburg	61,0	60,2	60,4	60,9	61,3	61,7	61,7	62,1	61,8	61,4	61,7	61,8	62,2	62,5	62,8	63,6	64,3	65,2	65,4	65,9
<b>Magyarország</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>61,8</b>	<b>59,0</b>	<b>57,6</b>	<b>57,2</b>	<b>56,7</b>	<b>57,1</b>	<b>58,7</b>	<b>59,1</b>	<b>58,8</b>	<b>59,2</b>	<b>59,9</b>
Mexikó	..	..	..	51,1	51,6	51,8	51,8	53,3	53,8	55,2	54,7	55,3	55,3	56,2	56,5	55,7	56,9	56,3	56,2	56,4
Németország	68,0	67,4	67,9	68,3	68,6	68,5	69,1	73,9	73,1	72,7	72,9	72,8	72,9	73,4	73,8	74,1	74,8	74,9	75,1	75,5
Norvégia	74,4	77,5	79,2	80,2	80,1	78,7	78,0	77,1	76,9	76,5	76,8	77,7	79,2	80,4	81,1	80,7	80,7	80,7	80,6	80,5
Olaszország	59,9	59,2	60,2	60,0	60,3	59,9	59,6	59,5	59,0	57,9	57,4	57,4	57,7	58,0	58,8	59,3	60,1	60,8	61,3	62,2
Portugália	67,4	68,1	67,9	68,4	69,0	69,9	71,0	72,4	72,0	71,3	71,4	71,1	71,9	73,4	73,3	73,9	74,7	75,3	75,9	76,5
Spanyolország	62,4	60,2	60,3	61,2	61,8	61,8	62,2	62,2	62,1	62,3	62,6	62,4	62,2	62,7	63,3	64,2	65,6	66,1	66,5	67,0
Svájc	75,5	76,2	77,3	78,5	79,7	80,6	82,5	83,9	83,2	83,8	82,0	81,9	82,3	82,3	82,2	81,4	81,1	81,1	81,1	81,1
Svédország	80,0	81,0	81,2	81,5	82,0	82,5	82,9	82,0	80,1	77,6	76,3	76,9	76,5	75,5	75,2	75,7	76,4	76,9	76,9	77,0
Szlovákia	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	69,0	69,2	69,5	68,6	67,8	69,0	69,9	70,5	71,0	71,6
Törökország	70,8	63,4	63,2	63,0	62,1	62,0	60,7	60,6	59,3	54,9	57,2	56,7	56,1	54,9	55,1	55,8	51,9	49,9	49,1	48,8
Új-Zéland	65,8	66,5	66,2	66,1	64,6	63,5	63,8	63,8	63,3	63,3	64,2	64,9	65,8	65,6	65,2	65,3	65,4	65,8	65,9	66,0
Euró övezet	64,8	63,9	64,2	64,4	64,7	64,6	64,9	66,5	66,2	65,9	66,0	66,0	66,2	66,6	67,2	67,8	68,4	68,8	69,2	69,7
Európai Unió	66,9	66,3	66,6	66,8	67,2	67,3	67,5	68,5	68,3	67,9	67,9	67,9	68,0	68,4	68,8	69,4	69,9	70,3	70,7	71,0
OECD összesen	66,6	66,7	67,0	66,6	66,8	67,2	67,4	67,9	67,8	67,6	67,7	67,7	67,8	68,0	68,2	68,3	68,4	68,3	68,3	68,4

I.1.1.b. táblázat: A foglalkoztatottság változása az előző évhez viszonyítva (%)

	munkaerő ezer főben (1998)	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 becslés	2002 előrejelzés	2003 előrejelzés
Ausztrália	9360	2,7	3,5	2,2	2,6	3,6	2,4	0,6	0,7	0,6	1,7	2,8	1,3	0,9	1,2	1,4	2,3	2,0	1,4	1,7
Ausztria	4196	0,5	0,7	0,3	0,4	1,0	1,9	1,8	0,4	0,1	-0,3	0,0	-0,2	0,5	0,8	1,0	0,2	0,5	0,3	0,2
Belgium	4261	-0,3	0,5	0,3	0,6	-0,4	0,0	0,0	0,2	1,0	0,9	0,6	0,2	0,4	1,3	0,6	-0,3	0,9	1,0	0,7
Cseh Köztársaság	5153	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,1	0,6	0,0	0,3	0,4	0,2	-0,6	-0,4	0,0	0,0
Dánia	2832	1,4	1,3	0,2	1,9	0,1	0,9	0,3	0,4	-1,2	-2,7	0,9	0,6	0,4	0,0	0,8	0,2	0,3	0,3	0,3
Egyesült Államok	137675	1,7	2,1	1,7	1,5	1,8	1,6	0,4	1,4	0,8	1,4	1,0	1,2	1,8	1,0	1,2	1,1	0,7	0,9	1,1
Egyesült Királyság	29024	1,3	0,3	0,9	1,5	0,5	0,1	-0,5	0,1	-0,3	-0,1	0,4	0,4	0,4	0,5	1,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Finnország	2499	0,8	0,1	-0,6	-0,3	1,5	0,0	-1,6	-1,8	-0,9	-0,5	0,8	0,3	-0,2	0,9	2,0	1,2	0,7	0,9	1,2
Franciaország	25887	0,5	0,6	0,5	0,5	0,8	0,3	0,6	0,4	0,3	0,5	0,1	1,0	0,7	0,6	1,0	0,7	1,2	1,0	0,6
Görögország	4435	0,6	-0,1	-0,1	2,0	0,2	0,8	-1,7	2,5	1,9	1,9	1,3	-0,6	-0,6	5,8	0,2	-1,0	0,2	0,4	0,5
Hollandia	6895	-0,2	1,6	1,2	2,0	1,0	2,0	2,0	1,6	1,9	1,0	1,9	1,6	2,2	1,8	1,9	1,7	1,6	1,4	1,3
Írország	1646	0,8	0,0	0,4	-0,7	-1,5	1,8	1,7	1,3	2,3	2,1	1,9	3,3	2,1	6,9	4,0	3,3	2,0	2,0	2,0
Izland	137	3,3	2,9	5,6	-2,8	-0,4	-0,9	-0,3	0,1	0,6	0,9	1,1	1,6	1,3	2,2	1,8	1,0	0,8	0,6	1,1
Japán	67931	0,6	1,0	1,0	1,4	1,7	1,8	1,9	1,1	0,6	0,5	0,3	0,7	1,1	0,1	-0,2	-0,2	-0,1	-0,3	-0,1
Kanada	15417	2,1	1,9	1,9	2,0	1,8	0,7	0,6	0,2	1,0	0,8	0,9	1,0	1,7	1,8	2,0	1,8	1,6	1,2	1,3
Korea	21456	4,0	3,4	4,7	2,6	4,1	2,9	3,1	2,0	2,0	2,6	2,2	1,9	2,0	-1,0	0,8	1,5	0,7	0,6	1,0
Lengyelország	17171	..	..	..	..	..	..	..	..	..	-1,1	-0,4	0,0	0,1	0,4	-0,1	1,0	0,6	0,2	0,2
Luxemburg	179	0,6	1,0	1,5	1,1	1,3	1,3	1,5	0,4	0,2	1,4	1,2	1,2	1,5	1,5	2,4	2,5	2,4	1,3	1,7
<b>Magyarország</b>	<b>3932</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>-4,6</b>	<b>-2,5</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,4</b>	<b>2,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>
Mexikó	18820	..	..	..	4,3	2,9	1,7	5,4	2,2	2,2	2,3	2,3	5,6	3,4	2,1	0,7	4,2	1,0	1,8	2,5
Németország	41295	0,8	1,0	0,7	0,8	0,7	2,2	1,7	-0,5	0,0	0,4	-0,1	0,4	0,8	0,5	0,5	0,8	0,1	0,2	0,4
Norvégia	2324	1,7	2,9	2,0	0,5	-1,3	-0,6	-0,7	0,2	0,1	0,9	1,7	2,4	2,1	1,6	0,4	0,7	0,4	0,4	0,4
Olaszország	22987	0,4	1,8	0,1	0,8	-0,4	0,0	0,1	-0,8	-1,6	-0,5	0,0	0,5	0,5	1,2	0,8	0,9	0,8	0,6	1,0
Portugália	4951	-0,3	0,1	1,0	1,2	1,5	1,8	2,4	0,7	-0,6	1,3	-0,2	0,6	1,3	0,6	1,2	1,4	1,2	1,1	1,2
Spanyolország	16267	0,8	1,7	2,4	1,6	1,3	1,4	0,4	0,5	1,1	1,0	0,5	0,9	1,1	0,9	1,0	2,6	0,9	0,9	0,9
Svájc	3998	1,6	2,3	2,3	2,4	1,9	3,2	3,0	0,1	1,3	-1,5	0,1	0,8	0,1	0,1	-0,7	0,3	0,5	0,5	0,6
Svédország	4256	-0,5	0,4	0,6	1,0	1,2	1,1	-0,7	-1,9	-2,7	-1,2	1,3	-0,2	-1,1	-0,2	1,2	1,2	1,1	0,5	0,5
Szlovákia	2484	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,4	1,3	-0,4	-0,3	2,6	1,5	0,8	0,8	0,8
Törökország	22899	1,1	2,7	2,7	1,6	2,7	1,1	2,6	0,6	-4,9	6,9	1,5	1,4	0,1	2,6	3,4	-4,9	-1,5	0,8	2,0
Új-Zéland	1864	2,5	0,1	0,9	-1,6	-1,0	1,6	1,5	0,9	1,7	3,2	3,1	3,5	1,0	0,3	0,7	0,8	1,4	1,1	1,1
Euró övezet	135497	0,5	1,1	0,7	0,9	0,6	1,1	0,8	0,0	0,1	0,4	0,2	0,6	0,8	1,0	0,9	1,0	0,7	0,7	0,7
Európai Unió	171608	0,6	0,9	0,7	1,0	0,6	0,9	0,5	0,0	-0,1	0,2	0,3	0,6	0,7	0,9	1,0	0,9	0,7	0,7	0,7
OECD összesen	502227	1,2	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4	1,1	0,8	0,3	1,0	0,7	1,0	1,2	0,9	1,0	0,7	0,5	0,7	0,9

Forrás: OECD Economic Outlook No. 70, 2001/Dec.



**I.1.1.c. táblázat: A foglalkoztatottság csökkenésének hatása az államháztartásra 1995 és 1998 között (millió Ft)**

	1995	1996	1997	1998	1995–98 összesen
Tényleges foglalkoztatottak száma, ezer fő	4055,9	3957	3917	3933,1	
A foglalkoztatottak számának csökkenése az előző évhez képest, ezer fő	186,6	285,5	325,5	309,4	
A foglalkoztatásból kiesők nettó bére	107446	164393	187426	178155	637419
Államháztartási bevételkiesés	116810	178720	203760	193681	692973
Többlet munkanélküli segély	49195	75269	85814	81570	291849
Összes államháztartási bevételkiesés és többletkiadás	166005	253989	289575	275252	984822
*Vásárlóerő csökkenés (nettó bér és a munkanélküli segély közötti különbség)	11650	17824	20322	19316	69113
A fentiekben számszerűsíthető hatások összesen	177655	271814	309897	294569	1053937

\*Vásárlóerő-csökkenés hatása: a bérből levonva a munkanélküli segélyt, és a kapott összeg 20%-át véve kapjuk meg az így kieső államháztartási bevételt.

Forrás: KSH Havi füzetek 1999/12.

jövedelmet biztosító munkát végezett...” (Magyar Statisztikai Évkönyv 1998., 75. oldal).

A foglalkoztatottak statisztikai nyilvántartását bonyolítja az ún. magyar módszerrel történő számbavétel (ld. „A KSH jelenti” c. időszaki kiadványt), amely nem kompatibilis a nemzetközileg elfogadott gyakorlattal. Az OECD adatai viszont biztosítják a nemzetközi összehasonlíthatóságot, és így mutatják be a foglalkoztatottság szintjét, valamint annak alakulását 1983 és 2001 között (ld. az I.1.1.a-b. táblázatot!). Külön kiemelendő, hogy a kis országokban a foglalkoztatottak száma nagyobb mértékben növekszik. Magyarország ebből a szempontból kivételesen rossz helyzetben van, mivel a nemzetközi összehasonlításban rendkívül alacsony foglalkoztatottsági szint csökkent tovább. Az OECD említett kimutatása szerint Magyarországon a foglalkoztatottak száma 1994 és 1998

között 309 ezer fővel csökkent. 1998 és 2001 között csak kissé kedvezőbb változás állt be. 2002-ben már ismét csökkenés volt tapasztalható a vállalkozói szférában, amit a közigazgatási szférában foglalkoztatottak számának növekedése nagyjából ellensúlyozott. Így ezzel a foglalkoztatottak száma 2001-hez viszonyítva nagyjából szinten maradt a nemzetközi konjunktúra lankadása ellenére.

A hivatalos statisztikák azért sem tükrözik valósághűen a helyzetet, mivel csak a nyilvántartott munkanélkülieket tartalmazzák. Nem mutatják ki azokat, akik nincsenek ebben a körben. Nem munkanélküliként tartják nyilván többek között azt a mintegy 300 ezer rokkantnyugdíjast sem, akik rehabilitációja, munkába állítása részben még megoldható lenne.

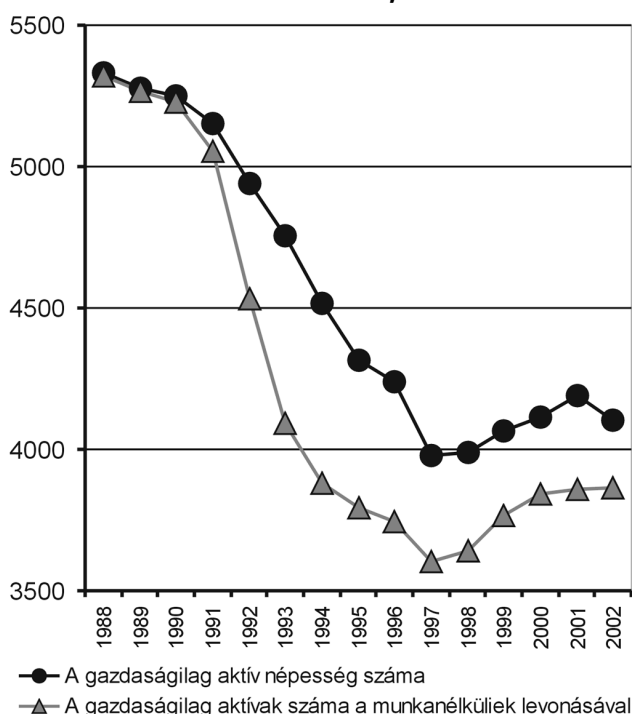
A foglalkoztatottak számának csökkenése 2000. évi áron számolva az államháztartás hiányát 1995 és 1998 között – az 1994. évi bázishoz viszonyítva – elsődleges hatásában 985 milliárd forinttal növelte! Másodlagos hatásnak a nettó bér és a munkanélküli segély közötti jövedelmkülönbség 20%-át tekintjük, ami a vásárlóerő csökkenéséből származó áfa, jövedéki adó stb. befizetések elmaradásából állt össze. Ez az összeg a 4 évre vonatkoztatva további 69 milliárd Ft-ot tett ki. **Tehát mindösszesen 1054 milliárd Ft államháztartási bevétel maradt el a foglalkoztatottság csökkenése következtében** (ld. az I.1.1.c. táblázatot).

A 309 000 munkahely elvesztése tehát a munkanélküliek kényszerűen felül forintban kifejezve is hatalmas nemzetgazdasági veszteséget jelent.

**Hozzávetőleges becslésünk szerint a munkaerő „értékét” az éves bruttó bér 10-szeresében határozhatjuk meg. Ez azt jelenti, hogy egy fő „értéke” 7 millió Ft, vagyis a 309 000 „kidobott” magyar állampolgár felhalmozott tapasztalata és tudása kb. 2200 milliárd Ft-ot ér. Feltételezhetően munkanélküliségük első évében ezen érték 30%-a, második évében 20%-a, harmadik évében 10%-a vész el (a gyorsított amortizációs analógia szerint).**

Közismert, hogy 1989-től 1996 végéig Magyarországon kb. 1,4 millió munkahely szűnt meg (ld. az I.1.1.

**I.1.1. ábra: A foglalkoztatottság alakulása 1988 és 2002 között, ezer fő**



ábrát!) Ez azt jelenti, hogy több mint 30%-kal nőtt az egy foglalkoztatottra jutó társadalmi költség. Ezt továbbra is így hagyni több mint felelőtlenség, hiszen Magyarország legfontosabb értéke, kincse a viszonylag jól képzett, szorgalmas és nagy teljesítményre képes munkaerő, amely ráadásul relatív olcsósága következtében legversenyképesebb erőforrásunk is.

1998-tól 2001-ig a nemzetközi konjunktúra hatásként Magyarországon mintegy 100 ezer új munkahely létesült. A 2002-ben jelentkező dekonjunktúra megállította a munkahelyek számának növekedését, egyes jelzések szerint átmeneti munkahelyvesztés várható (lásd a székesfehérvári IBM esetét). Nagyon pozitív a kormány középtávú fejlesztési tervében jelzett foglalkoztatás-növelési igény, azonban az ezt elősegítő pénzügyi eszközrendszer sajnos nem épült ki, és nem működik. A „munkaügyi kormányzat” azon célkitűzése, hogy az EU foglalkoztatási politikájával összhangban Magyarországon is tíz éven belül az EU foglalkoztatási szintjét érjük el, ez durván 500 ezer – 1 millió új munkahely létesítését jelentené. A foglalkoztatás növelésében komoly segítséget jelent a középtávú tervben kitűzött 1 millió fő szakképzése.

A foglalkoztatottsági szint mellett nagyon fontos a foglalkoztatási szerkezet vizsgálata, illetve Magyarország és az iparilag fejlett országok erre vonatkozó összehasonlítása (ld. az I.1.1.d. táblázatot!) A táblázatból látható,

hogy Magyarországon a szolgáltatásokban foglalkoztatottak aránya jóval alacsonyabb, mint az iparilag fejlett országokban. Ebből az következik, hogy a szolgáltatások (beleértve a környezetvédelmi jellegű szolgáltatásokat is) bővítésével jelentős számú munkaerő foglalkoztatása oldható meg úgy, hogy egyúttal a gazdaságunk szerkezete is korszerűsödik. Ebben számottevő komparatív előnnyel is rendelkezünk: a viszonylag olcsó és jól képzett munkaerővel. Számos jogszabályt és műszaki előírást kellene alkotni, illetve módosítani ahhoz, hogy a vállalkozásokat különféle szolgáltatások elvégzésére illetve igénybevételére ösztönözzük.

Az összes többi országnak, amely első körben esélyes az EU-tagságra, lényegesen jobbak a foglalkoztatottsági mutatói, mint Magyarországnak.

Magyarországon a hivatalos statisztikai adatok szerint a munkanélküliségi ráta alacsonyabb, mint az EU-ban, de a lényegét, a foglalkoztatottak arányát tekintve a helyzet összességében jóval kedvezőtlenebb. (Sokszor olyan reménytelen az elhelyezkedés, hogy még a nyilvántartást is feleslegesnek tartják.) Ennek az a magyarázata, hogy Magyarországon nagymértékben nőtt az ún. latens munkanélküliek száma és aránya, amit a statisztikák nem tartanak nyilván. Megjegyzendő, hogy egyes hivatalos magyar szervek azzal dicsekedtek, hogy a munkanélküliség terén mutatóink jobbak, mint az EU-ban!

**I.1.1.d. táblázat: Foglalkoztatási szerkezet a világ egyes országaiban (százalék)**

Ország	Foglalkoztatási ráta*	Mezőgazdaság részesedése	Ipar-és építőipar részesedése	Szolgáltatások részesedése
Ausztria	74,7	5,7	29,9	64,4
Belgium (1990)	60,9	3,1	30,6	66,3
Dánia (1998)	79,7	3,6	26,6	69,8
Finnország	72,6	5,7	27,2	67,1
Franciaország	68,0	3,7	24,1	72,2
Görögország (2000)	64,0	17,0	22,5	60,5
Hollandia (2000)	66,2	3,2	21,1	75,7
Írország	67,2	7,1	28,9	64,0
Luxemburg (1990)	61,7	3,2	30,4	66,4
Nagy-Britannia	75,3	1,4	24,8	73,6
Németország	73,8	2,6	32,7	64,7
Olaszország	58,8	5,3	32,1	62,6
Portugália	73,3	12,7	34,6	52,7
Spanyolország	63,3	6,4	31,5	62,1
Svédország	75,2	2,3	23,8	73,7
USA	67,1	2,4	22,4	75,2
Japán	78,2	4,9	30,5	64,6
<b>Magyarország</b>	<b>58,7</b>	<b>6,3</b>	<b>34,7</b>	<b>59,0</b>
Lengyelország (1999)	65,1	19,1	30,5	50,4
Szlovákia (1999)	69,0	6,1	37,6	56,3

\* A foglalkoztatási ráta oszlopának adatait az OECD Economic Outlook No. 70. 19. számú táblázatából vettük

Forrás: KSH Évkönyv, 2001. 557. oldal

Az EU országaiban tudatos és összehangolt politikát indítottak a foglalkoztatottság bővítésére és a munkanélküliség visszaszorítása érdekében. Mindennek az is lehet a belső következménye, hogy – mivel a magyar gazdaság nyitott, és a vámleépítések miatt még nyitottabbá vált – az EU-beli munkahelyek növekedése az áruimporton keresztül további nyomást gyakorolhat a magyar munkahelyek megszüntetésére, illetve az alacsony bér miatt csak a primitív bémunka marad az egyetlen lehetőségünk, ez pedig tovább csökkentené a jövedelmezőségi szintet is. Ez a káros folyamat csak akkor hárítható el, ha Magyarországon az EU-nál erőteljesebb és hatékonyabb foglalkoztatás-növelési programot tudunk megvalósítani. A foglalkoztatási programon belül külön ki kell emelni a K+F-t, melynek társadalmi hatékonysága és ún. pozitív multiplikátor-hatása miatt a magyar gazdaság dinamizálásának motorja kell, hogy legyen.

A foglalkoztatás napjaink egyik fő gazdaságpolitikai kérdésévé vált még azokban az országokban is, ahol a hozzánk viszonyított gazdasági aktivitási szint viszonylag magas. Az EU legutóbbi programja szerint 10 év alatt utol kell érni az Egyesült Államokat. Ennek legfontosabb mutatóját, a foglalkoztatási rátát a jelenlegi 61%-ról 70%-ra kell emelni, ami 30 millió új állás létesítését jelenti. Az EU foglalkoztatási rátája még ezek után is el fog maradni a két legfőbb vetélytárs, az USA és Japán jelenlegi 74% körüli mutatója mögött.

A foglalkoztatási ráta növelése társadalmi szinten emeli a termelékenységét, és ez hatékonyabb, mint a termelékenység hagyományos módon történő növelése. Ez utóbbi számítási alapja ugyanis a bruttó termelési érték, ami a beszállított áruk értékét is tartalmazza. Tehát minél kisebb az élők munkára fordítás, és minél nagyobb a beszállított termék értéke, annál nagyobb termelékenység mutatható ki, ami torz adat az egyre több, nemzetközi szinten jelentkező halmozódás miatt.

A foglalkoztatás növelése és a környezetvédelem szoros kapcsolatban áll egymással. Magyarországon az élők munkára töredékébe kerül annak, mint amennyibe az EU-országokban. Tehát nálunk az élők munkájának alkalmazása a leghatékonyabb, és rendkívül hátrányos a tőke- és nyersanyagigényes fejlesztések előnyben részesítése (különös tekintettel a magas adósságteherre). A környezet védelme és egyúttal a korszerűbb gazdasági szerkezet kialakítása is a fajlagosan magasabb (és egyúttal társadalmi szinten hatékonyabb) élők munkájának tartalmú tevékenységek bővítésével oldható meg.

A fentiek szemléltetésére jó példa a jelenleg szinte kizárólagossá vált eldobó csomagolás kiváltása korszerű többutas csomagolóeszközökkel. Az eldobó csomagolás beépül a termék árába, azt 20–30, esetként 60%-kal is növeli. Jelentős hulladék-elhelyezési költségeket okoz már ma is, ami a jövőben exponenciálisan növekedni fog. Mindez tönkreteszi a helyi gazdaságot és a helyi

környezetet is. Ezzel szemben a korszerű többutas csomagolás csak igen kis részben növeli a termék beszerzési költségeit, és alig szennyezi a környezetet. Ez a tevékenység a helyi ipar, a kis- és középvállalkozások számára is új esélyeket biztosít. Erre rá lehet segíteni az USA-ban is alkalmazott módszerekkel, azaz hogy a szociális támogatást természetbeni juttatásokkal folyósítsák. Nálunk például az iskolatej-akciót kannás tejből, a gyermekek saját poharának használatával lenne célszerű lebonyolítani. Ezzel kikerülhető a külföldi kézbe került tejmonopóliumok költségnövelő és környezetszennyező tevékenysége, sőt a termelők mindjárt meg is kapnák a termék árát, és nem kellene hitelezniük több hónapra keresztül a monopóliumoknak.

Magyarország foglalkoztatottsági szintjének elmaradása több problémát okoz:

- A kb. nyolcad akkora kereset mellett az alacsony foglalkoztatottsági szint a családok jövedelmét rendkívül alacsony szintre csökkenti.
- A nyolcad akkora bérszint nyújtotta komparatív előnyünk kevésbé érvényesül.
- A tartós munkanélküliség miatt a munkaerő egy része tönkremegy (képeségei romlanak, tudása elavul, lelkileg károsodik stb.).
- A munkaerő egy része kivonul a munkaerőpiacról, ami statisztikailag kedvezően mutatja be a helyzetet (azaz torzán mutatja be a valóságot), mert Magyarországon a munkanélküliségi szint látszólag az EU-beli mérték alá csökken.

A foglalkoztatás és az oktatás közötti kapcsolat egyre szorosabb, mivel az információs társadalom gyorsuló mértékben követeli meg a magasán képzett alkalmazottakat. Így például Kanadában évente átlagosan 3,1%-kal, Japánban 2%-kal, Németországban 2,5%-kal bővül a magasán képzettek foglalkoztatása. A részletesebb elemzések alapján megállapítható, hogy azok az iparágak, melyek többet fektetnek be kutatásba és gyorsak az innováció alkalmazásában, általában nagyobb humán tőkére tesznek szert, és a tudás, az innovációs eredmények felhasználása a gazdasági teljesítmény, a versenyképesség javulásához vezet. A magas szellemi tartalmú termékek a világpiacon állandóan felértékelődnek, a nyersanyagok viszont leértékelődnek. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az iparilag fejlett világban kialakult trend tanulságul szolgál a kevésbé fejlett országok oktatáspolitikája és foglalkoztatáspolitikája kialakításához (*ld. az I.1.1.e. táblázatot!*).

A magyar foglalkoztatáspolitikai egyik legsúlyosabb bűne, hogy elsősorban pénzügyi szemléletű volt, nem szelektált, és ezért a húzó ágazatokban, például az oktatásban is radikálisan csökkentette a munkahelyek számát. Magyarországon 1994-ben 336,8 ezer főt alkalmaztak az oktatásban, és ez a szám 1998. szeptemberéig 225,2 ezer főre mérséklődött, vagyis több mint 113 ezer fővel,

**I.1.1.e. táblázat: A magasan képzett és az alacsonyán képzett alkalmazottak foglalkoztatás-bővülése (éves átlagos növekedés, százalék)**

Ország	Év	Magasan képzett*	Alacsonyán képzett
		alkalmazottak	
Kanada	1981-1991	3,10	0,65
Japán	1980-1990	2,90	0,60
USA	1983-1993	2,60	1,40
Németország**	1980-1990	2,55	-0,01
Franciaország	1982-1990	2,20	-0,55
Olaszország	1981-1991	2,05	1,17

Megjegyzés:

\*A magasan képzett kategória a következőket foglalja magába:

ISCO-88 I. csoport – törvényhozók, főmunkatárs, menedzser

ISCO-88 II. csoport – szakképzett alkalmazottak

ISCO-88 III. csoport – technikusok, tanárok.

\*\*Németország esetében az ISCO-88 I. csoport nem tartalmazza a menedzsereket, míg az ISCO-88 III. csoport nem tartalmazza a tanárokat, így a magasan képzettek száma és aránya alábecsült.

Forrás: OECD (STI/EAS Divízió). Idézi: OMFb–MTA Világgazdasági Kutató Intézet

azaz egyharmadával csökkent. A Bokros-csomag egyik kedvezőtlen hatása volt, hogy a reálbér-csökkenés ezen a területen volt a legnagyobb mértékű, tehát ezzel további minőségi romlást is előidézett. Közben más, előrelátóbb országok egyik legversenyképesebb ágazatuká fejlesztik az oktatást, mint a jövő évtized legjobban jövedelmező üzletágát. Például a Kanadában kiemelten kezelt oktatás csak 1995-ben 21 ezer új munkahelyet hozott létre. Angliában és Franciaországban is bővül az oktatás és a képzés. Az Egyesült Államok 1995-ben 7 milliárd USD értékben exportált oktatási és képzési szolgáltatásokat (Világgazdaság, 1999. február 18.).

Elismerést érdemel a jelenlegi Kormány azért, mert az oktatásban dolgozók alapbérét 2002-ben 50%-kal emelte. Ebben az irányban azonban tovább kell haladni, hiszen ez a lépés messze nem elegendő ahhoz, hogy akár csak ellensúlyozza az elmúlt évek e téren történt súlyos visszaesését.

Örömmel tapasztaljuk, hogy évek óta hangoztatott javaslatunknak megfelelően a Kormány 2001-ben egy komplex foglalkoztatás-élénkítő program kidolgozását és megvalósítását kezdte meg, és a jelenlegi kormány ezt erőteljesebben kívánja folytatni.

## 1.2. A magyar gazdaság – WTO-konform – védelme

Magyarország gazdasági szempontból nyitott ország: termékexportunk értéke a GDP mintegy 60%-ának felel meg. Az elmúlt években csökkentek a védővámok, megszűnt a vámpótlék, az előre bejelentett forintleértékelés ütemét pedig mérsékeltek, illetve 2001-ben meg is szüntették, melynek következtében a forint felérté-

kelődött. A forintfelértékelődés folyamata 2002-ben erőteljessé vált. Ennek eredményeként az import viszonylag olcsóbb lett. Ezek az intézkedések növelik az import versenyképességét a hazai termékekkel szemben. Ennek részbeni ellensúlyozására a hazai környezet és gazdaság olyan védelmét kell biztosítani, amely az emberi élet és a környezet védelmén keresztül korlátozza az importot és ezáltal kedvezőbb helyzetbe hozza a hazai termelőket. A jelen tanulmányban javasolt intézkedések nagyrészt ennek a célnak az elérését is szolgálják.

A magyar-EU külkereskedelmi kapcsolatok jelenlegi szintje megelőlegezi Magyarország EU-tagságát, mivel kapcsolataink már most döntő mértékben az EU-hoz kötődnek. Ezt az I.1.2.a. és b. táblázat mutatja.

A magyar gazdaság nemzetközi versenyképességét nem a klasszikus rövid távú tényezőkkel, hanem tartósabb eszközrendszerrel kell biztosítani. Közismert, hogy a jól képzett magyar élők munkájának a versenyképessége az EU-országokéhoz viszonyítva alapjában megfelelő. (A termelékenység azonos feltételek mellett megközelítőleg azonos szintű, a bér ugyanakkor töredéke az EU-beli szintnek, bár ezt az előnyt a magas bérterhek és a rosszabb szervezési-menedzselési színvonal lerontják.) Gondoskodni kell arról, hogy az import ne okozzon további munkahely-vesztést, és ezért egyéb mellett erőteljes ütemben kell támogatni azoknak az ágazatoknak, vállalkozásoknak a megerősödését, amelyek versenyképes munkahelyeket létesítenek, és amelyek a belső piacok visszahódítása mellett a külfiacon is értékesíthető termékeket állítanak elő. Ezzel párhuzamosan az importot kiszorító hatás is érvényesülne. Az ilyen jellegű gazdaságpolitikával a kismértékű exportnövekedés is jelentősebb nettó devizahozammal járna, és az eddigieknél nagyobb mértékben javítaná az egyensúlyt és hozna létre új értéket. A fajlagosan magas élők munkatartalmú – vagyis fajlagosan kisebb anyag- és

**I.1.2.a. táblázat: Az Európai Unió és az ipari vámszabad területek részesedése  
Magyarország külkereskedelmi termékforgalmában  
(millió USD)**

	1995*	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>KIVITEL</b>							
Összesen	14391,8	15703,6	19069,1	23005,3	25012,5	28091,9	30497,8
ebből EU 15:	9449,6	10949,4	13582,9	16781,6	19067,8	21116,6	22651,2
Vámbelföld	12867,0	12858,5	14043,6	14733,1	14260,3	15522,4	17109,1
ebből EU 15:	8079,6	8247,3	8790,9	9586,9	9818,4	10413,3	11262,9
Ipari vámszabad terület	1524,8	2845,1	5025,5	8272,2	10752,2	12569,5	13388,7
ebből EU 15:	1370,0	2702,1	4792,0	7194,7	9249,4	10703,3	11388,3
<b>BEHOZATAL</b>							
Összesen	16730,7	18143,7	21106,3	25706,4	28008,2	32079,5	33681,9
ebből EU 15:	10559,4	11301,3	13203,2	16479,1	18048,6	18760,2	19464,4
Vámbelföld	15466,3	15617,0	17077,3	19235,8	19447,7	22021,5	23474,5
ebből EU 15:	9514,7	9260,3	10057,4	11804,9	11975,0	12827,3	13872,8
Ipari vámszabad terület	1264,4	2526,7	4029,0	6470,6	8560,5	10058,0	10207,4
ebből EU 15:	1044,7	2041,0	3145,8	4674,2	6073,6	5932,9	5591,6
<b>EGYENLEG</b>							
Összesen	-2338,9	-2440,1	-2037,2	-2701,1	-2995,7	-3987,6	-3184,1
ebből EU 15:	-1109,8	-351,9	379,7	302,5	1019,2	2356,4	3186,8
Vámbelföld	-2599,3	-2758,5	-3033,7	-4502,7	-5187,4	-6499,1	-6365,4
ebből EU 15:	-1435,1	-1013,0	-1266,5	-2218,0	-2156,6	-2414,0	-2609,9
Ipari vámszabad terület	260,4	318,4	996,5	1801,6	2191,7	2511,5	3181,3
ebből EU 15:	325,3	661,1	1646,2	2520,5	3175,8	4770,4	5796,7

Megjegyzés: \*Az ipari vámszabad területek 1995. évi bázisa nem teljes.

Forrás: Külkereskedelmi statisztika

**I.1.2.b. táblázat: Az Európai Unió és az ipari vámszabad területek részesedése  
Magyarország külkereskedelmi termékforgalmában  
(%-ban)**

	1995*	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>KIVITEL</b>							
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	65,7	69,7	71,2	72,9	76,2	75,2	74,3
Vámbelföld	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	62,8	64,1	62,6	65,1	68,9	67,1	65,8
Ipari vámszabad terület	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	89,8	95,0	95,4	87,0	86,0	85,2	85,1
<b>BEHOZATAL</b>							
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	63,1	62,3	62,6	64,1	64,4	58,5	57,8
Vámbelföld	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	61,5	59,3	58,9	61,4	61,6	58,2	59,1
Ipari vámszabad terület	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	82,6	80,8	78,1	72,2	70,9	59,0	54,8
<b>EGYENLEG</b>							
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	47,4	14,4	-18,6	-11,2	-34,0	-59,1	-100,1
Vámbelföld	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	55,2	36,7	41,7	49,3	41,6	37,1	41,0
Ipari vámszabad terület	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ebből EU 15:	124,9	207,6	165,2	139,9	144,9	189,9	182,2

Megjegyzés: \*Az ipari vámszabad területek 1995. évi bázisa nem teljes.

Forrás: Külkereskedelmi statisztika



energiatartalmú – termékek egyúttal környezetkímélőbb jellegű termelést tesznek lehetővé.

A foglalkoztatás növelésének és az infláció mérséklésének fontos eszköze az élőmunka bruttó költségeinek a csökkentése. A foglalkoztatás növelése az EU-ban is kiemelt program. Az EU Amszterdami Szerződése a következőket tartalmazza: „A Közösségnek elő kell mozdítania a foglalkoztatottság és a szociális védelem magas szintjét, a férfiak és nők egyenlő elbánását, az életszínvonal és az életminőség javítását, a gazdasági és szociális kohéziót, a tagállamok közötti szolidaritást.” Annak érdekében, hogy „élőmunkát” ne importáljunk az EU-ból, Magyarországon is hasonló, foglalkoztatást növelő intézkedéseket kell tennünk. Országunkban jelenleg az alulfoglalkoztatás a jellemző, ezért még hathatósabb intézkedések megtételére van szükség ahhoz, hogy valóban **kellő számú új munkahelyet tudjunk létesíteni**.

Az államháztartás egyensúlyának biztosítása céljából az élőmunkát terhelő adók és járulékok csökkentésével párhuzamosan más forrásokról kell gondoskodni. A környezetet és az egészséget súlyosan veszélyeztető, magas nyersanyag- és energiatartalmú termékek adóját kell növelni úgy, hogy az közvetlenül forrásokat képezzen a társadalombiztosítás részére. Ez felelne meg „a szennyező fizessen” elvnek is. Ily módon összességében nem növekednének, sőt fokozatosan csökkennének a társadalom pénzügyi terhei. Ugyanakkor mérséklődne az infláció is annak köszönhetően, hogy csökkennének a bérköltségek, és az adók csak a végső felhasználást terhelnék.

Az általunk javasolt intézkedések serkentőleg hatnának a foglalkoztatottságra, élénkítenék a gazdaságot, aminek eredményeképp mérséklődnének az egy foglalkoztatottra jutó társadalmi terhek.

A hazai gazdaság WTO-konform (a Világkereskedelmi Szervezet előírásaival összhangban lévő) védelmét meg kell szervezni, és ezen alapuló exportorientált gazdaságpolitikát kell folytatni. Külön gondot kell fordítani a meglévő környezetvédelmi jellegű hazai tevékenységek védelmére, továbbá gondoskodni kell a kifejlesztésre kerülő környezetvédelmi tevékenységeink védelméről, ami még a WTO szerint is kifejezetten megfelel a nemzetközi gyakorlatnak.

### **1.3. Árfolyam- és vámpolitika, valamint vámon kívüli védelmi politika**

A hivatalos jelentések és értékelések a vámbelföldi és az ipari vámszabad területek külkereskedelmi adatait összevonva kezelik. Miután a két terület tartalma eltér és folyamatai ellentétes irányúak, értelmezhetetlen át-

lagot kapunk. A reálgazdasági elemzés érdekében a két területet külön kezeljük.

A 2001. évi vámstatisztika szerint (a vámszabad területek nélkül) a külkereskedelmi egyenleg hiánya éves szinten 6,4 milliárd USD-t tett ki, ami az előző évi 6,5 milliárd USD-hez viszonyítva kis mértékű javulást jelent. 1999-ben a vámstatisztika szerinti hiány 5,2 milliárd USD volt, azaz 2001-re további 1,2 milliárd USD-vel nőtt. A 2002. I–XI. havi előzetes tény adatok szerint az előző év azonos időszakához viszonyítva a vámbelföldi külkereskedelmi egyenleg hiánya jelentős mértékben nőtt, és meghaladta a 7,9 milliárd USD-t (*ld. az I.1.3.a. táblázatot!*). 2002 év végére a hiány várhatóan meghaladja a 8 milliárd USD-t.

A 2002. I. félévi **vámbelföldi** külkereskedelmi egyenleg – a 2001. évi 143 millió USD összegű javulás után – a múlt év azonos időszakához viszonyítva 928 millió USD-vel romlott annak ellenére, hogy az energiahordozókért 90 millió USD-vel kevesebbet kellett fizetni. Így fél év alatt összességében 1018 millió USD-vel romlott a vámbelföld külkereskedelmi egyenlege, és ez éves szinten mintegy 2 milliárd USD összegű egyenlegromlást jelez. A vámbelföld érdekeltségi rendszere, amely 2000-ben a foglalkoztatottak 98,3%-át alkalmazta, többszörös hátrányba került az importtal szemben az alábbi okok miatt:

- 2001-től vámentes az EU-ból és CEFTA-ból származó ipari termékek behozatala.
- A forint folyamatos felértékelése az importot olcsóbbá teszi, ugyanakkor csökkenti az export utáni árbevételt.
- A külföldi tulajdonú kereskedelmi láncok a saját származású, vagy a maximális profitot biztosító távolkeleti árakat részesítik előnyben.
- A külföldi ipari termékek hitelezése kedvezőbb (a valamikori import-letétellel ellentétes hatás érvényesül a magyar ipari termékekkel szemben).
- A tenderek kiírásának nem lényeges feltétele a hazai foglalkoztatás és ezzel a magyar államháztartás bevételeinek biztosítása, így általában azt a külföldi cégek nyerik meg, és ezzel az import kerül ki győztesként.

A fenti folyamatok pénzügyi kihatásait (*I.1.3.a-d. táblázat*) az első féléves tények jól szemléltetik:

A vámbelföld USD-ben kifejezett exportja csak 0,1%-kal maradt el a bázistól, forintban mégis 6,3%-kal csökkent, vagyis mindössze fél év alatt **155,4 milliárd forint** veszteséget kénytelen elviselni az MNB felértékelési politikája következtében.

Ezzel szemben a vámbelföld importja USD-ben kifejezve 7,9 %-kal nőtt, viszont forintban csak 1%-kal többet fizetett, így az „import-árfolyam” nyeresége **233,6 milliárd forint**.

A két hatás összeadódik, így a vámbelföldi külkereskedelmi egyenleg romlását az MNB mindössze fél

**I.1.3.a. táblázat: Külkereskedelmi forgalom vám szabad-területi és vámstatisztika szerinti bontásban (millió USD)**

Forgalom jellege	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001. I–XI.	2002. I–XI.
<b>KIVITEL</b>										
Vámstatisztika	10701	12867	12859	14066	14733	14260	15522	17109	15792	16615
Ipari vám szabad terület	0	1613	2845	5034	8272	10752	12570	13389	12486	14648
Összesen	10701	14480	15704	19100	23005	25013	28092	30498	28278	31263
Összesen (milliárd Ft)	1129	1825	2392	3567	4935	5939	7943	8748	8123	8141
ebből: vámstatisztika	1129	1623	1959	2621	3157	3380	4375	4909	4538	4323
Vám szabad terület	0	203	433	946	1778	2559	3568	3840	3585	3818
<b>BEHOZATAL</b>										
Vámstatisztika	14554	15466	15617	17032	19236	19448	22022	23475	21607	24527
Ipari vám szabad terület	0	1287	2527	4202	6471	8561	10058	10207	9487	9493
Összesen	14554	16753	18144	21234	25706	28008	32080	33682	31094	34020
Összesen (milliárd Ft)	1537	2112	2764	3961	5512	6646	9064	9665	8937	8850
ebből: vámstatisztika	1537	1950	2379	3170	4121	4611	6211	6736	6211	6382
Vám szabad terület	0	162	385	791	1390	2034	2854	2929	2726	2469
<b>EGYENLEG</b>										
Vámstatisztika	-3853	-2599	-2758	-2966	-4503	-5187	-6499	-6365	-5815	-7912
Ipari vám szabad terület	0	326	318	832	1802	2192	2512	3181	2999	5155
Összesen	-3853	-2273	-2440	-2134	-2701	-2996	-3988	-3184	-2816	-2757
Összesen (milliárd Ft)	-408	-287	-372	-394	-577	-707	-1121	-917	-814	-710
ebből: vámstatisztika	-408	-328	-420	-549	-965	-1232	-1836	-1828	-1674	-2059
Vám szabad terület	0	41	48	155	388	525	715	911	859	1349

Megjegyzés: A 2002. évi adatok előzetesek

Forrás: Külkereskedelmi statisztika

év alatt 389 milliárd forinttal támogatja. Ez éves szintre vetítve 800 milliárd forintot jelent, ami GDP-ben kifejezve 4,8%-ot tesz ki. Feldolgozóipari munkahelyekben kifejezve ez mintegy **70 ezer munkahely elvesztését** jelenti.

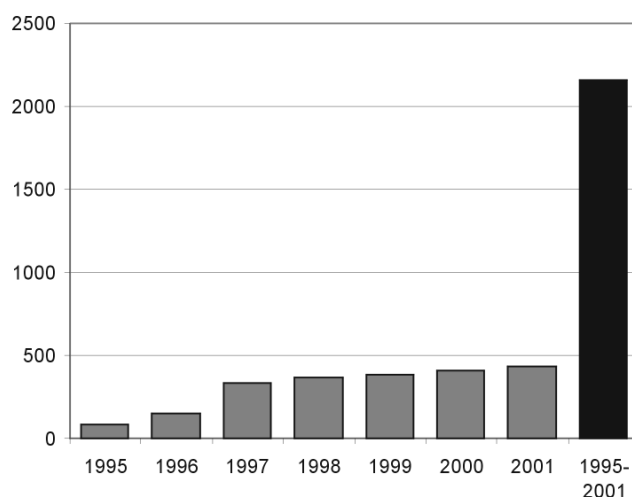
A vámbelföld és az ipari vám szabad területek összevont egyenlege viszont 456 millió USD javulást mutat.

**Az ipari vám szabad-területek** 2002. I. félévi egyenlegében jelentős az importigényesség kb. 20%-os csökkenése, ami kivonulást is jelezhet, mert akkor a meglévő készlet leépül, új import viszont nem érkezik.

Az elmúlt években folyamatosan – néha átgondolatlanul is – csökkentették a vámokat, és helyükbe **nem építették ki a vámon kívüli védelmi rendszert**. Ilyen módon állami intézkedésekkel mesterségesen csökkentették a hazai gazdaság versenyképességét a külföldivel szemben. Eddig egyetlen feldolgozottabb ipari terméket sem részesítettek védelemben. A vámcsoökkentések – beleértve a vámpótlék pánikszerű leépítését is – 1995 és 2001 között 2000. évi áron számolva 2157 milliárd Ft-tal mérsékeltek az import terheit ahhoz képest, mintha az 1995. évi vámszint maradt volna érvényben (ld. az I.1.3. ábrát). Ugyanakkor az import növekedési üteme – részben ennek a hatására – az utóbbi időben felgyorsult. Ezt a kiesést a köz-

ponti költségvetés a hazai ipar megnövelt adójával, valamint a lakosság közvetlen és közvetett terhelésével pótolta. Ezért hasonló mértékben kellett növelni a hazai adóalanyok adóterheit, illetve csökkenteni az államháztartás kiadásait. Így **versenyképességünk az**

**I.1.3. ábra: A költségvetés vámbevételeinek és a kapcsolódó áfának a kiesése a vámleépítések következtében milliárd Ft, 2000. évi áron, 1994-hez viszonyítva**



Forrás: 1995., 1996., 1997., 1998., 1999. és 2000. évi költségvetési tény és előirányzat, valamint 1997: CXLVI. tv.

**I.1.3.b. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi kivétel alakulása, ezen belül ipari vámszabad területek szerinti bontásban**

Szám	Ágazat megnevezése	2000. I–VI. hó			2001. I–VI. hó			2002. I–VI. hó		
		Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen	Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen	Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen
01.	Mező- és vadgazdálkodás	318,2	0,0	318,2	280,0		280,0	385,3	0,8	386,1
02.	Erdőgazdálkodás	38,6		38,6	38,9		38,9	37,6		37,6
05.	Halászat	2,4		2,4	2,2		2,2	1,7		1,7
	Mezőgazdaság összesen	359,2	0,0	359,2	321,1	0,0	321,1	424,6	0,8	425,4
10.	Szén- és tőzégbányászat	0,3		0,3	0,3		0,3	0,5		0,5
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	1,2		1,2	0,3		0,3	0,0		0,0
12.	Uránércbányászat	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0		0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	0,2		0,2	0,2		0,2	0,1		0,1
14.	Egyéb bányászat	5,2		5,2	5,4		5,4	5,0		5,0
	Bányászat összesen	6,9	0,0	6,9	6,2	0,0	6,2	5,6	0,0	5,6
15.	Élelmiszer- és italgyártás	748,5	4,7	753,2	787,0	11,1	798,1	736,9	7,3	744,2
16.	Dohánytermék-gyártás	6,8		6,8	7,4		7,4	0,5		0,5
	Összesen	755,3	4,7	760,0	794,4	11,1	805,5	737,4	7,3	744,7
17.	Textiliák gyártása	240,1	37,9	278,0	252,2	78,6	330,8	248,9	77,4	326,3
18.	Ruházati termékek	467,6	80,5	548,1	472,6	92,3	564,9	441,9	86,5	528,4
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	188,0	29,1	217,1	197,7	33,4	231,1	193,7	23,3	217,0
20.	Fafeldolgozás	160,3	1,2	161,5	158,2	1,7	159,9	155,6	5,2	160,8
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	165,0	4,0	169,0	191,1	7,4	198,5	199,3	2,6	201,9
22.	Kiadói és nyomdaipar	29,0	1,5	30,5	28,7	1,1	29,8	29,4	2,9	32,3
36.	Bútorgyártás és MNS*	231,0	123,3	354,3	242,6	133,4	376,0	224,2	786,3	1010,5
	Könnyűipar összesen	1481,0	277,5	1758,5	1543,1	347,9	1891,0	1493,0	984,2	2477,2
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	180,9		180,9	246,2		246,2	233,8		233,8
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	852,8	21,1	873,9	941,1	15,2	956,3	968,9	8,1	977,0
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	316,1	29,0	345,1	358,2	32,7	390,9	374,5	31,2	405,7
	Vegyipar összesen	1349,8	50,1	1399,9	1545,5	47,9	1593,4	1577,2	39,3	1616,5
26.	Nemfém ásványi termékek	169,7	16,8	186,5	186,2	13,3	199,5	182,9	13,3	196,2
27.	Kohászat	492,1	3,1	495,2	530,2	4,9	535,1	484,9	4,2	489,1
28.	Fémfeldolgozási termékek	268,6	46,7	315,3	302,3	52,0	354,3	310,5	45,1	355,6
29.	Gépek és gépi berendezések	667,8	109,1	776,9	787,5	207,8	995,3	850,7	214,9	1065,6
30.	Irodagép és számítógép	28,1	1722,8	1750,9	43,1	1363,7	1406,8	50,4	1136,0	1186,4
31.	Villamosipari gépek és készülékek	871,3	447,5	1318,8	933,8	500,5	1434,3	879,8	502,2	1382,0
32.	Híradástechnikai termékek	452,1	961,0	1413,1	515,3	1788,8	2304,1	507,4	2296,1	2803,5
33.	Műszergyártás	122,4	51,6	174,0	148,5	107,5	256,0	162,9	133,1	296,0
34.	Közúti gépjármű-gyártás	475,0	2058,9	2533,9	598,9	2196,7	2795,6	610,7	2299,8	2910,5
35.	Egyéb járműgyártás	60,1	0,0	60,1	67,5	0,0	67,5	68,1	0,0	68,1
	Gépipar összesen	2945,4	5397,6	8343,0	3396,9	6217,0	9613,9	3440,5	6627,2	10067,7
40.	Villamos energia, gáz, hő	40,5		40,5	41,2		41,2	17,1		17,1
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,3		0,3	1,3	0,0	1,3	0,2	0,1	0,3
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	12,0		12,0	10,0	0,1	10,1	8,7	0,1	8,8
	Tértiáru	0,0			37,1	94,8	131,9	36,1	95,0	131,1
	Végösszesen	7612,2	5749,8	13362,0	8413,2	6737,0	15150,2	8408,2	7771,5	16179,7
	ebből: Feldolgozó ipar	6438	5745	12183	7201,9	6631	13833	7178,5	7668	14847
	Élelmiszer-gazdaság	1114,5	4,7	1119,2	1115,5	11,1	1126,6	1162,0	8,1	1170,1

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

Megjegyzés: A 2002. évi adatok előzetesek.

\*MNS = máshova nem sorolt

**I.1.3.c. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi behozatal alakulása,  
ezen belül ipari vámszabad területek szerinti bontásban**

Szám	Ágazat megnevezése	2000. I–VI. hó			2001. I–VI. hó			2002. I–VI. hó		
		Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen	Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen	Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen
01.	Mező- és vadgazdálkodás	169,8	0,0	169,8	182,6		182,6	179,8	0,6	180,4
02.	Erdőgazdálkodás	11,4	0,0	11,4	11,7		11,7	11,5		11,5
05.	Halászat	0,8		0,8	1,2		1,2	1,3		1,3
	Mezőgazdaság összesen	182,0	0,0	182,0	195,5	0,0	195,5	192,6	0,6	193,2
10.	Szén- és tőzezbányászat	42,7		42,7	41,1		41,1	27,9		27,9
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	833,5		833,5	1062,8		1062,8	914,6		914,6
12.	Uránércbányászat	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0		0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	38,8		38,8	29,7		29,7	32,0		32,0
14.	Egyéb bányászat	24,0	0,1	24,1	23,8	0,1	23,9	24,2	0,1	24,3
	Bányászat összesen	939,0	0,1	939,1	1157,4	0,1	1157,5	998,7	0,1	998,8
15.	Élelmiszer- és italgyártás	344,7	4,8	349,5	390,4	10,9	401,3	449,2	5,9	455,1
16.	Dohánytermék-gyártás	4,3		4,3	5,0		5,0	5,5		5,5
	Összesen	349,0	4,8	353,8	395,4	10,9	406,3	454,7	5,9	460,6
17.	Textíliák gyártása	526,5	59,9	586,4	511,8	97,9	609,7	493,1	103,6	596,7
18.	Ruházati termékek	166,5	49,6	216,1	166,6	66,8	233,4	167,6	56,7	224,3
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	210,1	31,0	241,1	234,5	31,5	266,0	249,7	24,7	274,4
20.	Fafeldolgozás	120,2	4,7	124,9	126,1	5,9	132,0	149,6	5,9	155,5
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	367,8	11,3	379,1	379,4	10,0	389,4	373,7	10,7	384,4
22.	Kiadói és nyomdaipar	83,7	6,5	90,2	75,7	14,5	90,2	82,3	13,3	95,6
36.	Bútorgyártás és MNS*	212,7	18,0	230,7	208,7	13,1	221,8	239,7	23,5	263,2
	Könnyűipar összesen	1687,5	181,0	1868,5	1702,8	239,7	1942,5	1755,7	238,4	1994,1
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	216,7	0,6	217,3	177,2	1,3	178,5	255,0	1,3	256,3
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	1342,5	165,9	1508,4	1440,2	120,2	1560,4	1546,7	115,9	1662,6
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	462,6	176,9	639,5	502,2	184,6	686,8	539,3	156,1	695,4
	Vegyipar összesen	2021,8	343,4	2365,2	2119,6	306,1	2425,7	2341,0	273,3	2614,3
26.	Nemfém ásványi termékek	221,4	14,8	236,2	241,9	13,0	254,9	256,3	20,1	276,4
27.	Kohászat	654,0	55,6	709,6	719,1	61,0	780,1	683,5	65,4	748,9
28.	Fémfeldolgozási termékek	369,0	145,4	514,4	391,5	152,8	544,3	429,4	152,9	582,3
29.	Gépek és gépi berendezések	1076,7	458,8	1535,5	1266,7	450,4	1717,1	1326,4	540,5	1866,9
30.	Irodagép és számítógép	240,3	679,0	919,3	239,2	773,4	1012,6	448,4	610,9	1059,3
31.	Villamosipari gépek és készülékek	606,5	457,5	1064,0	624,8	590,8	1215,6	689,8	486,3	1176,1
32.	Híradástechnikai termékek	859,3	1197,4	2056,7	1067,8	1691,1	2758,9	1364,2	1536,5	2900,7
33.	Műszergyártás	225,7	113,2	338,9	238,2	100,6	338,8	251,8	100,4	352,2
34.	Közúti gépjármű-gyártás	957,6	849,1	1806,7	1101,6	795,3	1896,9	1164,9	825,9	1990,8
35.	Egyéb járműgyártás	81,0	0,2	81,2	73,0	0,3	73,3	90,1	0,1	90,2
	Gépipar összesen	4416,1	3900,6	8316,7	5002,8	4554,7	9557,5	5765,0	4253,5	10018,5
40.	Villamos energia, gáz, hő	66,9		66,9	72,7		72,7	75,0		75,0
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0		0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,5	0,7	1,2	0,4	1,5	1,9	1,4	1,3	2,7
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	18,4	0,4	18,8	20,0	2,2	22,2	20,6	1,6	22,2
	Tértiáru	0,0			27,3	52,6	79,9	33,6	31,5	65,1
	Végösszesen	10556,6	4501,4	15058,0	11654,9	5241,8	16896,7	12578,1	4891,7	17469,8
	ebből: Feldolgozó ipar	9000,8	4495,4	13496,2	9786,2	5174,5	14960,7	10801,5	4850,7	15652,2
	Élelmiszer-gazdaság	531,0	4,8	535,8	590,9	10,9	601,8	647,3	6,5	653,8

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

Megjegyzés: A 2002. évi adatok előzetesek.

\*MNS= máshova nem sorolt

**I.1.3.d. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi egyenleg alakulása, ezen belül ipari vámszabad területek szerinti bontásban**

Szám	Ágazat megnevezése	2000. I–VI. hó			2001. I–VI. hó			2002. I–VI. hó		
		Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen	Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen	Vám-belföld	Vámszabad terület	Össze-sen
01.	Mező- és vadgazdálkodás	148,4	0,0	148,4	97,4	0,0	97,4	205,5	0,2	205,7
02.	Erdőgazdálkodás	27,2	0,0	27,2	27,2	0,0	27,2	26,1	0,0	26,1
05.	Halászat	1,6	0,0	1,6	1,0	0,0	1,0	0,4	0,0	0,4
	Mezőgazdaság összesen	177,2	0,0	177,2	125,6	0,0	125,6	232,0	0,2	232,2
10.	Szén- és tőzégbányászat	-42,4	0,0	-42,4	-40,8	0,0	-40,8	-27,4	0,0	-27,4
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	-832,3	0,0	-832,3	-1062,5	0,0	-1062,5	-914,6	0,0	-914,6
12.	Uránércbányászat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	-38,6	0,0	-38,6	-29,5	0,0	-29,5	-31,9	0,0	-31,9
14.	Egyéb bányászat	-18,8	-0,1	-18,9	-18,4	-0,1	-18,5	-19,2	-0,1	-19,3
	Bányászat összesen	-932,1	-0,1	-932,2	-1151,2	-0,1	-1151,3	-993,1	-0,1	-993,2
15.	Élelmiszer- és italgyártás	403,8	-0,1	403,7	396,6	0,2	396,8	287,7	1,4	289,1
16.	Dohánytermék-gyártás	2,5	0,0	2,5	2,4	0,0	2,4	-5,0	0,0	-5,0
	Összesen	406,3	-0,1	406,2	399,0	0,2	399,2	282,7	1,4	284,1
17.	Textíliák gyártása	-286,4	-22,0	-308,4	-259,6	-19,3	-278,9	-244,2	-26,2	-270,4
18.	Ruházati termékek	301,1	30,9	332,0	306,0	25,5	331,5	274,3	29,8	304,1
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	-22,1	-1,9	-24,0	-36,8	1,9	-34,9	-56,0	-1,4	-57,4
20.	Fafeldolgozás	40,1	-3,5	36,6	32,1	-4,2	27,9	6,0	-0,7	5,3
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	-202,8	-7,3	-210,1	-188,3	-2,6	-190,9	-174,4	-8,1	-182,5
22.	Kiadói és nyomdaipar	-54,7	-5,0	-59,7	-47,0	-13,4	-60,4	-52,9	-10,4	-63,3
36.	Bútorgyártás és MNS*	18,3	105,3	123,6	33,9	120,3	154,2	-15,5	762,8	747,3
	Könnyűipar összesen	-206,5	96,5	-110,0	-159,7	108,2	-51,5	-262,7	745,8	483,1
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	-35,8	-0,6	-36,4	69,0	-1,3	67,7	-21,2	-1,3	-22,5
24.	Vegyí alapanyagok és termékek	-489,7	-144,8	-634,5	-499,1	-105,0	-604,1	-577,8	-107,8	-685,6
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	-146,5	-147,9	-294,4	-144,0	-151,9	-295,9	-164,8	-124,9	-289,7
	Vegyipar összesen	-672,0	-293,3	-965,3	-574,1	-258,2	-832,3	-763,8	-234,0	-997,8
26.	Nemfém ásványi termékek	-51,7	2,0	-49,7	-55,7	0,3	-55,4	-73,4	-6,8	-80,2
27.	Kohászat	-161,9	-52,5	-214,4	-188,9	-56,1	-245,0	-198,6	-61,2	-259,8
28.	Fémfeldolgozási termékek	-100,4	-98,7	-199,1	-89,2	-100,8	-190,0	-118,9	-107,8	-226,7
29.	Gépek és gépi berendezések	-408,9	-349,7	-758,6	-479,2	-242,6	-721,8	-475,7	-325,6	-801,3
30.	Irodagép és számítógép	-212,2	1043,8	831,6	-196,1	590,3	394,2	-398,0	525,1	127,1
31.	Villamosipari gépek és készülékek	264,8	-10,0	254,8	309,0	-90,3	218,7	190,0	15,9	205,9
32.	Híradástechnikai termékek	-407,2	-236,4	-643,6	-552,5	97,7	-454,8	-856,8	759,6	-97,2
33.	Műszergyártás	-103,3	-61,6	-164,9	-89,7	6,9	-82,8	-88,9	32,7	-56,2
34.	Közúti gépjármű-gyártás	-482,6	1209,8	727,2	-502,7	1401,4	898,7	-554,2	1473,9	919,7
35.	Egyéb járműgyártás	-20,9	-0,2	-21,1	-5,5	-0,3	-5,8	-22,0	-0,1	-22,1
	Gépipar összesen	-1470,7	1497,0	26,3	-1605,9	1662,3	56,4	-2324,5	2373,7	49,2
40.	Villamos energia, gáz, hő	-26,4	0,0	-26,4	-31,5	0,0	-31,5	-57,9	0,0	-57,9
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	-0,2	-0,7	-0,9	0,9	-1,5	-0,6	-1,2	-1,2	-2,4
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	-6,4	-0,4	-6,8	-10,0	-2,1	-12,1	-11,9	-1,5	-13,4
	Tértiáru	0,0	0,0	0,0	9,8	42,2	52,0	2,5	63,5	66,0
	Végösszesen	-2944,4	1248,4	-1696,0	-3241,7	1495,2	-1746,5	-4169,9	2879,8	-1290,1
	ebből: Feldolgozó ipar	-2562,8	1249,7	-1313,1	-2584,3	1456,5	-1127,8	-3623,0	2817,5	-805,5
	Élelmiszergazdaság	583,5	-0,1	583,4	524,6	0,2	524,8	514,7	1,6	516,3

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

Megjegyzés: A 2002. évi adatok előzetesek.

\*MNS = máshova nem sorolt

## **importtal szemben csupán 2000-ben közel 810 milliárd Ft-tal romlott.**

A Kormány szervei hibásan jártak el akkor, amikor csak a vámcsökkentéssel járó nemzetközi szerződéseket kötötték meg és ratifikáltatták az Országgyűléssel, **ugyanakkor azonban a korszerű és a hazai gazdaságot védő WTO-konform intézkedések kidolgozásáról, valamint azok életbeléptetéséről nem gondoskodtak.** A jelenleg alkalmazott védelmi intézkedések a magyar gazdaság reális érdekei ellen hatnak az alábbi okok következtében:

Példátlan módon egyetlen feldolgozottabb ipari terméket sem védenek (még környezet- vagy egészségvédelmi szempontból sem).

Ezek az intézkedések az alapanyagok közül csak a Kelet-Európából közvetlenül behozott néhány olyan termékre terjednek ki, amelyek a magyar feldolgozóipari termékek ellentételét képezték (pl. nitrogén-műtrágya, amelyet a magyar élelmiszeripari termékek ellenében hoztunk be).

Nem terjednek ki azon Kelet-Európából származó termékekre, amelyeket a nyugati közvetítők hoznak be, mert ezek származására a hiányos ellenőrzés miatt nem derül fény (pl. így nagy mennyiségű ukrán és orosz acélipari termék kerül be az országba).

- Az EU-ban vállalt kötelezettségeink alapján megszűnnek a különféle behozatali kvóták, ami a vám eltörlésén túlmenően további ösztönzést adhat az import számára.
- Elengedhetetlen, hogy az Országgyűlés ezzel a kérdéssel külön foglalkozzon.

Az import elfutása csak korszerű iparvédelemmel, valamint csak az olyan hazai termelés növelésével oldható meg, amely jelentős számú munkahelyet létesít (*Lásd Franciaország példáját!*). Az importot a belföldi kínálat növelésével fékezhetjük meg, amit az élőlőmunka tömegének emelésével és versenyképességének fokozásával célszerű elérni. Itt nem a hazai iparnak nyújtandó kedvezményekről van szó, hanem ellenkezőleg, annak a helyzetnek a megszüntetéséről, hogy az import egyoldalú kedvezményben részesül és ez visszaerősíti a hazai termelést.

A közbeszerzési törvényt úgy kell módosítani, hogy az eddigieknél nagyobb mértékben szolgálja a hazai ipar védelmét és az elmaradott térségek fejlődését.

A hazai munkahelyek és ipar védelmén belül külön gondot kell fordítani a korszerű környezetvédelmi követelményeket kielégítő tevékenységekre, valamint meglévő iparunk védelmére. Tarthatatlan az az állapot, hogy még a magas állami és önkormányzati támogatással működő tömegközlekedési cégek is az autóbuszokat és villamosokat importból szerzik be (Budapestén MAN autóbuszokat, Pécsen Mercedes buszokat, stb.). Követendő példaként szolgáljon az, hogy az

Egyesült Államokban az önkormányzatok csak akkor kapnak költségvetési támogatást a tömegközlekedési beszerzéseikhez, amennyiben legalább 60%-ot tesz ki a belföldi beszállítás aránya.

A hazai ipar és a környezet védelmét WTO-konform módon csak megfelelően kidolgozott intézkedésekkel lehet végrehajtani. Erre a hazai hűtőgépgyártás területéről mutathatunk be módszertani példát. A hazai hűtőgépgyártás termékkorszerűsítését a Kormány olyan – a hazai fogyasztókat védő – szabványmódosítással segítheti elő, amelyben előírná, hogy Magyarországon csak azok a hűtőgépek hozhatók forgalomba, amelyek megfelelnek bizonyos környezetvédelmi és energiahatékonysági mutatóknak. Megjegyezzük, hogy egyetlen olyan külföldi szállítót sem diszkriminálnánk, amelynek termékei megfelelnek a korszerű előírásoknak.

## **1.4. A külkereskedelmi mérleg alakulása és a külföldi tőke kölcsönös előnyökön alapuló támogatása**

A külkereskedelem egyenlegének számításánál a hagyományos vámstatisztikát (vámszabad területek nélkül) vettük alapul az alábbi okok miatt:

Ez a módszer az EU-konform. Az EU-ba történő belépés után a vámszabad területek túlnyomó részét fel kell számolni, illetve a feltételeket módosítani kell. (Összehasonlításképpen megemlítjük, hogy Magyarországon 110 vámszabad terület van, miközben Németországban mindössze 3.)

Az 1994. évi bázis a vámstatisztika képezi. A vámszabad területekkel növelt forgalom nem összehasonlítható ezzel, mert 1994-ben ilyen statisztikai és összehasonlítható feldolgozás nem létezett.

A legfrissebb, 2002. I–XI. havi vámbelföldi külkereskedelmi forgalom egyenleghiánya mintegy kétszerese az 1994. évinek, vagyis a Bokros-csomag előttinek (*ld az I.1.3.a táblázatot!*). Ez ma mégsem jelent finanszírozási problémát. Ebből is látható a Bokros-csomag egyoldalú szakmai beállítottsága. Véleményünk szerint az EU-belépés küszöbén nem a külgazdasági egyensúly a fő probléma, hanem a foglalkoztatás minél nagyobb mértékű bővítése.

A magyar gazdaság szerves részét a vámstatisztikai külkereskedelmi forgalom képezi (az termeli ki az energiahordozók, gyógyszerek importját, ezt egyenlíti ki az élelmiszergazdasági szaldótöbblet stb.). A vámszabad terület importja gyakorlatilag teljes egészében exportra

kerül, sőt a vámstatisztikai forgalom energiaimportjának egy részét is ők használják fel.

Ágazati mélységben dolgoztuk fel a vámbelföld és az ipari vámszabad területek exportját, importját, valamint ezek egyenlegét (lásd az I.1.4.a-l. táblázatokat).

A táblázatokból is megállapítható, hogy az ipari vámszabad területek fajlagos importja magas, tevékenységük zömét csak néhány területen fejtik ki. Kapcsolatuk a magyar gazdasággal rendkívül csekély és esetleges. Mutatói bruttó jellegűek, vagyis magas importtartalmúak, ezért a termelési értékük is nagy volumenű, de alapjában csak látványos, azaz nem tartalmi.

A vámszabad területeken gazdálkodó cégek sok területen rendkívül kedvezőtlen nemzetgazdasági sajátosságokat mutatnak (1997. évi tényadatok, az ECOSTAT feldolgozása alapján):

- A vámszabad területen megtermelt hozzáadott értékhez viszonyítva (amelynek nagyobb része végül profitként kiáramlik az országból, ezért csak átmenetileg és formálisan növeli a GDP-t) a fizetett társasági adó hányada mindössze 0,5%, ezzel szemben az ország többi cégének ez a mutatója 2,6%.
- Az ugyanilyen mutatóval kifejezett adókedvezmény 10,1% a vámszabad területeken, miközben az ország többi cégénél 3,4%.
- Ezen felül ezek a külföldi cégek jelentős, részben nyilvánosságra sem hozott állami támogatásban részesültek.
- A vámszabad területek gazdálkodásában a személyi ráfordítások hányada 5,2%, ezzel szemben az ország többi cégénél ez a mutató 17,1%-ot tesz ki. Ismert, hogy az államháztartás bevételeinek döntő része nem a társasági adóból származik, hanem a bért terhelő adókból és járulékokból, valamint az ennek felhasználása során behajtott fogyasztási típusú adókból. Az előző két tényező együttes hatása következtében a vámszabad területek fajlagos hozzájárulása az államháztartáshoz egy tizenötöde az ország többi gazdálkodójához (a vámbelföldi-területéhez) viszonyítva.

A fenti jellegű tőkebefektetések támogatása érdemben nem növeli a foglalkoztatottságot és a GNI-t, ugyanakkor óriási fajlagos terheket jelent. Az ebből eredő magas jövedelem rövid időn belül kiáramlik az országból. Ezzel szemben a bruttó nemzeti jövedelem (GNI) csak az, ami azt a jövedelemtöbbletet mutatja, ami felett az ország érdemben rendelkezik. A GDP és a GNI közötti különbség lényege, hogy levonásra kerül a Magyarországon befektetett külföldi tőke jövedelme és hozzáadják a magyar tőke külföldi jövedelmét. 1998-ban az előzetes adatok szerint kb. 10%-kal kisebb a GNI, mint a GDP. A GNI kidolgozásának és alkalmazásának tényleges előnye a tisztánlátáson túl, hogy befizetésünket az EU-nak belépésünket követően a GNI után állapítják meg, ami évi kb. 100 millió euróval kisebb összeget jelent. **Ezért java-**

**soljuk a GNI mielőbbi pontos kimutatását és nyilvánosságra hozatalát, továbbá közlését az EU felé.**

Az MNB tőkebefektetések jövedelmei kiáramlásának azon sora, amely nem adóssághoz kapcsolódik, vagyis a repatriálás 1997-hez viszonyítva 1998-ban megkétszereződött és megközelítette az egy milliárd USD-t, 1999-ben pedig 0,8 milliárdot tett ki. Ezért meg kell változtatni a tőkebefektetések támogatásának rendszerét, és a jövőben csak a fajlagosan magas munkaigényű, tartós foglalkoztatást biztosító befektetések támogathatók.

(A fentiek részletesebb elemzése a KSH Gazdaság-elemzési és Informatikai Intézetének 1997/7. sz. tájékoztatójában található. Jelen tanulmány 3.1. fejezetében további elemzés található.)

Az államháztartási szférában 1995 és 1999 között – 1994-hez viszonyítva és 1999. évi áron számolva – mintegy 8000 milliárd forint elvonására került sor. Például 1999-ben ez az összeg közel 1600 milliárd forintot tett ki. Az akkori árfolyamon számolva ez 6,7 milliárd USD-nek felel meg. Amennyiben ennek az elvonásnak a teljes kedvező hatása a külkereskedelmi mérlegben jelentkezett volna, akkor az 1999-ben a külkereskedelemben (a vámszabad területek nélkül) ténylegesen keletkezett 5,2 milliárd USD hiány helyett 1,5 milliárd USD többletnek kellett volna létrejönnie. A vállalkozási szférára vonatkozó megszorító intézkedések 1995 és 1998 között – szintén 1994-hez viszonyítva és 1999. évi áron számolva – 1535 milliárd forint bérköltség-megtakarítást eredményeztek. Ez az összeg a külkereskedelmi mérlegben – amennyiben ott jelentkezett volna – 1998-ig mintegy 6,5 milliárd USD-vel tovább javította volna az előbb kimutatott „aktívumot”.

Bár az itt részletezett indokok miatt csak a vámstatisztikát szabadna figyelembe venni, megjegyezzük, hogy a külkereskedelmi mérleg még a vámszabad területekkel együtt is 3 milliárd USD összegű korrigálatlan hiányt mutatott 1999-ben. Az import energiaárak akkori csökkenése és a keresztárfolyam változása miatt a tényleges hiány ennél nagyobb volt.

Itt külön kiemelendő a külkereskedelmi statisztikai rendszer EU-konformitásának kérdése. Magyarország statisztikai rendszerét minden területen az EU-hoz közelítette, kivéve a külkereskedelmet, ahol 1997. január 1-jétől az adatállomány kiegészült az ipari vámszabad területekkel. Ismert, hogy az előző Kormány az EU-tól derogációt kért az ipari vámszabad területek rendszerének fennmaradására a belépést követően is legalább egy évig.

A fenti számok alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a restriktív intézkedések a kezdeti időszakban is – az „előrehozott importot” leszámítva – alig gyakoroltak hatást a külkereskedelmi egyensúlyra. (A



**I.1.4.a. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi KIVITEL alakulása  
VÁMBELFÖLD  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					76,7
01.	Mező- és vadgazdálkodás	805,8	886,4	650,1	649,1	801,8
02.	Erdőgazdálkodás	72,4	72,0	74,6	71,3	70,3
05.	Halászat	5,9	7,9	6,4	4,7	4,8
	Mezőgazdaság összesen	884,1	966,3	731,1	725,1	876,9
10.	Szén- és tőzezbányászat	1,6	0,5	0,6	0,5	0,7
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	0,0	1,6	0,0	11,3	0,5
12.	Uránércbányászat	2,9	2,5	0,0	0,0	0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	16,8	22,9	0,6	0,4	0,6
14.	Egyéb bányászat	10,6	10,2	11,5	11,1	10,1
	Bányászat összesen	31,9	37,7	12,7	23,3	11,9
15.	Élelmiszer- és italgyártás	1977,9	1822,8	1612,3	1591,6	1735,2
16.	Dohánytermék-gyártás	79,8	59,2	41,2	15,4	9,4
	Összesen	2057,7	1882,0	1653,5	1607,0	1744,6
17.	Textiliák gyártása	434,7	533,1	455,0	476,9	489,4
18.	Ruházati termékek	991,0	1061,8	1010,0	912,9	937,5
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	400,8	428,4	409,4	368,9	388,9
20.	Fafeldolgozás	251,4	292,3	305,1	301,9	302,1
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	207,3	227,4	326,6	333,6	392,2
22.	Kiadói és nyomdaipar	51,2	60,4	43,4	58,1	62,4
36.	Bútorgyártás és MNS*	343,8	383,4	459,4	443,6	462,6
	Közműipar összesen	2680,2	2986,8	3008,9	2895,9	3035,2
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	403,6	319,9	295,8	397,9	501,3
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	1518,8	1483,1	1409,8	1717,8	1828,5
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	470,4	528,4	567,5	630,7	718,1
	Vegyipar összesen	2392,8	2331,4	2273,1	2746,4	3047,9
26.	Nemfém ásványi termékek	315,3	359,6	359,0	355,8	370,6
27.	Kohászat	897,9	920,2	826,5	999,9	979,8
28.	Fémfeldolgozási termékek	452,7	542,8	540,9	562,3	611,5
29.	Gépek és gépi berendezések	1065,3	1203,2	1258,6	1375,0	1559,6
30.	Irodagép és számítógép	161,8	113,4	51,4	64,0	89,2
31.	Villamosipari gépek és készülékek	1228,5	1396,0	1490,5	1710,3	1862,0
32.	Híradástechnikai termékek	545,8	669,2	733,1	946,6	1070,5
33.	Műszergyártás	192,1	208,6	215,6	249,2	298,8
34.	Közúti gépjármű-gyártás	994,9	914,5	856,2	1033,0	1211,3
35.	Egyéb járműgyártás	69,9	89,9	104,7	131,2	162,5
	Gépipar összesen	4711,0	5137,6	5251,0	6071,6	6865,3
40.	Villamos energia, gáz, hő	95,1	104,1	103,4	72,5	76,9
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0	22,1	0,0	0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,0	0,0	1,2	0,9	1,8
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	0,0	7,6	17,9	23,8	21,6
	Végösszesen	14066,0	14733,3	14260,4	15522,2	17109,0
	ebből: Feldolgozó ipar	10997,2	11735,6	11718,5	13069,6	14375,4
	Élelmiszergazdaság	2941,8	2848,3	2384,6	2332,1	2621,5

Megjegyzés: \*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.b. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi KIVITEL alakulása  
VÁMSZABAD TERÜLET  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					220,7
01.	Mező- és vadgazdálkodás	0,1		0,0	0,0	0,0
02.	Erdőgazdálkodás			0,0	0,0	0,0
05.	Halászat			0,0	0,0	0,0
	Mezőgazdaság összesen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
10.	Szén- és tőzégbányászat			0,0	0,0	0,0
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés			0,0	0,0	0,0
12.	Uránércbányászat			0,0	0,0	0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata			0,0	0,0	0,0
14.	Egyéb bányászat		0,1	0,0	0,0	0,0
	Bányászat összesen	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
15.	Élelmiszer- és italgyártás	5,0	6,1	6,3	15,2	22,8
16.	Dohánytermék-gyártás			0,0	0,0	0,0
	Összesen	5,0	6,1	6,3	15,2	22,8
17.	Textiliák gyártása	31,0	42,0	73,8	72,3	153,6
18.	Ruházati termékek	30,9	79,2	143,6	157,1	175,5
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	20,5	33,2	47,2	50,9	59,2
20.	Fafeldolgozás	7,7	8,2	8,3	3,9	4,8
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	8,1	5,5	4,8	7,3	9,7
22.	Kiadói és nyomdaipar	0,2	0,4	0,9	3,2	1,9
36.	Bútorgyártás és MNS*	103,7	141,8	233,9	244,7	606,1
	Könnyűipar összesen	202,1	310,3	512,5	539,4	1010,8
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz					
24.	Vegyvi alapanyagok és termékek	17,4	105,7	71,0	46,5	28,6
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	44,8	55,4	55,0	63,4	60,7
	Vegyipar összesen	62,2	161,1	126,0	109,9	89,3
26.	Nemfém ásványi termékek	21,4	23,0	23,7	31,9	25,0
27.	Kohászat	31,2	7,9	9,1	8,6	11,2
28.	Fémfeldolgozási termékek	68,8	99,0	112,5	87,0	102,6
29.	Gépek és gépi berendezések	171,1	221,2	175,8	269,9	389,4
30.	Irodagép és számítógép	1528,3	2316,0	3278,5	3822,9	2453,5
31.	Villamosipari gépek és készülékek	575,6	687,2	751,1	900,4	970,8
32.	Híradástechnikai termékek	926,0	1366,8	1657,8	2677,9	3582,6
33.	Műszergyártás	11,5	12,0	31,0	119,5	191,9
34.	Közúti gépjármű-gyártás	1430,6	3060,2	4067,7	3986,6	4317,8
35.	Egyéb járműgyártás	0,3	1,2	0,1		0,0
	Gépipar összesen	4712,2	7763,6	10074,5	11864,2	12008,7
40.	Villamos energia, gáz, hő					
72.	Számítástechnikai tevékenység					
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás				0,3	0,0
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport				0,0	0,1
	Végösszesen	5034,2	8272,1	10752,1	12569,5	13388,7
	ebből: Feldolgozó ipar	5029,1	8265,9	10745,8	12554	13365,8
	Élelmiszergazdaság	5,1	6,1	6,3	15,2	22,8

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.c. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi KIVITEL alakulása  
VÁMBELFÖLD + VÁMSZABAD TERÜLET  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					297,4
01.	Mező- és vadgazdálkodás	805,9	886,4	650,1	649,1	801,8
02.	Erdőgazdálkodás	72,4	72,0	74,6	71,3	70,3
05.	Halászat	5,9	7,9	6,4	4,7	4,8
	Mezőgazdaság összesen	884,2	966,3	731,1	725,1	876,9
10.	Szén- és tőzezbányászat	1,6	0,5	0,6	0,5	0,7
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés		1,6		11,3	0,5
12.	Uránércbányászat	2,9	2,5			
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	16,8	22,9	0,6	0,4	0,6
14.	Egyéb bányászat	10,6	10,3	11,5	11,1	10,1
	Bányászat összesen	31,9	37,8	12,7	23,3	11,9
15.	Élelmiszer- és italgyártás	1982,9	1828,9	1618,6	1606,8	1758,0
16.	Dohánytermék-gyártás	79,8	59,2	41,2	15,4	9,4
	Összesen	2062,7	1888,1	1659,8	1622,2	1767,4
17.	Textiliák gyártása	465,7	575,1	528,8	549,2	643,0
18.	Ruházati termékek	1021,9	1141,0	1153,6	1070,0	1113,0
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	421,3	461,6	456,6	419,8	448,1
20.	Fafeldolgozás	259,1	300,5	313,4	305,8	306,9
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	215,4	232,9	331,4	340,9	401,9
22.	Kiadói és nyomdaipar	51,4	60,8	44,3	61,3	64,3
36.	Bútorgyártás és MNS*	447,5	525,2	693,3	688,3	1068,7
	Könyvípar összesen	2882,3	3297,1	3521,4	3435,3	4045,9
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	403,6	319,9	295,8	397,9	501,3
24.	Vegy alapanyagok és termékek	1536,2	1588,8	1480,8	1764,3	1857,1
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	515,2	583,8	622,5	694,1	778,8
	Vegyipar összesen	2455,0	2492,5	2399,1	2856,3	3137,2
26.	Nemfém ásványi termékek	336,7	382,6	382,7	387,7	395,6
27.	Kohászat	929,1	928,1	835,6	1008,5	991,0
28.	Fémfeldolgozási termékek	521,5	641,8	653,4	649,3	714,1
29.	Gépek és gépi berendezések	1236,4	1424,4	1434,4	1644,9	1949,0
30.	Irodagép és számítógép	1690,1	2429,4	3329,9	3886,9	2542,7
31.	Villamosipari gépek és készülékek	1804,1	2083,2	2241,6	2610,7	2832,8
32.	Híradástechnikai termékek	1471,8	2036,0	2390,9	3624,5	4653,1
33.	Műszergyártás	203,6	220,6	246,6	368,7	490,7
34.	Közúti gépjármű-gyártás	2425,5	3974,7	4923,9	5019,6	5529,1
35.	Egyéb járműgyártás	70,2	91,1	104,8	131,2	162,5
	Gépipar összesen	9423,2	12901,2	15325,5	17935,8	18873,9
40.	Villamos energia, gáz, hő	95,1	104,1	103,4	72,5	76,9
72.	Számítástechnikai tevékenység		0,0	22,1		
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás		0,0	1,2	1,2	1,8
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport		7,6	17,9	23,8	21,7
	Végösszesen	19100,2	23005,4	25012,5	28091,7	30497,7
	ebből: Feldolgozó ipar	16026	20002	22464,3	25623,6	27741,1
	Élelmiszergazdaság	2946,9	2854,4	2390,9	2347,3	2644,3

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.d. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi KIVITEL  
arányának alakulása az ágazati összes exporthoz viszonyítva  
(százalék)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					74,2
01.	Mező- és vadgazdálkodás					
02.	Erdőgazdálkodás					
05.	Halászat					
	Mezőgazdaság összesen					
10.	Szén- és tőzegbányászat					
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés					
12.	Uránércbányászat					
13.	Fémtartalmú ércek bányászata					
14.	Egyéb bányászat		1,0			
	Bányászat összesen		0,3			
15.	Élelmiszer- és italgyártás	0,3	0,3	0,4	0,9	1,3
16.	Dohánytermék-gyártás					
	Összesen	0,2	0,3	0,4	0,9	1,3
17.	Textíliák gyártása	6,7	7,3	14,0	13,2	23,9
18.	Ruházati termékek	3,0	6,9	12,4	14,7	15,8
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	4,9	7,2	10,3	12,1	13,2
20.	Fafeldolgozás	3,0	2,7	2,6	1,3	1,6
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	3,8	2,4	1,4	2,1	2,4
22.	Kiadói és nyomdaipar	0,4	0,7	2,0	5,2	3,0
36.	Bútorgyártás és MNS*	23,2	27,0	33,7	35,6	56,7
	Könnyűipar összesen	7,0	9,4	14,6	15,7	25,0
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz					
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	1,1	6,7	4,8	2,6	1,5
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	8,7	9,5	8,8	9,1	7,8
	Vegyipar összesen	2,5	6,5	5,3	3,8	2,8
26.	Nemfém ásványi termékek	6,4	6,0	6,2	8,2	6,3
27.	Kohászat	3,4	0,9	1,1	0,9	1,1
28.	Fémfeldolgozási termékek	13,2	15,4	17,2	13,4	14,4
29.	Gépek és gépi berendezések	13,8	15,5	12,3	16,4	20,0
30.	Irodagép és számítógép	90,4	95,3	98,5	98,4	96,5
31.	Villamosipari gépek és készülékek	31,9	33,0	33,5	34,5	34,3
32.	Híradástechnikai termékek	62,9	67,1	69,3	73,9	77,0
33.	Műszergyártás	5,6	5,4	12,6	32,4	39,1
34.	Közúti gépjármű-gyártás	59,0	77,0	82,6	79,4	78,1
35.	Egyéb járműgyártás	0,4	1,3	0,1		
	Gépipar összesen	50,0	60,2	65,7	66,1	63,6
40.	Villamos energia, gáz, hő					
72.	Számítástechnikai tevékenység					
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás				25,0	1,6
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport				0,1	0,7
	Végösszesen	26,4	36,0	43,0	44,7	43,9
	ebből: Feldolgozó ipar	31,4	41,3	47,8	49,0	48,2
	Élelmiszer-gazdaság	0,2	0,2	0,3	0,6	0,9

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.e. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi BEHOZATAL alakulása  
VÁMBELFÖLD  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					53,6
01.	Mező- és vadgazdálkodás	374,4	397,0	342,6	304,7	316,3
02.	Erdőgazdálkodás	15,2	20,5	23,5	20,8	20,1
05.	Halászat	1,3	1,2	1,9	1,8	2,5
	Mezőgazdaság összesen	390,9	418,7	368,0	327,3	338,9
10.	Szén- és tüzezbányászat	122,1	97,0	96,0	96,0	79,5
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	1510,3	1273,5	1263,8	2112,1	2146,9
12.	Uránércbányászat	73,2	39,7	0,0	0,0	0,0
13.	Fém tartalmú ércek bányászata	55,8	77,3	51,5	74,9	63,8
14.	Egyéb bányászat	57,7	55,9	54,3	51,3	48,8
	Bányászat összesen	1819,1	1543,4	1465,6	2334,3	2339,0
15.	Élelmiszer- és italgyártás	780,5	848,8	677,7	743,0	839,2
16.	Dohánytermék-gyártás	11,5	8,4	10,6	9,7	10,9
	Összesen	792,0	857,2	688,3	752,7	850,1
17.	Textiliák gyártása	1003,6	1153,7	1075,6	1016,3	990,2
18.	Ruházati termékek	324,2	342,6	340,0	326,9	336,8
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	414,1	436,5	425,3	408,7	458,8
20.	Fafeldolgozás	181,4	220,3	230,2	263,9	275,2
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	588,3	657,9	674,5	742,9	752,7
22.	Kiadói és nyomdaipar	109,3	196,1	110,7	168,3	174,0
36.	Bútorgyártás és MNS*	344,8	394,9	451,3	458,1	465,2
	Könyvkiadás összesen	2965,7	3402,0	3307,6	3385,1	3452,9
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	309,5	225,2	289,2	427,4	409,4
24.	Vegyipari alapanyagok és termékek	2258,3	2441,7	2452,3	2591,5	2749,8
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	685,0	798,5	862,4	951,5	992,3
	Vegyipar összesen	3252,8	3465,4	3603,9	3970,4	4151,5
26.	Nemfém ásványi termékek	342,3	424,0	447,8	467,6	504,0
27.	Kohászat	1144,4	1224,6	1116,4	1354,8	1342,7
28.	Fémfeldolgozási termékek	538,0	668,0	698,2	778,1	832,5
29.	Gépek és gépi berendezések	1731,0	2231,7	2295,5	2252,6	2489,1
30.	Irodagép és számítógép	591,6	564,5	488,8	523,5	556,4
31.	Villamosipari gépek és készülékek	820,7	1015,4	1096,6	1237,4	1255,4
32.	Híradástechnikai termékek	969,8	1258,0	1415,4	1894,6	2252,1
33.	Műszergyártás	377,7	434,4	446,2	463,2	487,1
34.	Közúti gépjármű-gyártás	1090,3	1539,7	1708,0	1965,5	2223,5
35.	Egyéb járműgyártás	101,9	93,6	91,6	140,9	152,1
	Gépipar összesen	6221,0	7805,3	8240,3	9255,8	10248,2
40.	Villamos energia, gáz, hő	104,1	87,4	106,7	135,4	152,3
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0	75,7	0,0	0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,0	0,0	1,7	1,3	0,8
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	0,0	8,2	25,7	36,9	40,5
	Végösszesen	17032,3	19236,2	19447,7	22021,6	23474,4
	ebből: Feldolgozó ipar	13926,2	16321,3	16716,0	18433,7	19752,8
	Élelmiszer-gazdaság	1182,9	1275,9	1056,3	1080,0	1189,0

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.f. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi BEHOZATAL alakulása  
VÁMSZABAD TERÜLET  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					107,7
01.	Mező- és vadgazdálkodás	0,3		0,0	0,0	0,0
02.	Erdőgazdálkodás	0,8			0,0	0,0
05.	Halászat					0,0
	Mezőgazdaság összesen	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
10.	Szén- és tőzegbányászat					
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés					
12.	Uránércbányászat					
13.	Fém tartalmú ércek bányászata					
14.	Egyéb bányászat	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
	Bányászat összesen	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
15.	Élelmiszer- és italgyártás	10,2	10,5	8,1	15,1	22,3
16.	Dohánytermék-gyártás					
	Összesen	10,2	10,5	8,1	15,1	22,3
17.	Textíliák gyártása	79,2	90,9	117,5	115,3	181,8
18.	Ruházati termékek	6,0	26,4	81,6	97,3	123,3
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	18,0	35,6	66,3	52,4	54,7
20.	Fafeldolgozás	8,5	5,5	7,5	9,8	11,1
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	19,5	20,8	20,6	25,4	19,9
22.	Kiadói és nyomdaipar	4,7	6,2	6,5	19,2	31,8
36.	Bútorgyártás és MNS*	29,1	15,8	24,7	36,9	31,1
	Könnyűipar összesen	165,0	201,2	324,7	356,3	453,6
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	3,0	7,0	4,1	1,8	2,4
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	128,9	382,6	490,5	337,8	250,8
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	160,9	241,3	319,3	365,7	362,3
	Vegyipar összesen	292,8	630,9	813,9	705,3	615,5
26.	Nemfém ásványi termékek	6,3	16,9	26,6	28,0	24,5
27.	Kohászat	65,6	87,8	88,5	115,8	125,2
28.	Fémfeldolgozási termékek	135,8	212,2	281,6	297,2	292,8
29.	Gépek és gépi berendezések	453,8	780,1	963,6	942,1	989,4
30.	Irodagép és számítógép	691,3	933,6	1382,5	1723,5	1442,5
31.	Villamosipari gépek és készülékek	407,5	584,0	759,2	1097,1	1073,5
32.	Híradástechnikai termékek	1005,3	1363,2	1780,2	2897,9	3259,0
33.	Műszergyártás	52,2	69,7	148,4	238,6	212,4
34.	Közúti gépjármű-gyártás	913,5	1578,4	1979,7	1637,2	1582,2
35.	Egyéb járműgyártás	1,3	1,7	0,3	0,3	0,9
	Gépipar összesen	3660,7	5522,9	7295,5	8833,9	8852,6
40.	Villamos energia, gáz, hő					
72.	Számítástechnikai tevékenység			0,7		
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás		0,0	1,8	1,2	2,2
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport			0,5	2,0	3,7
	Végösszesen	4201,8	6470,3	8560,5	10057,7	10207,4
	ebből: Feldolgozó ipar	4190,4	6459,7	8549,2	10039,3	10179,1
	Élelmiszer-gazdaság	11,3	10,5	8,1	15,1	22,3

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.g. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi BEHOZATAL alakulása  
VÁMBELFÖLD + VÁMSZABAD TERÜLET  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					161,3
01.	Mező- és vadgazdálkodás	374,7	397,0	342,6	304,7	316,3
02.	Erdőgazdálkodás	16,0	20,5	23,5	20,8	20,1
05.	Halászat	1,3	1,2	1,9	1,8	2,5
	Mezőgazdaság összesen	392,0	418,7	368,0	327,3	338,9
10.	Szén- és tőzégbányászat	122,1	97,0	96,0	96,0	79,5
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	1510,3	1273,5	1263,8	2112,1	2146,9
12.	Uránércbányászat	73,2	39,7	0,0	0,0	0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	55,8	77,3	51,5	74,9	63,8
14.	Egyéb bányászat	57,8	56,0	54,5	51,4	49,0
	Bányászat összesen	1819,2	1543,5	1465,8	2334,4	2339,1
15.	Élelmiszer- és italgyártás	790,7	859,3	685,8	758,1	861,5
16.	Dohánytermék-gyártás	11,5	8,4	10,6	9,7	10,9
	Összesen	802,2	867,7	696,4	767,8	872,3
17.	Textiliák gyártása	1082,8	1244,6	1193,1	1131,6	1172,0
18.	Ruházati termékek	330,2	369,0	421,6	424,2	460,1
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	432,1	472,1	491,6	461,1	513,5
20.	Fafeldolgozás	189,9	225,8	237,7	273,7	286,3
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	607,8	678,7	695,1	768,3	772,6
22.	Kiadói és nyomdaipar	114,0	202,3	117,2	187,5	205,8
36.	Bútorgyártás és MNS*	373,9	410,7	476,0	495,0	496,2
	Kőnyűipar összesen	3130,7	3603,2	3632,3	3741,4	3906,5
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	312,5	232,2	293,3	429,2	411,8
24.	Vegyri alapanyagok és termékek	2387,2	2824,3	2942,8	2929,3	3000,6
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	845,9	1039,8	1181,7	1317,2	1354,6
	Vegyipar összesen	3545,6	4096,3	4417,8	4675,7	4767,0
26.	Nemfém ásványi termékek	348,6	440,9	474,4	495,6	528,5
27.	Kohászat	1210,0	1312,4	1204,9	1470,6	1467,9
28.	Fémfeldolgozási termékek	673,8	880,2	979,8	1075,3	1125,3
29.	Gépek és gépi berendezések	2184,8	3011,8	3259,1	3194,7	3478,5
30.	Irodagép és számítógép	1282,9	1498,1	1871,3	2247,0	1998,9
31.	Villamosipari gépek és készülékek	1228,2	1599,4	1855,8	2334,5	2328,8
32.	Híradástechnikai termékek	1975,1	2621,2	3195,6	4792,5	5511,1
33.	Műszergyártás	429,9	504,1	594,6	701,8	699,5
34.	Közúti gépjármű-gyártás	2003,8	3118,1	3687,7	3602,7	3805,7
35.	Egyéb járműgyártás	103,2	95,3	91,9	141,2	153,0
	Gépipar összesen	9881,7	13328,2	15535,8	18089,7	19100,8
40.	Villamos energia, gáz, hő	104,1	87,4	106,7	135,4	152,3
72.	Számítástechnikai tevékenység		0,0	76,4		
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás		0,0	3,5	2,5	3,0
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport		8,2	26,2	38,9	44,2
	Végösszesen	21234,1	25706,5	28008,2	32079,3	33681,7
	ebből: Feldolgozó ipar	18116,6	22781,0	25265,2	28473,0	29931,9
	Élelmiszergazdaság	1194,2	1286,4	1064,4	1095,1	1211,2

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM



**I.1.4.h. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi BEHOZATAL  
arányának alakulása az ágazati összes exporthoz viszonyítva  
(százalék)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					66,8
01.	Mező- és vadgazdálkodás	0,1				
02.	Erdőgazdálkodás	5,0			0,1	
05.	Halászat					
	Mezőgazdaság összesen	0,3				
10.	Szén- és tőzegbányászat					
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés					
12.	Uránércbányászat					
13.	Fém tartalmú ércek bányászata					
14.	Egyéb bányászat	0,2	0,2	0,4	0,2	0,3
	Bányászat összesen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15.	Élelmiszer- és italgyártás	1,3	1,2	1,2	2,0	2,6
16.	Dohánytermék-gyártás					
	Összesen	1,3	1,2	1,2	2,0	2,6
17.	Textíliák gyártása	7,3	7,3	9,8	10,2	15,5
18.	Ruházati termékek	1,8	7,2	19,4	22,9	26,8
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	4,2	7,5	13,5	11,4	10,7
20.	Fafeldolgozás	4,5	2,4	3,2	3,6	3,9
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	3,2	3,1	3,0	3,3	2,6
22.	Kiadói és nyomdaipar	4,1	3,1	5,5	10,2	15,5
36.	Bútorgyártás és MNS*	7,8	3,8	5,2	7,5	6,3
	Könnyűipar összesen	5,3	5,6	8,9	9,5	11,6
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	1,0	3,0	1,4	0,4	0,6
24.	Végyi alapanyagok és termékek	5,4	13,5	16,7	11,5	8,4
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	19,0	23,2	27,0	27,8	26,7
	Vegyipar összesen	8,3	15,4	18,4	15,1	12,9
26.	Nemfém ásványi termékek	1,8	3,8	5,6	5,6	4,6
27.	Kohászat	5,4	6,7	7,3	7,9	8,5
28.	Fémfeldolgozási termékek	20,2	24,1	28,7	27,6	26,0
29.	Gépek és gépi berendezések	20,8	25,9	29,6	29,5	28,4
30.	Irodagép és számítógép	53,9	62,3	73,9	76,7	72,2
31.	Villamosipari gépek és készülékek	33,2	36,5	40,9	47,0	46,1
32.	Híradástechnikai termékek	50,9	52,0	55,7	60,5	59,1
33.	Műszergyártás	12,1	13,8	25,0	34,0	30,4
34.	Közúti gépjármű-gyártás	45,6	50,6	53,7	45,4	41,6
35.	Egyéb járműgyártás	1,3	1,8	0,3	0,2	0,6
	Gépipar összesen	37,0	41,4	47,0	48,8	46,3
40.	Villamos energia, gáz, hő					
72.	Számítástechnikai tevékenység			0,9		
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás			51,4	48,0	74,6
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport			1,9	5,1	8,4
	Végösszesen	19,8	25,2	30,6	31,4	30,3
	ebből: Feldolgozó ipar	23,1	28,4	33,8	35,3	34,0
	Élelmiszergazdaság	0,9	0,8	0,8	1,4	1,8

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.i. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi EGYENLEG alakulása  
VÁMBELFÖLD  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					23,1
01.	Mező- és vadgazdálkodás	431,4	489,4	307,5	344,4	485,5
02.	Erdőgazdálkodás	57,2	51,5	51,1	50,5	50,2
05.	Halászat	4,6	6,7	4,5	2,9	2,3
	Mezőgazdaság összesen	493,2	547,6	363,1	397,8	538,0
10.	Szén- és tőzégbányászat	-120,5	-96,5	-95,4	-95,5	-78,8
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	-1510,3	-1271,9	-1263,8	-2100,8	-2146,4
12.	Uránércbányászat	-70,3	-37,2	0,0	0,0	0,0
13.	Fémtartalmú ércek bányászata	-39,0	-54,4	-50,9	-74,5	-63,2
14.	Egyéb bányászat	-47,1	-45,7	-42,8	-40,2	-38,7
	Bányászat összesen	-1787,2	-1505,7	-1452,9	-2311,0	-2327,1
15.	Élelmiszer- és italgyártás	1197,4	974,0	934,6	848,6	896,0
16.	Dohánytermék-gyártás	68,3	50,8	30,6	5,7	-1,5
	Összesen	1265,7	1024,8	965,2	854,3	894,5
17.	Textiliák gyártása	-568,9	-620,6	-620,6	-539,4	-500,8
18.	Ruházati termékek	666,8	719,2	670,0	586,0	600,7
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	-13,3	-8,1	-15,9	-39,8	-69,9
20.	Fafeldolgozás	70,0	72,0	74,9	38,0	26,9
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	-381,0	-430,5	-347,9	-409,3	-360,5
22.	Kiadói és nyomdaipar	-58,1	-135,7	-67,3	-110,2	-111,6
36.	Bútorgyártás és MNS*	-1,0	-11,5	8,1	-14,5	-2,5
	Könyvípar összesen	-285,5	-415,2	-298,7	-489,2	-417,8
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	94,1	94,7	6,6	-29,5	91,9
24.	Vegyvi alapanyagok és termékek	-739,5	-958,6	-1042,5	-873,7	-921,4
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	-214,6	-270,1	-294,9	-320,8	-274,2
	Vegyipar összesen	-860,0	-1134,0	-1330,8	-1224,0	-1103,6
26.	Nemfém ásványi termékek	-27,0	-64,4	-88,8	-111,8	-133,4
27.	Kohászat	-246,5	-304,4	-289,9	-354,9	-362,9
28.	Fémfeldolgozási termékek	-85,3	-125,2	-157,3	-215,8	-221,0
29.	Gépek és gépi berendezések	-665,7	-1028,5	-1036,9	-877,6	-929,5
30.	Irodagép és számítógép	-429,8	-451,1	-437,4	-459,5	-467,2
31.	Villamosipari gépek és készülékek	407,8	380,6	393,9	472,9	606,6
32.	Híradástechnikai termékek	-424,0	-588,8	-682,3	-948,0	-1181,6
33.	Műszergyártás	-185,6	-225,8	-230,6	-214,0	-188,3
34.	Közúti gépjármű-gyártás	-95,4	-625,2	-851,8	-932,5	-1012,3
35.	Egyéb járműgyártás	-32,0	-3,7	13,1	-9,7	10,4
	Gépipar összesen	-1510,0	-2667,7	-2989,3	-3184,2	-3382,9
40.	Villamos energia, gáz, hő	-9,0	16,7	-3,3	-62,9	-75,4
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0	-53,6	0,0	0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,0	0,0	-0,5	-0,4	1,0
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	0,0	-0,6	-7,8	-13,1	-18,9
	Végösszesen	-2966,3	-4502,9	-5187,3	-6499,4	-6365,4
	ebből: Feldolgozó ipar	-2929,0	-4585,7	-4997,5	-5364,1	-5377,5
	Élelmiszergazdaság	1758,9	1572,4	1328,3	1252,1	1432,5

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.j. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi EGYENLEG alakulása  
VÁMSZABAD TERÜLET  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					113,0
01.	Mező- és vadgazdálkodás	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
02.	Erdőgazdálkodás	-0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
05.	Halászat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Mezőgazdaság összesen	-1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
10.	Szén- és tőzégbányászat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12.	Uránércbányászat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13.	Fém tartalmú ércek bányászata	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
14.	Egyéb bányászat	-0,1	0,0	-0,2	-0,1	-0,1
	Bányászat összesen	-0,1	0,0	-0,2	-0,1	-0,1
15.	Élelmiszer- és italgyártás	-5,2	-4,4	-1,8	0,1	0,5
16.	Dohánytermék-gyártás	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Összesen	-5,2	-4,4	-1,8	0,1	0,5
17.	Textíliák gyártása	-48,2	-48,9	-43,7	-43,0	-28,2
18.	Ruházati termékek	24,9	52,8	62,0	59,8	52,2
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	2,5	-2,4	-19,1	-1,5	4,5
20.	Fafeldolgozás	-0,8	2,7	0,8	-5,9	-6,3
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	-11,4	-15,3	-15,8	-18,1	-10,2
22.	Kiadói és nyomdaipar	-4,5	-5,8	-5,6	-16,0	-29,9
36.	Bútorgyártás és MNS*	74,6	126,0	209,2	207,8	575,0
	Könnyűipar összesen	37,1	109,1	187,8	183,1	557,2
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	-3,0	-7,0	-4,1	-1,8	-2,4
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	-111,5	-276,9	-419,5	-291,3	-222,2
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	-116,1	-185,9	-264,3	-302,3	-301,6
	Vegyipar összesen	-230,6	-469,8	-687,9	-595,4	-526,2
26.	Nemfém ásványi termékek	15,1	6,1	-2,9	3,9	0,5
27.	Kohászat	-34,4	-79,9	-79,4	-107,2	-114,0
28.	Fémfeldolgozási termékek	-67,0	-113,2	-169,1	-210,2	-190,2
29.	Gépek és gépi berendezések	-282,7	-558,9	-787,8	-672,2	-600,0
30.	Irodagép és számítógép	837,0	1382,4	1896,0	2099,4	1011,0
31.	Villamosipari gépek és készülékek	168,1	103,2	-8,1	-196,7	-102,7
32.	Híradástechnikai termékek	-79,3	3,6	-122,4	-220,0	323,6
33.	Műszergyártás	-40,7	-57,7	-117,4	-119,1	-20,5
34.	Közúti gépjármű-gyártás	517,1	1481,8	2088,0	2349,4	2735,6
35.	Egyéb járműgyártás	-1,0	-0,5	-0,2	-0,3	-0,9
	Gépipar összesen	1051,5	2240,7	2779,0	3030,3	3156,1
40.	Villamos-energia, gáz, hő	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0	-0,7	0,0	0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,0	0,0	-1,8	-0,9	-2,2
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	0,0	0,0	-0,5	-2,0	-3,6
	Végösszesen	832,4	1801,8	2191,6	2511,8	3181,4
	ebből: Feldolgozó ipar	838,7	1806,2	2196,6	2514,7	3186,7
	Élelmiszer-gazdaság	-6,2	-4,4	-1,8	0,1	0,5

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.k. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi EGYENLEG alakulása  
VÁMBELFÖLD + VÁMSZABAD TERÜLET  
(millió USD)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					136,1
01.	Mező- és vadgazdálkodás	431,2	489,4	307,5	344,4	485,5
02.	Erdőgazdálkodás	56,4	51,5	51,1	50,5	50,2
05.	Halászat	4,6	6,7	4,5	2,9	2,3
	Mezőgazdaság összesen	492,2	547,6	363,1	397,8	538,0
10.	Szén- és tőzégbányászat	-120,5	-96,5	-95,4	-95,5	-78,8
11.	Kőolaj- és földgáztermelés	-1510,3	-1271,9	-1263,8	-2100,8	-2146,4
12.	Uránércbányászat	-70,3	-37,2	0,0	0,0	0,0
13.	Fém tartalmú ércek bányászata	-39,0	-54,4	-50,9	-74,5	-63,2
14.	Egyéb bányászat	-47,2	-45,7	-43,0	-40,3	-38,9
	Bányászat összesen	-1787,3	-1505,7	-1453,1	-2311,1	-2327,2
15.	Élelmiszer- és italgyártás	1192,2	969,6	932,8	848,7	896,5
16.	Dohánytermék-gyártás	68,3	50,8	30,6	5,7	-1,5
	Összesen	1260,5	1020,4	963,4	854,4	895,1
17.	Textíliák gyártása	-617,1	-669,5	-664,3	-582,4	-529,0
18.	Ruházati termékek	691,7	772,0	732,0	645,8	652,9
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	-10,8	-10,5	-35,0	-41,3	-65,4
20.	Fafeldolgozás	69,2	74,7	75,7	32,1	20,6
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	-392,4	-445,8	-363,7	-427,4	-370,7
22.	Kiadói és nyomdaipar	-62,6	-141,5	-72,9	-126,2	-141,5
36.	Bútorgyártás és MNS*	73,6	114,5	217,3	193,3	572,5
	Könnyűipar összesen	-248,4	-306,1	-110,9	-306,1	139,4
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	91,1	87,7	2,5	-31,3	89,5
24.	Vegy alapanyagok és termékek	-851,0	-1235,5	-1462,0	-1165,0	-1143,6
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	-330,7	-456,0	-559,2	-623,1	-575,8
	Vegyipar összesen	-1090,6	-1603,8	-2018,7	-1819,4	-1629,8
26.	Nemfém ásványi termékek	-11,9	-58,3	-91,7	-107,9	-132,9
27.	Kohászat	-280,9	-384,3	-369,3	-462,1	-476,8
28.	Fémfeldolgozási termékek	-152,3	-238,4	-326,4	-426,0	-411,2
29.	Gépek és gépi berendezések	-948,4	-1587,4	-1824,7	-1549,8	-1529,5
30.	Irodagép és számítógép	407,2	931,3	1458,6	1639,9	543,8
31.	Villamosipari gépek és készülékek	575,9	483,8	385,8	276,2	504,0
32.	Híradástechnikai termékek	-503,3	-585,2	-804,7	-1168,0	-858,0
33.	Műszergyártás	-226,3	-283,5	-348,0	-333,1	-208,8
34.	Közúti gépjármű-gyártás	421,7	856,6	1236,2	1416,9	1723,4
35.	Egyéb járműgyártás	-33,0	-4,2	12,9	-10,0	9,5
	Gépipar összesen	-458,5	-427,0	-210,3	-153,9	-226,9
40.	Villamos energia, gáz, hő	-9,0	16,7	-3,3	-62,9	-75,4
72.	Számítástechnikai tevékenység	0,0	0,0	-54,3	0,0	0,0
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás	0,0	0,0	-2,3	-1,3	-1,2
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport	0,0	-0,6	-8,3	-15,1	-22,5
	Végösszesen	-2133,9	-2701,1	-2995,7	-3987,6	-3184,0
	ebből: Feldolgozó ipar	-2090,3	-2779,5	-2800,9	-2849,4	-2190,7
	Élelmiszer-gazdaság	1752,7	1568,0	1326,5	1252,2	1433,1

\*MNS = máshova nem sorolt

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

**I.1.4.I. táblázat: Ágazatonkénti külkereskedelmi EGYENLEG arányának alakulása az ágazati összes exporthoz viszonyítva (százalék)**

	Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
0	Tértiáru					83,0
01.	Mező- és vadgazdálkodás					
02.	Erdőgazdálkodás	-1,4				
05.	Halászat					
	Mezőgazdaság összesen	-0,2				
10.	Szén- és tőzegbányászat					
11.	Kőolaj- és földgázkitermelés					
12.	Uránércbányászat					
13.	Fém tartalmú ércek bányászata					
14.	Egyéb bányászat	0,2	0,0	0,5	0,2	0,4
	Bányászat összesen					
15.	Élelmiszer- és italgyártás	-0,4	-0,5	-0,2		0,1
16.	Dohánytermék-gyártás					
	Összesen	-0,4	-0,4	-0,2		0,1
17.	Textíliák gyártása	7,8	7,3	6,6	7,4	5,3
18.	Ruházati termékek	3,6	6,8	8,5	9,3	8,0
19.	Bőr- és lábbeli gyártás	-23,1	22,9	54,6	3,6	-6,9
20.	Fafeldolgozás	-1,2	3,6	1,1	-18,4	-30,4
21.	Papír és papíripari termékek gyártása	2,9	3,4	4,3	4,2	2,7
22.	Kiadói és nyomdaipar	7,2	4,1	7,7	12,7	21,1
36.	Bútorgyártás és MNS*	101,4	110,0	96,3	107,5	100,4
	Könnyűipar összesen	-14,9	-35,6	-169,3	-59,8	399,6
23.	Kőolaj-feldolgozás és kocsz	-3,3	-8,0	-164,0	5,8	-2,7
24.	Vegyipar alapanyagok és termékek	13,1	22,4	28,7	25,0	19,4
25.	Gumi- és műanyagtermék gyártása	35,1	40,8	47,3	48,5	52,4
	Vegyipar összesen	21,1	29,3	34,1	32,7	32,3
26.	Nemfém ásványi termékek	-126,9	-10,5	3,2	-3,6	-0,4
27.	Kohászat	12,2	20,8	21,5	23,2	23,9
28.	Fémfeldolgozási termékek	44,0	47,5	51,8	49,3	46,3
29.	Gépek és gépi berendezések	29,8	35,2	43,2	43,4	39,2
30.	Irodagép és számítógép	205,6	148,4	130,0	128,0	185,9
31.	Villamosipari gépek és készülékek	29,2	21,3	-2,1	-71,2	-20,4
32.	Híradástechnikai termékek	15,8	-0,6	15,2	18,8	-37,7
33.	Műszergyártás	18,0	20,4	33,7	35,8	9,8
34.	Közúti gépjármű-gyártás	122,6	173,0	168,9	165,8	158,7
35.	Egyéb járműgyártás	3,0	11,9	-1,6	3,0	-9,2
	Gépipar összesen	-229,3	-524,8	-1321,4	-1969,0	-1391,2
40.	Villamos energia, gáz, hő					
72.	Számítástechnikai tevékenység			1,3		
74.	Gazdasági tevékenységet segítő szolgáltatás			78,3	69,2	188,7
92.	Szórakoztatás, kultúra, sport			6,0	13,0	15,8
	Végösszesen	-39,0	-66,7	-73,2	-63,0	-99,9
	ebből: Feldolgozó ipar	-40,1	-65,0	-78,4	-88,3	-145,5
	Élelmiszer-gazdaság	-0,4	-0,3	-0,1		

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, GKM

Megjegyzés: A „-” szaldó javulást jelent, a „+” romlást jelent %-ban kifejezve.

vámpótlék hatása ezeknél egy nagyságrenddel nagyobb volt.)

Az ipari vámszabad területek tevékenysége hatásában független a Bokros-csomagtól, ezért is ettől elkülönítve kell vizsgálni a külkereskedelmi egyenleg alakulását. Propagandisztikus céllal viszont egyesek úgy igyekeztek ezeket feltüntetni, mintha a vámszabad-területi forgalom és aktívum a Bokros-csomag előnyös hatására jött volna létre.

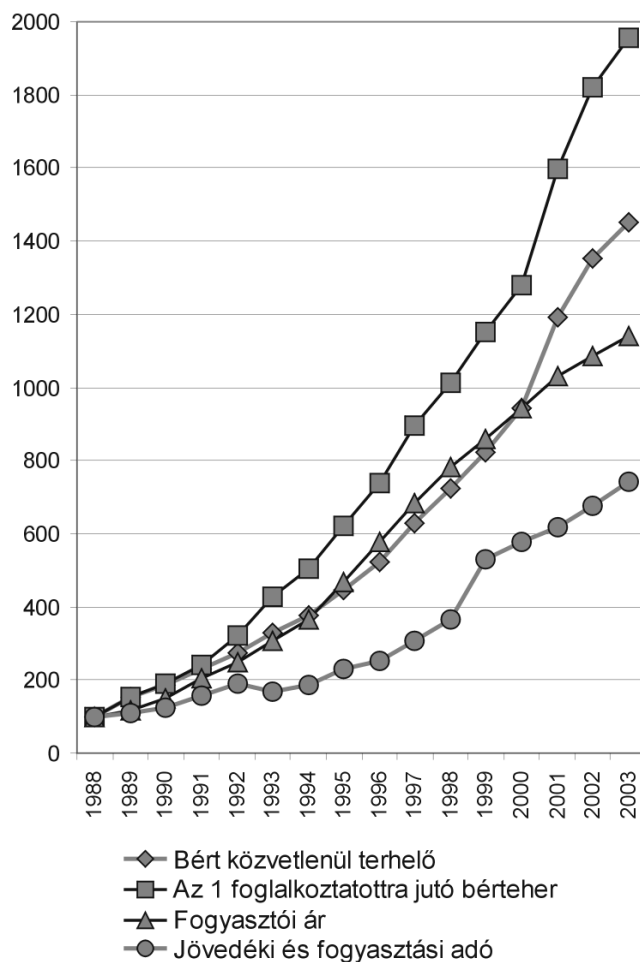
Az ipari vámszabad területeknek a vámbelfölddel történő összevonása nem biztosítja a statisztikai átláthatóságot. A KOPINT-DATORG 1998/2. sz. konjunktúra-jelentése megállapítja (137. oldal): „Fontos azonban hangsúlyozni, hogy mióta – 1997 elejétől – a külkereskedelmi statisztika a vámszabad területek forgalmát is tartalmazza, de nem terjed ki a vámszabad területek és a magyar vámterület közötti forgalomra, nincs többé információ arról, hogy a vámszabad-területi export mekkora hányada származik vámhatáron belülről, illetve az odaérkező áruk milyen mértékben kerülnek belföldre továbbfeldolgozásra vagy felhasználásra.” Megjegyezzük, hogy több irányból szerzett információk szerint ez a forgalom nagyságrendileg évi 100 millió USD lehet.

A folyamatok alakulása jobban érthető, ha figyelembe vesszük, hogy a restriktív intézkedések legsúlyosabban a lakosság alsó tizedeit érintették (a statisztika a jövedelmek felhasználásának elemzésénél tíz részre osztja a fogyasztókat). Ugyanakkor az alsó tizedek döntően hazai termékeket fogyasztanak, a felső tizedeknél pedig már jelentősebb az importhányad. Mivel a restriktív elsősorban az alsó tizedeket érintette (pl. a családi pótlék és a nyugdíjak reálértékének csökkenése), a hazai termékek iránti belső fogyasztás mérséklődött. A gazdagabb rétegek jövedelme (elsősorban azoké, akik a feketegazdaságban működnek) általában nőtt, ezért az import most már a jövedelemkülönbségek növekedése miatt is emelkedett, tovább növelve a vámpótlék eltörlése és a vámok leépítése következtében beállt import-ösztönzöttséget.

## 1.5. Az adó- és árrendszer egyes elemeinek kedvezőtlen változásai

Az elmúlt 12 évben az adó- és árrendszer egyre inkább a kedvezőtlen összetételű, pazarló fogyasztásra és a legális foglalkoztatás csökkentésére ösztönzött. **A fogyasztási (jövedéki) adó emelésének mértéke rendszeresen elmaradt az inflációtól.** Így az ebből származó állami bevételek is viszonylagosan csökkentek (ld. az I.1.5.a. táblázatot). Ugyanezen időszak alatt jelentősen **növekedtek a munkabérrakodó költségek.** Mivel 1989 óta kb. 1,5 millió munkahely szűnt

**I.1.5. ábra: A munkabért terhelő befizetések, a jövedéki és fogyasztási adóbevételek, valamint a fogyasztói árindex alakulása 1988 = 100**



Forrás: KSH Évkönyvek, költségvetési törvényjavaslatok és zárszámadások

meg, az adójellegű terhek (szja, tb-járulék) a megmaradt foglalkoztatottakat a korábbinál jóval nagyobb mértékben sújtották. Ez az adóteher-növekedés különösen súlyosan érintette a csak bérből és fizetésből élőket, ezen belül a közalkalmazottakat, hiszen ők nem bújthatták el jövedelmüket az adóhivatal elől. Ráadásul a közalkalmazotti szféra jövedelmeinek csökkenése 1990 és 2001 között – reálértéken számolva – meghaladta az 50%-ot. Az I.1.5. ábrán bemutatjuk a bért terhelő adókból és járulékokból, továbbá a jövedéki és fogyasztási adókból származó bevételek alakulását 1988 és 2003 között, valamint a fogyasztói árindexet 1988-hoz viszonyítva. Ezt a folyamatot mutatja az is, hogy az utóbbi években a nettó bér növekedése és aránya elmaradt a bruttó bérétől, gyakorlatilag az infláció mértékével befeszült az adótábla, azaz a sávhatárokat nem igazították kellő mértékben az inflációhoz (lásd az I.1.5.b. táblázatot).

**I.1.5.a. táblázat: Főbb adó-, járulék-, valamint adójellegű bevételek alakulása  
(milliárd Ft, folyó áron)**

Adónem	1988 tény	1989 tény	1990 tény	1991 tény	1992 tény	1993 tény	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény**	2002 várható	2003 elő- irányzat
Személyi jövedelemadó	61,7	94,2	126,8	183,9	220,9	284,3	322,7	392,3	490,8	560,3	656,7	769,6	938,0	1128,9	1279,8	1375,9
Tb-járulékok és eü-i hozzájárulás	194,7	296,4	352,4	407,4	481,2	564,1	645,8	749,3	846,1	1053,0	1201,4	1337,0	1477,7	1931,1	2190,7	2347,4
Bért közvetlenül terhelő (össz.)	256,4	390,6	479,2	591,3	702,1	848,4	968,5	1141,6	1336,9	1613,3	1858,1	2106,6	2415,7	3059,9	3470,5	3723,3
Áfa	123,0	135,1	146,8	149,5	175,7	286,7	336,4	424,0	515,1	674,8	796,9	941,8	1153,8	1251,0	1373	1591,0
Jövedéki és fogyasztási adó	87,5	95,6	108,2	137,3	166,7	148,2	164,3	200,9	222,1	267,5	320,6	463,7	505,9	539,2	591,5	650,8
Vám és import befizetések (vám biztosíték nélkül)	34,4	45,5	51,5	62,8	100,2	118,4	150,4	200,4	214,8	125,5	81,0	97,8	102,1	88,3	92,1	115
Bért közvetetten terhelő (össz.)	244,9	276,2	306,5	349,6	442,6	553,3	651,1	825,3	952,0	1067,8	1198,5	1503,3	1761,8	1878,5	2056,6	2356,8
Bért közvetlenül és közvetetten terhelő összes adó	501,3	666,8	785,7	940,9	1144,7	1401,7	1619,6	1966,9	2288,9	2681,1	3056,6	3609,9	4177,5	4938,4	5527,1	6080,1
Társasági adó*	87,4	93,1	94,0	77,3	64,1	55,7	76,0	91,0	110,9	144,7	199,2	248,8	286,0	344,8	383,9	417,3
Helyi adók***				9,5	17,2	27,1	34,0	46,4	80,8	111,2	145,8	198,4	209,0	469,3	516,1	560,3
Illetékek***	9,8	9,7	11,2	13,0	14,1	18,9	24,4	32,4	41,7	50,3	61,1	68,4	81,0			
Gépjármű-adó***	1,1	1,5	1,7	2,0	7,3	6,4	6,2	6,3	13,9	15,1	17,0	22,0	23,0			
Főbb adó- és adójellegű bevételek végösszesen	599,6	771,1	892,6	1042,7	1247,4	1509,8	1760,2	2143,0	2536,2	3002,4	3479,7	4147,5	4776,5	5752,5	6427,1	7057,6
Bért közvetlenül terhelő adók és járulékok a főbb adók %-ában	42,8%	50,7%	53,7%	56,7%	56,3%	56,2%	55,0%	53,3%	52,7%	53,7%	53,4%	50,8%	50,6%	53,2%	54,0%	52,8%
Összes államházt. bevétel (bruttó)	898,2	1063	1279	1588,7	1894,4	2249	3060,2	3614,5	4315,5	4571,8	5593,3	6452,9	6759,2	7931,0	8827,4	9570,6
GDP folyó áron	1440,4	1722,8	2089,3	2498,3	2942,7	3548,3	4364,8	5614	6894	8450	10087	11394	13151	14824	16800	18550
Bért terh. adók/összes áht. bevétel	28,5%	36,7%	37,5%	37,2%	37,1%	37,7%	31,6%	31,6%	31,0%	35,3%	33,2%	32,6%	35,7%	38,6%	39,3%	38,9%
Foglalkoztatott állomány (ezer fő)	5318	5264	5227	5052	4534	4090	3882	3793	3648	3646	3698	3812	3910	3976	3950	3950
1 foglalkoztatottra jutó béterher	94268	126672	150310	186232	252465	342722	417229	518533	627422	735293	826622	947107	1068524	1242050	1399264	1168127
Fajlagos béterher (1988=100)	100	134	159	198	268	364	443	550	666	780	877	1005	1133	1318	1484	1633
Fogyasztói ár alakulása (1988=100)	100	117	151	204	251	307	365	468	578	683	781	859	943	1030	1087	1141

Forrás: KSH Évkönyv és Havi füzetek, PM T/276. Törvényjavaslatához Tájékoztató, 2000. évi állami költségvetés zárszámadása

\* Pénzüzetetek társasági adója nélkül

\*\* 2001-től eredmény szemléletben, ESA '95 módszer szerint és egyéb munkaadói járulékok, bérezéshez és foglalkoztatáshoz kapcsolódó adók is

\*\*\* 1991-től vagyoni típusú adók, egyéb termék- és szolgáltatási adók, valamint egyéb adók, adójellegű bevételek együtt (Áht. mérleg, közgazdasági osztályozás szerint)

### I.1.5.b. táblázat: Az alkalmazottak bruttó és nettó átlagkeresetének alakulása (Ft/hó)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Bruttó bér	33289	38900	46827	57270	66398	77187	87645	103558
Nettó bér	22992	25891	30737	38145	44383	50028	55785	64915
Nettó bér a bruttó %-ában	69,07%	66,56%	65,64%	66,61%	66,84%	64,81%	63,65%	62,68%

Forrás: KSH Évkönyvek

Megjegyzés: Az szja-kedvezmények nélkül számítva!

Bruttó átlagkereset: az adott időszakban a bérköltség terhére kifizetett összegek egy főre jutó havi átlaga

Nettó átlagkereset: a bruttó átlagkeresetből levonva a mindenkor érvényes jövedelemadó-kulcsok alapján számított szja, egészség-biztosítási és nyugdíjjárulék, valamint munkavállalói járulék.

## 1.6. Miért elkerülhetetlen az államháztartás humán-ökológiai szempontú átalakítása?

Az elmúlt évtizedek világméretű folyamatai arra utalnak, hogy a jelenlegi gazdaságpolitika zsákutcába vezet. Így például az ENSZ Éghajlatváltozással Foglalkozó Kormányközi Bizottsága szerint a környezeti katasztrófa elkerülése érdekében a Földön azonnal 60%-kal kellene csökkenteni a szén-dioxid kibocsátását. Mivel Magyarországon a kibocsátás értéke a nemzetközi átlag kétszerese, ezért nálunk a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése 80%-os kellene, hogy legyen. Hasonló mértékben kellene csökkentenünk számos egyéb szennyezőanyag kibocsátását is.

Azt, hogy a változás elkerülhetetlen egy egyszerű képlettel is könnyen beláthatjuk (ld. Kiss Károly: *Exredvégi Kertmagyarország*). P. és A. Ehrlich a világ népessége, a fogyasztás és ezek környezeti hatása közötti összefüggésre az alábbi képletet alkalmazta:

$I = PCT$ , ahol:

I: a gazdasági tevékenység környezeti hatása,

P: a föld népessége,

C: az egy főre jutó fogyasztás, és

T: a fogyasztás környezeti hatása, „intenzitása”. (Ez utóbbi tényező mindazt a változást felöleli, mely a technológiában és a gazdasági növekedés tényezőinek, valamint a nemzeti terméknek az összetételében végbe megy.)

A modell P. Ekins által alkalmazott változata azzal számol, hogy 50 év múlva a föld lakossága megkétszereződik, és a gazdasági tevékenység környezeti hatása ez alatt az idő alatt felére csökken. (Megjegyezzük, hogy ezáltal már átmegyünk a fenntarthatóság feltételeinek modellezéséből a katasztrófa prognózisba, hiszen a leg-

több szennyezőanyag kibocsátása már most meghaladja a kritikus terhelést, s általában, mint láttuk, 60–90%-os – tehát nem 50! – azonnali csökkentésükre lenne szükség ahhoz, hogy a környezet állapota nagy mértékben és helyrehozhatatlanul ne romoljon tovább. Természetesen ezzel Ekins is tisztában van, s e nagyvonalú megengedéssel még jobban alátámasztja mondanivalóját.)

Ha a fogyasztás és a gazdasági teljesítmény évi 2–3%-os szerény növekedésével számolunk, az 50 év alatt megnégyeszeresedik. Az egyenlőség tartása végett ezért a T-t nyolcadára kell csökkenteni:

$$I = 2P4C(T/8)$$

Ez azt jelenti, hogy a fogyasztás minden egységének környezeti ártalmát (hatását, intenzitását) 8-adára, vagyis mintegy 90%-kal kell csökkenteni, ami nyilvánvaló képtelenség. Ha sehol sem lenne növekedés (ami nyilvánvalóan tarthatatlan), a T-nek akkor is felére kell csökkennie.

Mivel az említett folyamatok drámai gyorsasággal mennek végbe, az is egyértelmű, hogy az az ország kerül előnybe, amelyik mielőbb alkalmazkodik a megváltozott körülményekhez és megfelelő intézkedéseket hoz a várható változások kezelésére.

## 1.7. Ökoszociális államháztartási reform – az államok növekvő felelőssége a globalizálódó világban

Az ökoszociális államháztartási reform várható előnyeiről már hatalmas szakirodalom áll rendelkezésre. Itt röviden idézünk egy német szerzőpáros, Hans-Peter Martin és Harald Schumann magyarul is megjelent könyvéből (*A globalizáció csapdája*), mivel úgy véljük, hogy rendkívül jól szemlélteti az elgondolás lényegét. (A szerzők adóreformról írnak, de természetesen



ugyanazek a megállapítások érvényesek az egyéb támogatási rendszerek hasonló jellegű reformjára is.)

„Óriási lehetőségeket kínálhatna egy ökológiai adó-reform, ezt még liberális közgazdász-körökben sem vitatják. Ha az energiafogyasztást fokozatosan és hosszú távon is megdrágítanák azzal, hogy megadóztatják, az nemcsak a környezet már veszélyes méreteket öltő megterhelését szorítaná vissza, de egy füst alatt megnövelné a munkaerő iránti keresletet is. Ezenkívül az emelkedő fuvar költségek újra határokat szabnának a transznacionális munkamegosztásnak. S a beszállítók mozgó alkatrészraktárai, az autópályákon vég nélkül kígyózó kamosorok sem lennének többé már igazán kifizetődőek.

Egy meglehetősen óvatos modellszámításban a Német Gazdaságkutató Intézet bebizonyította, hogy a fűtőolaj-, benzin-, földgáz- és áramfogyasztásra kivetett, és évente kis lépésekben növelt ökoadóval Németországban tíz éven belül több mint hatszáz ezer új munkahelyet lehetne teremteni. Az energiafelhasználás minimalizálása érdekében az épületeken mindenféle iparosmunkákat kellene elvégezni, ezek a feladatok, valamint a decentralizált energiatermelés sok-sok embernek adnának munkát.

Még több munkáskézre lenne szükség, ha a nyersanyagfogyasztás is megdrágulna. Erre vonatkozóan Walter Stahel termékutató végzett számításokat, amelyeket «A gyorsulás csapdája, avagy a technóbéka diadala» jellemző címmel tett közzé. Az erőforrásokért fizetett magasabb árak egyértelmű költségelőnyöket biztosítanak a tartós cikkeknek az egyszer használatos, eldobható termékekkel és a semeddig sem tartó, reklámcélú bővlikkel szemben, ami ismét csak a munkát értékelné föl. Stahel a trend megfordításának lehetőségére az autógyártás példáját felhasználó számítások segítségével mutatott rá. Műszakilag már régen lehetséges lenne olyan járműveket előállítani, amelyeknek a karosszériája és a motorblokkja húsz évig is eltart a megszokásos tíz év helyett. A tíz évre készült autó esetében az autóra fordított összköltségből a vételár átlagban ötvenhét százalékot tesz ki. Javítási költségekre a kiadásoknak csak tizenkilenc százalékát fordítják. Húszéves élettartam esetén az a rész, amelyet a fogyasztók egy új kocsi beszerzésére kiadnak, harmincegy százalékra csökken, míg az autó összköltségének harminchat százalékát kell javításokra fordítani. Ebből következően – feltételezve, hogy a fogyasztók mindkét esetben ugyanannyi pénzt adnak ki autójukért – a gyárakban a robotok által elvégzett munka le-, viszont az emberi munkát igénylő javítás és karbantartás fölértékelődne.

A társadalom egyéb területein sincs hiány értelmes feladatokban. Az egészségügyben, a túlszűfolt egyetemeken és iskolákban, a tönkretett mezőgazdasági területek helyreállításában vagy a lepusztult lakótelepek szanálásánál lenne munka bőven. Ezekből a feladatokból

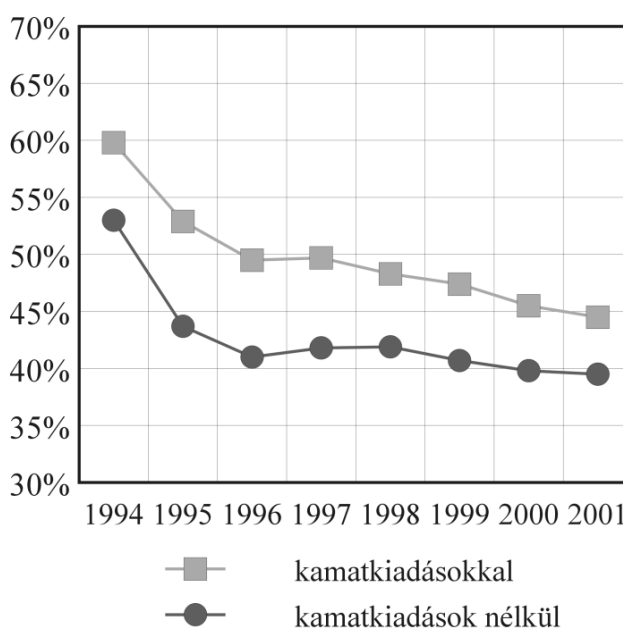
azonban magánvállalatok meg a piac egyedül semmit sem tudnak megszervezni. Csak ha az állam – illetve a város vagy a település – is beszáll, akkor lenne mindebből valóban munkahely is.”

Az Európai Unióban az utóbbi években számos vizsgálatot végeztek a környezetvédelmi adóreformnak a foglalkoztatottságra gyakorolt várható hatásaival kapcsolatban. 1998. májusában az Európai Unió Környezetvédelmi Főigazgatósága finanszírozásával készült tanulmány (Climate Change and Employment in the European Union) összegezte ezeket a vizsgálatokat, és egyértelműen megállapította, hogy egy ilyen adóreform sokkal több munkahelyet hozna létre a környezetkímélő tevékenységek terén, mint amennyit megszüntetne a súlyosan környezetszennyező iparágakban.

## 1.8. Mekkora az állami újraelosztás optimális mértéke?

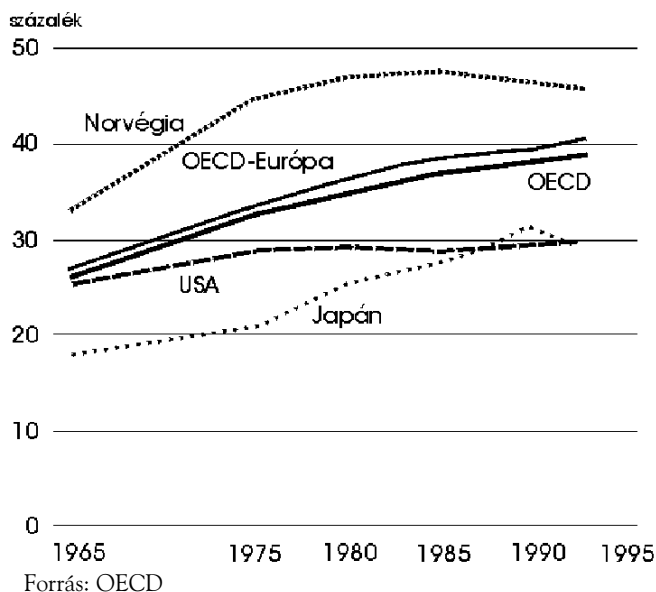
Ajánlásaink megvalósítását költségvetés-semleges módon képzeljük el, vagyis nem kívánjuk növelni az állami újraelosztás mértékét a 2002. évihez képest. Aggodalommal tekintünk viszont a pénzügyi kormányzat néhány képviselőjének arra az elképzelésére, hogy tovább kell csökkenteni az államháztartási újraelosztás mértékét. Ezt a törekvést több ok miatt is megalapozatlannak tartjuk. Az elmúlt években ez az arány már számottevően csökkent, amint az az 1.1.8.a. ábrán látható.

1.1.8.a. ábra: Az állami újraelosztás (kiadások) mértéke a GDP-hez viszonyítva (magánnyugdíj-alapok nélkül)



Forrás: KSH Évkönyvek, Költségvetési Törvényjavaslatok

**I.1.8.b. ábra: A teljes adóbevétel alakulása a GDP százalékában az OECD-országokban**



1. Az állami újraelosztás mértékének jelentős csökkentése – amit a Bokros-csomag és az azt követő gazdaságpolitika idézett elő – az elmúlt években súlyos társadalmi deficitet eredményezett, hosszú távon is nehezen helyrehozható károkat okozva az országnak, miközben még rövid távon is csupán elenyésző mértékben segítette a gazdaság fejlődését. A hibás gazdaságpolitika alkalmazásával (az EU-ban megindult konjunktúrát nem használták ki) számításaink szerint az 1995 és 1998 közötti időszakban 2000. évi áron számolva 2465 milliárd forint összeget kitevő GDP növekedési deficitet halmoztak fel. (Lásd a II.4.a. táblázat „GDP volumen növekedése %-ban” sorát!) Képzelnék csak el, hogy ebből az összegből mekkora egészségügyi és környezetet javító programot lehetett volna végrehajtani, és ennek milyen óriási hozama lett volna a magyar társadalom egészére. Nem segíti, hanem akadályozza a piacgazdaságot, ha lerontjuk azoknak a rendszereknek a működését, amelyek elengedhetetlenek a társadalom fejlődéséhez, illetve a szo-

**I.1.8.a. táblázat: Az OECD országok adóbevételeinek aránya és összetétele 1997-ben**

Ország	Adó-bevételek a GDP %-ában	Személyi jövedelemadó	Társasági adó	TB-járulék		Fogyasztáshoz kapcsolt adók	Egyéb adók	Ezekből: bért terhelők
				munkavállalói	munkáltatói			
az összes adó- és adójellegű bevétel %-ában								
Ausztria	44,3	22,1	4,7	14,2	16,8	28,2	14,0	53,1
Belgium	46,0	31,0	7,5	9,5	19,5	26,7	5,8	60,0
Csehország	38,6	13,5	8,6	10,1	28,9	32,6	6,3	52,5
Dánia	49,5	52,4	5,2	2,5	0,7	33,0	6,2	55,6
Finnország	46,5	33,3	8,1	4,3	19,9	30,9	3,5	57,5
Franciaország	45,1	14,0	5,8	12,2	25,2	27,8	15,0	51,4
Görögország	33,7	13,2	6,4	17,2	14,3	41,0	7,9	44,7
Hollandia	41,9	15,6	10,5	26,5	6,2	28,0	13,2	48,3
Írország	32,8	31,4	10,0	3,9	8,2	39,7	6,8	43,5
Lengyelország	41,2	21,4	7,7	0,0	32,1	34,9	3,9	53,5
Luxemburg	46,5	20,4	18,5	10,6	11,5	27,0	12,0	42,5
<b>Magyarország</b>	<b>39,4</b>	<b>16,8</b>	<b>4,9</b>	<b>5,6</b>	<b>29,8</b>	<b>39,3</b>	<b>3,6</b>	<b>52,2</b>
Nagy-Britannia	35,4	24,8	12,1	7,5	9,6	35,0	11,0	41,9
Németország	37,2	23,9	4,0	18,1	20,9	27,7	5,4	62,9
Norvégia	42,6	25,7	12,2	7,7	13,3	37,0	4,1	46,7
Olaszország	44,4	25,3	9,5	6,6	23,5	25,9	9,2	55,4
Portugália	34,2	17,7	10,9	9,6	14,6	42,0	5,2	41,9
Spanyolország	33,7	21,9	7,8	5,6	24,6	28,9	11,2	52,1
Svájc	33,8	31,2	5,9	11,9	11,3	18,3	21,4	54,4
Svédország	51,9	35,0	6,1	5,0	23,8	22,3	7,8	63,8
Törökország	27,9	21,7	5,7	5,7	7,2	37,1	22,6	34,6
Japán	28,8	20,5	15,0	14,4	18,8	16,5	14,8	53,7
Koreai Köztársaság	21,4	17,1	10,5	2,5	6,3	45,4	18,2	25,9
Kanada	36,8	38,0	10,3	5,1	8,1	24,4	14,1	51,2
Mexikó	16,9	..	..	..	..	55,3	..	..
USA	29,7	39,0	9,4	10,4	12,5	16,7	12,0	61,9
Ausztrália	29,8	42,0	14,6	0,0	0,0	27,5	15,9	42,0
Új-Zéland	36,4	43,2	10,6	0,0	0,0	34,6	11,6	43,2

Forrás: OECD in figures, 2000 (OECD, Paris), KSH: Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2001.

**I.1.8.b. táblázat: A központi költségvetés kamatkiadásainak „reálértéke”  
(milliárd Ft-ban)**

Megnevezés	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Kamatkiadások*	360,2	502,9	614,4	835,0	768,5	850,3	796,9	740,3	729,9
Kamatkiadás összesen (M USD)	3426,2	4001,1	4027,0	4471,2	3583,6	3583,4	2823,2	2583,6	2534,4
Inflációs kamat (M USD)	2927,9	3593,4	3546,2	3805,7	2697,1	2388,9	1751,1	1563,7	1267,2
Reálkamat (M USD)	498,4	407,8	480,8	665,5	886,5	1194,5	1072,1	1019,8	1267,2
<b>Költségvetés kamatkiadásainak feltételezett alakulása az infláció mérséklése esetén</b>									
Mérséklődő kamat (%)	18,9	15	12	11	10				
Inflációs kamat	309,4	240,2	275,1	427,2	404,5				
Feltételezett kamatcsökkenés:		211,4	265,9	283,5	173,9				
Összes kamatköltség-mérséklő hatás 1995-1998 között:					934,8				
<b>Állami vagyon értékesítéséből származó készpénzes bevétel kamatköltség-csökkentő hatása</b>									
Készpénz	0,7	437,8	102,6	317,2	99,2	114,8	16,8		
Készpénz halmozva	0,7	438,4	541,0	858,2	957,4	1072,3	1089,1		
Kamatmérséklő hatás	0,1	137,7	145,0	184,5	181,9				
Összes kamatköltség-mérséklő hatás 1995-1998 között:					649,1				
<b>Az infláció mérséklése, valamint az állami vagyon értékesítése általi feltételezett kamatköltség-mérséklő hatás 1995–1998 között:</b>					<b>1583,9</b>				

Megjegyzés: M=millió

\* Milliárd forint folyó áron

Forrás: Költségvetési zárszámadási törvények, 2001-2002. évi költségvetési törvény, MNB, KSH

ciális feszültségek kezeléséhez (környezetvédelem, egészségügy, oktatás, kultúra, tudományos kutatás, szociális ellátás, közigazgatás). Ha csökkentjük ezen ágazatok részesedését a GDP-ből, akkor visszaesésük rendkívül megnehezíti az EU-hoz történő csatlakozásunkat is, hiszen kedvezőtlen hatásuk néhány év múlva fokozottan jelentkezik.

2. Ebben a tekintetben nem vehető alapul a fejlett ipari országok gyakorlata, hiszen ott jóval magasabb a GDP, és más a gazdaság szerkezete, valamint a társadalom állapota. Azonban ha mégis figyelembe vennénk a külföldi adatokat, akkor is csak azt állapíthatjuk meg, hogy az egyes országokban igen eltérő az állami újraelosztás mértéke, és ez a mérték sok esetben növekvő tendenciát mutat, csakúgy mint az adóbevételeknek a GDP-hez viszonyított aránya. (Lásd az I.1.8.b. ábrát és az I.1.8.a. táblázatot!)

3. Magyarországon az állami újraelosztás mértéke nemzetközi összehasonlításban tulajdonképpen rendkívül alacsony, mivel az erre vonatkozó hivatalos adatok nem a valóságot mutatják. A nemzetgazdaságban ugyanis magas a fekete- és szürkegazdaság részesedése (jelenleg 20-25 százalék körülire becsülik, de ez a realizált jövedelmeknek ennél jóval nagyobb arányát jelenti), és emiatt a bruttó hazai termék 20–30 százalékkal kisebbnek tűnik a valóságosnál, az újraelosztás mértéke pedig nagyobb. Azt célszerűnek tartanánk, ha a fekete-gazdaság visszaszorításának mértékével csökkenne az újraelosztás. A magyar társadalom számára ugyanis alig-

ha elfogadható, hogy a társadalmi újraelosztás mértékét csökkentik, miközben a feketegazdaság aránya változatlan marad (sőt viszonylag kedvezőbb helyzetbe kerül).

4. Azért is torzít a nemzetközi összehasonlítás, mert például az Egyesült Államokban a magánnyugdíj-rendszer az általános, és emiatt a nyugdíjak gyakorlatilag nem szerepelnek az államháztartási kiadások között. Magyarországon a magánnyugdíj-rendszer elterjedése csak statisztikailag csökkenti az állami újraelosztás mértékét, azonban az ehhez vállalt adókedvezmények és garanciák következtében abból haszna csak a külföldi tulajdonú biztosítóknak származik.

5. Az adósságszolgálat kiadásai 1994-ben az állami költségvetés kiadási főösszegének 17,4 százalékát, 1997-ben már 30,9 százalékát tették ki, majd fokozatos mérséklődés után 2000-ben 19,7 százalékra és 2002-re várhatóan 16 százalékra csökkennek. Ez az arány nemzetközi összehasonlításban még mindig igen magas. Megjegyezzük, hogy az adósságszolgálat kiadásait az infláció ütemének csökkentésén túl az állami vagyon azon részének értékesítése is mérsékelte, amellyel az adósságtömeget csökkentettük (ld. az I.1.8.b. táblázatot!).

6. A külföldi tőke közvetett támogatásának a terhei miatt is (ld. a 9. fejezetet!) torzítanak az állami újraelosztás mértékét mutató adatok. Ezek a támogatások ugyanis nem a közfeladatok teljesítésére fordítódnak. Ráadásul ezeket a nemzetközi elszámolások gyakorlata szerint a folyó fizetési mérleg kiadási rovatába kell elszámolni, amiből az következik, hogy az ország vagyonát csökken-

tik. Ezt szemlélteti az I.1.8.c. táblázat. A külföldi tulajdonban levő cégek GDP-ből való részesedésének aránya 1998-ban 21,1% volt, és két évvel később, 2000-ben már 22,9%-ot tett ki.

7. Fontos felhívni arra is a figyelmet, hogy az egészségügyre, az oktatásra, a kultúrára, a tudományos kutatásra, a szociális ellátásra, a környezetvédelemre (beleértve a tömegközlekedést is) fordított közpénzek egyrészt visszajutnak az államháztartásba (az adókon és járulékokon keresztül), másrészt pillanatok alatt megjelennek a gazdaságban, keresletet támasztva a hazai termékek és szolgáltatások széles köre iránt, így módon elősegítve a gazdasági fellendülést. „A középületekre fordított kiadásoknak ugyanaz a makrogazdasági hatása, mint a magánépületekre fordított kiadásoknak, és a könyvtárak fenntartására fordított közösségi fogyasztási ráfordítások ugyanolyan hatást gyakorolnak a munkalehetőségekre, mint a filmekre vagy könyvekre fordított magánfogyasztási ráfordítások.” (Samuelson–Nordhaus: Közgazdaságtan) Nem állja meg a helyét tehát az az érv, hogy az állami újraelosztás mértékének növelése forrásokat von el a gazdaság fejlődésétől. Hazai és külföldi tapasztalatok egyaránt azt igazolják, hogy nem-

csak az export, hanem a fogyasztás növelésével is lehet a gazdaságot élénkíteni.

8. A társadalmi kiadások bizonyos nagyságig állandó összegűek. Ezért azokban az országokban, ahol az egy főre jutó GDP viszonylag alacsony, a GDP nagyobb hányadát kell a társadalom működése és fejlődése érdekében közkiadásokra fordítani, mint a fajlagosan magas GDP-vel rendelkező országokban.

9. A hiedelmekkel ellentétben rövid távon is részben éppen azok az ágazatok segíthetnék a gazdasági fellendülést, amelyektől az elmúlt évtizedben a legnagyobb összegeket vonták el, ezáltal tulajdonképpen a gazdasági fejlődést akadályozva. „Bár merész kijelentésnek tűnhet ma Magyarországon, hogy az oktatás vagy az egészségügy csökkenthetné a fizetési mérleg hiányát, stratégiaileg nem volna téves célkitűzés. Ez a két terület az Egyesült Államokban például a gazdaság legfontosabb vivőágazata, és megfelelő fejlesztéssel nálunk is felhozható lenne olyan szintre, hogy legalább a környező országok viszonylatában aktívumot jelentene.” – állítja Hamar Judit, a Kopint Datorg Rt. főmunkatársa (Magyar Hírlap, 1999. január 19.).

**I.1.8.c. táblázat: A hozzáadott érték %-os megoszlása tulajdonosi alszektoronként\***

Kód	Nemzetgazdasági ág	1998			1999			2000		
		közös-ségi	külföldi	hazai magán	közös-ségi	külföldi	hazai magán	közös-ségi	külföldi	hazai magán
A+B	Mező-, erdőgazdaság, halászat	10,1	2,7	87,2	10,1	3,2	86,7	11,1	4,2	84,7
C	Bányászat	5,9	32,7	61,4	9,2	33,0	57,8	9,4	24,5	66,1
D	Feldolgozó ipar	10,6	50,1	39,3	10,3	52,3	37,4	7,3	54,6	38,1
E	Villamosenergia-, gáz-, vízellátás	91,1	3,0	5,9	89,3	4,6	6,1	91,5	5,1	3,4
F	Építőipar	2,2	10,8	87,0	1,9	10,8	87,3	1,2	9,9	88,9
G	Kereskedelem, javítás	0,5	26,5	73,0	0,4	28,3	71,3	0,5	27,9	71,6
H	Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás	8,9	14,4	76,7	9,7	14,2	76,1	8,5	15,3	76,2
I	Szállítás, raktározás, posta, távközlés	60,8	8,7	30,5	58,7	9,7	31,6	57,2	9,2	33,6
J	Pénzügyi tevékenység	19,0	51,5	29,5	22,2	49,5	28,4	23,0	48,2	28,8
K	Ingatlanügyletek, gazdasági szolgáltatás	5,9	10,9	83,2	5,9	11,8	82,3	5,8	12,9	81,3
L	Közigazgatás, védelem; kötelező társadalombizt.	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
M	Oktatás	87,2	0,2	12,6	86,4	0,2	13,4	84,6	0,2	15,2
N	Egészségügyi, szociális ellátás	72,5	1,0	26,5	69,7	1,0	29,3	67,5	0,8	31,7
O	Egyéb közösségi, személyi szolgáltatás	32,7	3,8	63,5	31,0	4,2	64,8	30,9	4,2	64,9
A–O	Összesen (alapáron)	30,0	21,1	48,9	30,1	21,6	48,3	28,3	22,9	48,8

Megjegyzés: \* A tulajdonosi alszektorba sorolás a többségi tulajdonlás elve alapján történik.

Forrás: KSH Évkönyv

10. Az újraelosztás a fogyasztási oldalon is kedvezően befolyásolhatja a környezet állapotát és a fajlagosan magasabb szellemi tartalmú hazai termelést. Például a pedagógusok bérenek emelkedése a szellemi termékek iránti nagyobb keresletet vonja maga után. Mivel a világpiacon a magasabb szellemi hozzájárulást tartalmazó termékek felértékelődtek, így az ilyen jellegű tevékenységek erősödése javítja versenyképességünket.

11. Az újraelosztás mértékének csökkentése azért is veszélyeztetné Magyarország versenyképességét az Európai Unióhoz való csatlakozás során, mivel az EU forrásaihoz csak megfelelő hazai hányad biztosításával juthatunk. Ugyanakkor, amennyiben hozzájutunk az EU-támogatásokhoz – akkor csak a hazai hozzájárulást tekintve – az államháztartási újraelosztás mértéke valóban csökkenhet. Amennyiben a Kormány is így gondolja a csökkentést, akkor ezzel egyetértünk.

12. A magasabb arányú újraelosztás önmagában még nem ellentétes a piacgazdasággal, amennyiben a közteherviselés igazságosan oszlik el a gazdasági élet szereplői között. Nem az újraelosztás mértéke hátráltatja a korszerű piacgazdaság kialakulását. Azzal egyetértünk, sőt kifejezetten támogatjuk, hogy az újraelosztást úgy csökkentsék, hogy megszüntetik a gazdaság egyes szereplőinek indokolatlanul és nemzetgazdasági szempontból is ésszerűtlenül nyújtott nyílt és burkolt támogatásokat. Így az állami újraelosztást természetesen haladéktalanul szükséges megszüntetni ott is, ahol ez a súlyosan környezetszennyező tevékenységek közvetlen és közvetett támogatását jelenti (pl. autópálya-építések, autógyárak egyedi kedvezménye stb.). Ezzel legalább három nemzetgazdasági előny érhető el:

- Csökken a költségvetésre nehezedő közvetlen és közvetett nyomás.
- Javul a környezet állapota.
- Kedvezőbb helyzetbe kerülnek a környezetet kevésbé terhelő tevékenységek.

13. Már most kapunk figyelmeztetéseket hazai és külföldi vállalkozásoktól, hogy nem elegendő a jogszabályainkat összhangba hozni az Európai Unióval, hanem gondoskodni kell a végrehajtásról is. Ehhez azonban a közigazgatás hatékonyságának javítására, az ellenőrző-megfigyelő hálózatok kiépítésére is szükség van.

Fel kell hívnunk itt még a figyelmet Dr. Rabár Ferenc „A jóléti állam: emlék vagy jövőendő?” című tanulmányára (Magyar Szemle, 1999. 5–6. szám), amely az állami újraelosztás csökkentését szorgalmazó nézetek bírálatát adja. A tanulmány egyebek között megállapítja, hogy semmiféle bizonyíték nem létezik arra vonatkozóan, hogy az állami újraelosztás mértékének csökkentése javította volna bármely ország versenyképességét. Éppen ellenkezőleg, *„sikeres és sikertelen gazdaságok egyaránt találhatók a viszonylag magas és viszonylag alacsony jóléti kiadásokkal rendelkező államok között.”*

Az állami újraelosztás optimális mértékét tehát átfogó társadalmi és gazdasági hatásvizsgálat elvégzésével, megfelelő háttér tanulmányok elkészítésével, valamint széles körű szakmai és társadalmi viták lefolytatása után kell meghatározni.

Úgy látjuk, hogy a Pénzügyminisztérium időnként (főleg az éves költségvetések vitájában) csak azért hangoztatja az állami újraelosztás csökkentésének szükségességét, hogy ezzel az egyes tárcák igényeit érdemi indoklás nélkül elhárítsa.

Mindezen érveket figyelembe véve megállapíthatjuk, hogy a PM az alkotmányos jogokat és a környezetvédelmi törvényt is megsérti akkor, amikor az államháztartás kiadásait úgy csökkenti, hogy a környezet védelmére, az élet és egészség megóvására és javítására, valamint az oktatás és kultúra színvonalának megőrzésére és fejlesztésére nem biztosítja a lehetséges eszközöket, sőt azokat továbbra is elvonja. (Ezek a kiadások még ma is jóval elmaradnak az 1994. évi – a Bokros-csomag előtti – szinttől.) Ez a mulasztás annál is inkább szembetűnő, mert a pénzügyi kormányzat a külföldi vállalkozásokat közvetve és közvetlenül is támogatja – sok esetben az államháztartási törvény (Áht.) előírásaival ellentétesen és az Országgyűlést megkerülve. Ezek a támogatások gyakran pénzmozgás nélkül történnek, azonban tartalmukban valódi anyagi javakat (tehát pénzt) jelentenek. Ezért ellentétesek az Országgyűlés által egyhangúan megszavazott Áht. bevezetőjében megfogalmazottakkal, amelyek szerint **az államháztartásban érvényesülnie kell „a teljesség, a részletesség, a valódiság, az egységesség, az áttekinthetőség és a nyilvánosság” alapelvének. A törvény 12. §-a külön is kimondja: „Az államháztartás alrendszerében minden pénzmozgásról el kell számolni.”** Az említett átláthatatlan támogatások lehetősége a korrupciónak is a táptalaja (*ld. a 3. fejezetet is!*). Mindez alkotmányossági kérdéseket is felvet.

## 1.9. Hogyan küzdhetünk az infláció ellen?

Jelenleg az inflációt a magyar gazdaság fejletlen szerkezete és az alacsony foglalkoztatási szint gerjeszti, amely a hozzáadott értéket csökkenti és ezzel a fajlagos társadalmi költségeket növeli. (Egyre kevesebb számú foglalkoztatottra egyre több eltartott jut.) Az infláció ellen nem szabad dogmatikusan küzdeni. Szűklátókörű, rövid távú szemléletre vall, ha a torz árakat az inflációra hivatkozva nem alakítjuk át, ha nem engedjük a külső költségeket belső költségekké válni, vagy ha a túlzott jövedelemkiáramlásra való hivatkozással, nem nyúlunk hozzá az igazságtalan bérarányokhoz. Az infláció ellen elsősorban úgy lehet hatékonyan és tartósan küzdeni,

ha átalakítjuk a magyar gazdaság és adórendszer rossz szerkezetét, amely gerjeszti az inflációt, és valós árakat alkalmazunk. Az energiaár-támogatások és egyéb ésszerűtlen nyílt vagy rejtett támogatások megszüntetése, a természetes monopóliumok, közszolgáltatások, közbeszerzések és egyéb közpénzekből finanszírozott tevékenységek árképzésének átláthatóvá tétele, az erős fogyasztóvédelem, az elvonás-jellegű munkabér-költségek csökkentése, az élőmunka hatékonyságának javítása és a versenyképesség javítása a munkaerő jobb kihasználásával azok a tényezők, amelyek **az inflációs folyamatokat a gyökerüknél számolják fel**. Mindezek eredményeként várható, hogy az államadósság és az adósságszolgálat tervezett kiadási előirányzata **jelentősen mérsékelhető**.

A nagy bérterhek, és az, hogy – az általános forgalmi adóval ellentétben – a járulékok terhe a gazdasági cselekménysorozat teljes hosszában egymásra rakódik, egyre drágábbá, versenyképtelenné tesz számos környezeti szempontból is kívánatos tevékenységet. Például a társasházakon végzett javítások adótartalma a 75-85%-ot is elérheti, holott az épületállomány műszaki színvonalának emelése nemzetgazdasági érdek. Az adóterhek „göngyöltése” inflációt gerjeszt, és a fekete- illetve szürkegazdaságba hajt számos tevékenységet.

Az inflációs várakozást jelentős mértékben növelte és növeli a helyi önkormányzati hatósági áras szolgáltatások árainak inflációt meghaladó emelése a víz- és csatornadíjak, valamint a tömegközlekedés esetén (ez utóbbinál az elmúlt néhány évben történt csak ezzel ellentétes változás, azonban a kedvező tendencia 2003-ban a tervek szerint újra megfordul).

Több nemzetközi kutatás eredményeire is alapozva állítható, hogy egy környezetbarátabb költségvetési és adópolitika tartósan hozzájárulna az infláció csökkentéséhez. Az 1997. októberében Brüsszelben tartott „Környezetvédelmi adóreform Európában” című konferencián a svájci INFRAS Kutatóintézet munkatársa arról számolt be, hogy több mint 40 tanulmány összegzése alapján megállapították: egy környezetvédelmi államháztartási reform nem növelné az inflációt. Az EU Brüsszeli Bizottságának 1995-ben megjelent *Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben* című zöld könyve és az 1998-ban közzétett *Az infrastruktúra igazságos megfizetése* című fehér könyve kimondottan arra hívja fel a figyelmet, hogy a közlekedés árainak megfelelő mértékben történő emelése összességében költségcsökkentő hatású, ha azt kedvező szerkezeti váltással együtt hajtják végre. Ismert, hogy a vasúti áruszállítás fajlagos költsége csak töredéke a közútinak annak ellenére, hogy az infrastruktúra teljes költsége terheli. Továbbá jelentősen mérséklődnének a nagy költségeket okozó forgalmi torlódások, valamint a környezeti és egészségi ártalmak miatti veszteségek, amelyek jelenleg súlyos teherként

nehezedenek az EU gazdaságára. Másrészt a közlekedésből származó többlet adóbevételeket az állam a gazdaság átalakítására, a szállítási igényesség csökkentésére, integrált logisztikai megoldások kialakítására is költhetné. Mindez javítaná az EU versenyképességét is. A közlekedés árainak a zöld könyv szerinti mértékben történő fokozatos emelésével tulajdonképpen a már jelenleg is létező (de nem a használó/szennyező által fizetett) költségek épülnének be az árakba. A fehér könyv hivatkozik az EU TRENEN és EUNET kutatási programjainak eredményeire is, amelyek keretében megvizsgálták a különböző úthasználati és egyéb díjfizetések bevezetésének várható hatását Amszterdamban, Brüsszelben, Dublinban, Helsinkiben, Londonban és Nápolyban. A tanulmányok kimutatták, hogy ezeknek a díjnak a megfelelő módon történő bevezetése, illetve emelése mindegyik városban hozzájárulna a lakosság életkörülményeinek és a gazdaság hatékonyságának javulásához, valamint a költségek mérsékléséhez. A forgalmi torlódások, a környezetszennyezés és a balesetek csökkenése, valamint a többletbevételek visszajuttatása a gazdaságba több előnnyel jár, mint a közlekedési árak emeléséből származó „veszteség”, amely ráadásul a szállítási igényesség mérséklődésével és kedvezőbb szállítási szerkezetre (közútról vasútra) való átállással még túl is kompenzálható.

A zöld államháztartási reform antiinflációs hatásának az a magyarázata, hogy a termékek és szolgáltatások árai jobban megközelítik a társadalom és a gazdaság szempontjából optimális mértéket.

Ha megemelik például az energiahordozók árát, akkor csökken az energiaigényes termékek és tevékenységek iránti igény, ami eleve mérsékli az áremelés inflációs hatását. Az áremelés tovagyrűző hatása is jóval kisebb, mint sokan feltételezik, ugyanis az energiafelhasználás nagy részének semmi köze a termeléshez, csupán a személyi fogyasztásban jelentkezik, illetve annak egy részében luxusként van jelen (pl. légkondicionálás, ahol a fajlagos energia-kihasználás hatszor rosszabb hatásfokú, mint fűtés esetében). Az energiaárak emelése elősegítené továbbá a pazarlás megszüntetését és ösztönözné az innovációs folyamatot, és ezzel az egész gazdaságban csökkentené a költségeket.

Az is nyilvánvaló, hogy ha a költségvetés csökkenti valaminek a támogatását, akkor források képződnek arra, hogy másutt mérsékeljék az adókat (beleértve a munkabérré eső terheket), és így az árakat is. Amint ezen tanulmány későbbi fejezeteiben is kimutatjuk, jelenleg hatalmas közvetlen és közvetett támogatásban részesül a földgáz, a kőolaj, a szén, az atomenergia és a motorizáció is. E támogatások visszaszorítása tenné lehetővé a tb-járulék, illetve a személyi jövedelemadó csökkentését, ami mérsékelné a vállalatok kiadásait, s így elősegítené az árak csökkentését (vagy legalábbis

kisebb mértékű emelést eredményezne). A valós energiaár szociálisan is igazságosabb fogyasztást tenne lehetővé, mivel az energiafelhasználás támogatását a gazdagabb rétegek szegényebbekhez viszonyítva többszörösen használják ki. (Természetesen az alacsonyabb jövedelmű rétegeket kompenzálni kell – erről a későbbiekben részletesebben írunk.)

Ha nem fizettetjük meg például az energiahordozók használóival mindazokat a költségeket és károkat, amelyek okoznak, illetve azokat a költségeket, amelyek a károk megelőzéséhez és felszámolásához szükségesek, akkor ezek a költségek hatványozottan jelentkeznek majd egyéb területeken: például a többszörösére gyorsuló korrózió miatt az épületek és egyéb létesítmények karbantartási, felújítási költségeiben, a mezőgazdaságban okozott környezeti károk miatti költségnövekedésben, az emberek egészségében bekövetkezett károsodások miatti egyre emelkedő költségekben (csökkenő munkaterhelés, egészségügyi kiadások) stb. Tehát **a környezetszennyezéssel járó termékek és tevékenységek nyílt vagy rejtett támogatása nemhogy elősegítené a pénzromlás elleni küzdelmet, hanem, éppen ellenkezőleg, egyre vérszesebben gyorsítja az inflációt.** Ezáltal egyebek mellett tovább mélyíti a szakadékot a rendszerváltás „nyertesei” és „vesztesei” között.

Ugyanez vonatkozik a tudományos kutatás, az oktatás, a kultúra elhanyagolására is. Ha nem ismerjük megfelelően azokat a tényeket és folyamatokat, amelyek alapján döntenünk kell, mert meg akartuk takarítani a megismerésükhöz szükséges költségeket, akkor nagy valószínűséggel hibás döntéseket hozunk. Ezek költségkihatásai pedig valószínűleg több nagyságrenddel nagyobbak lesznek, mint azok a kiadások, amelyeket eredetileg meg kívántunk takarítani. Ez következik be akkor is, ha nincs – vagy túl kevés – az olyan magasán képzett, sokoldalú szakember, vezető, aki el tud igazodni egyre bonyolultabbá váló világunkban. Egyszerűbben fogalmazva: **a környezetszennyezés mellett a tudatlanság, a kor színvonalának megfelelő képzettség és kultúra hiánya a másik legerősebb inflációgerjesztő tényező.**

**A jövedéki adók növelése csak egyszerű alkalmossal növeli az árszintet,** a termelésre gyakorolt árnövelő hatása pedig mérsékelt. Az élvezeti cikkek esetében ez egyértelmű, de az üzemanyagoknál is ez várható, mivel az üzemanyag-felhasználás közel 70%-a a személygépkocsikra jut, amelyeket nagyobb részt nem termelői céllal használnak. Sőt, ha az adórendszeren belül a gépkocsi-használat elszámolhatóságát korlátozzák, akkor tovább mérsékelhető az inflációs nyomás. Ugyanezt a célt szolgálná a vasúti szállítás arányának növelése. A vasúti áruszállítás fajlagos energiaigényessége ugyanis egytizede, a kőolaj-ártól való függősége pedig mindössze egy harmincada a közútinak.

Mindezzel szemben a bérköltség állandó termelési tényező, melynek csökkentése következtében a termelés költsége mérséklődik. **Ezek az intézkedések összességében már a költségvetési év végére is csökkentik az inflációt.** Ennél is nagyobb jelentőségű, hogy a bérköltségek mérséklése a fajlagosan magas munkabértartalmú ágazatok versenyképességét növeli a külső piacon. Az intézkedés azért is vállalkozásbarát, mert **a több munkaerőt alkalmazó vállalkozók a tb-járulék csökkentése következtében többszörösét kapják meg annak, mint amit az üzemanyagok megnövelt adóin keresztül befizetnek.**

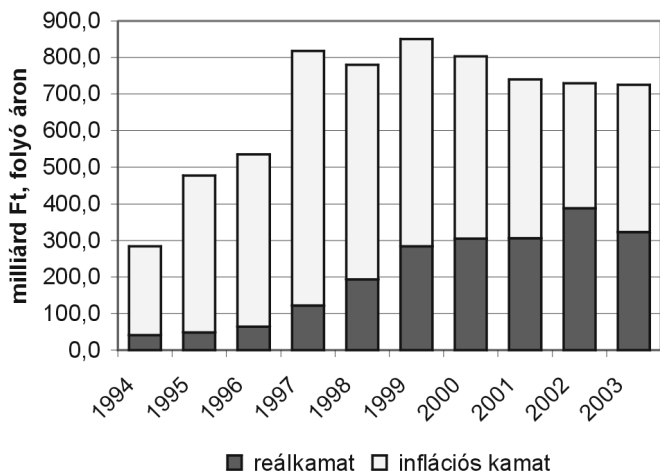
Az előzőekben felsorolt intézkedésekkel elsősorban azt az importot fékezzük le, amely a vámleépítés és a liberalizáció miatt 2001-től kezdve óriási preferenciát kapott. Ezen intézkedések további előnye, hogy a fajlagos költségek mérséklésével tovább csökkenthetik exporttermékeink árát, és ezáltal erőteljesen javítják a versenyképességet. Ennek következtében a költségvetés adósságterhét a 2002-re előirányzott közel 730 milliárd Ft helyett (mivel az infláció, de főleg a kamatok mérséklését várjuk el az általunk javasolt intézkedésektől) kb. 630 milliárd Ft-ra lehetett volna mérsékelni. Becslésünk szerint tehát kellő biztonsággal évi **100 milliárd Ft** megtakarításra lehetne számítani ily módon a költségvetés adósságszolgálati kamatkidadásainak rovatában.

Az inflációt csak hosszú távú szemlélettel lehet tartósan mérsékelni. Jelenleg a PM és az MNB kizárólag pénzügyi szemléletű inflációmérséklést szorgalmaz abból a célból, hogy az infláció csökkenése által nyert mozgásteret a reálkamatlábak növelésére (illetve csökkenésének mérséklésére) lehessen felhasználni, ami további forró pénzek bevonását tenné lehetővé. Ez rendkívül kockázatos, mivel a pénzügyi válság állandósulásával előre vetíthető egy újabb „Bokros-csomag” méretű restriktív bevezetése, ami a társadalom többsége és a környezet számára katasztrófával lenne egyenértékű.

Fel kell hívni arra is a figyelmet, hogy az infláció és a költségvetés kamatkidadásai között szoros összefüggés áll fenn. Az *I.1.9. ábra* utolsó sorában kimutattuk azt, hogy 1 százalékos infláció mekkora kamatterher-növekedéssel jár. Az állami költségvetés reálkamatteherre folyamatosan nőtt. 2002-ben már 60,8 milliárd forint többlet kamatterhet okoz minden egy százalékos infláció-emelkedés. A külföldi portfólió-befektetők gyakorlatilag hitelezik az államadósságot és ennek a nominál kamata kimegy az országból, tehát így is rontja a folyó fizetési mérleget a magas infláció. Ezen okok miatt is rendkívül fontos egy hatékony antiinflációs program kidolgozása és annak gyakorlati végrehajtása.

A „sok kicsi sokra megy” alapon, illetve kihasználva a multiplikátor-hatást, számos részprogramot lehetne megvalósítani, amelyek egyaránt szolgálnák az infláció

**I.1.9. ábra: A központi költségvetés kamatkiadásainak alakulása inflációs kamat és reálkamat szerinti bontásban**



Forrás: Költségvetési zárszámadási törvények, 2001-2002. évi költségvetési törvény, MNB, KSH

mérséklését, a környezet védelmét és a foglalkoztatottság növelését. Ilyenek például:

- (a) a betétdíjas csomagolás visszaszorítása helyett annak újbóli elterjesztése,
- (b) nagyobb távolságokra a közúti helyett vasúti szállítás,
- (c) a tömegközlekedés kedvezményezése az egyéni közlekedés helyett,
- (d) a szociális juttatásoknak az olcsóbb helyi szolgáltatásokkal és termékekkel történő biztosítása.

Ezekkel a témákkal a későbbiekben részletesebben foglalkozunk, itt csak két pontra térünk ki röviden.

A vasúti áruszállítás tizedannyi környezetszennyezéssel jár, és jóval olcsóbb is, mint a közúti. A KSH adatai szerint 1997-ben a vasúti áruszállítás egy árutonna-kilométerre jutó átlagos fuvardíja belföldön 4,60 Ft volt, míg ugyanez közúton 15,10 Ft. A világpiaci kőolajárak jelentős emelkedésének inflációs hatását tehát úgy is mérsékelhetjük, ha közútról vasútra tereljük át az áruszállítás egy részét, a vasút ugyanis egy árutonna-kilométerre vetítve tizedannyi energiát használ fel, mint a közúti fuvarozás. Továbbá a vasúti vontatás teljesítményének 75%-a villamos energiával történik, ezért a kő-

olajár növekedésének hatása egy harmincad akkora a vasútra, mint a közúti szállításra. Ráadásul ezzel a szerkezetváltással emberi életet is mentenénk, egyrészt úgy, hogy vasúton a baleset bekövetkezésének valószínűsége csak 1/33-a a közútinak, másrészt pedig csökken a közutak zsúfoltsága, ami további balesetek elkerülését teszi lehetővé.

A többutas csomagolású termékek ára természetesen nem tartalmazza az eldobó csomagolóanyagok közvetlen költségeit sem. Az eldobható csomagolással szemben sokkal kevesebb hulladék képződik, így ez is csökkenti a társadalmi költségeket. A többutas csomagolást ráadásul főleg hazai termékeknel alkalmazzák. Az ilyen jellegű termékek fogyasztása tehát a helyi termelést ösztönzi az import helyett.

#### **Az infláció gerjesztésének (multiplikálásának) egyik legszemléletesebb példája a jelenlegi „hulladékgazdálkodás”:**

- A fogyasztókra kényszerített eldobó csomagolás jóval drágább, mint a többutas.
- Az eldobó csomagolásból származó és egyre növekvő mennyiségű hulladék összegyűjtésének az inflációt jóval meghaladó díja további kiadásnövekedést jelent.
- A szelektív gyűjtés munkaráfordításának jelentős részét a fogyasztóval ingyen (a társadalmi szintű ráfordítást nem számolják el) végeztetik el, ráadásul ennek egyéb költségét végeredményben ugyancsak neki kell megfizetni valamilyen adó formájában.
- A hulladék esetleges feldolgozása és értékesítése általában ráfizetéses, melynek támogatását végeredményben a fogyasztó, mint adófizető kénytelen viselni.
- A hulladék jelentős része nem dolgozható fel és nem értékesíthető, ennek lerakási költsége végeredményben ugyancsak a fogyasztót terheli, sőt a lerakás esetleges támogatását is a fogyasztók által fizetett adókból finanszírozzák.
- A hulladéklerakók fenntartásának, valamint azok jövőbeni felszámolásának költségét ugyancsak a fogyasztókkal fizetetik meg.



## 2. Javaslataink fő célja: környezetet kímélő, szolidáris társadalmi fejlődés

Az elmúlt évtizedben a lakosság jelentős része le kellett, hogy számoljon a jóléti rendszerváltás illúziójával. A bér- és életszínvonal-különbség a 80-as évektől kezdődően a mai napig folyamatosan növekedett. Bár Magyarország nyerhet az EU-tagsággal, ezt azonban a jelenlegi gazdaságpolitika folytatása esetén a társadalom legfeljebb egyharmada fogja érezni. Az EU tagországainak gazdaságpolitikája is eltérő mértékben biztosítja a társadalom többsége számára a jólétet és a kívánatos életminőséget. Tény azonban, hogy az EU egyik törekvése és értékrendjének sarkalatos része a szolidaritás, a társadalmi kohézió erősítése. Ezt azonban csak mi magunk tudjuk itthon megvalósítani. Történtek kedvező változások a rendszerváltás óta, megerősödött a vállalkozói szemlélet, a lakosság jelentős részénél nőtt a személyes felelősségérzet a saját sorsa iránt, egyes területeken pedig korszerű munkaerő honosodott meg. A versenyszellem azonban olyan helyekre is betört, ahol nincs helye. Az EU Gazdasági és Szociális Bizottsága szerint ahhoz, hogy az európai szociális modell alapértékeit megőrizzessük, nem szabad mindent piacosítani, a hagyományosan szociális jellegű szolgáltatási területeken meg kell őrizni a non-profit jelleget, és nem lehet a versenyelőírásokat alkalmazni (CES Info 06/2002, Brüsszel).

Magyarország a második világháború után jelentős társadalmi átalakuláson ment keresztül, amelynek kétségkívül sok kedvező eleme is volt. Mindenki számára hozzáférhető lett a társadalombiztosítási rendszer, javult az iskolázottság, a munkaképes lakosság körében szinte teljes volt a foglalkoztatottság. A rendszerváltás után másfél millió ember elvesztette a munkáját, romlottak a népegészségügyi mutatók, a képzés nem tartott lépést a munkaerőpiaci igényekkel, és a szociális hálón is egyre nagyobb lyukak keletkeztek. Különösen az alacsony képzettségűek, a nyugdíjasok és a gyermekek váltak nagy számban a rendszerváltás veszteseivé. Az EU-ban csak akkor tudunk magunknak megfelelő pozíciót kiharcolni, ha növekvő összegeket – és hatékonyan – költünk az oktatásra, képzésre, egészségügyi ellátásra, valamint a szociális biztonságra. Mindennek az éves költségvetésekben is világosan meg kell jelennie.

A fentiek figyelembevételével a 2003. évi gazdaságpolitika és költségvetés a következő konkrét csomópontokon keresztül kell, hogy kifejtsen hatását. Meggyőződésünk, hogy az alábbi pontokban leírt feltételek megteremtése érezhetően elősegítené a magyar társadalom és gazdaság fejlődését.

### 2.1. Az élőköltségének csökkentése

Az élőköltségének csökkentését nem a reálbér csökkentésével, hanem a bérköltség szerkezetének módosításával, valamint a hatékonyság növelésével kell végrehajtani úgy, hogy az a magyar gazdaság versenyképességét rövid és hosszú távon egyaránt növelje. Ez egyrészt a munkabért sújtó társadalombiztosítási járulék és személyi jövedelemadó csökkentésével érhető el. Ennek kieső forrásait viszont az energia- és nyersanyagpazarló, környezetet szennyező termékek és szolgáltatások hasonló összegű adóztatásával lehet biztosítani. Másrészt pedig a munkaerő minőségének javításával, jobb szervezéssel, a kreativitás, az innováció támogatásával lehet az említett célt elérni. A munkaerő által megtermelt érték megközelítőleg a bérjellegű ráfordítások tízszerese. A nemzetközi statisztikákból egyértelműen látszik, hogy a tőke nem elsősorban az olcsó, hanem a magasan képzett, szilárd munkamorállal rendelkező munkaerőt, a jól szervezett, kiszámítható gazdasági, jogi és politikai környezetet és az egészséges fizikai környezetet keresi.

Ha tehát versenyképessé akarjuk tenni az élőköltséget a nyersanyaggal, az energiával és a nagy tőkeigényű berendezésekkel szemben, akkor igazságosabb adózási rendszert és a „szennyező fizessen” elvet kell érvényre juttatni.

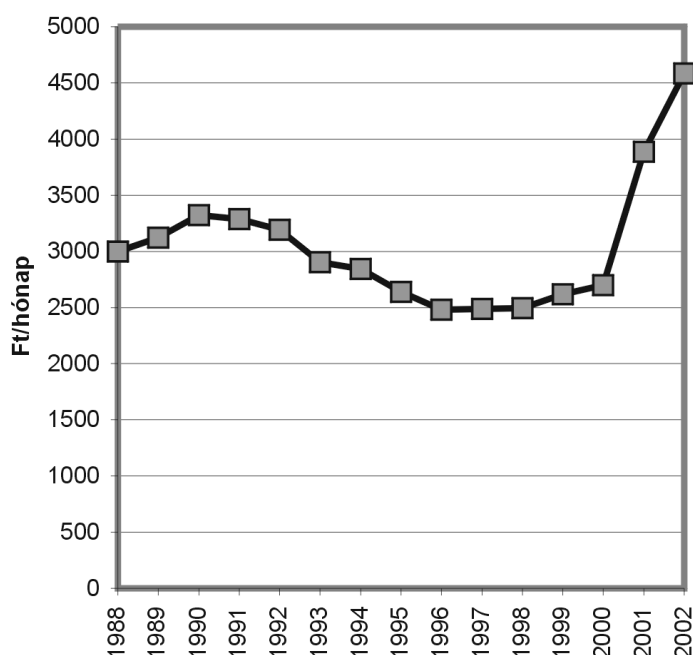
### 2.2. Az élőköltségének növelése

A magyar gazdaság legversenyképesebb eleme az élőköltség, amelynek fajlagos ára egy hetede az EU-beli szintnek. Ugyanakkor a fajlagosan magas tőkeigényű termelés hátrányosabb, mert az átlagos tőkefehér nálunk magasabb, mint az EU-ban (magas a kamat és az adósságteher, a külföldi tőke jelentős támogatásban részesül stb.). Az EU-csatlakozás viszont a stabilitás érdekében megköveteli a bérek közelítését. Továbbá szükséges a hazai bérek közötti túlzottan nagy szakadék mérséklése is, hiszen ezzel nő a társadalmon belüli kohézió, és érvényre jut az EU egyik alapelve, a szolidaritás. Mindennek érdekében a bérek reálértékét fokozatosan növelni kell, amire az általunk javasolt államháztartási reform

lehetőséget is nyújt. A bérek emelése növelné az itthon maradó GNI-t (Bruttó Nemzeti Jövedelem), és javítaná a fizetési mérleget is (visszafogná a túl magas extra-profitot, és így annak kivihető részét). Itt szükséges kiemelnünk azt, hogy a minimálbér megfelelő szintje a tisztességes emberi élethez való jog alapvető feltétele, a társadalmi feszültségek mérséklésének hatékony eszköze, és egyben a közbiztonságot, közegészségügyet is kedvezően érinti.

A helyzet tisztázása céljából megvizsgáltuk a minimálbér nominál és reál értékű alakulását 1988-tól 2002-ig. (Részletesebben lásd az I.2.2. ábrát.) A tényadatok szerint a minimálbér vásárlóereje a rendszer-váltás után a létminimum elérését sértő mértékben

**I.2.2. ábra: A minimálbér reálértékének alakulása 1988. évi áron**



Forrás: KSH Évkönyvek, Költségvetési Törvényjavaslatok

csökkent, például 1995 és 1998 között összesen 12,2%-kal romlott. A minimálbér érdemben csak 1999-től indult emelkedésnek, majd a 2001. és 2002. évi intézkedésekkel vett fordulatot, és ezzel 1999 és 2002 között a reálértéke közel 84%-kal emelkedett. Ezért üdvözlöttük az előző Kormány azon intézkedését, hogy jelentősen emelte a minimálbért, amely 2002-től így elérte a havi 50 ezer forintot. Szintén teljes mértékben egyetértünk azzal, hogy a jelenlegi Kormány a minimálbért adómentessé tette. Ezt össze kell kapcsolni a tb-járulék mértékének csökkentésével. Így a kedvező hatások megtöbbszöröződnek.

Csőlátásról tesznek tanúságot azok a pénzügyi szakemberek, akik a Kormány bér-felzárkóztató intézke-

déseitől féltik az ország pénzügyi egyensúlyát. Hosszabb távon amúgy is csak együttesen lehet – a társadalmi-gazdasági és környezeti szempontokat figyelembe véve – egyensúlyt teremteni. Az élők munkáinak aránya csak mentálisan és fizikailag egészséges, képzett és kulturált munkaerő-kínálat esetén növelhető. A nagy szegénységben felnövő generációk potenciális terhet jelentenek a jövő társadalmára. „A szegénység – akár abszolút, akár relatív értelemben használjuk a fogalmat – a stresszhelyzetek sorozatát idézi elő a családban. A férj az anyagiak hiánya miatt ránehezedő nyomás következtében inni kezd, az asszonynak pedig – a közvetlenül terhelő anyagi gondok mellett – férjének alkoholos durvasága jelenti az újabb és újabb stresszhatásokat... A család anyagi gondjai számos szociális és emocionális problémát idézhetnek elő a gyermek fejlődése során ... az olyan externalizált tünetekig, mint a fiatalkori bűnözés és kábítószer-fogyasztás, vagy éppen a kamaszkori terhesség.” (Ranschburg Jenő: Jellem és jellemtelenség, Saxum Könyvkiadó, Budapest, 2002)

## 2.3. A környezetszennyező és egyéb káros tevékenységek támogatásának megszüntetése, a külső költségek beépítése az árakba

Az állami támogatás sok területen nélkülözhetetlen a társadalom normális működéséhez, például az egészségügy, az oktatás, a kutatás-fejlesztés, vagy akár a tömegközlekedés vagy a fogyatékkal élők esetében. Ezekben a területeken növekvő lemaradásaink vannak az EU gyakorlatához képest az alacsonyabb összegű GDP-nk miatt. Tovább növeli a szakadékot az EU ellátási színvonalához viszonyítva az esetenként alacsonyabb hatékonyság, a szervezethez hiánya.

Haladéktalanul meg kell azonban szüntetni a súlyosan egészségkárosító és környezetszennyező tevékenységek közpénzből történő közvetlen és közvetett támogatását. Ez felel meg a piacgazdaság elveinek és az Európai Unió elvárásainak is. (Az alacsonyabb bérköltségek miatt már így is versenyelőnyt élvezhetnek a vállalkozások a tagállamokkal szemben.) Nem célszerű folytatni a jelenlegi gyakorlatot arra hivatkozva, hogy a támogatások megszüntetésével versenyhátrányba kerülünk a régió többi országával szemben. A rossz árviszonyok ugyanis a régi struktúrák megmerevedését, elkényelmesedést, a folyamatos fejlesztések és a versenyképesség javításának elmaradását okozhatják.

Az egészségkárosítással és környezetszennyezéssel járó tevékenységek óriási terhet jelentenek a társada-

lomnak. Ezeknek azon részét, amelyet nem a használó, illetve okozó fizet meg, külső költségeknek (externáliáknak) nevezzük. Ezek a költségek nagyrészt az egész társadalomra hárulnak, illetve az elkövetkező nemzedékeket sújtják. Ezért elengedhetetlennek tartjuk mindezen költségek beépítését az árakba, lehetőleg ott, ahol azok keletkeznek. Ez az intézkedés hozzájárulna a gazdasági hatékonyság növeléséhez és az életfeltételek jelentős javításához. Egyúttal visszaszorítaná a környezet szennyezése révén elérhető – társadalmilag negatív – profitot.

## 2.4. A feketegazdaság visszaszorítása

A feketegazdaság becslések szerint a gazdasági teljesítményünk egyharmad részét teszi ki. Egyes területeken a torz árak és a magas bérterhek okozta anomáliák átmeneti mérsékléséhez járul hozzá. Az alacsony jövedelműek – elsősorban az áfa megtakarításával – olcsóbban jutnak hozzá egyes termékekhez, szolgáltatásokhoz. Egyes munkai igényes területeken pedig a foglalkoztatottak jelentős része dolgozik feketén. A feketegazdaság ez esetekben is káros a társadalomra, mert kiszolgáltatottá teszi az alkalmazottakat, és a számlaadás elmulasztásával az ügyfeleket is, akik ezáltal lemondanak reklamálási jogukról, a minőségileg garantált munkavégzésről. A bérterhek általunk javasolt csökkentése és a foglalkoztatási mutatók javulása magától visszaszorítja majd e területeken a feketegazdaságot.

Sokkal nagyobb volumenűek azonban a feketegazdaság egyéb területei, az üzemanyag-csempészet, a hulladékok szabálytalan kezeléséből, illegális lerakásából származó előnyök stb. Ez utóbbiak ellen olyan konkrét intézkedéseket kell hozni, amelyek a jövedelmet onnan elvonják, illetve nem engedik, hogy az ott létrejöjjön.

## 2.5. Felkészülés az EU-tagságra

Az EU-tagságra való tényleges – nem csak propaganda célú – felkészülést először is az időigényes tevékenységeknél (oktatás, kultúra, egészségügy, tudományos kutatás) kell kezdeni. Nemcsak a jogszabályok harmonizációját kell megvalósítani, hanem a tartalmi követelményeknek is eleget kell tenni. Másrészt az EU-val történő tárgyalások során mindenkor a magyar érdekeket kell elsőbbségben részesíteni.

Magyarország (és a többi tagjelölt ország) számára az EU-tagság pénzügyi feltételei az eddig remélt pozí-

cióhoz viszonyítva 2001–2002 fordulóján alapvetően romlottak. Az eddigi elképzelések és előzetes számítások szerint 2004-ben már bruttó 1760 millió euró (a GDP 2,2%-a) bevételre és 430 millió euró összegű (a GDP 0,55%-a) kifizetésre, vagyis nettó 1330 millió euró EU-transzferre számíthattunk volna. Ezzel szemben az új, alapvetően megváltozott feltételek alapján az EU-transzfer eddig elért összegét a bázis-elvből kiindulva szigorú kritériumként kezelik. Ez azt jelenti, hogy mindig az eddigi EU-transzfer összegéből indulnak ki, amely 2001-ben és 2002-ben 100–100 millió eurót tett ki, és 2003-ban legjobb esetben 140 millió euró lehet. Így az EU-transzfer 2004-re legfeljebb 200 millió euróra tornázható fel. Ezzel szemben Magyarország hozzájárulása meghatározott összegű, mindig a GDP 0,55%-a, vagyis 430 millió eurót tenne ki. Tehát **nettó befizetővé válhatnánk**.

Az új helyzetben a legjobb esetben is – amennyiben nem válunk nettó befizetővé – az eredetileg remélt összeg kb. egyharmadát kaphatnánk meg. Ebből kiindulva a nettó EU-transzfernek csak nagyon lassú növekedése várható. Kiemelendő annak a reális esélye, hogy átmenetileg nettó befizetővé válhatunk. Az érdemi pozícióromlás nagysága nyilvánvaló.

Az EU távolabbi pénzügypolitikájának problémáit és céljait véve figyelembe, különösen az agrártámogatásoknak az EU egészére vonatkozó hátrányos következményeit (magasabb belső élelmiszerár, növekvő élelmiszeripari exporttámogatások és végeredményben gazdaságtalan túltermelésre ösztönzés), nem reális az az elvárásunk, hogy a jövőben az agrártámogatások terén Magyarország javára lényeges elmozdulás történjen. Itt is előre látható a támogatások szintjének mérséklése. Egyetlen esélyünk a bio-termelésre való nagyobb arányú átállás és ennek erőteljesebb állami és pénzügyi elősegítése.

## 2.6. A környezetvédelem nyújtotta lehetőségek komplex kihasználása

A környezet védelmét szolgáló tevékenységek előmozdítása környezetünk állapotának és a lakosság egészségének javulásán túlmenően további előnyökkel is szolgál:

- elősegítheti a korszerű gazdasági szerkezet kialakulását,
- védheti a hazai környezetkímélőbb termelést a környezetterhelő importtermékekkel szemben,
- a biológiai sokféleség megőrzésével javítja az ország versenyképességét sok EU-tagországgal szemben.

Ezért a környezet védelmét szolgáló tevékenységeket állami eszközökkel is ösztönözni kell.

## 2.7. A gazdasági ösztönzők globális áttrendeződése a környezeti szempontokkal szemben

2001 második felétől alapvető változások indultak el főleg a külgazdaság terén. Ezek 2002-ben is folytatódtak, és következményeik az elkövetkező évekre is meghatározóak lesznek. Ezek lényege az alábbiakban foglalható össze:

a) Megszűntek a vámok az EU-ból és a társult országokból származó ipari termékekre (az élelmiszert kivéve).

b) 2001. májusától az addigi mérsékelt forintfelértékelési folyamatot egy rendkívül drasztikus felértékelés követte. Ez egyrészt a magyarországi és az EU-beli inflációs ütem közötti különbségből, másrészt a forint névleges felértékeléséből tevődik össze. Csak szemléltetés céljából: a 2001. áprilisi Ft/euró árfolyam 266 volt, amely 2002. novemberéig 238,6-re csökkent, azaz **28,4** forinttal kevesebbet kapott minden euróért egy devizát kitermelő magyar cég.

Ezeknek a folyamatoknak a 2002. évi és részben a 2003. évre áthúzódó nemzetgazdasági hatását összegszerűen elemeztük az eddigi külkereskedelmi tényszámok alapján, amit az alábbiakban foglalunk össze:

- A termékexport terén a forintfelértékelés csak 2002-ben várhatóan 570 milliárd forinttal csökkent a vámbelföldi cégek bevételeit.
- A devizabevétellel járó exportszolgáltatások terén (2001. évi szintet, 8621 millió eurót és 30 Ft/euró erősödési hatást véve alapul) további mintegy 260 milliárd forint bevételcsökkenés jelentkezik (elsősorban az idegenforgalomban).
- Az áruimport oldalon az ármérséklődésből jelentkező nyereség látszólag 814 milliárd forintot tesz ki. Egyes szakmai vélemények szerint az export oldalon elszenvedett veszteség az import oldal árnyereségében térül meg. Ez az állítás több oknál fogva nem felel meg a valós helyzetnek, illetve erőviszonyoknak. *Először* is a magyar piacra exportáló külföldiek sajnos olyan erőfölénnyel és piaci ismerettel rendelkeznek, hogy a forint-felértékelés minden lehetőségét a lehető legnagyobb mértékben ki tudják használni profitjuk növelésére. *Másodszor* a forintfelértékelésnek a magyar fogyasztói árakra való hatását vizsgálva a globális számok azt mutatják, hogy ennek csak mintegy 40%-a jelentkezik ármérséklődés formájában. Ez durván számolva formailag 326 milliárd forint ármérséklő hatást jelentene, azonban itt figyelembe kell venni azt is, hogy az ármérséklődés egy részét a belföldi termelés külpiazi árvezérlése teszi

ki, például a hazai kőolajból termelt gázolaj és benzin ára is mérséklődik. A hazai termelés más szektorai (például a húsipar) ugyanis nagyobb részben szolgálták a belföldi ármérséklődést. Ezt is figyelembe véve megállapítható, hogy nemcsak a fennmaradó 488 milliárd forint tűnt el – illetve az importot ösztönözte, vagyis az importőrök hasznát növelte –, hanem még további legalább 100 milliárd forint is.

- Az előbbiekből eredő további súlyos probléma, hogy a növekvő import egyre nagyobb mértékben szorítja ki a magyar termelést és ezzel a magyar munkaerőt. Például a környezetkímélőbb tömegközlekedési eszközök hazai gyártása lassan megszűnik. (Budapest és Pécs egyre több német autóbusszal bonyolítja le a forgalmat, amelyek importja után az államháztartásnak gyakorlatilag nincs bevétele, szemben a hazai gyártással, amely után szja, tb-járulék, helyi adók stb. bevétele keletkezik.) Figyelmeztető jel, hogy a foglalkoztatás növekedését jelenleg csak statisztikai hibahatáron belül lehet érzékelni.

A fenti külgazdasági hatások összességében igen hátrányosan érintik a magyar gazdaságot: a hazai termelők az exportpiacokon elszenvedett árveszteségen túlmenően a hazai piacon olyan import versenyével szembesültek, amely a forintfelértékelés miatt felerősödött, ráadásul a forintfelértékelés ármérséklő hatása nem csatolódott vissza, illetve alig hatott a hazai termelők olyan költségcsökkentésére, amely növelte volna versenyképességüket.

*Összefoglalva: a hazai devizabevételek ellen ható elmozdulás egy éves időszakot véve alapul nagyságrendileg mintegy **1300 milliárd forintot tesz ki**, vagyis a GDP 7,8%-át.*

A fenti hatásokat főbb területenként mélyebben elemezve megállapítható például, hogy a **motorizációs költségek** (mivel döntően importból származnak) **csökkentek**, ennek következtében volumenük nőtt, ezzel szemben a **tömegközlekedés drágult** (amit még a hazai reálberek régóta esedékes emelése is nehezebb helyzetbe hozott). Ráadásul ezen két ellentétes előjelű hatás a kedvezőtlen folyamatokat felerősítette, szinte megkétszerezte. (Ennek következtében nőtt például a személygépkocsi-értékesítés volumene egy év alatt 23%-kal). Környezeti szempontból nézve „a szennyező fizet” elv helyett a „fizetünk a szennyezőnek, és a környezetkímélőbb tevékenység ráfizet” gyakorlata érvényesült és érvényesül majd 2003-ban, sőt sajnos várhatóan 2004-ben is.

Az ilyen nagy mértékben áttrendeződött helyzetben **az eddigi környezeti jellegű adók hatása elolvadt**, sőt a környezetterhelő tevékenységek óriási összegű közvetlen és közvetett támogatás révén újabb hatalmas előnyre tettek szert. Ezt számszerűsítve a későbbi fejezetekben mutatjuk be.

A hagyományos iparvédelem több szempontból is korlátozott alkalmazhatósága (a WTO és az EU követelményei, inflációs hatás) miatt célszerű lenne ezt a feladatot az adórendszer környezetvédelmi jellegű átalakításával megoldani. Ez annál is inkább célszerű, mert az adórendszer akkor hatékony, ha követi a jövedelmek, illetve a haszonszerzők elmozdulását.

A környezetvédelmi szempontú adóreform tehát – egyéb jelentős társadalmi hasznai mellett – olyan irányban is hathat, hogy a nemzetközi jövedelmek újraelosztása Magyarország számára kedvezőbb módon történik, miközben határozottan javul hazánk környezeti állapota is.

### 3. A központi költségvetés mérlege

Konkrét javaslataink megfogalmazása előtt a központi költségvetés mérlegét az általunk feldolgozott formában közöljük. Ennek lényege, hogy bemutatjuk és összehasonlíthatóvá tesszük az 1994-től 2003-ig terjedő időszakot (*lásd az I.3.a-b. táblázatot!*). Részletesebben külön bemutatjuk a helyi önkormányzatok költségvetési kiadásainak (*I.3.c. táblázat*), a társadalombiztosításon keresztül folyósított központi költségvetési támogatásoknak

(*I.3.d. táblázat*), a központi költségvetési szervek és a hozzájuk kapcsolódó intézmények költségvetési kiadásainak (*I.3.e. táblázat*) és a vállalkozási szféra adózás előtti eredményének és személyi jellegű költségének (*I.3.f. táblázat*) alakulását, valamint a jövedelmek keletkezését szektoronként (*I.3.g. táblázat*). Ez utóbbihoz kapcsolódóan összehasonlítjuk a munkavállalói jövedelem GDP-hez viszonyított arányát egyes országokban (*I.3.h. táblázat*).

**I.3.a. táblázat: A központi költségvetés mérlege 1994 és 2002 között  
millió Ft-ban, folyó áron**

BEVÉTELEK	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény	2002 előz. tény	2003 el őirányzat
<b>GAZDÁLKODÓ SZERVEZETEK BEFIZETÉSEI</b>										
Társasági adó (pénzint. nélkül)	75978	90991	110876	144716	199233	248763	273186	319447	364864	373800
Egyszerűsített vállalkozói adó										16000
Különleges helyzet miatti befizetés (bányajáradék)	17741	31762	16743	16820	11554	11544	13723	13667	14668	16000
Vám és import befizetés	148796	247885	247171	159904	130582	140174	136566	122925	125731	145000
Állami vagyon utáni befizetés	-1126									0
Játékadó	4266	5301	9088	11867	14437	17382	27935	34293	38822	47764
Egyéb befizetések	12300	8901	15142	18711	21350	26280	16920	17745	22162	20010
Összesen:	257955	384840	399020	352018	377155	444143	468330	508077	566247	618574
<b>FOGYASZTÁSHOZ KAPCSOLT ADÓK</b>										
Általános forgalmi adó	336371	423954	515080	674770	796921	941770	1153750	1243899	1304871	1587000
Fogyasztási és jövedéki adó	164271	200940	222116	267512	320602	463725	505942	539679	590501	640200
Összesen:	500642	624894	737196	942282	1117524	1405496	1659692	1783578	1895372	2227200
<b>LAKOSSÁG BEFIZETÉSEI</b>										
Bruttó szem. jöv. adó	305000	383700	490666	536500	656624	769604	938000		1275000	1375909
Központi költségvetést illető szja	243478	290113	389392	424504	477534	578110	695722	830272	940566	970809
Adóbefizetések	3526	3036	4080	4028	3256	4215	5012	5232	7114	7000
Illeték befizetések	16394	20971	26191	32063	39663	43702	54422	60916	68518	74700
Összesen:	263398	314120	419663	460595	520453	626026	755156	896419	1016198	1052509
<b>EGYÉB KÖZPONTOSÍTOTT BEVÉTELEK</b>										
Költségvetési szervek saját bevételei	274328	243092	245860		339530	394505	481626	569682	580612	534442
Támogatási célprogram saját bevételei			49398		21008	141964	79523	15046	11910	2591
Központi beruházás saját bevételei					1036	1230	1565			1954
Összesen:	274328	243092	295258	0	361575	537699	562713	584728	592522	538987
<b>KÖZPONTI KÖLTSÉGVETÉS- BŐL SZÁRMAZÓ BEFIZETÉS</b>										
Helyi önkormányzatok befizetései	839	975	2891	2382	4150	4624	4584	4744	5457	5600
Elkülönített állami pénzalapok befiz.	5300	234	4700	5599	18910	9990	19817	47038	56426	49410
Nemzetközi pénzügyi jellegű befiz.	11604	3601	14957	45693						0
Állami kincstári vagyon jellegű befiz.		6387			10036	40387	30001	6721	6968	19657
Pénzintézetek társasági adója	7548	12985	16038	19797	18061	13692	19536	32409	31692	42500
MNB befizetése	22900	2300	5210		49063	30628	20112	27732	23316	0
<b>ADÓSSÁGSZOLGÁLATTAL KAPCSOLATOS BEVÉTEL</b>										
Külföldi kamatbevétel	2149	3796	5600							0
Belföldi kamatbevétel	1950	11670	94491							0
Egyéb bevételek	2316	3358	25545	17037	14216	12334	12992	9349	8670	9970
<b>BEVÉTEL PRIVATIZÁCIÓS BEVÉTEL NÉLKÜL</b>										
Privatizációs bevételek	31000	150000	211880	160854	11970	9822	925			0
<b>BEVÉTELI FŐÖSSZEG:</b>	1449306	1811246	2285950	2525436	2636404	3237447	3681944	4073890	4365839	4741604
<b>KIADÁSI FŐÖSSZEG:</b>	1695487	1968376	2206508	2703051	3176594	3565177	3788276	4487769	5840489	5310575
<b>A KÖZPONTI KÖLTSÉGVETÉS EGYENLEGE:</b>										
Egyenleg privatizációs bevételek nélkül	-277181	-307130	-132438	-338469	-552159	-337552	-107257	-413879	-1474650	-568972
Egyenleg magánnyugdíj nélkül					-520091	-266314	-327158		-405187	
GDP (milliárd Ft)	4365	5562	6655	8025	10088	11394	13151	14876	16750	18500
Bevételi főösszeg a GDP %-ában	33,20	32,56	34,35	31,47	26,14	28,41	28,00	27,38	26,06	25,63
Magánnyugdíjpénztár egyenleget rontó szerepe					-32068	-71238	219901		88700	130518

Forrás: Költségvetések végrehajtásáról szóló törvények, T/3122. sz. törvényjavaslat a 2001. és 2002. évi költségvetésről, és 2002. évi LXII. törvény a 2003. évi költségvetésről.

**I.3.b. táblázat: A központi költségvetés mérlege 1994 és 2002 között  
millió Ft, folyó áron**

KIADÁSOK	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény	2002 előz. tény	2003 előirányzat
<b>GAZDÁLKODÓ SZERVEZETEK TÁMOGATÁSA</b>										
Egyedi és normatív támogatások	37183	28310	41137	44892	59910	61525	69283	81618	98747	99850
Egyéb támogatás	2295	1516	572	1100	242	348	401	215	274	300
Támogatások együtt	39478	29826	41709	45992	60152	61874	69684	81833	99021	100150
Agrárgazdasági támogatások										0
Piacra jutási támogatások	46732	47531	45079	38565	44404	61230	49549	32566	44629	43000
Agrártermelői támogatás (családi is)	14888	19073	27266	19132	30223	41012	47516	86882	75951	75470
Agrártámogatások összesen	61620	66604	72345	57697	74628	102242	97065	119447	120580	118470
Közszolgálati műsorszórás támogatás					7839	12715	12562	13980	17639	42396
Gazdálkodó szervezetek támogatása összesen	101098	96430	114054	103689	142618	176830	179311	215260	237240	261016
FOGYASZTÓI ÁRKIEGÉSZÍTÉS	27047	32505	44949	55235	66579	74842	82806	90907	99030	104000
LAKÁSTÁMOGATÁS	29570	59853	51244	53208	42951	41136	49853	60421	72334	81571
GARANCIA ÉS HOZZÁJÁRULÁS TB ALAPOKHOZ					28100	103485	127503	220471	383899	265670
<b>TB KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL FOLYÓSÍTOTT ELLÁTÁSOK</b>										
Családi támogatások	144900	137892	132100	134300	162978	185625	207776	221322	254853	290500
Jövedelemplótló és kiegészítő támogatás	41156	45718	56909	69865	66746	72394	76855	91253	113824	119100
Különféle jogcímen nyújtott térítés	23966	21312	24076	17000	16345	16890	18948	16460	20512	23400
Összesen	210022	204922	213085	221165	246069	274909	303579	329035	389189	433000
<b>KÖZPONTI KÖLTSÉGVETÉSI SZERVEK</b>										
Támogatással fedezett kiadás	351753	373205	416965	509318	685156	802879	1050003	1246439	1558486	1847749
Saját bevétellel fedezett kiadás	265376	239461	245102	399111	340566	394505	481626	569682	580612	534442
Kiadások együtt	617129	612666	662067	908429	1025722	1197384	1531629	1816121	2139098	2382191
Támogatási célprogrammal támogatott kiadások			16540		56951	86759	145401	258976	339483	166652
Támogatási célprogram saját bevételeivel fedezett kiadás			37764		21008	141964	79523			2591
Célprogram-támogatások együtt			54304	0	77960	228723	224923	258976	339483	169243
Központi beruházások támogatással fedezett kiadásai	55533	48394	67201	94062	96834	108739	111726	134722	146193	75923
Központi beruházások saját bevétellel fedezett kiadásai					1036	1230	1565			1954
Központi beruházások kiadásai együtt	55533	48394	67201	94062	97870	109970	113290	134722	146193	77877
Központi költségvetési szervek összesen	672662	661060	783572	1002491	1201552	1536077	1869842	2209819	2624774	2629311
<b>TÁRSADALMI ÖNSZERVEZŐDÉSEK TÁMOGATÁSA</b>										
	2582	2704	4996	3394	2496	2866	2930	3001	3059	2659
<b>HELYI ÖNKORMÁNYZATOK TÁMOGATÁSA</b>										
	298624	320200	327014	348724	405653	448993	428817	508904	620622	726365
<b>ELKÜLÖNÍTETT ÁLLAMI ALAPOK TÁMOGATÁSA</b>										
	37410	31674	4385	110		228	1132			2448
<b>NEMZETKÖZI PÉNZÜGYI KÖTELEZETTSÉGEK KIADÁSAI</b>										
	1623	28540	14703	36447	2283	1925	2287	2534	1605	2203
<b>EGYÉB KIADÁSOK</b>										
ÁLTALÁNOS TARTALÉK	0	0	0							27100
CÉLTARTALÉK										11400
KORMÁNY RENDKÍVÜLI KIADÁSAI	4176	10978	18804	23353	235898	20730	186142	92926	286321	16482
ÁLLAMI KEZESSÉGVÁLLALÁS ÉRVÉNYESÍTÉSE	11263	5581		14087	7883	15429	6489	7251	3405	9650
MNB kapcsolatok			58100		7130	10110	4217			0
Adósságszolgálatl járó kötelezettség- és adósságátvállalás					6286				363250	
ADÓSSÁGSZOLGÁLAT KAMATKIADÁSAI	295734	509827	566681	835035	774114	850329	796881	723958	737959	725559
<b>KIADÁSI FŐÖSSZEG:</b>	<b>1695487</b>	<b>1968376</b>	<b>2206508</b>	<b>2703051</b>	<b>3176594,1</b>	<b>3565766,6</b>	<b>4049734,2</b>	<b>4487769,4</b>	<b>5840489</b>	<b>5310575,4</b>
GDP (milliárd Ft)	4365	5562	6655	8025	10087,5	11393,5	13150,8	14876,42	16750	18500
Kiadási főösszeg a GDP %-ában	38,8	35,4	33,2	33,7	31,5	31,3	30,8	30,2	34,9	28,7

Forrás: Költségvetések végrehajtásáról szóló törvények, T/3122. sz. törvényjavaslat a 2001. és 2002. évi költségvetésről és 2002. évi LXII. törvény a 2003. évi költségvetésről.

**I.3.c. táblázat: A helyi önkormányzatok költségvetési kiadásainak alakulása  
milliárd Ft**

Megnevezés	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 előzetes tény	2000 előirányzat	2001 irányszám
Kiadás összesen, folyó áron	762,9	817,4	940,2	1189,4	1348,5	1379,8	1480,5	1504,6
Növekedés, előző évhez képest, %		1,07	1,15	1,27	1,13	1,02	1,07	1,02
Fogyasztói ár (előző év=100)		128,2	123,5	118,3	114,3	110	107	104,5
Lemaradás, előző évhez képest		0,21	9	-9	1	8	0	3
Kiadás 1999. évi áron	1792	1497,7	1394,9	1495,4	1483,4	1379,8	1383,6	1439,8
Elvont összeg (1999. évi áron, halmozva)	0	338,8	856,5	1317	1812,2	2262,4	2853,1	3574,6
Kiadás 1994. évi áron	762,9	637,6	593,8	636,6	631,5	587,4	589	572,9
Elvont összeg (1994. évi áron)		125,3	169,1	126,3	131,4	175,5	173,9	64,7
Elvont összeg (folyó áron, évente)		160,64	267,68	235,89	280,61	412,22	436,96	499,2
Elvont összeg kamata*		24,3	81,3	130,4	169,6	186,8	195,1	254,8
Összegek kamatának alapja		184,9	533,8	900,1	1350,3	1949,3	2581,4	3335,3
Helyi önkormányzatoktól elvont összeg évente (kamattal)		184,9	349	366,3	450,2	599	632,1	753,9
GDP	4365	5614	6894	8541	10075	11565	12530	13890
Helyi önkormányzati kiadás a GDP %-ában	17,5%	14,6%	13,6%	13,9%	13,4%	11,9%	11,8%	10,8%

\*A reálkamat mértéke: 2% (a fogyasztói áremelkedés felett)

Forrás: T/1658. sz. törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2000. évi költségvetéséről

**I.3.d. táblázat: A társadalombiztosításon keresztül folyósított központi költségvetési támogatások  
(túlnyomó részben a családi pótlék)  
milliárd Ft**

Megnevezés	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 előzetes tény	2000 előirányzat	2001 irányszám
Kiadás összesen, folyó áron*	210	204,9	213,1	221,2	246,1	320	359,5	405,8
Növekedés, előző évhez képest, %		97,6	104	103,8	111,3	130	112,3	112,9
Fogyasztói ár (előző év=100)		128,2	123,5	118	114,3	110	107	104,5
Lemaradás, előző évhez képest		30,6	19,5	14,2	3	-20	-5,3	-8,4
Kiadás 1999. évi áron	493,3	375,4	316,2	278,1	270,7	320	336	388,3
Elvont összeg (1999. évi áron, halmozva)	0	135,6	363,4	657,3	980,7	1274,7	1525,7	1783,2
Kiadás 1994. évi áron	210	159,8	134,6	118,4	115,2	136,2	143	154,5
Elvont összeg (1994. évi áron)		50,2	75,4	91,6	94,8	73,8	67	5,3
Elvont összeg (folyó áron, évente)		64,3	119,4	171,1	202,3	173,3	168,3	145,8
Elvont összeg kamata**		9,7	34,1	62,6	91,7	101	100,2	123,4
Összegek kamatának alapja		74	227,5	461,3	755,3	1029,6	1298,1	1567,3
A szociális ellátásoktól elvont összeg évente (kamattal)		74	153,5	233,8	294	274,3	268,5	269,2
GDP	4365	5614	6894	8541	10075	11565	12530	13890
A központi költségvetésből folyósított szociális ellátások*** a GDP %-ában	4,8%	3,6%	3,1%	2,6%	2,4%	2,8%	2,9%	2,9%

\* 1999-től a gyermekkedvezményrel együtt (1999-ben 36,2 milliárd Ft, 2000-ben 48,8 milliárd Ft, 2001-ben 55 milliárd Ft)

\*\* A reálkamat mértéke: 2% (a fogyasztói áremelkedés felett)

\*\*\* Családi támogatások, jövedelem pótló és jövedelemkiegészítő szociális támogatás

Forrás: T/1658. sz. törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2000. évi költségvetéséről



# II. Konkrét javaslataink az adó- és támogatási reformra

## Bevezetés

*„Biztosítani kell, hogy a Közösség környezetvédelmi politikájának megvalósítására integrált módon kerüljön sor, felhasználva az összes lehetséges módszert és eszközt (...) különös hangsúllyal (...) a hasznok és költségek elemzésére, számításba véve annak szükségességét, hogy a környezetvédelmi költségek épüljenek be az árakba. (...) Ez megköveteli egyebek mellett, hogy ösztönözzék azoknak a támogatásoknak az átalakítását, amelyeknek komoly káros hatásuk van a környezetre, és amelyek összeegyeztethetetlenek a fenntartható fejlődéssel. Ehhez egyebek mellett mielőbb meg kell határozni azokat a kritériumokat, amelyek lehetővé teszik ezeknek a támogatásoknak a nyilvántartását annak érdekében, hogy azok fokozatosan felszámolásra kerüljenek. (...) Elő kell segíteni a pénzügyi eszközök alkalmazását, mint például a környezetvédelmi adókat és ösztönzőket nemzeti és közösségi szinten.”*

*Az Európai Parlamentnek és az Európai Unió Tanácsának  
a Hatodik Környezetvédelmi Akcióprogramról szóló  
1600/2002/EC számú határozata*

Az általános adó- és támogatási reformra vonatkozó javaslataink nem új adónemek és újabb támogatások bevezetését célozzák, hanem az eddigi **szerkezet megváltoztatását**. Nevezetesen, egyrészt csökkenteni kívánjuk az élõmunkára rakódó, illetve a korszerû, környezetkímélõbb hazai termékeket és tevékenységeket sújtó terheket, az így kiesõ költségvetési bevételeket pedig a súlyosan környezetszennyező tevékenységek, illetve az ilyen külföldi és belföldiesített termékek adóinak emelésével javasoljuk pótolni. Másrészt jelentõsen csökkenteni kívánjuk mindazokat a támogatásokat, amelyek károsan hatnak a társadalomra (ezen belül pedig elsõsorban a környezetre és az egészségre). **Költségvetés-semleges** meg-

oldásra törekszünk, tehát javaslataink megvalósítása esetén az államháztartási bevételek összességében nem növekednének, de nem is csökkennének az állami költségvetés eredeti elõirányzataihoz képest.

A jelen tanulmányunkban javaslataink számszerû értékének meghatározásánál a 2003. évi állami költségvetésrõl szóló törvényt vettük alapul: azaz kimutattuk, miként alakult volna ennek az évnek a költségvetése, ha az Országgyûlés elfogadta volna javaslatunkat. Úgy véljük ugyanis, hogy ezek az adatok megfelelõ alapot nyújthatnak a költségvetés zöldítésének megkezdésére 2004-ben, amennyiben erre meglesz a politikai akarat.

# A.) A bérterhek csökkentése és a piaci alapon megoldhatatlan társadalmi feladatok támogatásának növelése

## 1. Az élők munkaterheinek mérséklése

Az élők munkát terhelő adók és járulékok csökkentése az előző és a jelenlegi Kormány programjának is fontos eleme. Örömmel fogadtuk, hogy végre kormány szinten is elfogadták ezt a gondolatot, és lépések történnek a gyakorlati megvalósításra. Javaslatainkkal többek között ennek a kedvező folyamatnak a felerősítéséhez kívánunk támogatást nyújtani.

Az állami költségvetés egyik alapfeladata, hogy hozzájáruljon a magyar gazdaság versenyképességének növeléséhez. Ez elsősorban **az élők munkaterheinek és hatékonyságának emelésével** valósítható meg. Ennek jelentős ösztönzést adna az élők munkán lévő adó- és járuléktérhek csökkentése. Ez a teher jelenleg rendkívül magas. A bruttó bérből levonják a befizetésre kerülő személyi jövedelemadót, és szintén a bruttó bérről kódot rá a 4500 Ft egészségügyi hozzájárulás és az összesen mintegy 50%-ot kitevő egyéb járulékok és hozzájárulások (ld. a II.1. táblázatot!).

A szociális segélyek mértékei és a minimálbér nagysága gyakorlatilag azonosak voltak, ezért már régóta javasoltuk az ezek közötti távolság megteremtését is. Ezért támogattuk az előző kormány intézkedéseit a minimálbér emelésére. (Fontos hangsúlyozni, hogy 2001-től a 40 ezer Ft-ra történő minimálbér-emelést a 3 százalékos tb-járulék mérséklés nemzetgazdasági szinten túlkompensálta.) Támogatjuk a jelenlegi Kormány azon intézkedését, hogy a minimálbért adómentessé tette. Az élők munkaterheinek általunk évek óta javasolt irányzatát erősíti a Medgyessy-kormány elgondolása, miszerint a **személyi jövedelemadó** kulcsait két lépésben mérsékljük: 2003-tól óvatosabban, 2004-től pedig radikálisabb ütemben, míg a **tb-járulékok** kulcsait 1,5–2 százalékponttal tervezik csökkenteni a következő két évben. Megjegyezzük, hogy az EU-ban a minimálbér és az átlagbér közötti különbség kisebb, mint Magyarországon, ezért ezek az intézkedések a szociális különbségek csökkentésén keresztül az EU-hoz való illeszkedésünket is elősegítik. Ez viszont csak akkor valósítható meg, ha **a bér bruttó költségeit csökkentjük**. A bérköltségek jelentős részét kitevő társadalombiztosítási járulékok és a személyi jövedelemadó csökkentésével egyidejűleg a kieső államháztartási bevételeket részben más forrásból szükséges pótolni.

Hangsúlyozzuk, hogy az élők munkaterheit összességében szükséges csökkenteni. Tehát fontos, hogy olyan intézkedések, mint például az adó- és járulékfizetés indokolt kiterjesztése, ne semlegesítsék az élők munkaterhek összességét mérséklő lépések hatását.

A bérterhek csökkenése lehetőséget nyújt a közszféra bizonyos mértékű erősítésére is az államháztartás kiadásainak növelése nélkül. A közszférát az EU-hoz történő csatlakozásunk érdekében is erősíteniünk kell. Magyarországon a közszférában dolgozó 785 ezer ember csak a foglalkoztatottak közel 19 százalékát teszi ki, míg a nyugat-európai országokban ez az arány 20–25 százalék – a miénknél számottevően magasabb össz-foglalkoztatottsági arány mellett! Ha ez a szám nálunk tovább csökken, akkor az oda vezet, hogy a közszféra nem tudja ellátni alapvető feladatait, különösen az egészségügy és a környezetvédelem területén. (Például ahhoz, hogy a környezet- és természetvédelmi területi szervek az EU követelményeinek megfelelően tudják ellátni a feladataikat, 1600 fővel kellene emelni állományukat.)

A közszféra többletbérének egy részét úgy is elő lehet teremteni, hogy szolgáltatási jellegét erősítjük. Így például a vámkezelés esetében EU-beli béreket kell adni a személyzet részére és ezt a teljes ráfordítást fel kell számítani az importtermékekre vámkezelési díj címén.

### 1.1. A társadalombiztosítási járulék csökkentése

A magas társadalombiztosítási járulék egyike azon tényezőknek, amelyek a foglalkoztatottságot és a versenyképességet a leginkább hátrányosan befolyásolják. A tb-járulék csökkentése már az előző Kormány programjának is része volt, és ennek keretében jelentős csökkenés történt. Örömmel olvastuk, hogy a jelenlegi Kormány anyagaiban (a tb-járulékok kulcsait 1,5–2 százalékponttal tervezték csökkenteni, aminek realizálását 2004-től tervezik) is ugyanaz az érv szerepel, amit költségvetési javaslatainkban már 1992 óta hangoztatunk: a járulékcsökkentés hozzájárul a munkanélküliség mérsékléséhez, illetve a foglalkoztatottság szintjének növeléséhez.

**II.1. táblázat: Munkabérek és közterhek arányának változása a bérnövekedés függvényében 2002-ben**

Munkáltató költsége Ft/hó	Szakképzési hozzájárulás 1,5%	Munkaadói adói járulékok 3%	Tb-járulékok 29%	Egészségügyi hozzájárulás 4500 Ft/hó	Bruttó munkabér Ft/hó	Nyugdíj-járulékok 8%	Egészség-biztosítási járulékok 3%	Munkavállalói járulékok 1,5%	Személyi jövedelemadó	Nettó munkabér Ft/hó	Nettó bér a bruttó bér %-ában	Nettó bér a bérköltség %-ában	1 Ft nettó bérrre eső államháztartási teher	Munkáltató költsége, 1998. évi feltételekkel	Munkáltató költsége változás
71250	750	1500	14500	4500	50000	4000	1500	750	6000	37750	75,50	52,98	1,89	74752	3502
138000	1500	3000	29000	4500	100000	8000	3000	1500	20000	67500	67,50	48,91	2,04	147002	9002
204750	2250	4500	43500	4500	150000	12000	4500	2250	42000	89250	59,50	43,59	2,29	219252	14502
271500	3000	6000	58000	4500	200000	16000	6000	3000	61052	113948	56,97	41,97	2,38	291502	20002
338250	3750	7500	72500	4500	250000	20000	7500	3750	76844	141906	56,76	41,95	2,38	363752	25502

Megjegyzés:

Az 50000 Ft-os minimálbér 2002. szeptembertől való adómentesítése azt jelenti, hogy az eddigi 37750 Ft-os nettó kereset 43750 Ft-ra emelkedik.

Az adókedvezmény kiterjed minden havi 128000 Ft-nál kevesebbet kereső alkalmazottra.

Az szja-kulcsokat két lépésben mérséklük: 2003-tól óvatosan, 2004-től radikálisan.

A tb-kulcsokat 1,5-2 százalékponttal tervezik csökkenteni 2003-2004-ben.

Forrás: Adótörvények

Az 1999. évi 39%-ról 2000-ben 33%-ra csökkent a munkáltatók által fizetendő társadalombiztosítási járulékok, aminek hatására (az egészségügyi hozzájárulás emelése miatti viszonylag kis mértékű költségnövekedést is beszámítva) 2000-ben a bérköltségek szintje összességében 210 milliárd forinttal mérséklődött. 2001-ben tovább mérsékeltek 30%-ra, majd 2002-ben 29%-ra csökkentették a munkáltatók által fizetendő társadalombiztosítási járulékokat.

A foglalkoztatottak számának jelentősebb növekedése lehetőséget teremthet arra, hogy az egy aktív dolgozóra jutó társadalmi költségeket tovább lehessen majd csökkenteni.

Javaslataink megvalósítása esetén a társadalombiztosítási járulékok néhány százalékponttal csökkenthető.

## 1.2. A személyi jövedelemadó csökkentése

Az infláció és az aktív dolgozók számának figyelembevételével az szja-ról szóló törvényeket úgy kell módosítani, hogy az egy főre jutó szja reálértékben átlagosan csökkenjen. Ezen belül különösen fontosnak tartjuk a gyermekek, illetve eltartottak utáni adókedvezmény növelését, amit az 1999. és 2000., valamint a 2001. és 2002. évi költségvetési törvény is tartalmaz. Tehát az adókedvezmény mértékének növelése végeredményben csökkenti az érintett rétegek személyi jövedelemadóját. Ennek alkalmazását a továbbiakban is célszerűnek tartjuk, mint az egyik lehetséges megoldást.

Példamutatónak tartjuk a német alkotmánybíróság döntését, amelyben alkotmányos jognak minősíti a gyermekneveléshez tartozó költségek adómentességét. Itthon is ebbe az irányba kellene haladnunk.

Továbbá javasoljuk a kedvezmény kiterjesztését meghatározott oktatási célú kiadásokra: a kötelező oktatást támogató alapokra történő befizetéseket a személyi jövedelemadóból abban az esetben is le lehet vonni, ha azt személyében érdekelt (pl. közeli hozzátartozó) fizeti be.

A családi pótlék emelése azonban az elmúlt két kormányzati ciklus alatt jóval elmaradt a szükségességtől és a lehetségesestől – ld. a 2.2. pontot.

Üdvözljük a jelenlegi Kormányt az azt a tervét, hogy 2003-ban és 2004-ben tovább csökkenti a személyi jövedelemadó mértékét. Ennél nagyobb csökkentést most nem javasolunk, mivel a bérterhek további mérséklését a társadalombiztosítási járulékok csökkentésével képzeljük el (ld. az előző pontot!).

## 2. A társadalom működéséhez és fejlődéséhez nélkülözhetetlen, piaci alapon gyakorlatilag megoldhatatlan feladatokhoz történő fokozott állami hozzájárulások

### 2.1. Az oktatásra, kultúrára, egészségügyre és tudományos kutatásra fordított állami hozzájárulás mértékének növelése

Az ország gyorsabb felemelkedése, az életminőség fokozottabb javulása érdekében az oktatásra, kultúrára, egészségügyre és tudományos kutatásra történő ráfordításokat **300 milliárd forinttal javasoljuk** emelni. Ennek indokait az alábbiakban részletesen kifejtik.

#### 2.1.1. Oktatás, kultúra

„(1) A Magyar Köztársaság biztosítja az állampolgárok számára a művelődéshez való jogot.

(2) A Magyar Köztársaság ezt a jogot a közművelődés kiterjesztésével és általánossá tételével, az ingyenes és kötelező általános iskolával, képességei alapján mindenki számára hozzáférhető közép- és felsőfokú oktatással, továbbá az oktatásban részesülők anyagi támogatásával valósítja meg.”

*A Magyar Köztársaság Alkotmányának 70/F. §-a*

Teljes mértékben egyetértünk a Gazdaságpolitikai Programban megfogalmazottakkal: „A Kormány kiemelt fontosságot tulajdonít az oktatás és képzés átfogó, rendszeres fejlesztésének, amely erősíti a versenyképességet, javítja az esélyegyenlőséget és csökkenti a területi különbségeket.”

Már közhelynek számít, hogy egy ország életének és gazdaságának színvonalát a „kiművelt emberfők sokasága”, vagyis az oktatás, a művelődés színvonala határozza meg. A kiugró gazdasági teljesítményeket elérő országok szinte kivétel nélkül rendkívül sok figyelmet és pénzt fordítottak az oktatás színvonalának minél magasabbra emelésére.

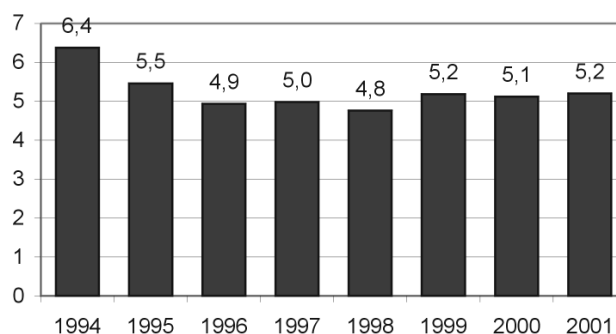
Az egészségügyhöz hasonlóan az oktatás is a rendszerváltás vesztesei közé tartozik. A Bokros-csomag to-

vábbi hatalmas csapást jelentett erre az ágazatra. Ezt a II.2.1.1.a. ábra jól szemlélteti. A 2001. és a 2002. évi költségvetés a korábbi évekkel ellentétben felhagyott a bázishoz viszonyított elvonásokkal, de még mindig nem emelte a súlyának megfelelően a humán szférára fordítandó kiadásokat. Ezért üdvözlöttük a jelenlegi Kormányt az intézkedését, hogy a közoktatásban dolgozók bérét 2002. szeptemberétől kezdve 50%-kal emelte.

Ez azonban ma már messze nem elegendő. A harmincegy OECD-országban végzett nemzetközi tudásszint-felmérő vizsgálat, az ún. PISA-jelentés szerint a magyar diákok teljesítménye lesújtó. A magyar oktatás éppen a kulcsterületén él át válságot: a magyar gyerekek nem tudnak jól olvasni. Ez azt jelenti, hogy a szövegek megértésével vannak komoly gondok, enélkül pedig nem lehet hatékonyan tanulni. A jelentés szerint komoly visszaesés mutatkozik a matematikában és a természettudományokban, ahol korábban a magyar diákok nemzetközileg is kiemelkedő teljesítményeket tudtak felmutatni. (Ld. a II.2.1.1.b. és c. ábrákat!).

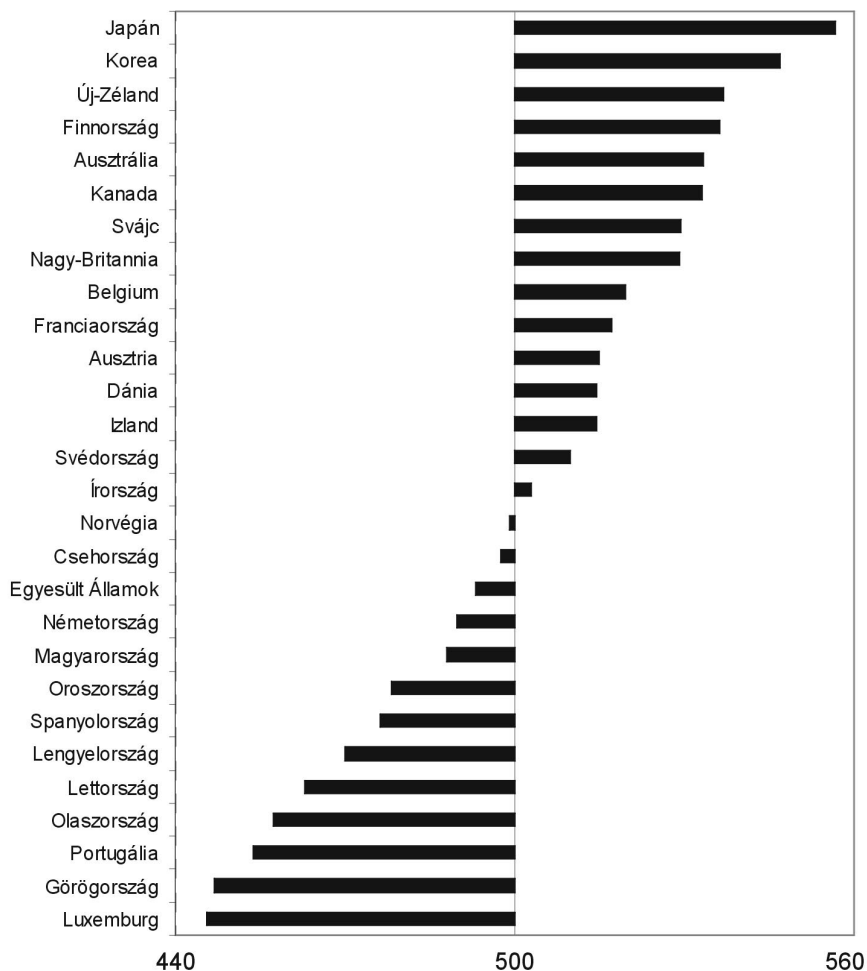
Ezek a tények feltehetően szorosan összefüggnek azal is, hogy az elmúlt időszak alatt a pedagógusok, a közművelődési és közgyűjteményi dolgozók élet- és munkakörülményei romlottak a leginkább az összes szakmacsoport közül. Ezt már helyrehozni nem lehet, de további fokozott támogatással el lehet kerülni a súlyos veszteségek megismétlődését, és fokozatosan javítani lehet a helyzetet.

II.2.1.1.a. ábra: A közoktatási kiadások a GDP százalékában



Forrás: KSH Ecostat, MTI

**II.2.1.1.b. ábra: A PISA 2000 vizsgálatban részt vevő országok diákjainak matematikai teljesítménye a nemzetközi átlaghoz viszonyítva**



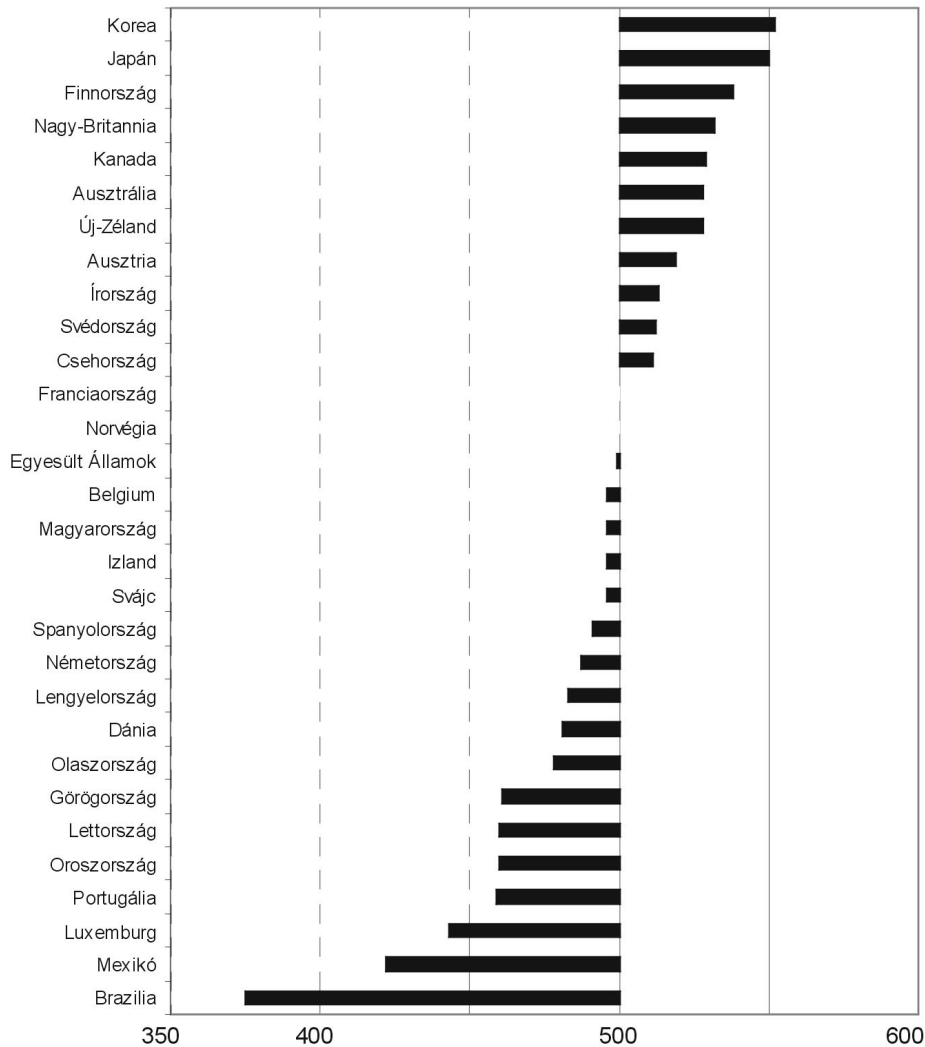
Forrás: www.pisa.oecd

„Az általános és középiskoláknak mindössze 11 százaléka felel meg a higiénés előírásoknak, több mint ezer iskolában pedig kimondottan balesetveszélyesek a körülmények. Minden ötödik iskolaépületben talált valamilyen balesetveszélyes körülményt az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat egy friss vizsgálat során. Egyesekben a tetőről hullik a cserép, másokban a homlokzatról a vakolat, töredezetek a lépcsők, de találtak olyan épületet is, amely süllyed, vagy átázott falaiban ráz az áram. Az épületekben a nyílászárók 70 százaléka korhadt. Az iskolák 35 százalékát találták megfelelő műszaki állapotúnak, a többiben sürgős tatarozásra vagy felújításra, rosszabb esetben mindkettőre van szükség. Az oktatási intézmények 40 százalékában a víz- és csatornahálózat is elavult. Nehezebben orvosolhatók a zavaró környezeti tényezők – elsősorban a zaj- és levegőszennyezettség –, amelyek az iskolák ötödében (22 százalék) nehezítik a munkát. Az épületek 21 százalékában nem takarítanak rendszeresen, a vizesblokkok tisztasága pedig az iskolák 29 százalékánál igencsak kifogásolható. A felmérés arra is fényt derített, hogy a középiskolai épületek felében (49

százalék) van legalább egy olyan osztály, ahol a tanulólétszám a közoktatási törvényben megengedett felett van, s a pedagógusok megítélése szerint is túlszűfolt az épületek 35 százaléka. Sok helyütt gond van a megvilágítással, ami pedig egyértelműen káros hatással van a tanulók látására. Ez a probléma az iskolák egyharmadát érinti: az épületek 10 százalékában van legalább egy olyan tanterem, ahol sem a mesterséges, sem a természetes világítás nem megfelelő. Mintegy 700 iskolában olyan konstrukcióval épültek az ablakok, hogy gondot jelent a szellőztetés, és közel 160 iskolában egészségkárosító a padok mérete.” (Magyar Hírlap, 2002. augusztus 12.)

Országunknak magasan képzett, széles látókörű, sokoldalú és egészséges munkaerőre van szüksége. Egy fejlett, az Európai Unióba igyekvő gazdaság csak ilyen munkaerőt képes nagyobb számban foglalkoztatni. Ez megmutatkozik Magyarországon is, ahol a munkanélküliek döntő többsége szakképzetlen vagy kevésbé képzett. Sajnos nálunk nem létezik érdemi program a nagy tömegű passzív (hivatalosan nem nyilvántartott) munkanélküli képzésére és munkába állítására. Ezt a hiá-

**II.2.1.1.c. ábra: A PISA 2000 vizsgálatban részt vevő országok diákjainak természettudományi teljesítménye a nemzetközi átlaghoz viszonyítva**



Forrás: www.pisa.oecd.org

nyosságot sürgősen pótolni kell, ugyanakkor a képzést a kereslet igényeihez célszerű igazítani.

A magasan képzett munkaerő munkanélkülisége nálunk és a fejlett országokban egyaránt strukturális munkanélküliséget jelent, azaz ezen emberek munkanélkülisége csak átmeneti, mivel alkalmasak az átképzésre, s ezért nem maradnak hosszú ideig munka nélkül. Az alacsonyan képzett, rossz egészségi állapotú munkaerő elhelyezkedése viszont hosszú távon is reménytelen. Tehát amennyiben csökkennek az oktatásra, a művelődésre, a szociális ellátásra, az egészségügyre és – az utóbbihoz is kapcsolódóan – a környezetvédelemre fordított összegek, akkor egyre nagyobb hiány lesz az ország gazdasági fellendülését elősegítő munkaerőben, és ezzel párhuzamosan tovább növekszik az állami költségvetést és az egész társadalmat súlyosan megterhelő, nagyrészt passzív munkanélküliek száma.

Csak a magasan képzett munkaerő alkalmas az átlagos technikai szintnél magasabb színvonalú termékek előállítására, amelyek az utóbbi időben a világpia-

con felértékelődtek. Az EU azt tervezi, hogy a következő öt évben 12 millió új állást teremt, és számottevően csökkenti az átlagos munkanélküliség szintjét. Ezen belül az állástalan fiatalok számát a jelenlegi felére kívánják csökkenteni. Ezt a programot csak átmenetileg fékezheti a gazdasági növekedés utóbbi időben történt lassulása.

A tudásalapú információs társadalomra való felkészülés jegyében az eddigieknél nagyobb eszközöket kell az oktatás rendelkezésére bocsátani.

Az oktatásra, a művelődésre, a tudományos kutatásra, a szociális ellátásra, az egészségügyre és a környezetvédelemre fordított összegeknek azonban nemcsak az említett hosszabb távú előnyük van, hanem azonnali, közvetlen gazdasági haszonnal is járnak. Egyfelől ezen kiadások nagy része az adókon keresztül rövid idő alatt visszajut az államháztartásba. Másfelől ezek a kiadások jelentős keresletet teremtenek részben közvetlenül (pl. megrendeléseket az iparban, az építőiparban, a szolgáltató szektorban), részben a béreken keresztül. Külön ki-

emelendő a K+F tevékenység állami támogatásának erősítése, mert ez a versenyképes gazdaság növekedési motorja lehetne.

Tehát a „takarékoság” az említett területeken azt eredményezi, hogy a kereslet csökkenése miatt az érintett gazdálkodóknál visszaesik a termelés, s így módon kevesebb adó kerül befizetésre. Ez végső soron azt jelenti, hogy a költségvetési bevételek akár nagyobb mértékben is visszaeshetnek, mint amennyi kiadást meg kívántak takarítani a restriktív által.

Fontos megjegyeznünk, hogy a költségvetési intézményektől elbocsátott dolgozók többsége nem tud állást találni a versenyszférában, s így csupán a munkanélküliek számát növeli. Tehát az állam kiadásai végső soron nem csökkennek, azonban növekszik a pazarlás legfontosabb kincsünkkel, a munkaerővel, és ezzel párhuzamosan felerősödnek a társadalmi feszültségek is.

A közművelődési intézmények, és a közgyűjtemények a kulturális alapellátás szerves részei. A kulturális alaptörvény (1997. évi CXL. törvény) kötelező állami és önkormányzati feladatként határozza meg ezek működtetését. A gyakorlat azonban azt mutatja, hogy az önkormányzatoknak nincs pénzük a kötelező feladatok teljes körű ellátására, ezért az elmúlt években rendkívül megnehezült az ilyen jellegű intézmények és a bennük foglalkoztatott – egyébként is kis létszámú és alacsony fizetésű – kultúráközvetítő szakemberek és segítők helyzete. Ezen gyökeresen változtatni kell! Ennek érdekében jelentős mértékben szükséges növelni az állami normatív költségvetési hozzájárulás arányát a jelenlegi 60%-ról 80%-ra. Az e területre fordított állami költségvetési kiadási többlet sokszorosan térül meg a helyi társadalmak önkormányzati intézményeinek, civil szerveződéseinek, a mindennapi élet kultúrájának fejlődésével, ami nagyobb tudású, innovatív, a változásokhoz nemcsak alkalmazkodni, de azokat meghatározni is képes polgárokat nevel a magyar társadalom javára.

A kultúrára, és oktatásra a társadalombiztosítási járulékok csökkentésével felszabaduló összeg visszahagyásával, illetve a költségvetés egyéb területein felszabaduló összegekkel lehet többletforrásokat teremteni. Ez része annak a folyamatnak, amelyben az árak és a bérek egyaránt közelítenének az EU-átlag szintjéhez.

Az oktatás pénzügyi helyzetét célszerű azzal is javítani, hogy a kötelező oktatást támogató alapokra történő befizetéseket a személyi jövedelemadóból abban az esetben is le lehessen vonni, ha azt személyében érdekelt (pl. közeli hozzátartozó) fizeti be.

A 2003. évi költségvetés az oktatásra és a kultúrára többlet fordít, amelynek jelentős része az alacsony bérek emelésére került felhasználásra.

## 2.1.2. Egészségügy

„(1) A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez. (2) Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.”

*A Magyar Köztársaság Alkotmányának 70/D. §-a*

Az egészségi állapot egyik legfontosabb mutatója, a születéskor várható átlagos élettartam nemzetközi összehasonlításban Magyarországon rendkívül alacsony. Minden EU-tagország lakosságának várható átlagos élettartama jelentősen meghaladja hazánk mutatóját, de az első körös CEFTA-országok mutatója is jobb (lásd a II.2.1.2.a. ábrát). A bemutatott országokban a születéskor várható átlagos élettartam, bár magasabb, mint Magyarországon, az utóbbi évtizedben mégis jóval nagyobb mértékben nőtt (főleg az orvostudomány fejlődése következtében), mint nálunk. Tehát nálunk a lemaradás miatt további relatív élettartam-csökkenés jelentkezett. Elrettentő példaként álljon előttünk, hogy a '90-es évek közepe táján a születéskor várható élettartam a magyar férfiaknál 8 évvel, a magyar nőknél 5,5 évvel volt rövidebb, mint a szomszédos Ausztriában. Kiemelendő, hogy a férfiak élettartamának rövidülése olyan statisztikai adatok átlagából adódik, amely nagyrészt a legtermékenyebb korú férfi lakosság halálzásának következménye.

Egyes megbetegedések előfordulását illetően az elmúlt években drámaian romlott a helyzet (ld. a II.2.1.2.b. és c. ábrákat!).

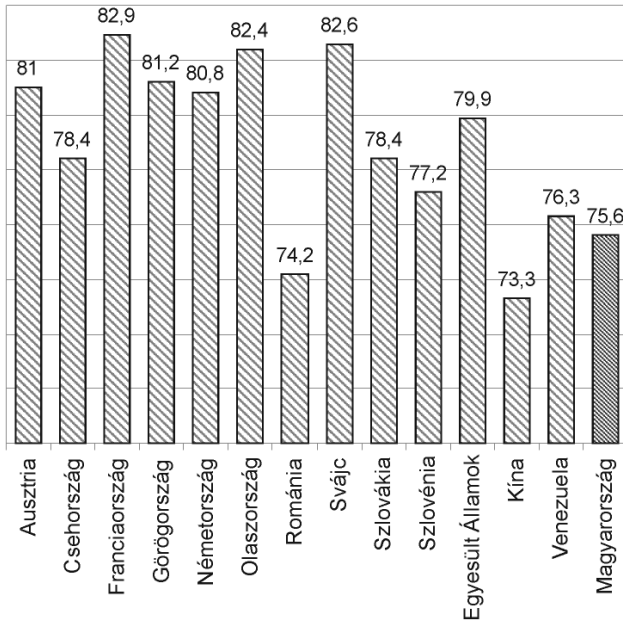
Tehát Magyarország lakosságának egészségi állapota viszonylag rosszabb, ezért az egészségügyi kiadások csökkenése nagyobb károsodással jár, mint más országokban, másrészt viszont a kiadások reálértékének növelése nagyobb mértékben javíthat a helyzeten.

Egészséges társadalmat – és gazdaságot – csak egészséges emberekkel lehet építeni. Ezért csak támogatni lehet azt, amit a Gazdaságpolitikai Program a következőképpen fogalmaz meg: „A Kormány kiemelt figyelmet kíván fordítani az egészségügyi ágazat stabilizálására, modernizálására, a hozzáférhetőségben jelenlevő egyenlőtlenségek megszüntetésére, a lakosság egészségi állapotában mutatkozó kedvezőtlen jelenségek mérséklésére.”

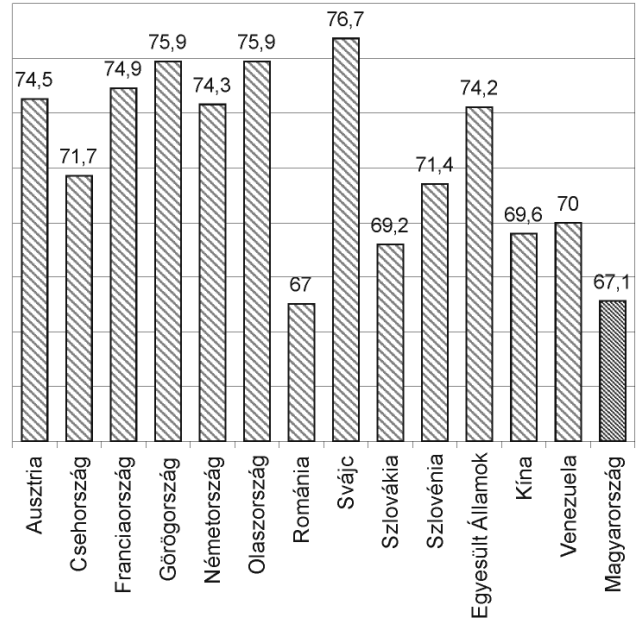
Üdvözljük, hogy a költségvetés kiadásait is módosító 2002. évi XXIII. törvény **2002-ben az egészségügyi kiadásokat összesen 104,5 milliárd forinttal emelte az eredeti előirányzathoz képest.** Ez reálértéken 7%-os emelést jelent. Tehát a jelenlegi kormány visszaigazolta azt az évek óta hangoztatott álláspontunkat, hogy az egészségügy nagymértékben alulfinanszírozott, és hogy ezen a helyzeten változtatni kell. A mostani intézkedést

**II.2.1.2.a. ábra: A születéskor várható átlagos élettartam a világ néhány országában (év)**

**nők**

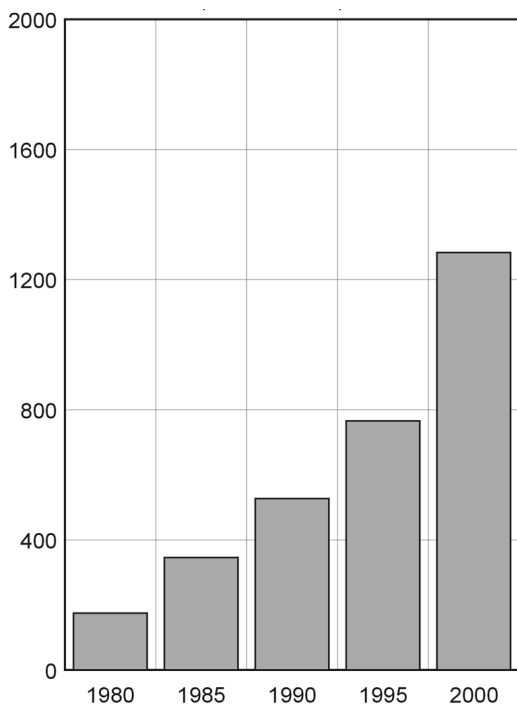


**férfiak**



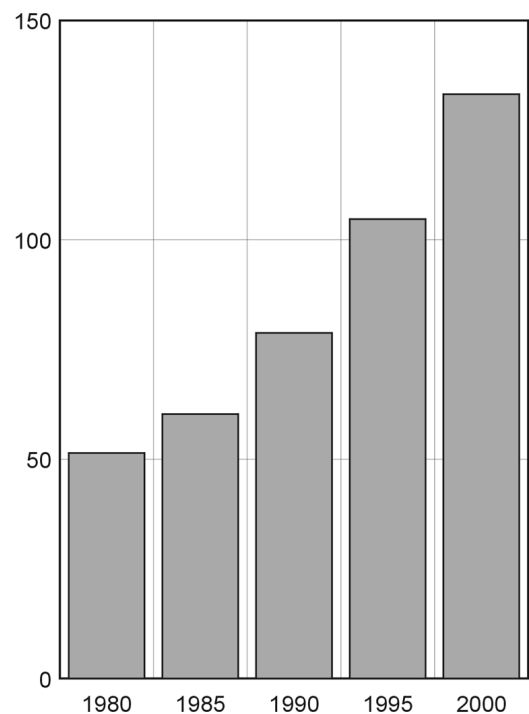
Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv, 2001

**II.2.1.2.b. ábra: Asztmás betegek számának alakulása Magyarországon 1980 és 2000 között (100 000 lakosra)**



Forrás: Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet

**II.2.1.2.c. ábra: Tüdőrákos megbetegedések számának alakulása Magyarországon 1980 és 2000 között (100 000 lakosra)**



Forrás: Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet



viszont csak az első lépésnek tekinthetjük. Az egészségügyi tárca véleménye szerint az elkövetkező években évi 300 milliárd forint többletforrás szükséges az elfogadható egészségügyi ellátás megteremtéséhez.

Az EU minden országában – a magyarországinál jóval magasabb GDP mellett – nagyobb arányt képviselnek az egészségügyi kiadások a GDP-hez viszonyítva, mint nálunk (ld. az I.2.1.2.a. táblázatot!).

Meglepő, hogy szinte minden EU-országban (kivételt csak Görögország és Portugália jelent) az összes egészség-

ügyre fordított kiadáson belül **az állami kiadások aránya jóval magasabb, mint nálunk**. Tehát az EU-n belül az egészségügyben nem érvényesül a liberalizmus, az emberi életek elsőbbséget élveznek a pénzügyi szemlélettel szemben.

Az egészségügyi szolgáltatásokra fordított összeg 1990 és 1997 között reálértékben a felére csökkent. A II.2.1.2.b. táblázatból látható, hogy az Egészségbiztosítási Alap kiadásai 1994 óta – 2001. évi áron – 1123 milliárd Ft-ról folyamatosan csökkentek 1998-ig, a

**II.2.1.2.a. táblázat: Az egészségügyi kiadások néhány országban**

Ország	Egészségügyi kiadások a GDP %-ában 1997-ben	Egészségügyre fordított kiadások USD/fő (PPS*)	Állami kiadások az összes egészségügyi kiadás %-ában
Magyarország	6,5	642	69,1
Ausztria	8,3	1905	73,0
Belgium	7,6	1768	87,6
Németország	10,7	2364	77,1
Olaszország	7,6	1321	69,9
Csehország	7,2	943	91,7

\*vásárlóerő-paritás

Forrás: Nemzetközi Statisztikai Évkönyv, KSH, 2001

**II.2.1.2.b. táblázat: Az Egészségbiztosítási Alap kiadásainak alakulása (milliárd Ft, folyó áron)**

Megnevezés	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény	2002 előzetes tény	2003 előzetes adat
Kiadás összesen*	397,8	445,1	509,0	554,0	632,2	701,2	797,7	914,9	1019,5	1266,0
Növekedés (előző év=100)		111,9	114,4	108,8	114,1	110,9	113,8	114,7	111,4	124,2
Fogyasztói ár (%)*		128,2	123,5	118,3	114,3	110,0	109,8	109,2	105,3	105,0
Lemaradás (% , előző évhez képest)			-16,3	-9,1	-9,5	-0,2	0,9	4,0	5,5	6,1
Változás előző évhez képest (2001. évi áron)			-159,- 9	-83,0	-79,0	-1,5	7,7	34,5	36,2	56,0
Halmazott elvonás (kamatok nélkül)			-159,- 9	-242,- 9	-321,- 9	-323,- 4	7,7	42,2	78,4	126,8
Lemaradás felszámolásához szükséges összeg			142,9	215,4	288,0	289,4	282,4	252,1	208,3	155,0
Kiadás (2001. évi áron)	1123,- 2	980,3	907,8	835,2	833,8	840,8	871,1	914,9	968,2	1145,1
Elvont összeg (halmazva, 2001. évi áron)		164,5	441,4	827,6	1245,- 1	1660,- 0	2064,- 0	2418,- 4	2860,8	3138,5
Kiadás (1994. évi áron)	397,8	347,2	321,5	295,8	295,3	297,8	308,5	324,0	342,9	405,5
Elvont összeg (1994. évi áron)		50,6	76,3	102,0	102,5	100,0	89,3	73,8	54,9	-7,7
Elvont összeg (folyó áron, évente)			64,9	120,8	191,1	219,4	235,6	230,9	208,3	303,9
Elvont összeg kamata**		9,8	34,4	65,1	97,1	110,5	139,1	146,1	162,0	168,0
A fenti összegek kamatalapja		74,7	229,9	486,1	802,7	1148,- 7	1518,- 7	1873,- 1	2338,9	2630,5
Egészségbiztosítási Alaptól évente elvont összeg (kamattal)			74,7	155,3	256,2	316,6	346,0	370,0	354,4	465,9
GDP	4365	5614	6894	8541	10087	11394	13151	14876	16825	18600
Egészségbiztosítási Alap kiadásai a GDP %-ában	9,1	7,9	7,4	6,5	6,3	6,1	6,4	6,2	6,1	6,8

\*Az Egészségbiztosítási Alapot érintő árucsoportban az árak dinamikusabban nőttek (pl. a gyógyszerek 1995-ben 53,5%-kal)

\*\* A nominálkamat mértéke: (fogyasztói áremelkedés mértéke + 2% kamat)

Forrás: T/3122.sz. törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2001. és 2002. évi költségvetéséről, és 2000. évi CXXXIII. törvény

mélypontig, amikor 834 milliárd Ft-ra zuhantak. Azóta a növekedés nagyon lassú, és a kiadások jelenlegi szintje még mindig messze elmarad az 1994. évi szinttől. A GDP-hez viszonyított arányuk még ennél is nagyobb lemaradást mutat: az 1994. évi 9,1%-ról 1998-ra 6,3%-ra esett, majd 2002-ben 6,1%-ra csökkent. A 2003. évi előirányzat GDP-ben kifejezve már növekvő, 6,8%-os részarányt mutat, azonban a növekmény jelentős részét az egészségügyi bérrendezés teszi ki. Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) jelentése a világ egészségi állapotáról (World Health Report 2000) megállapítja, hogy a vizsgált 191 ország között Magyarország a 105. helyet foglalja el az egészségügyi ellátás, illetve egészségi állapot tekintetében. Így nemcsak az összes közép-európai ország, hanem még Irak, Ukrajna és Banglades is megelőzi hazánkat. A tanulmányból ugyanakkor kiderül, hogy a nemzetközi tapasztalatok szerint az ellátórendszer fejlesztésével rövid idő alatt is komoly javulást lehet elérni. Ezért szorgalmazzuk az egészségügyi kiadások számottevő növelését.

Az egészségügyön belül különösen fontosnak tartjuk a megelőzést, amire jelenleg túlságosan kevés figyelem és szinte elenyésző pénz jut. Pedig sokkal könnyebb és olcsóbb megelőzni, elkerülni a betegségeket, mint meggyógyítani a megbetegedett, munkaképtelen embereket.

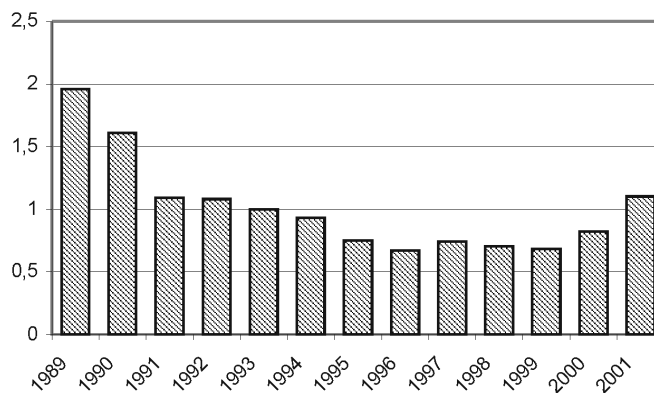
### 2.1.3. Tudományos kutatás és fejlesztés

Ma már az is közhelynek számít, hogy társadalmunk fejlődése alapvetően függ a tudományos kutatási és fejlesztési (K+F) tevékenységektől. Ezt a Gazdaságpolitikai Program is megerősíti: „A kutatás-fejlesztés és technológia-politika a gazdasági versenyképesség és a humán erőforrás-fejlesztés meghatározó eszköze.” Ennek ellenére a hazai K+F ráfordítások reálértékben 64%-kal csökkentek 1990 és 1996 között, azóta bizonyos mértékben növekedtek, de még mindig nem érték el az 1990. évi szintet sem (II.2.1.3. ábra). Jelenleg az egy főre jutó K+F ráfordítás alig haladja meg a fejlett ipari országok átlagának ötödét-hatodát. A reálértékben kifejezett csökkenés még nagyobb volt, mivel 1989 után a GDP jelentősen visszaesett, és csak 2000-ben érte el a 11 évvel korábbi szintet.

A K+F másik fontos fajlagos minőségi mutatója a tízezer lakosra jutó kutatók száma, amely Magyarországon a harmada-ötöde a fejlett országok hasonló mutatóinak (II.2.1.3.a. táblázat).

A kormány is belátta, hogy a K+F tevékenység a magyar társadalom egyik legfontosabb húzóereje lehet a jövőben, ezért növelni szándékozik az e tevékenységre fordítandó összeget. A K+F tevékenység központi költségvetési támogatása 2000. évi tényadatainak, valamint 2001. és 2002. évi előirányzatának részletezését a II.2.1.3.b. táblázatban mutatjuk be.

II.2.1.3. ábra: K+F ráfordítás Magyarországon (a GDP százalékában)



Forrás: KSH

A társadalombiztosítás működőképességében rendkívül fontos szerepet tölt be a hazai **gyógyszeripar**. A gyógyszer-támogatási keretet a II.13.c. táblázat tanúsága szerint az elmúlt 10 év során minden évben jelentősen alultervezték. Például az Egészségbiztosítási Alap 2002. évi költségvetési tervében 153 milliárd Ft gyógyszer-támogatás szerepelt, az előzetes tényadat pedig 209 milliárd forint volt. Ez a tendencia 2003-ban is folytatódik. A keret betartása csak akkor lehetséges, ha az azonos hatásmechanizmusú gyógyszerek közül általában az alacsonyabb árú részesül támogatásban. (Ez többnyire hazai gyártású gyógyszer, mivel ezek dobozonkénti átlagára kb. negyede az import gyógyszerének.) Ezáltal a hazai gyógyszeripar az importot kiszorítva legalább 10 mil-

II.2.1.3.a. táblázat: A tízezer lakosra jutó kutató-fejlesztők száma néhány országban

Ország	Kutatók száma
Japán	49
Svédország	38
Szlovénia	37
Egyesült Államok	36
Finnország	33
Dánia	31
Németország	28
Franciaország	27
Nagy-Britannia	25
Írország	23
Hollandia	22
Szlovákia	18
Lengyelország	14
Románia	14
Olaszország	13
Spanyolország	13
Csehország	13
<b>MAGYARORSZÁG</b>	<b>10</b>
Törökország	3

Forrás: OMFB, 1999

**II.2.1.3.b. táblázat: A központi költségvetés K+F forrásai  
(2000. évi tényadatok, valamint 2001. és 2002. évi előirányzatok)**

Funkció	Megnevezés	2000			2001			2002		
		Tételes csoportosítás			Tételes csoportosítás			Tételes csoportosítás		
		Kiadás	Bevétel	Támogatás	Kiadás	Bevétel	Támogatás	Kiadás	Bevétel	Támogatás
F10	Agrár kutatóintézetek	4594,5	2825,5	1769,0	3948,5	1888,9	2084,6	4347,8	1953,8	2394,0
F10	Mezőgazdasági K+F	7,2		7,2	100,0		100,0	100,0		100,0
F10	Agrárkutatói támogatás	346,8		346,8	536,0		536,0	536,0		536,0
F01.c	OMFB Hivatala	44,0								
F13.b	Orsz. Munkaügyi Központ	1450,0	1360,1	89,9	696,1	646,5	49,6	680,4	629,7	50,7
F01.d	Magyar Űrkutatási Iroda	84,1		84,1	84,9		84,9	85,6		85,6
F12.d	KVM kutatási feladatok	0,0			410,0		410,0	450,0		450,0
F01.d	Teleki László Alapítvány	0,0			95,7		95,7	95,7		95,7
F04.d	Kutató- és szolg. intézetek	12904,8	7736,5	5168,3	7258,2	4545,2	2713,0	7712,6	4904,2	2808,4
F04.c	Doktorandusz hallg. ösztöndíj	20,5		20,5	21,5		21,5	21,5		21,5
F04.c	Széchenyi prof. ösztöndíj	689,8		689,8	896,2		896,2	1199,4		1199,4
F04.c	OM-MTA határon túli kutatás	0,0			30,0		30,0	30,0		30,0
F01.a	Műszaki fejl. célelőirányzat	6974,4	2228,1	4746,3	9529,0	779,0	8750,0	11719,0	779,0	10940,0
F01.d	Magyar-Oszták Tud. és Koop. Alap	52,0		52,0						
F01.e	EU-FP 5 Keretprogram	2536,7	774,7	1762,0	3123,0	1518,0	1605,0	4728,0	1518,0	3210,0
F01.d	Nemzeti K+F program	0,0			5752,0		5752,0	10000,0		10000,0
F01.d	Felsőoktatási kutatási program	643,7		643,7	884,0		884,0	2300,0		2300,0
F01.d	Tudománypol. támogatás	0,0			30,0		30,0	30,0		30,0
F04.d	OKTK Közalapítvány tám.	90,0		90,0	90,0		90,0	90,0		90,0
F05.a	OM ágazati kutatás-fejtl.	0,0			188,0		188,0	240,0		240,0
F08.b	Kulturális kutatás szolgáltatása és int.	0,0			755,2	60,6	694,6	789,7	66,6	723,1
F08.b	K+F tev. működési tám.	0,0			43,0		43,0	43,0		43,0
F08.b	Magyar Alkotóműv. Közalapítvány	0,0			800,0		800,0	800,0		800,0
F01.d	Közép- és Kelet-E-i Társadalomkut.Int.	175,0		175,0	275,0		275,0	307,0		307,0
F01.d	Közép- és Kelet EU TT Kut.	25,0		25,0	25,0		25,0	25,0		25,0
F08.f	Sporttud. támogatás	30,0		30,0	30,0		30,0	42,0		42,0
F01.d	KSH Népeségtud. Kut. Int.	107,9	37,8	70,1	88,9	29,0	59,9	90,9	29,7	61,2
F01.d	KSH Gazd. Kut. Int.	212,8	117,8	95,0	219,0	96,8	122,2	224,3	99,1	125,2
F01.d	MTA Doktori Tanács	2165,5	14,0	2151,5	2175,1	27,2	2147,9	2278,4	28,3	2250,1
F01.d	MTA Széchenyi Irod. Műv. Ak.	12,7	1,6	11,1	14,2	2,1	12,1	14,6	2,2	12,4
F08.b	MTA Könyvtár	358,1	61,7	296,4	378,6	70,9	307,7	387,9	75,4	312,5
F01.d	MTA Matematika és Természettud.	9032,3	4710,5	4321,8	8175,0	4228,1	3946,9	8524,2	4497,7	4026,5
F01.d	MTA Élettudományi Kut. Int.	5099,5	2730,7	2368,8	4281,2	2189,7	2091,5	4471,0	2346,3	2124,7
F01.d	MTA Társadalomtud. Kut. Int.	3373,8	1343,9	2029,9	2819,8	1095,1	1724,7	2964,9	1201,4	1763,5
F01.d	MTA Területi Akadémiai Kut.	170,1	46,4	123,7	162,5	49,6	112,9	167,6	53,1	114,5
F01.d	MTA kutatószolg. szervezetek	1351,0	477,0	874,0	1303,7	582,5	721,2	1341,4	614,1	727,3
F01.d	MTA Támogatandó Kutatóhelyek Irodája	1236,3	186,3	1050,0	1055,5	88,4	967,1	261,2	95,8	165,4

Forrás: 2000. évi zárszámadási törvény, 2001. és 2002. évi költségvetési törvény

### II.2.3.c. táblázat: A gyógyszer-támogatás alakulása (milliárd Ft, folyó áron)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*
Gyógyszer-támogatás, előirányzat	50,7	68,5	72	85,4	102,6	122,9	135	147	153	217,0
Gyógyszer-támogatás, tény	61,6	70	84,2	100,9	135,5	140,4	150,7	179,1	209,0	232,0
Tény az előirányzat %-ában	121,5	102,2	116,9	118,1	132,1	114,2	111,6	121,8	136,6	106,9

\* várható

Forrás: Állami költségvetési törvények és zárszámadások

liárd forint többletbevételhez jutna, és ez biztosítaná a K+F pótlólagos finanszírozását.

Megjegyezzük, hogy a gyógyszeripar magas szellemi-termék-tartalma és magas hozama következtében két nagyságrenddel kisebb környezetterhelést okoz, mint ha ugyanezt az eredményt a nehézszerkezetű ipar fejlesztésével érnének el. **Az ipari környezetszennyezést leghatékonyabban az ilyen jellegű szerkezeti javítással lehet csökkenteni.** (A meglévő nehézszerkezetű ipar környezetszennyezése az óriási beruházások ellenére is csak korlátozott mértékben csökkenthető.)

A gyógyszeripari kutatások számára évi legalább **2 milliárd Ft-ot** kellene biztosítani az állami költségvetésből is, amelynek kedvező hatása nemcsak a kutatásban és az abban foglalkoztatottak számának emelkedésében jelentkezne, hanem a magyar gyógyszeripar versenyképességének javításán keresztül az export hatékony növelésében, valamint a gyógyszerimport árainak letörésében is, amivel megállíthatjuk a gyógyszerárak rendkívül gyors emelkedését. További kedvező hatás, hogy ezzel végeredményben mérséklődhetnek a társadalombiztosítási kiadások. Kedvezőnek ítéljük, hogy a K+F-re történt ráfordítások kétszerese számolható el költségként.

Független szakértők vizsgálata szerint 1996-ban 150 millió USD értékű import teljes egészében helyettesíthető lett volna hazai termékkel. A 150 millió USD el-költsége a drágább importra (az import gyógyszer ára 3–4-szerese a hazainak) azt eredményezte, hogy:

- a társadalombiztosítás és a hazai fogyasztók 20–30 milliárd Ft-tal többet adtak ki, mint hazai termékek vásárlása esetén történt volna,
- a hazai ipar piaca kb. 30 milliárd Ft-tal csökkent,
- a magyar külkereskedelmi mérleg 150–200 millió USD-vel romlott.

A megoldás – amint említettük – rendkívül egyszerű: csak a hatásmechanizmusra vetített legalacsonyabb termelői árú generikus gyógyszer részesülhessen támogatásban. Hasonló megoldást alkalmaznak több EU-tagállamban is. Ezzel elkerülhető a jelenlegi rendszerből adódó korrupció is.

#### 2.1.4. Az adótörvények módosítása az oktatás, az egészségügy és a K+F érdekében

Az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló 2002. évi XLII. törvény **az általános forgalmi adó több olyan módosítását** tartalmazza, amelyek **hátrányosan érintik az oktatást, az egészségügyet és a tudományos kutatást.** Ezért **javasoljuk ezeknek a módosításoknak a felülvizsgálatát, és a korábbi helyzet visszaállítását.**

Javasoljuk, hogy továbbra is maradjanak a 12%-os áfa-mérték alatt a II.2.1.4. táblázatban felsorolt tevékenységek.

Mind a K+F, mind a szakértői tevékenységek és a laboratóriumi vizsgálatok gazdasági, társadalmi és környezeti hasznossága indokolja a kedvezményes áfa-kulcsú besorolást. Az EU tagországaiban a K+F-re történő ráfordítások átlagosan a GDP 2%-át teszik ki, míg Magyarországon ez az arány mindössze 1% – ráadásul jóval alacsonyabb GDP mellett. Ez különösen indokolja, hogy a K+F és a szakértés eddigi adókedvezményét fenn kell tartani.

A tárgyi adómentesség alá tartozó termékértékesítések és szolgáltatásnyújtások körét a korábbi állapotnak megfelelően az alábbiakkal javasoljuk kiegészíteni:

#### II.2.1.4. táblázat: A kedvezőbb áfa-kulcsú besorolásba javasolt tevékenységek

Sorszám	Megnevezés	Vámtarifaszám
89.	Kutatás és kísérleti fejlesztés	SZJ 73.10.1, 73.20.1
90.	Vízgazdálkodási tervezés, szakértés	SZJ 74.14.23.2-ből
91.	Postai és távközlési tervezés, szakértés	SZJ 74.14.23.3-ből
92.	Környezetvédelmi szakmai tervezés, szakértés	SZJ 74.14.23.5
93.	Környezeti elemek laboratóriumi vizsgálata, elemzése	SZJ 74.30.11.2

26. a bíróságok és a hatóságok által kirendelt igazságügyi szakértők által végzett szakértői tevékenység (SZJ 74.11.17.0);
27. műemlékvédelmi szakértés (SZJ 74.14.23.9-ből);
28. egészségügyi tervezés, módszertani feladatok (SZJ 74.14.23.4-ből);
29. tudományos rendezvények lebonyolítása (SZJ 74.84.15.0-ből);
30. közös ismeretterjesztés és ismeretszerzés (SZJ 92.34.13-ből);
31. könyvtári, levéltári, múzeumi és egyéb kulturális szolgáltatás (SZJ 92.51.1, 92.52.1).

A szakértői tevékenységre a későbbiekben felszámítandó áfát a bíróságok nem igényelhetik vissza, ez költségként jelentkezik náluk, így az amúgy is szűkös, a szakértőkre fordítható költségvetési keretük tovább csökken a szakértői tevékenységre jutó áfa értékével. Ennek a helyzetnek a megváltoztatása felelne meg a Medgyessy Péter miniszterelnök által vállaltaknak (jogbiztonság, bíróságok anyagi helyzetének javítása). Ezért indokolt a 26. tétel áfa-mentessége.

A fenti 27–31. tételek olyan közérdekű, társadalmilag, gazdaságilag fontos tevékenységek, melyeknek további áfa-mentessége feltétlenül indokolt. A kulturális és tudományos szolgáltatásokat szinte minden ország pénzügyi kedvezményekben részesíti. Nemzetközi megítélésünket is rontja, ha ezek feltételei kedvezőtlenebbé válnak.

## 2.2. A családi pótlék 1994. évi reálértékének helyreállítása

A családi pótlék reálértéke 1994 óta a felére csökkent. Öröndetes tény azonban, hogy 1999-től egyre növekvő adókedvezményt kapnak a gyermekes családok. Ez azonban nem jelent megoldást azok számára, akik nem rendelkeznek megfelelő jövedelemmel az adókedvezmény igénybevételére. Ráadásul általában éppen ezek a családok szorulnak leginkább támogatásra. Meggyőződésünk, hogy törekedni kell arra, hogy minden gyermek egyenlő eséllyel induljon az életnek, függetlenül attól, hogy milyen családban született. Ezért szükségesnek tartjuk első lépésben a családi pótlék 1994. évi reálértékének helyreállítását, majd fokozatos emelését. Ennek megfelelően üdvözljük, hogy a jelenlegi Kormány a családi pótlékre fordított 2002. évi összeget 9,2 milliárd forinttal megemelte (iskolakezdés előtt kéthavi családi pótléket folyósított, és szeptembertől 20%-kal emelte a havi családi pótléket).

**Javasoljuk, hogy a családokkal kapcsolatos juttatásokra (pl. ingyenes tankönyv, iskolai étkezés, iskolatej,**

**nyelvtanítás, úszásoktatás stb.) 15 milliárd forintot fordítsanak.**

## 2.3. A nyugdíjak és egyéb szociális ellátások javítása

A társadalom minden tagjának joga van a létbiztonságra. Ezért szükségesnek tartjuk a nyugdíjak reálértékének megőrzését és lehetőség szerinti emelését, valamint az esélyegyenlőség javítását, különös tekintettel a hátrányos helyzetű társadalmi rétegekre, az egészségkárosodott és fogyatékos emberekre.

### 2.3.1. A nyugdíjak reálértékének emelése és a magánnyugdíjpénztár-rendszer felülvizsgálata

A magánnyugdíj-rendszer bevezetése jelentősen növelte a biztosítottak kockázatát (infláció és befektetési bizonytalanság). Az ezzel járó, az alábbiakban röviden kifejtett súlyos ellentmondásokról pedig nem tájékoztatták a társadalmat.

A magánnyugdíjhoz szükséges fedezetet egyrészt a költségvetés újabb terhelésével teremtették elő. A pénzügyi fedezet fennmaradó részét úgy biztosították, hogy a közeljövőben nyugdíjba vonuló férfiak esetében 2, a nőknél pedig 7 évvel távolabbra tolták a nyugdíjkorhatárt. Ez az eljárás erkölcsileg meglehetősen vitatható, hiszen ilyen módon a lakosságnak ezt a rétegét nem várt kényszerhelyzetbe hozták. Ebből további probléma is keletkezett: mivel ugyanakkor nem hozták meg a szükséges intézkedéseket a foglalkoztatottság jelentős növelésére, a meghosszabbítottan továbbdolgozók több százezer munkakezdő fiattól vették el a munkába állás lehetőségét.

Ugyanakkor a Bokros-csomag számottevően csökkentette a nyugdíjak reálértékét (lásd a II.2.3.1.a. és b. táblázatokat!). Ez a lépés nemcsak erkölcstelen és igazságtalan volt, de a gazdaság fejlődését sem segítette elő. Ezt jól szemléltethetjük, ha összehasonlítjuk azt, hogy az öt közép-kelet-európai rendszerváltó országban (Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlovénia és Szlovákia) miként alakultak a nyugdíjak az 1994 és 1998 közötti időszakban. A nyugdíjak alakulását USD-ben mutatjuk be (lásd a II.2.3.1.c. táblázatot!), mert ezáltal megközelítően helyesen láttathatjuk azok reálértékének változását. (A dollárban kifejezett adat azért is összehasonlítható, mert mindegyik ország enyhén felértékelő devizapolitikát folytatott.) Ezekből az adatokból az a – sokak számára meglepő – tény derül ki, hogy az említett időszakban az egy nyugdíjasra jutó nyugdíj reálértéke csak Magyarországon csökkent (ráadásul igen nagy mértékben), az összes többi országban pedig jelentősen nőtt.

**II.2.3.1.a. táblázat: A Nyugdíjbiztosítási Alap kiadásainak alakulása  
(milliárd Ft, folyó áron)**

Megnevezés	1994 tény	1995 tény	1996 tény	1997 tény	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény	2002 előzetes tény	2003 irányadó szám
Kiadás összesen*	452,4	511,9	585,1	623,4	801,1	915,6	1021,2	1174,9	1419,3	1501,5
Növekedés (előző év=100)		113,2	114,3	106,5	128,5	114,3	111,5	115,1	120,8	105,8
Fogyasztói ár (%)*		128,2	123,5	118,0	114,3	110,0	109,8	109,2	105,3	105,0
Lemaradás (%; előző évhez képest)			-15,0	-9,2	-11,5	14,2	4,3	1,7	5,9	15,5
Kiadás (2001. évi áron)	1166,8	1029,9	953,1	860,6	967,6	1005,3	1021,2	1174,9	1234,3	1243,6
Elvont összeg (halmazva, 2001. évi áron)		157,6	406,7	775,4	1068,4	1334,7	1580,6	1785,1	2000,6	2435,2
Kiadás (1994. évi áron)	452,4	399,3	369,6	333,7	375,1	389,8	395,9	417,2	478,6	482,2
Elvont összeg (1994. évi áron)		53,1	82,8	118,7	77,3	62,6	56,5	-17,9	-109,0	-148,5
Elvont összeg (folyó áron, évente)			68,1	131,2	221,8	165,0	147,1	145,6	99,3	98,9
Elvont összeg kamata**		10,3	36,7	71,4	101,4	105,5	124,4	124,0	128,1	135,7
A fenti összegek kamatalapja		78,4	246,2	539,5	805,8	1058,4	1328,4	1551,7	1778,7	2234,9
Nyugdíjbiztosítási Alaptól elvont összeg évente (kamattal)			78,4	167,9	293,2	266,3	252,6	270,0	223,3	227,0
GDP	4365	5614	6894	8541	10087	11394	13151	14876	16825	18600
Nyugdíjbiztosítási Alap kiadásai a GDP %-ában***	10,4	9,1	8,5	7,3	8,0	8,0	8,2	7,9	8,4	8,1

Megjegyzések:

\* A Nyugdíjbiztosítási Alapot közvetlenül és közvetetten érintő árcsoportban az árak dinamikusabban nőttek (pl. a gyógyszer 1995-ben 53,5%-kal).

\*\* A nominálkamat mértéke: (fogyasztói áremelkedés mértéke + 2% kamat)

\*\*\* Miközben a nyugdíjasok száma 1994-hez viszonyítva 1995-ben 1,6%-kal, 1996-ban 3,4%-kal, 1997-ben 1,6%-kal és 1998-ban további 0,9%-kal nőtt, a GDP-ből való részesedésük aránya csökkent!

2002-től a dolgozó nyugdíjasok a munkavállalásból származó jövedelmüket nem kell hogy összevonják a nyugdíjukkal, vagyis a nyugdíj adómentes jövedelem. Így 15 milliárd Ft-tal nő a nyugdíjasok jövedelme.

Forrás: T/3122. sz. törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2001. és 2002. évi költségvetéséről

**II.2.3.1.b. táblázat: Az összes nyugdíj értékének évenkénti változása az 1994. évihez viszonyítva  
millió USD, kamatok nélkül**

Év, ill. megnevezés	Csehország	Magyarország	Lengyelország	Szlovénia	Szlovákia
1995	653	-192	3563	213	266
1996	1462	-526	5568	182	302
1997	878	-673	5267	-43	322
1998	2038	-426	6744	185	404
1995–1998 összesen	5032	-1818	21142	537	1294
A nyugdíjasoktól elvont, illetve adott összeg (USD- /fő) 1994-hez viszonyítva	2007	-582	2254	1158	1102
<b>A nyugdíj értékváltozása Magyarországon</b>					
Változás az 1994-es szinthez viszonyítva (milliárd Ft, kamatokkal):					
Kamatosítva (évi 6%-kal számolva)	1995 és 1996	751			
	1997-ig	1490			
	1998-ig	2018			
	1999-ig	2139			
Lemaradásból eredő tartozás (USD/fő)		685			
Lemaradásból eredő tartozás (Ft/fő)		184920			

Forrás: KSH, Költségvetési zárszámadások, CESTAT

**II.2.3.1.c. táblázat: A nyugdíjak alakulása a CEFTA-országokban**

Megnevezés	Csehország	Magyarország	Lengyelország	Szlovénia	Szlovákia
<b>Átlagos havi nyugdíj</b>					
1994					
Nemzeti valutában	3248	13977	331,53	49025	2628
USD-ben	115,79	132,95	136,03	387,67	84,02
1995					
Nemzeti valutában	3655	16030	438,84	53747	3045
USD-ben	137,41	127,54	177,81	426,60	102,98
1996					
Nemzeti valutában	4498	18113	535,33	59515	3367
USD-ben	164,58	118,72	186,17	420,66	105,55
1997					
Nemzeti valutában	5022	21473	643,16	64286	3717
USD-ben	144,98	114,98	182,82	379,99	106,87
1998					
Nemzeti valutában	5450	26100	685	67808	4148
USD-ben	182,52	121,71	195,49	420,65	112,38
<b>Árfolyam (deviza/USD)</b>					
1994	28,05	105,13	2,4372	126,46	31,28
1995	26,6	125,69	2,468	125,99	29,57
1996	27,33	152,57	2,8755	141,48	31,9
1997	34,64	186,75	3,518	169,18	34,78
1998	29,86	214,45	3,504	161,2	36,91
<b>Nyugdíjasok száma (ezerfő)</b>					
1995	2519	2963	7107	456	1168
1996	2498	3082	9254	461	1170
1997	2507	3123	9380	464	1174
1998	2545	3157	9451	467	1187
<b>Összes hatás 1995-1998 között: elvonás (-), illetve többlet (+) 1994-hez viszonyítva (millió USD)</b>					
Havonta, személyre (USD)	29,18	-17,97	46,79	-7,69	22,86
Évente, személyre (USD)	350,20	-215,61	561,49	-92,23	274,28
Évente, összesen (millió USD)	891,27	-680,67	5306,63	-43,07	325,57

Forrás: CESTAT Statistical Bulletin 1997/4 és 1999/1 (CSU, KSH, GUS, SURS, SUSR)

**II.2.3.1.d. táblázat: A bruttó hazai termék (GDP) alakulása egyes közép- és kelet-európai országokban  
Változás %-ban az előző évhez viszonyítva és  
1999-ig halmozva**

Ország	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1990-1999
Magyarország	-11,9	-3,0	-0,8	2,9	1,5	1,3	4,6	5,1	4,3	4,5	5,0	1,028
Csehország	-11,5	-3,3	-0,9	2,6	5,9	3,8	0,3	-2,3	-0,5	1,4	2,3	0,933
Lengyelország	-7,0	2,6	3,8	5,2	7,0	6,0	6,8	4,8	3,5	5,2	5,8	1,428
Románia	-12,9	-8,8	1,5	4,0	7,2	3,9	-6,6	-7,3	-5,0	-1,0		0,684
Szlovákia	-14,5	-6,5	-3,6	4,8	6,9	3,9	6,5	4,4	2,0	1,5		1,017
Szlovénia	-8,9	-5,5	2,9	5,3	4,1	3,1	3,8	3,9	3,5	3,6		1,118
Ukrajna	-8,7	-9,9	-14,2	-22,9	-12,2	-10,0	-3,2	-1,7	-1,0			0,405

Forrás: OECD Economic Outlook, CESTAT, Kopint-Datorg Konjunktúrajelentés 1999/4

A nyugdíjra fordított összes pénzügyi forrást vizsgálva figyelemre méltó, hogy 1994 óta a nyugdíjmelékek összege Lengyelországban 21 milliárd, Csehországban 5 milliárd, Szlovákiában 1,3 milliárd, Szlovéniában pedig 0,5 milliárd USD-t tett ki. Ezzel szemben Magyarországon ugyanezen időszak alatt 1,8 milliárd USD-vel csökkent a nyugdíjra fordított összeg. Ha az egy nyugdíjasra jutó nyugdíj mértékét vizsgáljuk, akkor pedig azt állapíthatjuk meg, hogy 1998-ban ez csak Szlovákiában volt alacsonyabb, mint Magyarországon, a másik négy országban viszont számottevően meghaladták a magyarországi szintet. Ugyanakkor ezeknek az országoknak a gazdasága is általában fejlődött az említett időszak alatt (Lengyelországban például kiugróan magas volt a GDP növekedése, és egyedül Csehországban volt egy kisebb mértékű átmeneti visszaesés 1997-ben és 1998-ban (*Ld. a II.2.3.1.d. táblázatot!*). Rendkívül fontos ebből a szempontból az is, hogy ezen országok közül kizárólag Magyarország adta el nemzeti vagyonának jelentős részét a külföldiek számára, a többi ország viszont nem tette ezt, nem élte fel a vagyonát.

A nyugdíjak reálértékének helyreállítását környezetvédelmi szempontból is fontosnak tartjuk. A nyugdíjasok ugyanis elsősorban nem a külföldről behozott (sok esetben nagy nyersanyag- és energiafelhasználással előállított, túlcsoomagolt) árukra költik a pénzüket, hanem főleg hazai termékekre. Fokozott keresletükkel a helyi ellátás javításához is nagyobb mértékben hozzájárulhatnak, így javítva egyes település(rész)ek vonzerejét.

2002 végére a magyar nyugdíjak reálértéke elérte és kissé meghaladta az 1994. évi szintet, azonban a reálberekhez viszonyított arányuk – főleg az időközben bekövetkezett reálbér-növekedés miatt – romlott.

---

**A kormány azt ígérte, hogy a nyugdíjak reálértékét megtartja, sőt a svájci indexálás szerint a keresetekhez igazítja. Véleményünk szerint az infláció mérséklődése miatt célszerű lenne fokozatosan a keresettséghez való igazításra áttérni.**

---

### 2.3.2. A fogyatékosok társadalmi lehetőségeinek javítása

Magyarországon a testi fogyatékosok száma mintegy 635 ezer. Ezzel szemben közülük mindössze mintegy 30 ezer embernek – kevesebb mint 5%-uknak! – van munkahelye. A fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény kimondja: „A fogyatékos emberek a társadalom egyenlő méltóságú, egyenrangú tagjai, akik a mindenkit megillető jogokkal és lehetőségekkel csak jelentős nehézségek árán vagy egyáltalán nem képesek élni. ... E törvény célja a fogyatékos személyek jogainak, a jogok érvényesítési eszközeinek meghatá-

rozása, továbbá a fogyatékos személyek számára nyújtandó komplex rehabilitáció szabályozása, és mindezek eredményeként a fogyatékos személyek esélyegyenlőségének, önálló életvitelének és a társadalmi életben való aktív részvételének biztosítása.”

A nemzetközi jog és gyakorlat megköveteli, de országunknak is fontos érdeke, hogy a törvényben megfogalmazott célok megvalósuljanak. Ezek közül az egyik legfontosabb, hogy a foglalkoztatottak száma növekedjen, így egyrészt kevésbé szorulnak támogatásra, másrészt ez javítja a közérzetüket, és tartalmasabbá teszi az életüket.

A minimálbér reálértéke 2001-ben és 2002-ben nagymértékben nőtt. Az új kormány 2002 szeptemberétől eltörölte a minimálbér adóját, ami gyakorlatilag reálértékben tovább növelte a minimálbért. Ezáltal részben megoldotta azt a problémát, hogy a minimálbér általános emelése miatt a fogyatékosok a korábbinál hátrányosabb helyzetbe kerültek, ugyanis a szükséges összeget az érintett vállalkozások, illetve intézmények nem mindig tudták kigazdálkodni.

A fogyatékosok foglalkoztatásának további javítására pedig javasoljuk, hogy a közbeszerzési törvényben a megváltozott munkaképességűek által előállított termékeket – amennyiben megfelelnek a törvény egyéb előírásainak – előnyben kelljen részesíteni az egyéb termelőkkel szemben.

---

**A fogyatékosok foglalkoztatottságának támogatására 2 milliárd forint többletforrást javasolunk.**

---

## 2.4. A közbiztonság javítása

Egyetértünk azzal, hogy a költségvetésben kiemelt prioritást kap a közbiztonság javítása. Ugyanakkor fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy a rendőrség működési feltételeinek javítása – bár kétségkívül szükséges – nem elegendő e cél eléréséhez. Véleményünk szerint a jelen anyagban megfogalmazott egyéb javaslatok is hozzájárulhatnak a közbiztonság javulásához, hiszen például a nemzetközi tapasztalatok szerint ebbe az irányba hat a jobb környezet megteremtése, valamint a civil szervezetek, helyi lakossági csoportok erősítése. Ezekkel a témákkal más pontokban részletesen foglalkozunk.

A Magyar Közlekedési Klub 1997-ben, a Levegő Munkacsoport 1998-ban készített tanulmányt Budapest közbiztonságáról. Megállapításaik nagy része nem csak a fővárosra alkalmazható, így elolvasásukat ajánljuk a téma iránt érdeklődőknek.

---

**A közbiztonságért dolgozók munka- és életfeltételeinek javítására javasoljuk, hogy az általuk beszedett bírságok meghatározott részét a lakáshelyzetük javítására hasz-**



nálják fel egy alapon keresztül. Ez nagyobb feyelmet és több bevételt is eredményezne. Így a többletbevétel túlkompenzálná a kiadást. Ezt kezdetben évi 3–4 milliárd forint körüli összegre javasoljuk beszabályozni.

## 2.5. Az elmaradott, hátrányos helyzetű térségek támogatása

Saját érdekünk, de az Európai Unió követelménye is az elmaradott térségek felzárkóztatása. A korábbi fejlesztések elmaradásából származó komparatív előnyöket azonban nem szabadna a globalizációs növekedési séma oltárán feláldozni. Területenként eltérő, ám értékválasztásában közös stratégiákat kell kidolgozni a lassabban fejlődő térségek számára. Ebben a természetközeli infrastruktúra, az ökológikus építésmód, a természetes anyagok, élelmiszerek, a megújuló energiahasználat, a biodiverzitás, valamint a továbbélésre érdemes helyi kultúra megőrzése a cél. Ehhez elsősorban az szükséges, hogy az ezekben a térségekben élő embereket képessé tegyük ennek a feladatnak a megoldására. Megjegyezzük, hogy az általunk javasolt költségvetési módosítások egy része már eleve segíti az elmaradottabb térségek felzárkóztatását (a vasúti refakció alkalmazása, a munkabéren lévő terhek csökkentése, a kutatásra és fejlesztésre jutó források növelése stb.).

Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy **az elmaradott térségek felzárkóztatása nem elsősorban az úthálózat bővítésével valósítandó meg**. Ennél hosszú távon sokkal hatékonyabb eszköz az adott térség meglevő adottságai (kulturális, környezeti sajátosságok, vonzerők) kihasználásának az elősegítése.

További fontos területek, amelyeket most részletesen nem fejtünk ki:

- a természetvédelmi szempontból előnyös lassúbb fejlődés ellentételezése,
- a természetközeli, ám javuló életminőséget garantáló technológiai fejlesztés,
- a magas minőségű egyedi termékek kifejlesztésének és piacra jutásának támogatása,
- a helyi sajátosságok (termékek, kultúra, táj, társadalmi szokások) megőrzésének támogatása,
- a terület népességmegtartó képességének javítása a szabad választás lehetőségének megadásával (IT és oktatási hálózat, garantált átvétel a megújuló nyersanyagok előállítására, feldolgozó kapacitás és K+F a környezetbarát technológiákhoz).

Javasoljuk, hogy az üzemanyag-turizmus korlátozásából származó állami többletbevételekből 10 milliárd

forint az érintett határmenti térségek fejlesztésére fordítsanak, elsősorban oktatási, kulturális téren, valamint környezetbarát beruházásokkal (pl. energiahatékony-ság javítása).

## 2.6. A lakáspolitikát átalakítása

Az Európai Uniónak nincs egységes lakáspolitikája, de a tagországok nemzeti lakáspolitikájukkal erősítik a társadalmi kohéziót, és igyekeznek a természetes és épített környezetet védeni. Részletes lakáspolitikai javaslatokat tartalmaz az 1. melléklet, amelynek az éves költségvetést is érintő fontosabb pontjai a következők:

1. A **lakhatási támogatás alanyi jogon** járjon az egy főre eső jövedelemtől, illetve vagyoni helyzetétől függően.
2. A ciklus végére **szociális bérlakás**-állományunk érje el legalább a 400 ezer lakásegységet. Legyen kötelező a városok (8 ezer főnél nagyobb települések) számára közép-távú bérlakás-koncepció kidolgozása, amely biztosítja, hogy 2010-ig összességében 20%-ra növekedjen a bérlakások (illetve vállalati szolgálati lakások, fecskeházak és egyéb speciális-otthoni férőhelyek) aránya. A bérlakás-program elmulasztása esetén az önkormányzatok – a normatív támogatásokon kívül – ne részesülhessenek központi támogatásban.
3. Az iparosított technológiával épült lakások (**lakótelepek**) felújítására és üzemeltetésére készüljön el a jogszabályi háttér, és legyenek szervezeti és pénzügyi biztosítékok arra, hogy 2020-ig a megőrzésre érdemes iparosított lakásállomány a hozzá tartozó közterületekkel – vegyes finanszírozásban – felújításra kerüljön.
4. Társasházaknak vissza nem térítendő **felújítási támogatást** csak az állékonyság védelme érdekében elrendelt sürgős beavatkozásokra (kényszertartozásokra) nyújtsanak. A kommunális épületek (iskolák, kórházak stb.) felújítása és a közterületek állapotának javítása élvezzen elsőbbséget az önkormányzati források felhasználásánál.
5. A lakástulajdonosokat áfa- és szja-kedvezmények ösztönözzék arra, hogy megtakarításaikat **épületfelújításokra** fordítsák. Az eladott ingatlanokból származó bevétel ugyanolyan kedvezményt élvezzen felújítás esetén, mint új lakás vásárlásánál.
6. 2020-ig érje el az **épületek energetikai** minősége az EU hasonló klimatikus adottságú országainak átlagát. Átmeneti pénzügyi támogatással és szabályozással segítsék a távfűtés korszerűsítését, versenyképessé tételét a környezeti állapot javítása és a lakhatási költségek, támogatások csökkentése érdekében.
7. Támogassák non-profit **városrehabilitációs szervezetek** felállítását a lakosság és a vállalkozók tájékoz-

tatása és a rehabilitációs fejlesztések koordinálása érdekében. Erre a célra évente 1 milliárd forintot javasolunk elkülöníteni, 60%-ban központi és 40%-ban önkormányzati forrásból.

8. A **rozsdadóvezetek** versenyképességét gazdasági eszközökkel, szabályozással, intézményi háttér kialakításával, valamint országos rozsdadóvezeti program kidolgozásával javítsák. Legyen garancia arra, hogy a megkívánt önrész a programokkal együtt időben rendelkezésre álljon az EU Strukturális Alapjainak fogadásához.
9. A **természetes területek védelme**, a települések kompaktságának megőrzése és az infrastruktúra hatékonyságának javítása érdekében új lakásokat legalább 70%-ban csak bolygatott területre (rozsdázónakba) szabadjon építeni.
10. A (köz)költségek visszaforgatásának elve alapján alapítsanak meg területenként differenciált, arányos **földvédelmi járulékot**. Új lakás építéséhez csak a helyi lakásprogrammal összhangban lehessen támogatást kapni.
11. Működjön a kormánynak alárendelt **építéspolitikai koordináló szervezet** a tárcák építésügyi feladatainak összehangolására.
12. Kapja vissza a jogállamisághoz méltó rangját az **építésfelügyelet** megfelelő források és intézményi háttér biztosításával.

---

A fentieknek megfelelően a központi költségvetésből a lakásszektorok nyújtott támogatásokat emeljük az EU átlagos mértékére, vagyis a GDP 1,6%-ára a jelenlegi 0,9%-ról. Ennek az összegnek legalább az 50%-a az épületfelújításokat és a közterületek újjáélesztését szolgálja. Ez 2003-ban 130 milliárd forint többletkiadást jelent. (Ugyanakkor ebből az államnak jelentős bevétele is van! Várható, hogy növekszik a foglalkoztatottság szintje is, hiszen az építőipar teljes vertikuma döntő részben hazai munkaerőt alkalmaz, az import kevésbé jelentős.)

---

## 2.7. A környezet és az egészség védelmét elősegítő állami hozzájárulások növelése

„A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”

*A Magyar Köztársaság Alkotmányának 18. §-a*

A Magyar Országgyűlés 1997. szeptember 17-én egyhangúlag fogadta el a Nemzeti Környezetvédelmi Programot (NKP), és most készül a 2003–2008 közötti idő-

szakra szóló Második Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP-II.). Ennek gyakorlati megvalósítása sürgető feladat. Az NKP-ban meghatározott célok véleményünk szerint elsősorban a környezetvédelmi szempontokat figyelembe vevő költségvetési reformmal, és ezen belül különösen a környezetszennyező tevékenységek közpénzekből történő támogatásának megszüntetésével érhetőek el. Fontosnak tartjuk a jogszabályok korszerűsítését és a környezetvédelemmel kapcsolatos közfeladatok (hatósági munka, tudatformálás stb.) színvonalának emelését is, ami szintén nem képzelhető el az állam pénzügyi hozzájárulása nélkül. Kevésbé tartjuk hatékonynak a gazdasági élet egyes szereplőinek nyújtott közvetlen (nem normatív módon történő) állami támogatásokat, azonban tudomásul vesszük, hogy a jelenlegi feltételek mellett esetenként ezekre is nagy szükség van a környezet állapotának javítása érdekében. Ezért egyetértünk a Gazdaságpolitikai Programban kinyilvánított azon szándékkal, hogy növelni kell a környezetvédelmi célokra fordított forrásokat, azonban a növelés tervezett mértékét nem tartjuk kielégítőnek.

A környezet és az egészség védelmét elősegítő közvetlen állami hozzájárulásokat nagyrészt a Környezetvédelmi Minisztérium költségvetési fejezetében lévő *Környezetvédelmi alap célfeladatok* (KAC) című fejezeti kezelésű előirányzaton, valamint az egyéb előirányzatokon és elkülönített állami alapokon keresztül szükséges biztosítani az elosztási gyakorlat hatékony tárcaszintű összehangolásával, valamint az EU-tól kapható támogatások kihasználásával.

Fontosnak tartanánk azt is, hogy a **közmunkákra** fordított összeg jelentős részét a környezet védelmét szolgáló feladatokra használják fel (pl. a csatornahálózat fejlesztésére). Ehhez megfelelő tájékoztatást és ösztönzést kell nyújtani az önkormányzatok részére.

Az NKP-II. tervezete részletes kimutatást közöl a szükséges környezetvédelmi célú támogatásokról. Ezért az alábbiakban ezek közül csak néhány fontosabb elemre hívnánk föl külön a figyelmet.

### 2.7.1. Környezet- és egészségvédelmi tudatformálás, felvilágosítás, oktatás-nevelés, kultúra

A tudatformáláson belül különösen fontosnak tartjuk az egészséges és takarékos életmód egyéni és családi kialakítási lehetőségeinek megismertetését, ösztönzését rendszeres társadalmi célú reklámokon, ill. médiaműsorokon keresztül, továbbá ennek az oktatási és művelődési intézmények programjába történő beépítését.

A gazdasági reklámtevékenység bevételei a rendszer-váltás óta rendkívül gyorsan emelkedtek, és 2002-ben már meghaladták a 200 milliárd forintot. Ezeknek a reklámoknak a jelentős része súlyosan környezetszennyező

és egészségkárosító tevékenységeket propagál (dohányzás, alkoholfogyasztás, autózás stb.). Ezzel szemben a környezettudatos, az egészséget óvó és javító életmódra nevelő reklámokra, felvilágosításra fordított összegek elenyészők. Ez a helyzet tetemes károkat okoz a magyar társadalomnak, így elengedhetetlennek tartjuk a mielőbbi gyökeres változtatást.

Kiemelt támogatásban kell részesíteni a társadalmi célú kommunikációt (TCK), és ezen belül a **társadalmi célú reklámokat** (TCR), amelyek a humán értékrendet helyezik a középpontba, emelik a lakosság kulturális színvonalát, elősegítik az egészséges életmódot, a sportot, útmutatást adnak a színvonalas szórakozáshoz, és javítják a lakosság – jelenleg sajnos rendkívül alacsony – környezettudatosságát.

Külföldi példák sora bizonyítja, hogy azokban az országokban, ahol kedvező feltételeket biztosítottak a TCK, ill. a TCR számára, ott e tevékenységeknek köszönhetően:

- jelentős eredményeket értek el a családvédelem, az élet- és vagyonbiztonság, a baleset-megelőzés, a fogyasztóvédelem, az egészségvédelem, az egészséges életmód, a környezetvédelem és az energiatakarékoság terén,
- megtakarításokat ért el az államháztartás (pl. a lakosság egészségi állapotának javulása miatt),
- nemzetgazdasági szinten nőtt a hatékonyság (pl. az energiafelhasználás területén),
- az állampolgárok aktívabban kezdtek részt venni a közéletben, ami újabb – korábban kihasználatlan – hatalmas erőforrást biztosított a társadalom fejlődéséhez,
- javult a lakosság közérzete,
- kiegyensúlyozottabbá, tárgyyszerűbbé vált a lakosság tájékoztatása, ami erősítette a demokráciát,
- növekedett a kormányzat népszerűsége, elfogadottsága.

---

Erre a célra a Nemzeti Kulturális Alapprogram többletbevételeiből 25 milliárd Ft-ot irányoznánk elő. Javaslatunk szerint ekkora többletbevétel származna a kulturális járulék emeléséből. Ennek megvalósítása érdekében ki kellene egészíteni a Nemzeti Kulturális Alapprogram pénzeszközeinek felhasználási lehetőségeit az alábbi ponttal:

*„a fogyasztói és környezeti kultúra javítását szolgáló felvilágosító tevékenység.”*

---

Ez a módosítás hozzájárulna a demokrácia kiteljesedéséhez és a civil társadalomnak az ország fejlődéséhez nélkülözhetetlen megerősödéséhez.

---

**A tudatformáló munkában kiemelkedő szerepet játszhat a civil szféra, a társadalmi szervezetek, amelyeknek a munkáját minden lehetséges eszközzel segíteni kell.**

---

A civil szervezetek bevonását a társadalmi célú kommunikáció előkészítésébe és lebonyolításába azért is fontosnak tartjuk, mert ez nagyobb biztosítékot ad arra, hogy valóban a megfelelő – nem manipulált – üzenetek jutnak el a közvéleményhez. (A manipulált társadalmi célú reklám jellegzetes példája az a reklámkampány, amelyet a dohányipar finanszírozott állítólagosan a fiatalok dohányzásának visszaszorítására, és amelynek szlogenje így hangzott: „A dohányzás felnőtt szokás.”)

Tudjuk, jelenleg reménytelen azt követelni, hogy a társadalmi célú reklámokra is annyi pénz jusson, mint a gazdasági hirdetésekre. Az azonban elfogadhatatlan, hogy az utóbbira ezerszer annyi pénzt költenek, mint az előbbire. Az is elfogadhatatlan számunkra, hogy az erőszakot és a pornográfiát tartalmazó művek sokkal nagyobb arányban részesedjenek a társadalom által megtermelt forrásokból, mint a helyes életmódra nevelő művek. Ennek az aránynak a megváltoztatása érdekében javasoltuk (ld. a 7.3. és a 7.4. pontot!), hogy jelentősen emeljék meg a hirdetések kulturális járulékát (ami jelenleg 1%), valamint az erőszak- és pornótartalmú művek kulturális járulékát, és az így befolyó többletbevételt teljes egészében társadalmi célú reklámokra, illetve társadalmi célú kommunikációra fordítsák. Az írott és elektronikus sajtó esetében javasoljuk, hogy a beszédett összeget teljes egészében annak az orgánumnak kell visszajuttatni, amelytől az beszédre került. Így egyetlen újságot, rádiót vagy televíziót sem érne kár, sőt színesebbé válnának, a tájékoztatásuk pedig kiegyensúlyozottabbá.

## 2.7.2. Az energiaár-emelések ellentételezése, az energiahatékonyság javítása

### a) Pénzbeli kompenzáció

A villamos energia és a földgáz árának korábbi években történt emelését tisztességes kompenzációval kellett volna megvalósítani. Ezért támogattuk az Energetikai Érdekképviseleti Tanács javaslatát a szociális ellentételezésre. Kompenzációban kell részesíteni a lakosságot és a közintézményeket. A pénzbeli kompenzáció elengedhetetlen környezetvédelmi és energiatakarékosági szempontból is, hiszen kizárólag ilyen módon növelhetők az energiát terhelő adók (ellenkező esetben növekednének a szociális feszültségek, és az adóemelés valószínűleg megbukna a társadalmi ellenálláson).

Az alábbiakban konkrét mintaként javaslatot teszünk arra, miként lehetne például kompenzálni a villamos energia áfájának 12%-ból 25%-ba történő átszólását (lásd a II.2.7.2.a. táblázatot!).

Az UNIPEDE 1996. évi adatai tartalmazzák a magyar lakossági fogyasztók számát a villamosenergia-felhasználás főbb kategóriái szerinti bontásban. Ez az el-

**II.2.7.2.a. táblázat: Lakossági villamosenergia-felhasználása az 1996. évi adatok alapján és az áfa-emelés várható hatása**

Felhasználás/fogyasztó	1000 kWh-ig	1001-2000 kWh-ig	2001-5000 kWh-ig	5001-10000 kWh-ig	10000 kWh felett	Összesen
<b>Az éves fogyasztás mennyisége és aránya</b>						
millió kWh	502,65	1005,3	4322,79	1910,07	2312,19	10053
%	5	10	43	19	23	100
<b>A fogyasztók száma és aránya</b>						
ezer	1237,41	1008,26	1741,54	458,3	137,49	4583
%	27	22	38	10	3	100
<b>Egy fogyasztóra jutó éves felhasználás</b>						
kWh/fogyasztó	406,2	997,1	2482,2	4167,7	16817,2	2193,5
Ft/fogyasztó*, nettó	6824,35	17624,9	45841,8	78604,31	100902,9	
<b>Az áfa emelésének hatása</b>						
Hatás/fogyasztó**, Ft	887,17	2291,24	5959,43	10218,56	13117,3	
Teljes összeg***, millió Ft	1097,79	2310,16	10378,59	4683,17	1803,5	20273,21

\*1999. I. 1-jei áron, „A” díjszabás (23/1998. GM rendelet) szerinti, áfa nélkül

\*\*Az áfa 12%-ról 25%-ra történő emelésének éves hatása Ft-ban

\*\*\*A 10000 kWh felett fogyasztók összege becslés, mivel több tarifa együttes hatása érvényesül

Forrás: Saját számítás KSH adatok alapján

múlt években lényegében nem változott, tehát kiinduló alapként használhatjuk.

A fogyasztás mennyisége szerint végezve az elemzést, az alábbiakat állapíthatjuk meg:

1. Az évi 1000 kWh-ig fogyasztók száma az összes lakossági fogyasztó 27%-át teszi ki, az általuk felhasznált villamos energia viszont az összes lakossági felhasználásnak mindössze 5%-a.
2. Az évi 1001–2000 kWh között fogyasztók száma az összes fogyasztó 22%-át teszi ki, az általuk felhasznált villamos energia viszont az összes lakossági felhasználásnak 10%-a.
3. Az évi 2001–5000 kWh között fogyasztók száma az összes fogyasztók 38%-át teszi ki, az általuk felhasznált villamos energia az összes lakossági felhasználásnak 43%-a.

Az évi 5000 kWh feletti fogyasztókkal a kompenzáció szempontjából nem érdemes foglalkozni, mert egy részük elsősorban a B) kategóriájú kedvezményes tarifájú éjszakai áramot használja, másrészt olyanok tartoznak ide, akik nem szorulnak kompenzációra.

Számításaink szerint az áfa mértékének esetleges emeléséből származó összes költségvetési bevétel – változatlan fogyasztást feltételezve – kb. 30 milliárd forintot tenne ki (csak a lakossági fogyasztással számolva). Ebből legfeljebb 20 milliárd forintot kellene kompenzációra fordítani. A kompenzáció megközelítőleg 4 millió fogyasztót érintene. Ebből le kellene vonni a két mérőhelyes fogyasztók számát (pl. üdülők), ami becslésünk szerint durván 500 ezer mérőhelyet jelent. Tehát meg-

közelítőleg 3,5 millió mérőhely esetén kellene kompenzációt nyújtani.

A kompenzációt véleményünk szerint elsősorban a nyugdíjak és a családi pótlék emelésével kellett volna megvalósítani.

A KSH Évkönyve szerint 1998-ban 3,1 millió nyugdíjas volt Magyarországon. A 18 éven aluliak száma 2337 ezer, a felsőoktatási intézmények nappali hallgatóinak száma pedig 153 ezer, vagyis a családi pótlékra jogosultak száma összesen 2490 ezer.

**Tehát összesen 5,6 millió személyt kellene kompenzációban részesíteni. Ennek érdekében a nyugdíjakat és a családi pótlékot fejenként évi 2500 Ft-tal kellene emelni.**

Az áfa emelését tehát lehetne úgy ellentételezni, hogy az semmiféle többlet adminisztrációval nem jár. Az érintettek túlnyomó része nem kerülne hátrányosabb helyzetbe a jelenleginél, sőt a többségük kifejezetten előnyösebb helyzetbe kerülne.

**A közintézmények és közszolgáltatások esetében az ár-emelés teljes hatását célszerű lenne kompenzálni, megfontolandó viszont, hogy ezen összeg 50%-át automatikusan, a másik 50%-át pedig energiaracionalizálási programok finanszírozásán keresztül juttassuk vissza, tekintettel arra, hogy ilyen módon a kompenzáció 5 év elteltével kifut (tehát az energiafogyasztás csökkenéséből származó megtakarítás következtében feleslegessé**

válí a további kompenzáció). Ez jelentős mértékben ösztönözné az energiaracionalizálást, mérsékelné az importot, és olyan új munkahelyeket teremtené Magyarországon, amelyek javítanák a külkereskedelmi egyenleget.

A földgáz áfa-mértékének átsorolását az említett módon nem lehetne megoldani, mivel a lakosságnak csak egy része használ földgázt. Azt is nehéz elfogadtatni, hogy a korábbi kormányzati intézkedések ösztönözték az átállást a földgázra (ami legtöbb esetben környezetvédelmi szempontból is előnyös volt), most pedig ennek ellenkezőjét tennénk. Ezért a kompenzációt ebben az esetben részben szociális tarifával kellene megoldani: meghatározott fogyasztási szint alatt a háztartásban élők száma alapján (például évi 500 köbméter fogyasztásig fejenként) kedvezményes díjat kelljen fizetni. A gázszolgáltatók így keletkező hiányát a költségvetés térítse meg az áfa-emelésből származó többletbevételekből. Így elmarad az infláció-gerjesztő hatás.

A nagyobb lakossági fogyasztók így kétszeresen is érdekeltek lesznek abban, hogy takarékoskodjanak az energiával. Egyrészt a magasabb ár eleve erre ösztönzi őket, másrészt a többlet áfa-bevételekből a kormányzat nagyobb összegű energiahatékonysági támogatásokat nyújthat. Ez úgy is megvalósítható – az inflációellenes hatás fokozása érdekében –, hogy például 100 ezer Ft-ot úgy kapna meg valaki az energiahatékonyság javítására, hogy 5 éven keresztül évi 20 ezer Ft-ot levonhat a földgázszámlájából (azaz az állam a szolgáltatónak utalja át ezt az összeget).

## b) Az energiaracionalizálás támogatása

A kompenzáció célkeretén belül törekedni kell arra, hogy minél nagyobb legyen az energiaracionalizálási rész. Ezt a módszert kell alkalmazni a közintézmények és közszolgáltatások esetén. A kompenzáció egyre nagyobb része azért kerüljön folyósításra az energiaracionalizáláson keresztül, mert csak ez a módszer biztosítja azt, hogy a kompenzációt belátható időn belül le lehessen építeni, valamint egyidejűleg a gazdaság szerkezete javuljon, és nagyszámú új munkahely keletkezzen. Az energiaracionalizálás a kompenzáción túlmenően alkalmas arra, hogy fokozza a magyar gazdaság hatékonyságát, és ezzel növelje esélyeit az EU-hoz történő felzárkózásra. Itt felhívjuk a figyelmet arra, hogy más növekedésösztönző módszerek (tisztán banki ösztönzők) alkalmazása azzal a veszéllyel jár, hogy a hatékonyság rovására történik az élénkítés.

Az energiaracionalizálással történő kompenzáció azért is rendkívül előnyös, mert tartós **antiinflációs hatása** van, ugyanis energiahordozó-importot vált ki, amelynek hányada egyre növekvő mértékű, és amely-

nek az áremelkedése jelentős. Továbbá a növekvő energiefelhasználással járó környezetszennyezés és az ennek elhárítására szolgáló beruházások és egyéb tevékenységek költségei is elkerülhetővé válnak, ami szintén az infláció ellen hat. Az energiaracionalizálás azért is egyre inkább sürgető, mert az említett költségek idővel exponenciálisan növekednek.

Az energiaracionalizálás, az energiahatékonyság javítása azt jelenti, hogy kevesebb energia felhasználásával érünk el a korábbihoz hasonló vagy annál jobb eredményt. Tehát nem megszorító intézkedésekről vagy ésszerűtlen spórolásról van szó. Az energiahatékonysági programot befőldeletről állami támogatással kell elősegíteni. A magas belső kamatlábak miatt ma a szokásos banki hitellel semmilyen energiahatékonysági program gyakorlatilag nem finanszírozható. Ezért egyrészt **kedvezményes kamatok** kell biztosítani erre a célra más eszközök átcsoportosításával (erre már vannak kedvező példák itthon is), másrészt pedig a magyar gazdaság pénzügyi politikáját úgy kell átalakítani, hogy **a pénzügyi spekulációkat letörve** a bankrendszer minimális kamatréssel történő működésre kényszerítsük. Az energiaracionalizálási program a magyar gazdaság modernizálásának és hatékony fejlesztése ösztönzésének legeredményesebb eszköze, mivel a hatékonyságot és a gazdaság ösztönzését a foglalkoztatottság növelésével együtt szolgálja.

Az energiahatékonysági program be kell hogy épüljön a lakáskörülményeket javító kormányintézkedésekbe is. Így a két program megsokszorozhatja egymás kedvező hatását.

Az Országos Energiatakarékossági, illetve Energhatékonyság-növekedést Elősegítő Cselekvési Programról szóló 399/1995. számú kormányhatározat helyesen jelölte meg a teendőket ezen a téren. A Kormány 1107/1999. (X. 8.) számú határozata a 2010-ig terjedő energiatakarékossági és energiahatékonyságnövelési stratégiáról is helyesen fogalmazta meg a teendőket. Az energiával kapcsolatos intézkedések többnyire közép- és hosszú távon fejtik ki hatásukat, ezért a 10 éves program ennek a reálgazdasági követelménynek tesz eleget. Sajnálatos módon azonban a határozatokban megfogalmazottak közül eddig elenyészően kevés valósult meg a gyakorlatban.

Amikor az 1107/1999. számú Kormányhatározat elfogadásra került, még a következő évi költségvetés is abban a reményben készült, hogy a világpiacon energiaárak emelkedése átmeneti jellegű és jóval kisebb mértékű lesz. Emiatt az energiából származó áfa-bevételek is számottevően megnöttek. Ennek az összegnek egy részét feltétlenül az energiahatékonysági programra kell fordítani. Az áfa-mérték emelésével és az egyéb rendelkezésre álló forrásokkal együtt (német hitel, KAC stb.) még korántsem elégséges, de az előrelépést már lehetővé tevő összeg állna rendelkezésre.

Az energiahatékonysági program több éven át tartó megvalósítása **jelentős számú új munkahely** létesítéséhez is hozzájárulna. Ez a GDP növelésén túl az államháztartási egyenleget is több tíz milliárd Ft-tal javítaná (a többlet adó- és járulékbefizetések útján).

**Jelenleg csak a töredékét használjuk ki az energiahatékonyság javításában rejlő lehetőségeknek.** Ez még akkor is igaz, ha a jelenlegi energiaárak mellett vizsgáljuk az energiahatékonyságba történő befektetések hatékonyságát.

A GKI Rt. és az EGI Rt. közös tanulmánya (Az energiahatékonyság makrogazdasági kihatásai, Budapest, 1998) megállapította többek között, hogy az akkori árviszonyok mellett az alábbi intézkedések megvalósítása mutatkozott leggazdaságosabban:

A villamos kapacitások kiváltása esetén az energiatakarékossági beavatkozásokkal kiváltható kapacitás-csökkenést és a megvalósításukhoz szükséges beruházási határkötségeket hasonlították össze az egységnyi többletkapacitás létesítésének költségeivel. Amikor csak az új kapacitás beruházási költségeit vették figyelembe, akkor 600 MW kapacitás alatt a kiváltás határkötsége kisebb, mint az új kapacitások kiépítésének költsége. Amikor azt is figyelembe vették, hogy az új kapacitásokat üzemeltetni is kell (elsősorban a tüzelőanyag-fogyasztást), akkor a fenti szám 650 MW. (A többletköltséget 30 éves élettartamból határozták meg.)

Legfeljebb 10 éves megtérülési idővel számolva az energiahatékonyság javításával az alábbi mennyiségű energiát érdemesebb megtakarítani, mint többlet energiahordozókat felhasználni (az adott szektor összes primer energiafogyasztásának százalékában):

- lakossági szektor: 15,1%
- kommunális szektor: 4,7%
- ipari szektor (az energiaipar nélkül): kb. 18%.

Ismételten hangsúlyozzuk, hogy a fenti számok az 1998. évi árviszonyokra vonatkoznak, amikor a világpiaci energiaárak az utóbbi 10 év legalacsonyabb mértékét érték el. A jelenlegi világpiaci áraknak megfelelő, továbbá a külső (környezeti stb.) költségeket is tükröző energiaárak mellett a megtakarítási lehetőség ezeknél jóval nagyobb mértékű. Fontos azt is figyelembe venni, hogy a környezetvédelmi követelmények szigorodása további költségnövekedéseket jelent. A külföldi energiacegek részére biztosított 8%-os eszközarányos nyereség miatt az energiahatékonyság javítása még előnyösebb a magyar társadalom számára. Az energiapolitikát pedig ennek megfelelően kell alakítani.

Az energiaracionalizálás a modernizációs program megvalósításának egyik alapfeltétele, s annak megindításához komoly lökést adhat. Az energiahatékonyság javítását a világ sok országában állami eszközökkel segítik elő.

Fontossága miatt külön hangsúlyozzuk a **távhő-szolgáltatások** jelentőségét és javításuk lehetőségét. A távhő-

szolgáltatások javítása, korszerűsítése a legsúlyosabban szennyezett területek környezeti gondjait is enyhítheti.

A Magyar Energia Hivatal irányításával konkrét programot dolgoztak ki a közintézmények energiaracionalizálására, azonban ennek megvalósítását a kezességvállalás törvényi előírása fékezi. Gazdálkodási abszurditás, hogy a költségvetés az energiaiimportra korlátlan összegben vállal garanciát (ld. a Magyar Köztársaság 2001. és 2002. évi költségvetéséről szóló 2000. évi CXXXIII. törvény 36. §-át!), miközben az energiahatékonyság javítására semmiféle garanciát nem vállal.

---

### **A költségvetés energiaracionalizálási beruházásokra is vállaljon a garanciát!**

---

Az energiahatékonyság javítására kötelez az a tény is, hogy Magyarország csatlakozott az Energia Charta Egyezményhez, amelynek 19. cikke egyebek között kimondja, hogy a Szerződő Felek „*kiemelten kezelik az energiazgazdálkodás hatékonyságának javítását, a megújuló energiaforrások fejlesztését és felhasználását.*”

Az említett 1107/1999. számú kormányhatározat 2000-re 1 milliárd Ft-ot irányozott elő az energiahatékonyság javításának állami támogatására. A Gazdasági Minisztérium 2001-ben már 5 milliárd Ft-ot fordított erre a célra. Véleményünk szerint még ez is igen kis összeg. Az eddigi tényleges import energiaárak emelkedése következtében a teljes magyar energiaiimport forint ára 2000 első 6 hónapjában közel 86 százalékkal emelkedett az előző év azonos időszakához viszonyítva. Ez azt jelenti, hogy közel 1 milliárd USD-vel, vagyis 280 milliárd Ft-tal többlet fizettünk, mint egy évvel korábban. 2001-ben az energiaárszint összességében érdemben nem csökkent, ugyanis a földgáz ára nőtt, a kőolajé mérséklődött. Kissé mérséklődő árszint érvényesült 2002-ben. Ugyanakkor az import mennyiségének a növekedése is várható, mivel a hazai termelés folyamatosan csökken, továbbá az előrejelzések szerint a gazdasági növekedéssel együtt a hazai energiafelhasználás mennyisége is emelkedik. Az energiahatékonyság javításával viszont ez a kettős hatás kivédhető, és így jelentős megtakarítás érhető el.

A kormányhatározat 75 PJ/év megtakarítását tűzi ki célul 2010-re, vagyis az elkövetkező 10 évben évente átlagosan 7,5 PJ-t. Ez azt jelenti, hogy a jelenlegi árakon számolva az új megtakarítás évente mintegy 7 milliárd Ft-ot tesz ki. Ez hétszerese az állam által befektetni tervezett évi 1 milliárd Ft-nak! Mivel ez a program halmozottan érvényesül (vagyis minden évben egyre növekszik), a megtakarítás összege az évek során egyre nagyobb lesz (*lásd a II.2.7.2.b. táblázatot*). Az említett összeghez még hozzá kell adni a környezet szennyezésének elmaradásából adódó, szintén igen jelentős megtakarításokat: 11 év alatt – egyebek mellett – a kibocsátott kén-dioxid mennyisége

**II.2.7.2.b. táblázat: Az energiamegtakarítás hatékonysága pénzben kifejezve**

Megnevezés	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2000-2010 összesen
<b>Megtakarítás PJ-ban*</b>												
Évente	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	
Halmazva	6,82	13,64	20,45	27,27	34,09	40,91	47,73	54,55	61,36	68,18	75,00	450,00
<b>Megtakarítás millió USD-ben**</b>												
2,21 millió USD/PJ	15,1	30,1	45,2	60,3	75,3	90,4	105,5	120,5	135,6	150,7	165,8	994,50
3,53 millió USD/PJ	24,1	48,1	72,2	96,3	120,3	144,4	168,5	192,5	216,6	240,7	264,8	1588,50
Javulás	9,0	18,0	27,0	36,0	45,0	54,0	63,0	72,0	81,0	90,0	99,0	
<b>Megtakarítás millió Ft-ban**</b>												
500,7 m Ft/PJ	3414	6828	10242	13655	17069	20483	23897	27311	30725	34139	37553	225315
942,2 m Ft/PJ	6424	12848	19272	25696	32120	38545	44969	51393	57817	64241	70665	423990
Javulás	3010	6020	9031	12041	15051	18061	21072	24082	27092	30102	33113	
<b>Ráfordítás millió Ft-ban***</b>												
Évente	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	
Halmazva	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	11000	11000
<b>Megtérülés****</b>												
Évente	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	6,42	38,54
Halmazva	6,42	12,85	19,27	25,70	32,12	38,54	44,97	51,39	57,82	64,24	70,67	423,99

Forrás: Saját számítás Energiagazdálkodási Jelentések alapján

\* Az1107/1999.(X.8.) kormányhatározat a 2010-ig terjedő energiatakarékosági...

\*\* 1999. I-V. havi és 2000. I-V. havi tényleges import alapján, 2000. I-V. havi áron számolva

\*\*\* A kormányhatározat évente 1000 millió Ft a támogatás összege

\*\*\*\* A program megtérülése 2000. évi áron, kamatok nélkül került számításra, mivel a ráfordítás összege nem változik

**II.2.7.2.c. táblázat: Az energiamegtakarítás következtében elmaradó szennyezőanyag-kibocsátás**

Megnevezés	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2000-2010 összesen
<b>Kén-dioxid ezer tonna/év</b>												
Évente	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	
Halmazva	4,55	9,09	13,64	18,18	22,73	27,27	31,82	36,36	40,91	45,45	50,00	300,00
<b>Szén-dioxid millió tonna/év</b>												
Évente	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Halmazva	0,45	0,91	1,36	1,82	2,27	2,73	3,18	3,64	4,09	4,55	5,00	30,00

Forrás: Saját számítás Energiamerleg és KSH adatok alapján

összesen 300 ezer tonnával, a széndioxid-kibocsátás pedig 30 millió tonnával lesz kevesebb, mint az energiaracionalizálási program elmaradása esetén (lásd a II.2.7.2.c. táblázatot).

Mivel a befektetéshez viszonyítva az eredmény nemzetgazdasági szinten messze kiemelkedően hatékony – és a világszerte árnövekedés miatt ez a hatékonyság szinte egyik évről a másikra megkétszereződött –, fokozott állami szerepvállalást tartunk szükségesnek. Ennek érdekében, az energiaracionalizálás kedvező hatásainak érvényesítéséhez 2004-ben 30 milliárd Ft többletráfordítást

javasolunk a szénhidrogének bányajáradékának, valamint az áfa bevételi többlet egy részéből.

### c) Az észak-keleti válságövezet megsegítése energiaracionalizálással

A fenti összegből egyebek mellett az alábbi tevékenységet lehetne támogatni.

A borsodi vaskohászatot és nehézipart hátrányosan érinti az energiaár-emelés. Eddig a válságkezelésben nem számoltak az elkerülhetetlen energiaár-emelkedésekkel. Ezért a DIGÉP bázisán **energiaracionalizálási és környezetvédelmi gépgyártást** kell megvalósítani

német hitel és együttműködés kiépítésével. A borsodi vidék és más elmaradott térségek foglalkoztatásának növelése végett a közbeszerzési törvényt úgy szükséges módosítani, hogy a törvény hatálya alá eső **rendeleteknek legalább 30%-át az ottani foglalkoztatottak termelése tegye ki.** Ennek kritériumát úgy kell szigorítani, hogy a munka bér- és adóterheinek arányát kell figyelembe venni. A Gazdasági Minisztérium pedig arról gondoskodik, hogy ezek az új ágazatok WTO-konform módon védelemben részesüljenek. Egy ilyen intézkedés megfelelne a WTO előírásainak, tehát ilyen módon is megtudjuk védeni a hazai munkahelyeket és elő tudjuk segíteni a számunkra előnyös hazai és külföldi tőkebefektetéseket.

#### **d) A kőolaj és kőolajtermék készletezési hozzájárulás környezetvédelmi célú felhasználása**

Az energiahatékonyság javítására további forrást jelenthet a következő: A Kőolaj és Kőolajtermék Készletező Szövetség a készletezési hozzájárulás mértékét (a KKKSZ-díjat) benzín esetében az 1998. évi 2,58 Ft/literről 2002-re 4,12 Ft/literra növelte, míg ugyanezen időszak alatt gázolaj esetében 2,67 Ft/literről 4,21 Ft/literra emelte. A teljes díjbevétele megközelíti a 40 milliárd forintot. (lásd a II.2.7.2.d. táblázatot!).

---

**A készletezés is nagymértékben szennyezi a környezetet, és fokozottan haváriaveszélyes termékeket érint. Ezért indokolt a fenti összeg 50 százalékának elkülönítése energiahatékonysági és környezetvédelmi célokra.**

---

Különösen súlyos környezeti katasztrófához vezethetnek a Budapest területén, a Csepel-sziget északi részén elhelyezkedő ÖMV tulajdonú üzemanyagtárolók. Ezeket sürgősen fel kell számolni, mert ez nem a piaci verseny része, hanem Budapest lakosságának veszélyeztetése.

A Magyar Kőolaj és Kőolajtermék Készletező Szövetség Szlovénia számára is vállalt készletezési kötelezettséget, ami egyrészt többletszennyezést, másrészt veszélyforrást is jelent. Ehhez hozzájárul még a szállításból eredő többlet környezeti terhelés.

---

**Számításaink szerint a KKKSZ-készlet értékének 1%-át célszerű környezetterhelési díjként kivetni. Ez évente valamivel több mint 1 milliárd forintot tesz ki.**

---

### **2.7.3. A környezetkímélő közlekedési módok támogatása**

A gépjármű-közlekedés által okozott súlyos környezeti, egészségi és gazdasági károk csökkentése érdekében elengedhetetlen az alternatívát nyújtó közlekedési módok kiemelt fejlesztése.

#### **2.7.3.1. A tömegközlekedés javítása**

A tömegközlekedés közszolgáltatásnak minősül, és így eredményességét nem szabad csupán a szokásos vállalati hatékonysági mutatókkal mérni. (Ez természetesen nem azt jelenti, hogy ne tartanánk fontosnak a hatékony, ésszerű gazdálkodást a tömegközlekedési vállalatoknál.) A tömegközlekedés hatékony működése társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt sokkal több előnnyel jár, mint amennyit a vállalati szintű elszámolásokkal ki lehetne mutatni. Ezért az eddigi állami támogatásokon túlmenően az alábbi, a költségvetést is érintő intézkedéseket javasoljuk a tömegközlekedés javítására – megfelelő követelményrendszer előírásával egyidejűleg. A tömegközlekedés fontosságát az Európai Unió országaiban is felismerték, és ennek megfelelően egyebek mellett különböző kedvezményekkel támogatják (lásd a II.2.7.3.a. táblázatot!).

---

**1. Javasoljuk, hogy egyes kedvezményeket (pl. a fogyasztói árkiegészítés mértéke) csak akkor lehessen igénybe venni, ha az adott vállalat eleget tesz – egyebek mellett – a mindenkor hatályos környezetvédelmi követelményeknek, és ha menetrendjét egyezteteti a többi érintett tömegközlekedési vállalattal, ebben is kiemelt figyelmet biztosítva a környezetvédelmi szempontoknak. A helyi tömegközlekedés esetében fontos feltétel kell hogy legyen a tömegközlekedés forgalmi előnyben részesítése és a forgalomcsillapítási intézkedések bevezetése. (A folyamatosan haladó tömegközlekedési járatoknak szabad csak támogatást adni, nem pedig a dugókban állóknak.)**

**2. A munkavállalóknak nyújtott helyi tömegközlekedési hozzájárulást a munkáltatók költségként számolhaszák el. Az utazási kedvezményekről szóló 78/1993. (VI.2.) kormányrendelet indokolatlanul – és véleményünk szerint alkotmányellenesen – tesz különbséget a helyi és a helyközi utazás alapján elszámolható költség-hozzájárulások között. Még visszasább a helyzet, ha azt tekintjük, hogy a cégek havi több ezer forintot fizethetnek ki költségként a személygépkocsi-használatért, miközben a helyi tömegközlekedési bérletre kifizetett összeg jövedelemnek számít és adóköteles. Ez az állapot igazságtalan, környezetvédelmi szempontból káros és gazdaságilag is ésszerűtlen, hiszen a környezetrombolóbb eszköz használata pénzügyi előnyben részesül a környezetkímélőbbel szemben.**

**3. Javasoljuk a fogyasztói árkiegészítési rendszer felülvizsgálatát. A közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 287/1997. (XII. 29.) számú rendelet ugyanis lényegesen szélesebb körű kedvezményeket állapít meg a helyközi forgalomban, mint a helyi forgalomban. Célszerűnek tartanánk a helyközi forgalomban alkalmazott kedvezmények lehetőség szerinti kiterjesztését.**



**II.2.7.2.d. táblázat: A KKKSZ-díj alakulása  
Ft/liter**

Megnevezés	1998	1999	2000	2001	2002
Benzin	2,58	3,53	3,73	3,73	4,12
Gázolaj	2,67	3,65	3,85	3,85	4,21

Forrás: MOL Rt.

**II.2.7.3.a. táblázat: A tömegközlekedés adókedvezményei  
az Európai Unióban és Norvégiában**

	A tömegközlekedés által felhasznált üzemanyagok áfa terhe	A tömegközlekedésben felhasznált üzemanyagokra kivetett jövedéki adó	A munkába járás költségei elszámolhatóak tömegközlekedés használata esetén is	Mentesség az energia-/CO <sub>2</sub> -adó alól	Mentesség a gépjárműadó fizetése alól
Ausztria	20% helyett 10%	A helyi tömegközlekedésben használt gázra: 0			
Belgium	21% helyett 6%	Vasút: 0, regionális tömegközlekedésnek engedmény*	igen		
Dánia	0% (kivéve turistabuszok)	Ásványolajokra: 0		Ásványolajok, villamos áram	Menetrend szerinti járatok
Egyesült Királyság	0%				
Finnország	22% helyett 6%				
Franciaország	20,6% helyett 5,5%				
Görögország	18% helyett 8%				
Hollandia	17,5% helyett 6%		igen		
Írország	0%				
Luxemburg	15% helyett 3%				Önkormányzatok, közintézmények által, illetve a köz javára használt gépjárművek
Németország	16% helyett 7% (50 km-en belül)	Metánra, sűrített földgázra engedmény**	igen		
Norvégia		0			Buszok (importadó alól is mentesek)
Olaszország	19% helyett 10%, városi tömegközlekedés: 0%				
Portugália	17% helyett 5%	A tömegközlekedésben használt gázra: 0			Tömegközlekedési gépjárművek
Spanyolország	16% helyett 7%			Vasút által használt ásványolaj	Állami tulajdonú gépjárművek, személyszállítás
Svédország	25% helyett 12%			Vasút által használt nem ásványolaj energiatípusok	

\* A regionális tömegközlekedési vállalatok jövedékiadó-fizetése 287,2 helyett 238 ECU/ezer liter

\*\* A hajtóanyagként használt metánra kivetett jövedéki adó 24,2 ECU/MWh helyett 9,5 ECU/MWh. A sűrített földgázra kivetett jövedéki adó 310,9 ECU/tonna helyett 122,3 ECU/tonna

Forrás: Database of environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland. Evaluation of environmental effects of environmental taxes. European Commission, 1998, [www.oecd.org/env/policies/taxes/index.htm](http://www.oecd.org/env/policies/taxes/index.htm)

4. A 65, illetve 70 év feletti díjmentes utazási lehetőségét 95%-os kedvezményre javasoljuk megváltoztatni. Ez ösztönözné a tömegközlekedési eszközök ésszerűbb igénybevételére, lehetőséget adna az utazási igények pontosabb nyilvántartására és az előírt árkiegészítés átutalására az érintett vállalatok részére.

5. Javasoljuk annak ösztönzését, hogy a helyi tömegközlekedési vállalatok, illetve az elkövetkező években létrejövő térségi közlekedési szövetségek üzemeltessék területükön a parkolási és az esetleg bevezetésre kerülő útdíj-fizetési rendszereket, és az így keletkező többletbevételeket a tömegközlekedés javítására használják fel.

6. Javasoljuk, hogy a tömegközlekedési vállalatok normatív támogatást kapjanak a menetdíj-bevétel után (azaz ennek meghatározott százalékát kapják meg az államtól). Ez viszonylag egyszerűen megvalósítható – annál is inkább, mert a tanulók és nyugdíjasok bérletének árkiegészítése is hasonlóan történik. Meggyőződésünk, hogy ezzel hatékonyan elő lehetne segíteni azt, amit tulajdonképpen a tömegközlekedés állami támogatásával is ösztönözni kellene: minél több – fizető – utas használja a közforgalmú közlekedést.

Nem értünk egyet azzal a javaslattal, hogy lehetővé kell tenni a gázolaj jövedéki adójának részbeni vagy teljes visszaigénylését a helyi menetrend szerinti közforgalmú közlekedésben részt vevő autóbuszok részére. Egy ilyen intézkedés ugyanis indokolatlanul előnyben részesítené a gázolajjal működő járműveket a villamos üzeműekkel szemben, ami alkotmányossági és versenysemlegességi kérdéseket is felvet. A tömegközlekedési vállalatokat pedig arra ösztönöznék, hogy inkább autóbuszokat üzemeltessenek, a kötöttpályás vonalakon pedig csökkentse a szolgáltatásaikat. (Az autóbuszok már ma is közvetett támogatást kapnak azáltal, hogy részükre a pályát nem a vállalatnak kell megfizetni, a villamosnál viszont igen.) Ez Budapesten is súlyos problémákat vetne fel, még elviselhetetlenebbé tenné a város közlekedését és környezeti állapotát, egyes vidéki városokban pedig még a villamos-, illetve trolibusz-közlekedés megszüntetéséhez is vezethet (például Szegeden a villamos felszámolásához). Ha az állam a piaci folyamatokba beavatkozva kifizetődőbbé tenné az autóbuszok üzemeltetését, az a vasút versenyképességét is rontaná, ami környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontból egyaránt hátrányos. (Egyebek mellett még nagyobb állami támogatást kellene nyújtani a vasútnak.) A gázolaj jövedéki adójának visszaigénylési lehetőségével az a vállalat részesülne nagyobb „jutalomban”, amelyik több gázolajat használ fel. Ez gazdasági, energetikai és környezetvédelmi szempontból egyaránt hibás ösztönzés lenne.

Egy ilyen intézkedés még átláthatatlanabbá tenné az állam támogatási rendszerét, ami ellentétes a Kormány programjában kinyilvánított célokkal.

Budapest és környéke tömegközlekedésének komplex fejlesztésére, a BKV, a MÁV és a Volánbusz szolgáltatásainak fejlesztésére, együttműködésük javítására, tarifaközösség kialakítására kiemelten 40 milliárd Ft-ot javasolunk biztosítani. Ezt a meglévő BKV és Volánbusz járatok szolgáltatási színvonalának emelésére, továbbá Budapest és környéke vasútvonalainak a rendszeres elővárosi személyszállításra történő alkalmassá tételére kell fordítani. Ezt az összeget csak akkor lehet folyósítani, ha az említett három vállalat kötelezettséget vállal a tarifaközösség 2004-ben történő legalább részleges bevezetésére. Amennyiben ez nem történik meg, az összeget az adóhátraléokra vonatkozó szabályok szerint kell visszafizetni.

Bár tudjuk, hogy a tömegközlekedés színvonalának fejlesztése az ország egész területén szükséges, mégis kiemelten javasoljuk támogatni a főváros és környéke tömegközlekedését. Ezt az a tény indokolja, hogy a fővárosban rendkívül kis területen, az ország összterületének mindössze 0,5 százalékán összpontosul az ország lakosságának 18 (a naponta bejárókkal együtt 23) százaléka, és erre a területre jut a közlekedési eredetű légszennyezés közel 25 százaléka (lásd a II.2.7.3.b. és c. ábrát!).

Különösen fontosnak tartjuk az **elővárosi vasúti hálózat fejlesztését**. A 2000-ben történt forgalomszámlálás szerint naponta 230 ezer autóval mintegy 390 ezer ember lép be a főváros területére. Ezek az autók okozzák Budapesten a személygépkocsiból eredő légszennyezés mintegy 65 százalékát. Ugyanakkor szinte az összes, városközpontba vezető fő közlekedési úttal párhuzamosan ott halad az elővárosi közlekedésre alkalmas vasútvonal (ez alól gyakorlatilag csak a Szilágyi Erzsébet farsorba torkolló utak jelentenek kivételt, ahol azonban jól működő villamosvonal segíti a közlekedést).

Tehát a közlekedés vonatkozásában Budapesten és környékén lehet a leginkább költséghatékonyan csökkenteni a környezeti ártalmakat és enyhíteni a közlekedési feszültségeket. A fővárosi agglomeráció lakosait is számítva ezek az intézkedések érezhetően javítanák mintegy 3 millió ember életfeltételeit.

---

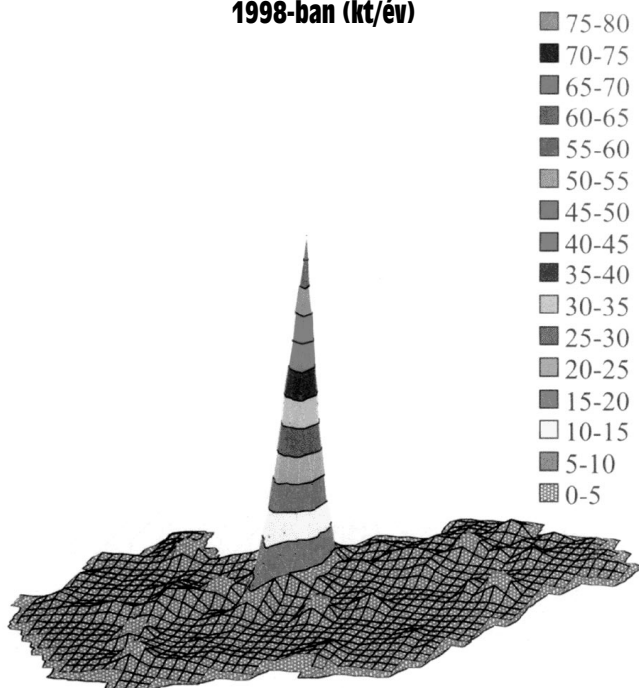
Javasoljuk a vidéki tömegközlekedés javítását is. Erre a célra 20 milliárd Ft többlettámogatást lehetne nyújtani (a vasutaknak nyújtott támogatáson felül).

---

### 2.7.3.2. A vasúti közlekedés javítása

Az energiaárak emelkedése és a növekvő környezetvédelmi követelmények fokozottan sürgetik a vasúti személy- és teherfuvarozás javítását, és a közlekedési ágazaton belüli arányuk növelését. Ezt elősegítené a né-

**II.2.7.3.b. ábra: A közúti közlekedésből származó szén-monoxid-kibocsátás területi megoszlása Magyarországon 1998-ban (kt/év)**

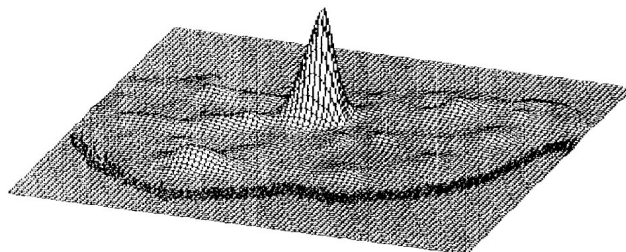


Forrás: KöM

met, osztrák és magyar vasutak tevékenységének – állami segítséggel történő – szorosabb összehangolása.

A vasúti közlekedés terén az **elmaradt felújítások** elvégzését, az **elővárosi személyszállítás** javítását és a **kombinált fuvarozás** fejlesztését tartjuk a legfontosabbnak. A vasút 1300 milliárd forintos felújítási és kor-

**II.2.7.3.c. ábra: A közúti közlekedésből származó szilárdanyag-kibocsátás területi megoszlása Magyarországon 1993-ban**



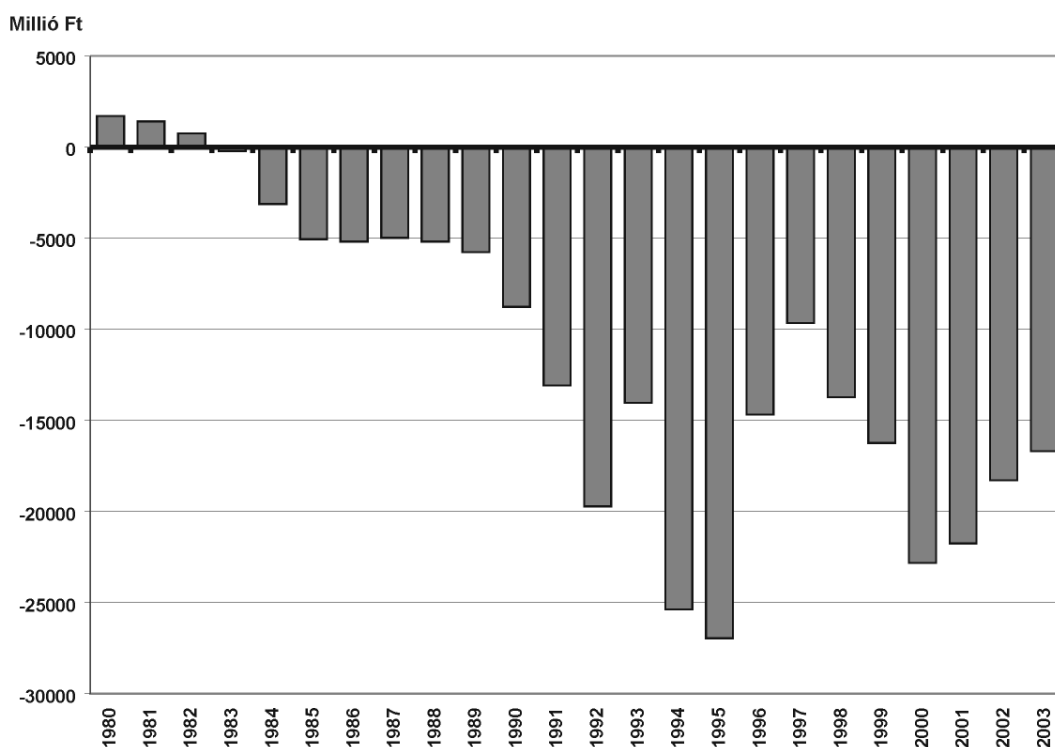
Forrás: KöM

Az emisszó területi (20×20 km) felbontás adatai alapján

szerűsítési elmaradása a korábbi kormányok hibájából következett be. Ezért az elmaradás felszámolását az állam kötelességének tekintjük.

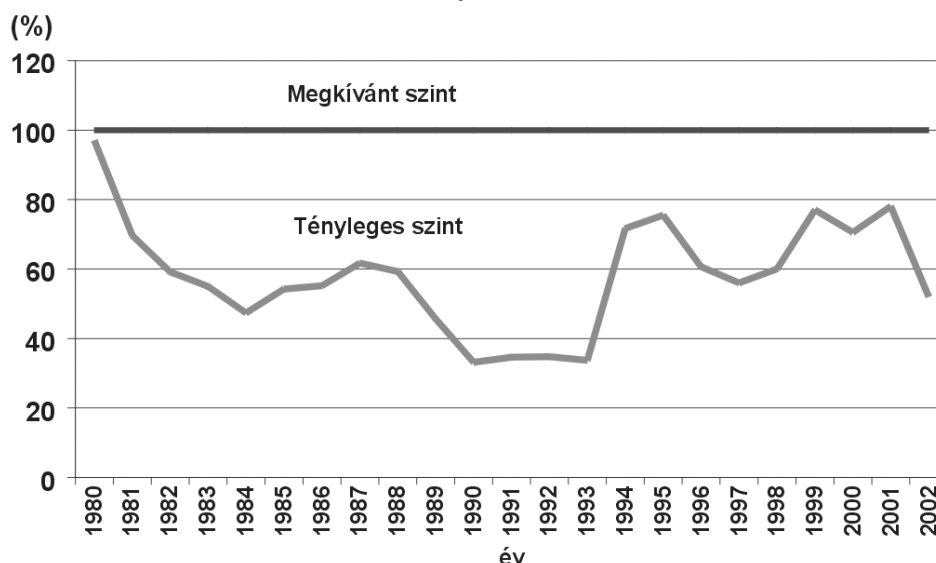
A vasúti személyszállítás mindig is közszolgáltatásnak számított. Korábban az állam megrendelte az általa szükségesnek tartott szolgáltatást, meghatározta a jegyek árát, és a központi költségvetésből annyi támogatást nyújtott, amennyi a jegyeladásokból származó bevétel és a vasút tényleges ráfordításai közötti különbséget fedezte. Ez a rendszer azonban a 80-as évek elején gyakorlatilag megszűnt. Az állam továbbra is megrendelte a szolgáltatásokat, ám azok ellenértékét 1983 óta nem fizette meg (ld. a II.2.7.3.d. ábrát!). Ezért súlyosan veszteségesse vált a MÁV személyszállítási ágazata, és ezzel együtt az egész vállalat. Ennek következtében alig volt lehetőség a vasút versenyképességét fokozó beruházá-

**II.2.7.3.d. ábra: A MÁV személyszállítási eredményének alakulása, 1980–2003**



Forrás: MÁV Rt.

### II.2.7.3.e. ábra: A MÁV fejlesztési forrásainak alakulása



Forrás: MÁV Rt.

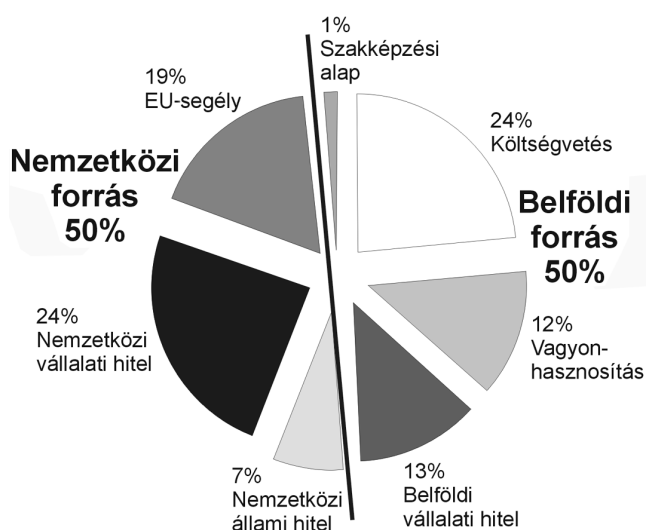
sokra, és még a szükséges állapotmegőrző és felújítási munkálatokra sem jutott – és nem jut ma sem – elegendő pénz. Így a MÁV arra kényszerült, hogy jelentősen csökkentse a fenntartásra, karbantartásra, felújításra, illetve korszerűsítésre fordítandó összegeket. A szükséges beruházási forrásoknak napjainkban is csak kevesebb mint 80 százaléka áll rendelkezésre, de az elmúlt évtizedeket általában a 60 százalék alatti forrás jellemezte (ld. a II.2.7.3.e ábrát!). Az állam e gyakorlata 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 költségeket, az államnak kell a veszteséget fedeznie. (Az EU Tanácsának

rendeletei minden tagállam számára kötelező érvényű jogszabályok.)

Elhibázottnak tartjuk azt is, hogy az állam ahelyett, hogy a központi költségvetésből juttatná megfelelő forrásokhoz a vasutat, nemzetközi hitelek felvételére kényszeríti a vasúttársaságot (ld. a II.2.7.3.f. ábrát). A hitelek visszafizetni nem tudó MÁV-ot időről időre szanálni kell, így végeredményben mégis állami pénzből, az adófizetők költségén kell a felújításokra és egyéb beruházásokra felhasznált összegeket kifizetni, és emellett még a hitelek kamatait is mi fizetjük, hízalva a külföldi bankokat. Ráadásul a nemzetközi pénzügyintézetek feltételként szabták egyebek mellett a vonatok, megállóhelyek számának csökkentését és a vasúthálózat legalább 1/7 részének a bezárását. Ez súlyos beavatkozás a magyar belpolitikába, és kormányunk felelőtlenül járt el akkor, amikor ilyen hitelekhez állami garanciát nyújtott. (A szerződésben természetesen nem bezárásról, hanem a vonalak másnak történő átadásáról beszélnek, de ezek a lépések a gyakorlatban az adott pályaszakaszok megszűnését fogják eredményezni. Szerencsére azonban a bankok ezt az előírást nem vették komolyan, mert a teljesítésére vonatkozó határidő már rég lejárt, de az érintett vonalak még mindig üzemelnek. Ha azonban nem jut elegendő pénz a feljavításukra, akkor féltő, hogy egyszerűen fizikailag fognak annyira leromlani, hogy elkerülhetetlenné válik a bezárásuk.)

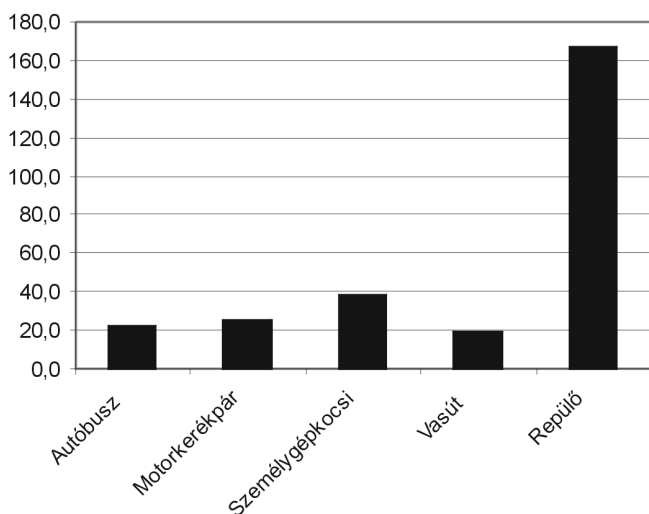
Az elmúlt két évtized során a közlekedés terén hozott állami szintű politikai intézkedések sorozatosan hátrányosabb helyzetbe hozták a környezetkímélőbb vasúti szállítást. Az egyik legfontosabb beavatkozás ezek közül az volt, hogy 1991-ig a KGST-országokba történő áru fuvarozás tarifáját rendkívül alacsonyan tartották annak érdekében, hogy ezzel ezeknek az országoknak a KGST-be való integrációját támogassák. Ebből mai áron

### II.2.7.3.f. ábra: A MÁV Rt. 2001. évi beruházásainak tervezett forrásai



Forrás: MÁV Rt.

**II.2.7.3.g. ábra: A személyszállítás fajlagos energiafelhasználása az Európai Unióban (kőolaj-tonnaegyenérték/millió utaskilométer)**



Forrás: Európai Bizottság, 1999

számolva csak 1990-ben mintegy 80 milliárd forint vesztesége származott a MÁV-nak. A teljes időszakot tekintve tehát a MÁV emiatti bevételkiesése több száz milliárd forintra tehető.

Egy másik jelentős politikai döntés a jugoszláviai embargó volt. Ennek következtében összességében közvetlenül mintegy 50 milliárd forintot veszített a MÁV.

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 is az állam döntése miatt következett be, az állam köteles lenne az így keletkezett kötelezettségeket egy tételben, reálkamatokkal növelt teljes áron, haladéktalanul 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 és igen kis tételekben történik.

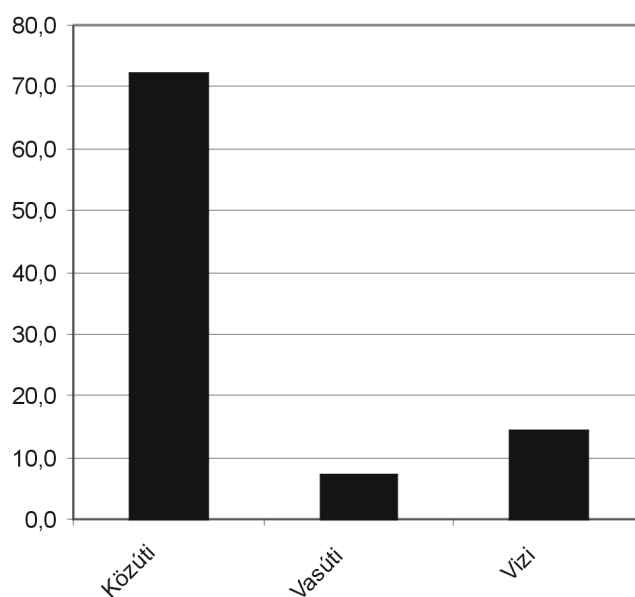
Teljes egészében politikai döntés volt a 65 és 70 év közöttiek ingyenes utazásának a bevezetése is, ami évente mintegy 2 milliárd forint bevételkiesést okoz a MÁV-nak. (Ez az összeg nagyobb, mint amennyit a MÁV évente megtakarítana azzal, ha bezárna 1000 kilométer mellékvonalat – aminek terveiről időnként 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! Ezt viszont elfogadhatatlannak tartjuk.

Miközben az állam nem fizette ki a vasútnak az általa megrendelt szolgáltatásokat, és a nagypolitikai célokat szolgáló döntéseinek jelentős részét a vasúttal fizettette meg, a közúti és légi személy- és áruszállítás egyre nagyobb kedvezményekben részesült (ld. a II.3. fejezetet!). Történt ez annak ellenére, hogy a vasúti szállítás az energiafogyasztást (II.2.7.3.g. ábra) és ezzel összefüggésben a levegő szennyezését (II.2.7.3.h. ábra), valamint a terület-felhasználást (II.2.7.3.i. ábra), a baleseti mutatókat (II.2.7.3.j. ábra) és a zajkibocsátást tekintve egyaránt sokkal kedvezőbbnek bizonyult, mint említett versenytársai.

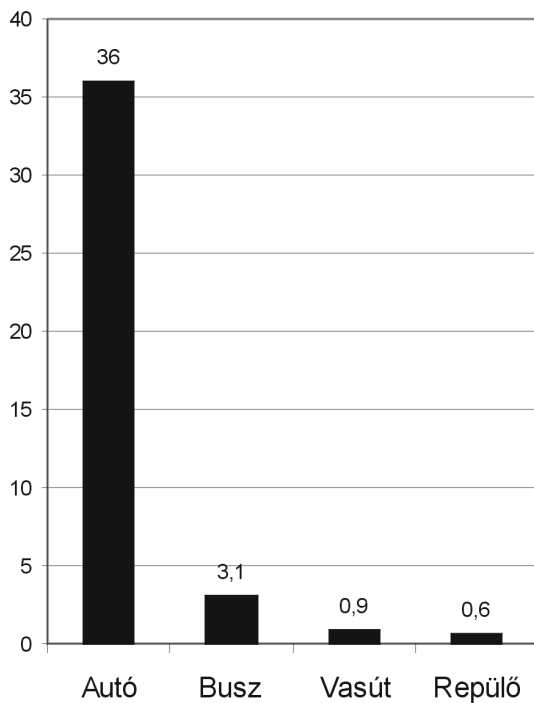
A MÁV Rt. kidolgozta a magyar vasút jövőjére vonatkozó részletes koncepcióját. A koncepció kettéválasztja a vasutat: a hálózat mintegy fele törzshálózat marad, a másik fele pedig regionálissá válik. A koncepció kidolgozásának problémája a finanszírozás volt. Állami finanszírozásra csak a törzshálózat számíthat, az is a költségvetés fizetési helyzetétől függően. E koncepció finanszírozási része nem fogadható el, mert a versenytörvény rendelkezéseivel ellentétes, hogy a konkurens közúti áruszállítás

**II.2.7.3.h. ábra: Az áruszállítás fajlagos energiafelhasználása az Európai Unióban (kőolaj-tonnaegyenérték/millió tonnakilométer)**



Forrás: Európai Bizottság, 1999

**II.2.7.3.j. ábra: A közlekedési balesetek átlagos költségei az Európai Unióban, Norvégiában és Svájcban (euró/1000 utaskilométer)**



Forrás: Infrac, IWW, 2000

óriási közvetlen és közvetett támogatásban részesül, miközben fajlagosan több mint egy nagyságrenddel környezetszennyezőbb a tevékenysége mint a vasúté. Ehhez hozzá kell számítani az infrastruktúra szinte ingyenes használatát, amelyet a keresztfinanszírozás következtében az ország lakosságának döntő többségét kitevő személygépkocsi-tulajdonosok – illetve az adókon keresztül az egész lakosság – fizetnek meg.

Ehhez kapcsolódik a hazai vasúti járműgyártás kérdése is, amelyet kiemelt kormányzati feladatként javaslunk kezelni. (A témával kapcsolatos tanulmányunkat az 1998. évi költségvetési javaslataink mellékleteként

tettük közzé, és kérés esetén minden érdeklődőnek megküldjük.)

A vasúti közlekedés javítására 100 milliárd Ft többletet javaslunk biztosítani. Ebben az esetben még legalább ekkora összegű támogatásra számíthatunk az EU-tól. Ez ugyanis hozzájárul az EU környezeti állapotának javításához és versenyképességének növekedéséhez is. A versenyképesség helyreállításához természetesen ennél nagyságrendileg nagyobb összeget kell biztosítani, illetve fel kell számolni a közúti áruszállítás versenytorzító támogatását.

**2.7.3.3. Az észak-keleti válságövezet megsegítése a vasúti szállítás támogatásával**

Ismert, hogy Nyugat-Magyarország jelentős mértékben bekapcsolódott az EU országokkal való kereskedelembé. Ugyanakkor a keleti országrész lemaradása nőtt. Az északkelet-magyarországi térség gyakorlatilag válságövezet, gazdaságilag elmaradott terület. Ezért különböző kedvezményekkel célszerű elősegíteni gazdaságának felzárkózását az ország többi részéhez és az EU-hoz. Ennek egyik módja **a környezetkímélő módon történő szállítás (vasúti és kombinált fuvarozás) költségeinek részbeni ellentételezése refakció (fuvardíj-visszatérítés) alkalmazásával.** (Ezt a megoldást már alkalmazták a századforduló tájékán az erdélyi gazdaság fejlődésének elősegítésére.) Ennek mértéke a közúti és a vasúti tarifa közötti különbség lehet, ami kb. 5 Ft/áru-tonna-km. Évi egymillió tonna árut feltételezve, a távolság figyelembevételével, ez kb. **5 milliárd Ft** többletkiadást jelentene. Ez az intézkedés csökkentené az inflációt, a környezetterhelést, és munkát adna a vasútnak, ezáltal csökkentve az állami támogatásokat. Egyúttal az EU vasútjai is többletbevételhez jutnának. (Miután egy ilyen program több EU-kritériumnak is megfelel, jelentős össze-

**II.2.7.3.i. ábra: Területfoglalás azonos szállítási teljesítménnyel számolva korszerű vasút és autópálya esetén**



gű támogatást lehetne megpályázni az EU alapjaiból.) Megfontolandó, hogy amennyiben az elképzelés az EU-országok támogatását is elnyeri, a refakciót a kelet-európai országokból származó tranzitra is kiterjesszük. Megjegyezzük, hogy a vasútszállítási refakció alkalmazása növeli ezen térségek versenyképességét, ugyanakkor az autópályák megépítése és a pályadíjak emelik az ezen térségből származó termékek költségeit, és ezzel növelik a gazdasági elmaradottságot az EU-hoz viszonyítva.

#### 2.7.3.4. A logisztikai szervezés jelentős javítása

A korábbiakban már említett túlzott mértékű áruszállítás egyik fő oka a logisztikai szolgáltatások fejletlensége, a logisztikai rendszerek összehangolatlansága. Ennek megváltoztatása érdekében állami és önkormányzati eszközökkel is elő kell segíteni a logisztikai szervezés jelentős javítását. Ily módon országos méretekben csökkenthető a szállítási igényesség és ezzel párhuzamosan a környezetszennyezés. Különösen nagy eredmények érhetők el a városi áruszállítás terén. Nemzetközi tapasztalatok szerint ily módon 30–50 százalékkal csökkenthető a tehergépjármű-forgalom a város sűrűn lakott belső területein, 40 százalékkal mérsékelhető az alkalmazott járművek száma, miközben kihasználtságuk átlagosan elérheti a 80 százalékot, továbbá lényegesen lecsökkenhet a rakodó járművek által elfoglalt útfelület nagysága. Mindez kedvező hatással lenne a lakosság egészségére és a városok vonzerejére is.

#### 2.7.3.5. A forgalomcsillapítás elterjesztése

Különösen fontosnak tartjuk a sűrűn lakott területeken történő forgalomcsillapítás, illetve a biztonságos és kellemes gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésén dolgozó önkormányzatok ösztönző támogatását. Ezt jogszabályok, országgyűlési határozatok és nemzetközi kötelezettségvállalások is előírják, azonban a gyakorlatban rendkívül kevés történik a megvalósítás érdekében. Ennek a helyzetnek a megváltoztatását állami eszközökkel is elő kell segíteni: megfelelő szakmai útmutatók kiadásával, új műszaki előírások bevezetésével, széles körű felvilágosítással, valamint a konkrét beruházások pályázati úton történő pénzügyi támogatásával.

#### 2.7.3.6. A kerékpározás pénzügyi hátrányainak megszüntetése

Meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy ha valaki kerékpárral vagy gyalog megy a munkahelyére, ugyanakkora adómentes hozzájárulást kapjon, mintha személyautóval tenné meg ugyanazt a távolságot. Indoko-

latlan és feltételezhetően alkotmányellenes is az, hogy a súlyosan környezetszennyező közlekedési mód előnyben részesüljön a környezetbaráttal szemben. Az intézkedéssel az egész közösség jól járna: csökkenne a környezetszennyezés, a zsúfoltság, a területfoglalás, és egészségesebbé válnának a polgárok. Az ötlet nem megvalósíthatatlan: az egyik angliai város polgármestere hivatala például így ösztönzi a dolgozóit arra, hogy autó helyett biciklivel járjanak munkahelyükre.

Hollandiában a kerékpárral való munkába járásra 1995 óta létezik adókedvezmény. Amennyiben valaki saját kerékpárján jár munkába, a munkaadója 0,12 NLG/km (1 NLG = 0,45 euró) adómentes juttatást adhat számára, vagy ez költségként levonható a jövedelemadóból. A munkáltató háromévente adhat az alkalmazottnak egy legfeljebb 1500 NLG értékű kerékpárt, amelyet az adózásnál 150 NLG értékű természetbeni juttatásként vesznek figyelembe. Ha a kerékpárt az alkalmazottnak nem adják birtokába öt évig, csupán rendelkezésére bocsátják, akkor nem áll fenn adófizetési kötelezettség. Az 1000 NLG-t meg nem haladó értékű kerékpárok a beszerzés évében, az 1000-1500 NLG értékű kerékpárok három év alatt írhatók le. Ezen felül háromévente egyszer a munkáltató adómentesen támogathatja az alkalmazott kerékpárfelszerelés-beszerzéseit is. A biztosítási összeg szintén adómentesen fizethető ki az alkalmazottnak. (MAKK *Ökológiai Adóreform II.*, 2000)

Magyarországon lehetővé kellene tenni, hogy a munkavállalók kerékpárt vásárolhassanak a munkába járáshoz, és annak költségeit a nemzetközi példákhoz hasonlóan a jövedelemadóból leírhasák. Ezzel párhuzamosan több európai város gyakorlatát alapul véve, meg kell vizsgálni az ingyenesen használható kerékpárok budapesti bevezethetőségének lehetőségét is. Az így jelentkező nagy mennyiségű egyszeri kerékpárigényt célszerű lenne a hazai gyártás és foglalkoztatás (Csepel kerékpár) növelésével összekapcsolni oly módon, hogy a gyár a tb-járulék és adófizetési kötelezettségeit környezetvédelmi érdekből kifolyólag később, illetve kedvezményesen, kamatmentesen teljesítheti.

---

**Elképzelhető olyan megoldás is, hogy a munkáltató szja és tb-járulék megfizetése nélkül is vásárolhasson kerékpárt a dolgozó munkába járásához. Célszerű ösztönözni a kerékpár számára biztonságos tárolóhelyek kialakítását is.**

---

Véleményünk szerint a kerékpáros közlekedés elterjesztését komplex programként kell kezelni, melynek minden elemét célszerű megfelelő módon ösztönözni. Több forrást kellene biztosítani a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésére és kerékpártárolók kialakítására is.

A forgalomcsillapítás elterjesztésére és a kerékpározás feltételeinek javítására 12 milliárd forint többletet javasolunk fordítani.

### 2.7.3.8. A taxi-használat kedvezményezése

A taxi-használat környezetvédelmi és gazdasági szempontból sokkal előnyösebb, mint amikor mindenki külön-külön saját gépkocsiját használja. Ez csökkentheti az utak zsúfoltságát, a közlekedési dugókat és a parkolási nehézségeket. Esetenként még a tömegközlekedés számára is előnyös a taxi használata (pl. amikor éjszaka visszafelé már valaki nem tudja a tömegközlekedést igénybe venni, akkor előfordul, hogy odafelé is saját autóval megy). Ezért javasoljuk, hogy számos EU-országhoz hasonlóan Magyarországon is kedvezmények illeszkedjenek a taxi-használatot. Ennek többféle módja lehet, az alábbiakban csak néhány erre vonatkozó elképzelést említenénk.

A budapesti közintézményeknél átlagosan a jelenlegi felére lehetne csökkenteni a gépkocsiállományt, és az így felszabaduló összeg egy részét a taxi-használatra lehetne fordítani. (Ennek egyúttal vállalkozásösztönző hatása is lenne.)

A taxisok is nagy összegű adójellegű terhet fizetnek be (jövedéki adó, áfa, szja, tb-járulék, iparűzési adó stb.). Ezek az adók csökkentik a nettó bevételüket. Ezért alacsony a reálbérük és ennek megfelelően a nyugdíjuk (és idősebb korban – mivel ez nehéz munka – kevesebbet is tudnak keresni).

Ezért célszerűnek tartanánk, hogy az összes általuk befizetett és elszámolt adótömeg – mondjuk – 5%-át az APEH utalja át az egyéni nyugdíjszámlájukra. Ez erősítené az adómorált is.

Ezzel egyidejűleg szükséges lenne a taxizás feltételeinek szigorítása is (előre meghirdetett környezetvédelmi előírások, szakmai és etikai követelmények stb.).

### 2.7.3.9. Az autópályadíjak eltörlése

Javasoljuk az autópályadíjak teljes eltörlését.

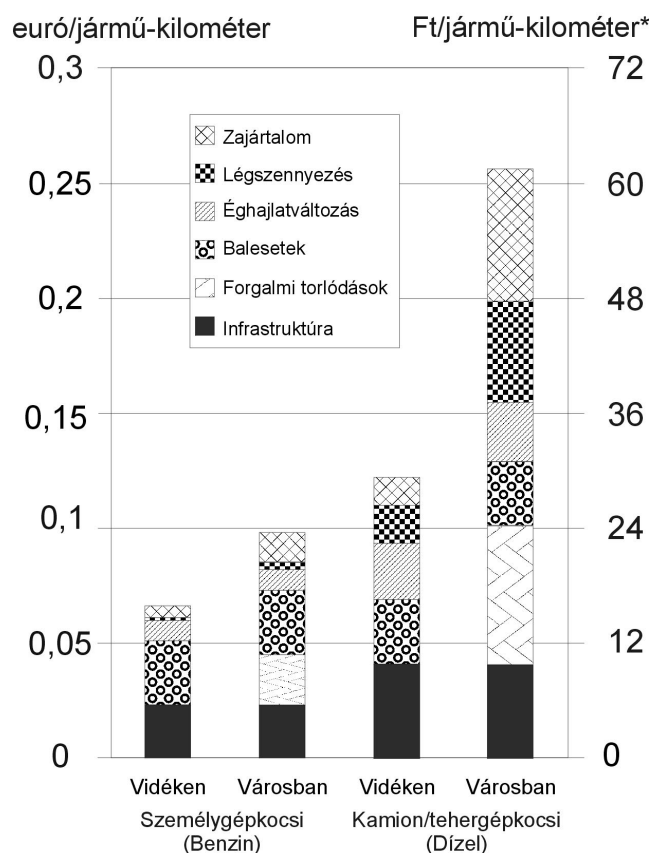
Ezt az indokolja, hogy a közúti közlekedés által okozott költségek különösen magasak a sűrűn lakott területeken. Erre hívja fel a figyelmet az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsa (ECMT) által megjelentetett, *Hatékony közlekedést Európának – A külső költségek érvényesítésének módjai* című tanulmány is. A városokban egy kilogramm szennyezőanyag kibocsátása sokkal többet árt, mint vidéken, ugyanis az adott szennyezés sokkal több embert érint. Sűrűn lakott területeken belül az egy jármű-kilométerre jutó zajnak is lényegesen nagyobbak

a káros hatásai, mint azokon kívül. Ugyanakkor az utak és kapcsolódó létesítmények építése és fenntartása a városokban is hatalmas összegekbe kerül, amit tetéző, hogy itt az épületek és a közművek állaga is jelentős mértékben romlik a gépjármű-forgalom miatt. A károkat esetenként jelentősen növelő forgalmi torlódások is elsősorban a városokra jellemzőek.

Az ECMT szerint annak érdekében, hogy a közúti közlekedés résztvevői megfizessék mindazokat a költségeket és károkat, amelyeket okoznak, számottevően emelni kellene a személy- és tehergépkocsikat terhelő adókat és díjakat. Ugyanakkor a személyautókra 55 százalékkal, a teherautókra pedig 110 százalékkal magasabb többletdíjat kellene kivetni a városokban, mint a lakott területeken kívül. Pénzben kifejezve ez a különbség a személygépkocsiknál átlagosan 3,5 euróra, míg a tehergépkocsiknál 13,4 euróra tehető 100 kilométerenként (lásd a II.2.7.3.9. ábrát).

Tehát az autópályadíjak alkalmazásával az állam a közlekedésnek éppen azt a részét sújtja jobban, amelyik kevesebb kárt okoz. Ráadásul ezek a díjak arra ösztönzik a járművezetőket, hogy az autópályák helyett a településeken áthaladó utakat vegyék

**II.2.7.3.9. ábra: A gépjármű-használókra kivetendő többletdíj az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsa szerint**



\* az MNB 2002. 03. 29-i devizaárfolyama alapján

Forrás: ECMT, 1998



igénybe, ahol emiatt sok esetben szinte elviselhetetlen állapotok alakulnak ki. Az autópályadíj következtében így – egészségük és környezetük állapotának romlásával – e települések vétlen lakói is fizetnek, holott az átmenő forgalom hasznából ők többnyire nem részesednek.

A matricás megoldás azért is ésszerűtlen, mert meghatározott időtartamra szól, és így független az autópályán megtett út hosszától. Ez azt jelenti, hogy akik kevesebbet használják az autópályát, azok részben az azt gyakrabban igénybevevők helyett is fizetnek.

2002-ben az autópálya-matricák eladásából származó költségvetési bevétel mintegy 12 milliárd forint volt. Az ezzel kapcsolatos állami kiadások 2 milliárd forintot tettek ki. Tehát az állam tiszta bevétele mindössze 10 milliárd forint volt. Külön gondot jelent az M5-ös autópálya. Az AKA Rt.-nek közel 7 milliárd forint bevétele származott az autópályadíjából, ugyanakkor komoly kiadásokkal is járt részére a fizetős rendszer üzemeltetése, fenntartása. Tehát az összes autópályadíj eltörlésével a bevételkiesés nem haladná meg a 17 milliárd forintot, amit az államnak kellene átvállalnia oly módon, hogy ezt az összeget más forrásból teremti elő. Ez a forrás pedig teljes egészében a kamionokra kivetett útdíj kell hogy legyen. Ezek a járművek okozzák ugyanis az útfenntartási költségek túlnyomó részét. (Erről később részletebben írunk.)

A fent leírtak nem jelentik azt, hogy a Levegő Munkacsoport támogatná az új autópályák építését. Nem szabad erőltetett autópálya-építést hitelből finanszírozni, hanem az amúgy is szűkös forrásokat a gazdaságilag és társadalmilag egyaránt sokkal hatékonyabb szakképzésre kell felhasználni. A települések tehermentesítése az átmenő forgalomtól pedig egyéb módon sokkal kisebb költséggel és jóval kevesebb környezetpusztítással is megvalósítható: a vasúti, illetve a tömegközlekedés javításával, a belső városrészek forgalomcsillapításával, jobb közlekedésszervezéssel, megfelelő településpolitikával és a települést elkerülő viszonylag rövid útszakaszok megépítésével. (A témához kapcsolódóan lásd még az 5. és 7. mellékletet!)

#### **2.7.4. Levegőtisztaság-védelem**

A hazai lakosság fele szennyezett levegőjű területen él. Ezért a fentebb már említett javaslatok megvalósításával és egyéb intézkedésekkel is el kell érni a levegőtisztaság számottevő javulását.

Nem helyettesíti a szükséges intézkedéseket, azonban ezek egyik feltétele, hogy a levegőtisztasági mérőhálózat a megfelelő színvonalon és sűrűséggel működjön. Ehhez biztosítani kell a szükséges költségvetési forrásokat. Meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy a hazai ipar fokozottabb mértékben kapcsolódjon be a mérőkészülékek gyártásába (jelenleg az egyik legnagyobb

problémát ezen a téren a meglévő műszerek alkatrészellátása jelenti).

#### **2.7.5. Zaj- és rezgésvédelem**

Az elmúlt évtizedekben a zaj a lakosságot leginkább terhelő környezeti ártalmak közé került. Az egyéb javasolt intézkedések mellett esetenként itt is szükség van közvetlen állami támogatásra (pl. zajvédő falak, ill. növényzások kialakítása).

#### **2.7.6. Az integrált hulladékgazdálkodás megszervezése**

Magyarországon évente közel 104 millió tonna hulladék keletkezik, ami egyrészt súlyosan terheli a környezetet, másrészt a nyersanyagokkal történő hatalmas pazarlást mutatja. Sürgető feladat a keletkező hulladékok mennyiségének csökkentése, a szelektív hulladékgyűjtés bevezetése, valamint az újrahasználat és az újrahasznosítás széles körű elterjesztése. Az új hulladékgazdálkodási törvény, valamint a Hulladékgazdálkodási Terv (amit várhatóan hamarosan jóváhagy az Országgyűlés) elősegíti a helyzet rendezését, de a megoldáshoz messze nem elegendő. A témával kapcsolatban a Hulladék Munkaszövetség dolgozott ki részletes javaslatokat, amelyek megvalósítását teljes mértékben támogatjuk.

#### **2.7.7. Víz- és talajvédelem**

Az elmúlt évtizedekben jelentősen romlott a felszíni és felszín alatti vizek minősége. Jelentős szennyezőforrás, hogy a csatornázott területeken lakók aránya csak 57 százalék, miközben a lakosság közel 97 százaléka közműves vízzel ellátott területen él. Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy a szennyvizek jelentős részét egyáltalán nem vagy nem kielégítő mértékben tisztítják. Különösen nagy az elmaradás Budapesten és néhány nagyobb vidéki városban. A talajok minősége számos területen szintén romlott. Ennek a helyzetnek a megváltoztatásához az állami költségvetésnek jelentős mértékben közvetlenül is hozzá kell járulnia.

#### **2.7.8. A Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program támogatása**

Az elmúlt évtizedekben alkalmazott mezőgazdasági módszerek jelentősen hozzájárultak a biodiverzitás csökkenéséhez, a talajok leromlásához, a tájkép elszegényedéséhez és ahhoz, hogy sok esetben az egészséget károsító szerek kerültek a táplálékláncba. Most a legfontosabb feladat a korszerű, környezetbarát agrárgazdaság kialakítása.

A dohányiparban és dohánytermelésben dolgozók munkahelyeinek átcsoportosítása érdekében is (pl. a Nyírségben) fokozottabban kellene támogatni a biotermelést.

**A Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Programra 35 milliárd forint** többlettámogatást javasunk. Eből 20 milliárd forint lenne az FVM keretén belüli átcsoportosítás, 15 milliárd forint pedig többlettámogatás a központi költségvetésből.

Ennek hozadékeként több ezer munkahely és növekvő többlettermék keletkezne, amelynek jelentős része külső piacokon kerülne értékesítésre. Az EU-tól is jelentősebb összeget lehetne így erre a célra szerezni. A program többlettámogatásának következményeként a környezetkímélő gazdálkodás 100 ezer hektárral bővülne, aminek többlettermelése mintegy 100 milliárd forintot eredményezne, ennek jelentős része munkabér. Így az államháztartás 30–40 milliárd forint többletbevételre tehet szert.

A témával kapcsolatban ld. még a 2. és 3. mellékletet: *Javaslatok az állami költségvetési törvényjavaslat mezőgazdaságra vonatkozó fejezeteihez és Javaslatok a 2004. évi állami költségvetés mezőgazdaságra vonatkozó fejezeteihez.*

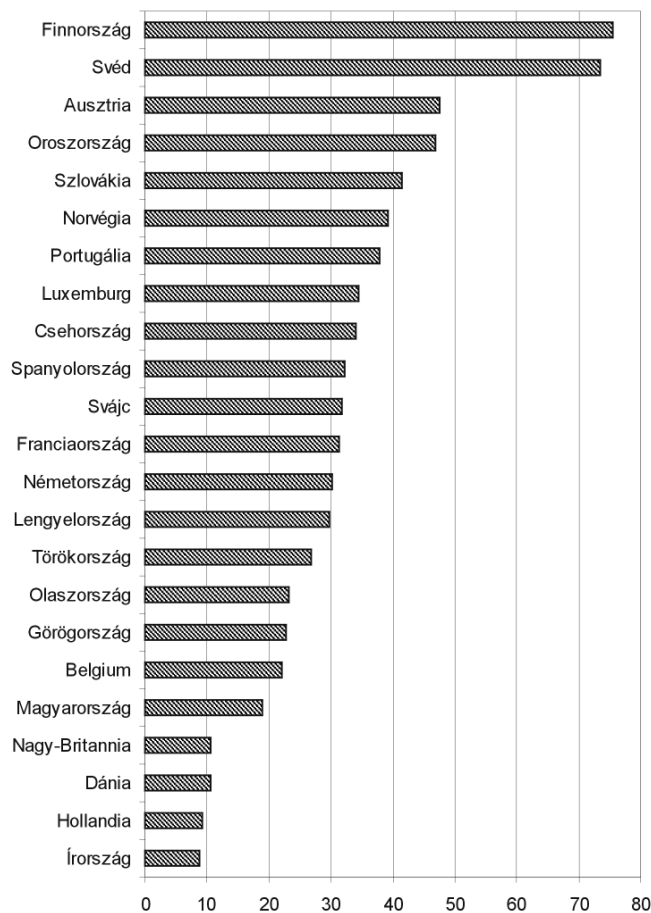
### 2.7.9. Természetvédelem, az ország erdőterületének, a települések zöldfelületeinek védelme, javítása, bővítése

Meg kell valósítani a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény alapján elkészült Nemzeti Természetvédelmi Alaptervben megfogalmazott feladatokat. Ezen belül el kell érni, hogy az ország erdőszültsége érje el a 20 százalékot, illetve hosszabb távon a 25 százalékot. A védett természeti területek fedjék le az ország területének 12 százalékát. Az Alapterv megvalósításához is nélkülözhetetlen az állami költségvetési hozzájárulás.

A települések zöldfelületeit elsősorban közvetett gazdasági eszközökkel, valamint megfelelő jogi szabályozással kell védeni és fejleszteni, azonban szükség van közvetlen állami támogatásra is.

Az állami erdőgazdasági társaságok éves beszámolóai alapján az erdészeti gazdaságok üzleti tevékenységének éves összeredménye 2 milliárd Ft körül forog. Tehát a jelenlegi támogatáson felül 2 milliárd Ft az az összeg, amellyel kiválthatók lennének az állami erdőgazdaságok profitorientált gazdálkodásából származó negatív környezeti hatások. Az állami erdők ökológiai, védelmi és közjóléti funkciójának érvényesülése hozzájárulna a helyi lakosság életszínvonalának emeléséhez, a turizmus

**II.2.7.9. táblázat: Egyes európai országok erdőterülete az összes terület százalékában**



Forrás: KSH Nemzetközi Statisztikai Évkönyv

és idegenforgalom fellendüléséhez, valamint a társadalom egészségügyi kiadásainak csökkenéséhez.

A társadalmi tulajdonban lévő erdők kezeléséhez megfelelő cél- és eszközrendszer kialakítására van szükség. A természetvédelmi és társadalmi elvárások messzemenő teljesítése érdekében ezeket az erdőket állami kézben tartva, és a fenti célok szerint kell működtetni. A működtetés alapját részben fedezi a fatermelésből származó árbevétel, részben állami megbízás-ként költségvetési forrásból kell fedezni. Ez utóbbi, mintegy 6 milliárd forintra becsült összeget részlete-sen megfogalmazott és ellenőrzött kezelési szerződése-ken keresztül kell az erdőgazdálkodókhöz juttatni. Ez a feladatfinanszírozási rendszer biztosítja a nem piacosítható funkciók és szolgáltatások egyenértékű működtetését.

**Az erdőgazdaságok hatékony működése érdekében azok közhasznú társasággá alakítása, és számukra az állami költségvetésből évi 8 milliárd Ft szerződéses támogatás kifizetése szükséges.**

Az állami erdők további privatizációja nem jelent e kérdésekre megoldást, így nem támogatható. A jelenlegi tapasztalatok sajnos azt mutatják, hogy a magán-erdők tulajdonosai gyakran a gyors tőkeemeltetés igényével gazdálkodnak, ami a tájidegen, gyorsan növény, hamar kitermelhető fajokból álló faültetvények elterjedéséhez és az őshonos fajok (pld. a cser) vágáskorának lecsökkentéséhez vezetett. A fenntartható használat feltétele, hogy a tulajdonosnak a rövidtávon jelentkező gazdasági érdeke ne ütközzön a hosszú távú célokkal. Így azon az állásponton vagyunk, hogy a Nemzeti Földalapba ezután kerülő erdőterületeket, illetve az erdő számára potenciálisan alkalmas területeket is állami kezelésbe vagy társadalmi szervezetek kezelésébe kell adni.

Erdősültség tekintetében Magyarország az európai országok között az utolsó helyen kullog (ld. II.2.7.9. táblázat!). Ezen ok miatt is mielőbb változtatni kell ezen a helyzeten.

(Ezt a pontot a WWF Magyarország anyagainak felhasználásával állítottuk össze.)

### 2.7.10. Tartós környezetkárosítások, szennyezett területek kármentesítése

Az Országos Környezeti Kármentési Programnak megfelelően elsősorban költségvetési pénzekből szükséges elvégezni az állami felelősségi körbe tartozó tartós környezetkárosítások, szennyezett területek kármentesítését.

## 2.8. A kis- és középvállalkozások támogatásának növelése

Rendkívül fontosnak tartjuk a kis- és középvállalkozások (kkv-k) versenyképességének javítását. Ennek a szektornak a jelentőségét mutatja, hogy a GDP felét és a munkahelyek kétharmadát adja.

A 9. fejezetben kimutatjuk, hogy a külföldi nagy cégek milyen hatalmas mértékű támogatásban részesülnek. Ennek fényében nem tartjuk megfelelőnek a kis- és középvállalkozások támogatási politikáját és összegét. A hazai kkv-ket azzal is lehet támogatni, ha mérsékeljük a külföldi tulajdonú cégek felesleges támogatását (Ld. a Gazdaságfejlesztési Célprogramról szóló ÁSZ jelentést!). A profit javarészt a végtermék értékesítőjénél képződik. Ezért hibás az a felfogás, hogy a magyar kkv-k csak beszállítók legyenek.

A Széchenyi Tervben megfogalmazott **beszállítói programmal** kapcsolatban is komoly kétségek merülhetnek fel. Ez a program tulajdonképpen rejtett támogatást jelent a multinacionális cégeknek, ami szintén a

piacot torzító tényező. Ráadásul ezek között a cégek között számos olyan található, amely környezeti szempontból fenntarthatatlan tevékenységet végez, illetve ilyen tevékenységek fokozódásához járul hozzá (például autógyárak). Gazdasági szempontból pedig nagy kockázat rejlik abban, ha a magyar vállalkozók túlzottan nagy arányban kötődnek a külföldi cégek magyarországi tevékenységéhez. Ha ugyanis ezeknek a cégeknek egy része úgy dönt, hogy ezt a tevékenységét áthelyezi egy másik országba, akkor az rendkívül súlyos csapást jelenthet a magyar gazdaságra.

Az Európai Unió a Magyarországról szóló 1999. évi ország-jelentésében is kifogásolta a kkv-ket sújtó magas adóterheket és hátrányos megkülönböztetéseket (így például azt, hogy a kkv-ket terhelő társasági adó átlagosan 17%, miközben a multinacionális vállalatok esetében – a kedvezmények következtében – mindössze 8%). Súlyosan elhibáztunk tartjuk viszont azt az elképzelést, amely a kkv-k segítségét nagyrészt az egyedi támogatásnyújtásra alapozná. Az ilyen jellegű támogatás ugyanis ellentétes a piacgazdaság elveivel, ellentmond a tisztességes piaci verseny szabályainak, rontja a gazdaság hatékonyságát, és tág teret nyit a korrupciónak is. Ennek elkerülése végett csak a normatív támogatásokat tartjuk elfogadhatónak. Továbbá az oktatásra, a kultúrára és az egészségügyre fordított összegek növelése is elsősorban a kkv-ket segítené: egyrészt mivel ezeken a területeken is számos kkv működik, másrészt mert így fokozott kereslet támad az egyéb területeken tevékenykedő kkv-k termékei és szolgáltatásai iránt.

A tb-járulék mérséklése az 1998. évi 39%-ról 33%-ra 1999-ben különösen kedvezően hatott a kkv-k tevékenységére, mivel ezek fajlagosan több élők munkát alkalmaznak. Számításunk szerint ez az intézkedés 2000-ben 1998-hoz viszonyítva 2000. évi áron számolva 210 milliárd forinttal csökkentette a bérköltségeket. Tehát a kkv-ket segítő egyik fontos „normatív” intézkedés a továbbiakban is a bérterhek csökkentése kell hogy legyen. Jelenleg ugyanis átlagosan 1,14 forint államháztartási teher jut egy forint nettó bérre. 2001. január 1-jétől a tb-járulék 30%-ra, 2002. január 1-jétől pedig 29%-ra mérséklődött. A jelenlegi kormány a társadalombiztosítási terhek további csökkentését irányozta elő.

A minimálberek adóterheléseinek 2002-ben történt elengedése szintén csökkenti a vállalkozások bérterheit.

A kis- és középvállalkozások egy részét inkább a hazai tulajdonú, ún. regionális multik beszállítóivá célszerű tenni, mert ezzel a magyar gazdaság szerves részét alkothatják, így annak kohéziója erősödne. Fontos lenne a jelenleginél jóval nagyobb hangsúlyt fektetni a hazai környezetvédelmi iparra is.

---

**A 2003. évi költségvetésben 20 milliárd Ft többletforrást javaslunk fordítani a kkv-k támogatására. Ezt a**

következő módon tartjuk végrehajthatónak. A közbeszerzési pályázatoknál a hazai termék akkor is előnyt élvez, ha az legfeljebb 10%-kal drágább, mint az import. Ezért a hazai megrendelők gyakorlatilag ellenérdekelték a magyar termékek megvételében. Figyelembe véve, hogy többségében a jellegzetes hazai termékek értékének kb. 50%-a államháztartási teher (tbjárulék, szja stb.), a nemzetgazdasági érdek az, hogy még a kétszer annyiba kerülő hazai termék is előnyben részesüljön a külföldi termékkel szemben. Ez az ellentmondás úgy oldható fel, ha a költségvetés kifizeti a megrendelőnek az említett 10%-ot. A 20 milliárd Ft pótlólagos hazai támogatás tehát 200 milliárdos hazai megrendelést hozna, amelynek államháztartási bevétele mintegy 100 milliárd Ft, és ami kb. 100 ezer munkahelyet jelent. Ez a forráskiáramlás javítaná a külgazdasági mérleget is, ugyanis egyrészt részben a külföldi termékek importját szorítaná ki, másrészt pedig exportbővülés következne be. Az ebből származó államháztartási bruttó bevétel 2004-től legalább 50 milliárd forintot tenne ki (szja, tb, társasági és helyi adó bevétel).

További kedvező hatás a dekonjunkturából származó visszaesés mérséklése. Megjegyezzük, hogy a Széchenyi-terv ezen gazdasági hatását az EU pénzügyminiszteri tanácsa kedvező intézkedésnek értékelte. Az eddigi hazai szűk látókörű restriktív pénzügyi szemléletet itt is fel kell számolni.

A hazai gyakorlattal ellentétben az Európai Unióban csaknem 400 különféle közösségi szintű normatív támogatási program vesz részt a kkv-k segítségével, ami több mint tízmilliárd eurót tesz ki évente. Ezen felül a tagállamok is kiterjedt szubvenciók rendszerét működtetnek.

Különösen diszkriminatív a K+F támogatásának hazai gyakorlata, amely kizárólag a külföldi nagy cégek számára biztosít ilyen külön támogatást.

A pénzügyminisztérium a kkv-akat úgy javasolja támogatni, hogy a fejlesztésre felvett bankhitelekre nyújt kamattámogatást, de legfeljebb 5 millió Ft-ig. Ez a támogatási forma gyakorlatilag a hitelnyújtó bankok támogatását jelenti, mert a támogatást nem köti megfelelő hitelfeltételekhez. Mivel a bank van erőfölényben, előrelátható, hogy ők fogják ennek előnyeit élvezni. A külföldi többségi tulajdonú cégek esetében a támogatás általában nincs bankhoz, illetve bankhitelhez kötve, hanem közvetlenül kapják meg a támogatást (például az APEH visszautalja az adót).

---

**Ezért javasoljuk a bankhitelen keresztüli állami támogatás megszüntetését, és hogy az így felszabaduló összeget adókedvezmény formájában adják meg a kkv-knek.**

---

## 2.9. A környezetkímélő idegenforgalom ösztönzése

A jelenlegi rendszer szerint az üdülővendégek tartózkodási ideje alapján beszedett idegenforgalmi adó (helyi üdülési díj) minden forintjához a központi költségvetés 2 Ft hozzájárulást ad. Ezt a rendszert az indokolta, hogy az önkormányzatok az adó kivetésében és beszedésében érdekeltté váljanak. Ez az ösztönzési forma mára feleslegessé vált. 2002-re a központi költségvetés 5,8 milliárd forint támogatást irányzott elő az önkormányzatoknak az ilyen módon beszedett 2,9 milliárd forint adó után. Javasoljuk, hogy 2004-től az üdülőhelyi feladatok kerüljenek megosztásra: ökoturizmusra és egyéb turizmusra. A turizmus bizonyos mértéken felül, illetve a turizmus egyes módjai ugyanis fokozottan szennyezik a környezetet. Ezért az idegenforgalom decentralizációja és ökológizálása mindenképpen támogatandó.

---

**Az államnak az ökoturizmusra fordított hozzájárulása 3 Ft legyen minden 1 Ft – nem építmény jellegű – idegenforgalmi adóbevétel után, az egyéb turizmusban pedig az 1-1 arány érvényesüljön. Ezzel a támogatás átcsoportosulna a turizmus által is környezetileg túlterhelt területekről a kevésbé terhelt területekre. Egy ilyen intézkedés lehetővé tenné azt is, hogy az elmaradottabb területek több EU-támogatáshoz jussanak hozzá (ez 1 milliárd forint többlettámogatást is jelenthet). Ennek a rendszernek a bevezetéséhez pontosan ki kell dolgozni az ökoturizmus kritériumait és kívánatos területeit, hogy a turizusból származó káros környezeti hatásokat előre ki tudjuk küszöbölni.**

---

Örömmel fogadtuk, hogy korábbi javaslatunknak megfelelően az utóbbi években jelentős összeget fordítottak, és fordítanak ma is a **gyógyturizmus** fejlesztésére. Véleményünk szerint jelenleg a legfontosabb feladat a meglévő kapacitások kihasználtságának javítása.

---

**Ennek végrehajtását elősegítené, ha Magyarország és az EU-országok (először Ausztria és Németország) társadalombiztosítása között kétoldalú megállapodás jönne létre.**

---

Versenyképességünket biztosítja, hogy a magyar orvosi bér egy huszada a mérvadó EU-országokénak. Ezáltal elérhető, hogy a nagy költséggel kiképzett magyar egészségügyi dolgozók nem kényszerülnek külföldön egyedileg munkát vállalni, vagy itthon a munkanélküliek táborát gyarapítani. Ez azért is előnyös az EU-országok számára, mert Magyarországon olcsóbb a gyógykezelés.

A társadalombiztosítás az Európai Unió országaiiban is válsággal küszködik a költségek növekedése miatt. Az

olcsóbb magyar gyógykezelés ebben segítséget tudna nyújtani. Nálunk viszont az egészségügyi személyzet foglalkoztatottságát tudnánk javítani. A 2004-ben történő EU-belépésünk ennek esélyeit nagymértékben növeli.

---

A fenti kedvező intézkedések eredményeként jelentős növekedés várható az öko- és a gyógyturizmus terén, különösképpen annak következtében, hogy az EU-ban

is ez a tendencia erősödik. Térségünkön belül Magyarország ebben úttörő szerepet tölthet be. Főleg Kelet-Magyarországon lendülhet fel az ilyen jellegű idegenforgalom. Előzetes számításaink szerint akár évi száz-ezerrel több turista látogatásával számolhatunk, ami az első években legalább tíz milliárd forintos többletbevételt hozhat. Ennek mintegy 50%-a, azaz 5 milliárd forint lehet az államháztartási bruttó bevétel.

---

## B.) A környezet- és egészségkárosító tevékenységek támogatásának felszámolása

„Az állami támogatás bármilyen formája, amely a versenyt torzítja vagy torzítással fenyegeti azáltal, hogy bizonyos vállalkozásokat vagy termékeket előnyben részesít, ... összeegyeztethetetlen a közös piaccal.”

*Az Európai Közösségek Szerződésének 87. szakasza*

„A Közösség környezeti politikája magas szintű védelemre irányul, figyelembe véve a Közösség különböző régióinak eltérő helyzetét. A környezetvédelmi politika az elővigyázatosság, a megelőzés, „a szennyező fizet” alapelveire, valamint arra az elvre épül, hogy a környezetkárosítást a keletkezés helyén kell megszüntetni, és a szennyezőnek kell megfizetnie az okozott kárt.”

*Az Európai Közösségek Szerződése, 174. cikkely, 2. bekezdés*

Szükségesnek tartjuk a környezetet és az egészséget súlyosan károsító, a megújíthatatlan erőforrásokat jelentős mértékben felhasználó, és esetenként a feketegazdasághoz szorosan kapcsolódó tevékenységek és termékek közvetlen és közvetett támogatásának mielőbbi felszámolását, továbbá az ezzel kapcsolatos ellenőrzés és a büntetések megszigorítását. Jelenleg egyes környezetszennyező tevékenységek extraprofitra tesznek szert az újra nem termelődő természeti javak kizsákmányolásával, azaz ezáltal meg nem érdemelt versenyelőnyt élveznek.

A környezetvédelmi államháztartási reform megvalósítását a környezet állapotának javítása, a gazdasági ésszerűség és a társadalmi igazságosság érvényesítése is elengedhetetlenné teszi, azonban ezt követelik meg nemzetközi kötelezettségeink is. Ez felelne meg az EU számos hivatalos dokumentumában – többek között az 1997. évi Amszterdami Szerződésben – megfogalmazott követelményeknek. Az OECD Tanácsa már az 1972. évi C(72)128. számú ajánlásában rögzítette a követke-

zőket (amit az elkövetkező években egy sor dokumentumában és tanulmányában is megerősített):

„A környezeti erőforrások általában korlátozottak, így a termelésben, valamint fogyasztásban történő felhasználásuk a károsodásukhoz vezethet. Amikor ennek a károsodásnak a költségeit nem veszik megfelelően figyelembe az árrendszerben, akkor a piac nem tükrözi e források szűkös voltát sem nemzeti, sem nemzetközi szinten. Éppen ezért szükség van olyan intézkedésekre, amelyek célja a szennyezés csökkentése és a források jobb elosztása azáltal, hogy a termékek ára – amely az előállításuknál felhasznált erőforrások minőségével és/vagy mennyiségével van összefüggésben – pontosabban tükrözze e források viszonylagos szűkösségét, illetve hogy a gazdaság érintett szereplői ennek megfelelően viselkedjenek. ... A szennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos költségek megosztásakor alkalmazandó elv, a szűkösen rendelkezésre álló környezeti erőforrások ésszerűbb felhasználására ösztönző és a nemzetközi kereskedelem, valamint a beruházások terén előforduló torzulások elkerülését szolgáló úgynevezett «szennyező fizet» elv. Ez az elv azt jelenti, hogy a szennyezést okozónak kell viselnie az összes költséget, amely a hivatalos szervek által a környezet elfogadható állapotának biztosítása érdekében hozott, fent említett intézkedések végrehajtása során merül fel. Más szóval, az intézkedések költségeinek meg kell jelenniük azon áruk és szolgáltatások körében, amelyek előállítása és/vagy fogyasztása során a szennyezés történt.”

Hangsúlyoznunk kell, hogy megfelelő módon történő bevezetés esetében nemzetgazdasági szinten nem növelné a költségeket, hanem csupán azokra hárítaná át az egyébként is létező költségeket, akiket az illet. Ilyen módon növekedne a nemzetgazdaság hatékonysága, ami összességében a költségek csökkenéséhez vezetne.

### 3. Közlekedés

Jelenleg a gépjármű-közlekedés árai nem fedezik e tevékenység összes költségét, például az általa okozott környezeti és egészségi károkat sem. (Részletesebben ld. a 4. mellékletben!) A gazdasági ésszerűség és a társadalmi igazságosság egyaránt megköveteli a külső költségeknek a beépítését az árakba. Ez felel meg az Európai Unió követelményeinek is. Az 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című zöld könyv és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra-használat igazságos megfizettetése” című fehér könyv egyértelműen rögzíti az EU e téren elhatározott politikáját. E dokumentumok nem hagynak kétséget afelől, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használók fizetnek meg, és hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban.

Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának (CEMT) 1998. májusában, Koppenhágában elfogadott CEMT/CS(98)5/FINAL számú határozata – hivatkozva arra, hogy jelentősek a közlekedés által okozott olyan károk és veszteségek, amelyeknek a költségeit nem a használók fizetik meg – felhívja a tagországokat, köztük Magyarországot, hogy a lehető leghamarabb kezdjék meg a külső költségek teljes beépítését az árakba. 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.

Tehát javaslatunk elméleti és gyakorlati alapja az, hogy a környezeti és egyéb károk költségeit, amelyeket

eddig az egész társadalom viselt (beleértve természetesen a felhasználókat is), a továbbiakban érvényesíteni kell az árakban.

A közlekedés környezeti kárai Magyarországon a II.3. táblázatban leírt összeget teszik ki. A GDP százalékában megadott értékek forrása a közlekedési tárca, a GDP-ből hivatalos folyó árfolyamon és vásárlóerő-paritáson számolt forint értéket pedig a KSH 2000. évi hivatalos adataiból vezettük le.

A II.3. táblázatból látható, hogy a közlekedés környezeti kárai háromszor-négyszer akkora összeget tesznek ki, mint azok az állami bevételek, amelyek kizárólag a gépjárműveket terhelő adókból és díjakból származnak (üzemanyagok jövedéki adója, gépjárműadó stb.). Ebből a szempontból nem szabad figyelembe venni azokat az adófajtákat, amelyek minden terméket, illetve tevékenységet terhelnek (pl. áfa), mivel ezek az általános társadalmi rezsiköltségeket hivatottak fedezni, hiszen ezekhez minden ágazatnak teljesítménye arányában kell(ene) hozzájárulnia, és nélkülük a gépjármű-közlekedés sem lenne fenntartható.

Külön fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy a táblázatban szereplő értékek korántsem tartalmazzák a közlekedés által okozott összes kár költségeit. Nem szerepelnek bennük többek között az üvegház-hatású gázok kibocsátása miatti éghajlatváltozás következtében fellépő károk, vagy azok a veszteségek, amelyek a területfoglalás miatt keletkeznek, és amelyeket szintén nem a közlekedés használói fizetnek meg. Nincsenek bennük a biodiverzitás csökkenése miatti károk sem. Továbbá ide kell számolni azokat a károkat, amelyek közvetetten kapcsolódnak a közlekedéshez, ugyanis olyan tevékenységek következtében jönnek létre, amelyek nélkül a gépjármű-közlekedés nem létezhetne (pl. útépités, autógyártás, kőolaj-kutatás és -kitermelés stb.). Ez utób-

**II.3. táblázat: A közlekedés környezeti kárai GDP alapján számolva 2002-ben (Milliárd Ft)**

Közlekedési eredetű károk	Költség a GDP %-ában		Költség folyó áron						Költség vásárlóerő alapon					
			Összesen		Közút		Vasút		Összesen		Közút		Vasút	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Balesetek	1,5	2,0	255	340	226	301	29	39	576	767	510	680	66	87
Levegőszennyezés:														
helyi	1,0	1,3	170	221	162	210	8	10	384	499	366	475	18	23
egyéb (külsőterületi)	0,3	0,5	51	85	45	74	6	11	115	192	101	168	14	24
Zaj, rezgés	0,8	1,0	136	170	110	138	26	32	307	384	249	311	58	73
Idővesztés	2,0	3,0	340	509	293	440	47	70	767	1151	662	994	105	158
Összesen	5,6	7,8	951	1324	835	1163	116	162	2149	2993	1887	2628	262	366

Megjegyzés: A vásárlóerő alapján a magyar GDP 1999-ben 2,26-szor nagyobb volt, mint a valutaárfolyamon kimutatott érték.

A 2002. évi GDP 16980 milliárd Ft volt folyó áron és 28656,8, milliárd Ft vásárlóerő alapon.

Forrás: Saját számítás a KSH Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2003 és a Magyar Statisztikai Évkönyv 2003 alapján

bira tanulmányos példa a spanyol partoknál nemrég zátonyra futott „Prestige” tankhajó esete. Az osztrák környezetvédelmi minisztérium adatai szerint ezek a tevékenységek 0,7-szer annyi energiát használnak fel, mint maga a közlekedés. Ha feltételezzük, hogy a környezeti károk arányosak az energiafelhasználással, akkor a közlekedés környezeti kárait kapott értéket meg kell szorozni 1,7-del.

Vannak olyan számítások is, amelyek a környezeti károkat a fentieknél kisebb összegben határozzák meg, azonban még ezek a becslések is azt mutatják, hogy a közlekedés által okozott környezeti és egyéb károk jóval meghaladják a motorizációból származó állami bevételeket.

A Közlekedéstudományi Intézet tanulmánya szerint a közúti gépjárműbalesetek következtében 1994-ben 55,2 milliárd Ft nemzetgazdasági veszteség keletkezett. 2002. évi áron ez 165 milliárd Ft veszteséget jelent.

Nem fogadható el az az ellenvetés, hogy azért nem szabad (vagy lehet) például az üzemanyagok adóját (és így az árát) tovább emelni, mert a hazai bérek messze elmaradnak a nyugat-európaiaktól. Egyrészt ezzel azt ismernénk el, hogy a mi életünk és egészségünk jóval kevesebbet ér, mint az EU-országok állampolgáraié. Másrészt az üzemanyagok adóját többek között éppen azért kell növelni, hogy az egyéb adó-jellegű terheket csökkentjük, és így lehetőséget adjunk a bérek emelésére, azaz a fizetőképesség megőrzésére, sőt javítására. Az üzemanyagadóból keletkező többletbevételt ennek megfelelően teljes egészében a társadalombiztosítási kiadások fedezésére kell fordítani.

**Az üzemanyagárak emelésének inflációgerjesztő hatása csak átmeneti és rendkívül mérsékelt**, a kedvező hatások már fél év elteltével is semlegesíthetők. Egyébként egy átlagos hazai termék árában az üzemanyag-költség mindössze 3%, így az általános árszint-emelkedés nem lenne számottevő. (Még a budapesti taxik díjában is csupán kb. 8%-ot tesz ki az üzemanyag-költség. Tehát egy 50%-os áremelés is csak kb. 6%-os tarifaemelés indokolna, de a közúti forgalom általános mérséklődése ezt több mint ellensúlyozná: egyrészt a folyamatos haladás miatt csökkenne a taxik üzemanyag-fogyasztása, másrészt többen utaznának taxival.) Az üzemanyagárak növelésének inflációs hatását úgy is ki lehet védeni, hogy a közúti szállításról vasútra tereljük a forgalmat, mert ez utóbbinak az – importtól függő – üzemanyagköltsége ugyanarra a teljesítményre vetítve csak egy harmincada a közúti szállításénak.

A jövedéki adók emelése következtében csökkenne az üzemanyag-fogyasztás, ami hozzájárulna a környezet védelméhez, a balesetek számának mérsékléséhez, a tömegközlekedés és a vasút helyzetének jobbításához, és a külkereskedelmi egyensúly javításához is.

A közúti teherfuvarozás iskolapéldája annak, hogy hova vezet egy ágazat túlzott dédelgetése. A lobbyérde-

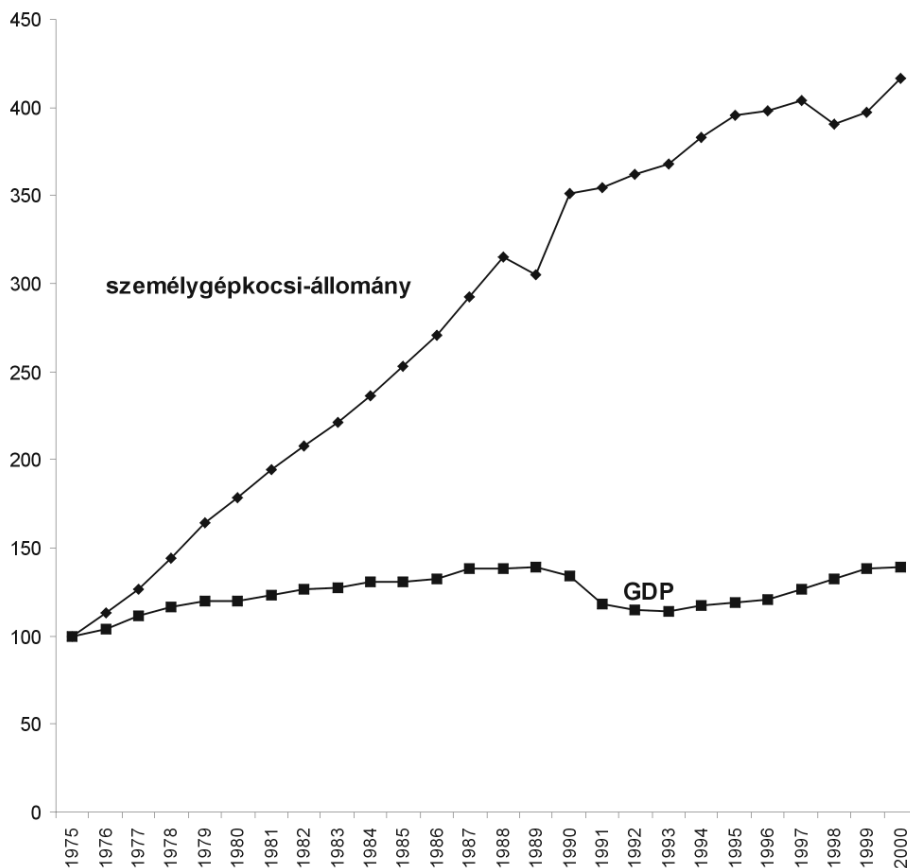
kek érvényesülése következtében a fuvarozók elkényelmesednek, nem fejlődnek ki az integrált logisztikai rendszerek és a gazdaság szállítási igényessége sem javul.

Az alábbi okok miatt nem tartjuk elfogadhatónak a közúti teherfuvarozóknak azt az érvelését, hogy a magyar fuvarozók „túladoztatottak”:

- A magyar fuvarpiacon túlkínálat van, miközben a hazai gazdaság fajlagos szállítási igényessége magasabb, mint az Európai Unió átlaga. Az egységnyi GDP-re jutó áruszállítási teljesítmény Magyarországon 1998-ban valutaárfolyamon számolva 1,352, vásárlóerőparitáson pedig 0,598 árutonna-km/euró volt, míg az Európai Unióban ugyanez 0,455. Az adatok azt mutatják, hogy 1991 óta Magyarországon jelentős javulás történt a fajlagos szállítási teljesítmény tekintetében, azonban még így is elmaradunk az EU-tól. Tehát a magyar gazdaság korszerűsítése szempontjából fontos a szállítási igényesség csökkentése.
- Magyarországon jóval magasabb a fekete- és szürkegazdaság aránya, mint az EU-ban, és a közúti szállításra ez különösen jellemző. A feketegazdaság fajlagos szállítási igényessége rendkívül magas, mivel részben ezzel tüntetik el a nyomokat. A Központi Statisztikai Hivatal felmérései szerint a háztartások által igénybe vett teherszállítás értékének 53 százaléka számla nélkül történik (Rejtett gazdaság Magyarországon, KSH, 1998).
- Az Európai Unió fentebb említett zöld könyve és az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának (ECMT) nemrég megjelent, *Hatékony közlekedést Európának – A külső költségek érvényesítésének módjai* című tanulmánya egyaránt kimutatja, hogy a közúti teherfuvarozók nem fizetik meg mindazon költségeknek a tetemes részét, amelyeket okoznak. Ezek a dokumentumok azt is rögzítik, hogy ezt a helyzetet meg kell változtatni: a közlekedés résztvevőinek meg kell fizetniük tevékenységük valós költségeit (ez alól kivétel lehet a közszolgáltatásnak minősülő tömegközlekedés). Az ezzel ellentétes gyakorlat torzítja a piaci viszonyokat, egyes résztvevőket igazságtalanul hátrányos helyzetbe hoz, másokat pedig érdemtelenül előnyhöz juttat. Amennyiben az árak nem tükrözik a valódi költségeket, a gazdaság hatékonysága alacsonyabb lesz annál, mint ami egyébként lehetséges volna. (Az elmúlt évtizedek tapasztalatai bennünket különösen megtaníthattak arra, hová vezet, ha az árak elszakadnak a valóságtól.)
- A környezetkímélőbb áruszállítási módok (vasúti, folyami) visszaszorulása következtében a szállításból származó fajlagos környezeti terhelés nőtt, vagyis a külső költségek egyre nagyobbak lettek.
- Az üzemanyagok (csakúgy, mint az egyéb energia-hordozók számottevő részének) árát nagyobb részben a drága – és tovább dráguló –, továbbá növekvő



**II.3. ábra: A bruttó hazai termék és a személygépkocsi-állomány alakulása Magyarországon 1975 és 2000 között (1975=100)**



Forrás: KSH Évkönyvek

mennyiségű és arányú import (a hazai CH-vagyon fogyasztása következtében) határozza meg. A hazai munkaerő ára viszont attól függ, hogy ez a munkaerő milyen teljesítményre képes a hazai és külső piacokon, tehát ez utóbbi terheit kell csökkenteni.

Cáfolnunk kell azt az ellenérvet, hogy az általunk javasolt adóemelések „ellehetetlenítenék a közlekedést” és így súlyos károkat okoznának a gazdaságnak. A gépjárművek száma az elmúlt évtizedekben rohamosan emelkedett. Ez a folyamat az utóbbi időben még jobban felgyorsult: a személygépkocsi-import 2001-ben 31%-kal nőtt az előző évhez viszonyítva, és elérte a 155 ezret, amelyet még az itthoni piacra importból összeszerelt 32 ezer Suzuki tovább növelt. A személygépkocsik importja – ezen belül különösen a használt gépkocsiké – 2002-ben további ugrásszerű növekedést mutatott, amelyet nagymértékben a forintfelértékelődés és a liberális szabályozás okozott. Ugyanakkor az elmúlt évek tapasztalatai szerint – amit külföldi elemzések is megerősítenek – a gépjárművek számának gyors gyarapodása nem feltétlenül járul hozzá a gazdaság teljesítményének javításához. Éppen ellenkezőleg, a gépjármű-közlekedés aránytalan növekedése forrásokat von el olyan területekről,

amelyek hatékonyabban járulhatnának hozzá a gazdaság fejlődéséhez. A magyarországi bruttó hazai termék és a személygépkocsi-állomány alakulásának összevetése (II.3. ábra) is arra utal, hogy nem a gépkocsik számától függ az ország fejlődése.

Úgy véljük, hogy éppen a gépjármű-közlekedés adójának változatlanul hagyása lehetetlenítené el a közlekedést. Egyrészt a közlekedés miatt keletkező környezeti és egészségi problémák olyan mértéket érhetnek el (illetve részben már értek is el), ami alapvetően veszélyezteti nemcsak a gazdaság fejlődését, hanem a társadalom működését is. Külön felhívjuk a figyelmet arra, hogy a forgalom növekedésével a károk hatványozottan (exponenciálisan) növekedhetnek. Másrészt a meglévő infrastruktúra is egyre kevésbé alkalmas a gépjármű-forgalom lebonyolítására, és ezen gazdasági (az ország teherbíró képessége) és fizikai (településeink nincsenek gumiból) okok miatt alapvetően nem is lehet változtatni.

További érv a gépjárműveket terhelő adók növelése (vagy legalább a mindenkori infláció mértékéhez történő igazítása) mellett az, hogy így nagyobb lehetőség adódik az élőmunkát terhelő adók csökkentésére, ami a Kormányának is kinyilvánított célja.

### II.3.1.a. táblázat: A központi költségvetésnek jutó fogyasztási (jövedéki) adó és a fogyasztói árváltozás

Időpont	98-as benzin 1999-től ólommentes		95-ös benzin ólommentes		Gázolaj* üzemanyag		Fogyasztói árváltozás
	Ft/l	%	Ft/l	%	Ft/l	%	%
1991. I. 1.	21,40		18,60		9,70		
1992. I. 1.	26,30		21,40		11,40		
1993. I. 1.	32,80	100,0	27,80	100,0	22,40	100,0	100,0
1994. I. 1.	36,90	112,5	28,00	100,7	23,00	102,7	118,8
1995. I. 1.	41,60	126,8	35,30	127,0	30,20	134,8	152,3
1996. I. 1.	47,60	145,1	41,30	148,6	34,70	154,9	188,2
1997. I. 1.	54,00	164,6	48,30	173,7	40,00	178,6	222,7
1998. I. 1.**	58,74	179,1	54,42	195,8	47,78	213,3	252,8
1999. I. 1.	61,42	187,3	61,42	220,9	53,25	237,7	278,0
2000. I. 1.	65,73	200,4	65,73	236,4	56,94	254,2	305,3
2001. I. 1.	65,73	200,4	65,73	236,4	56,94	254,2	331,8
2002. I. 1.	65,73	200,4	65,73	236,4	56,94	254,2	351,8
2002. VII. 1.	72,45	220,9	72,45	260,6	62,76	280,2	351,8

\* A gázolajnál a fogyasztási adó és az áfa közötti konstrukciót változást összehasonlítható sorra alakítottuk!

\*\* 1998-tól a jövedéki adónak csak a központi költségvetésnek jutó része szerepel, vagyis a jövedéki adóból számításainkban továbbra is 26,32%-ot az útalapra és, 3%-ot a környezetvédelmi alapra vetítettünk. A gázolajnál az útalap 26% volt.

Forrás: Fogyasztási, ill. jövedéki adóról szóló törvények

### II.3.1.b. táblázat: Üzemanyagok árszerkezete (Ft/liter)

Megnevezés	Termelési és forgalmazási költség	KKKSZ-díj	Útalap	Fogyasztási adó 1.)	Környezet- védelmi díj	Jövedéki adó	ÁFA 2.)	Összesen (kútár)
<b>98-as (1998-ig ólmos) benzin - Super plusz</b>								
1991. I. 1.	22,60		3,20	21,40		24,60	11,80	59,00
1992. I. 1.	18,90		5,20	26,30		31,50	12,60	63,00
1993. I. 1.	19,90		6,00	32,80	0,50	39,30	14,80	74,00
1994. I. 1.	18,70		6,00	36,90	0,80	43,70	15,60	78,00
1995. I. 1.	24,84	0,94	9,50	41,60	1,20	52,30	19,52	97,60
1996. I. 1.	34,55	1,27	12,10	47,60	2,00	61,70	24,38	121,90
1997. I. 1.	43,58	1,82	15,40	54,00	2,00	71,40	29,20	146,00
1998. I. 1.	47,04	2,58	21,87	58,74	2,49	83,10	33,18	165,90
1999. I. 1.	47,89	3,53			2,61	86,90	34,58	172,90
1999. XII. 31.*	82,29	3,53				86,90	43,18	215,90
2000. I. 1.*	82,39	3,73				93,00	44,78	223,90
2000. XII. 31.*	86,39	3,73				93,00	45,78	228,90
2001. I. 1.*	86,39	3,73				93,00	45,78	228,90
2001. XII. 31.*	63,99	3,73				93,00	40,18	200,90
2002. I. 1.	63,60	4,12				93,00	40,18	200,90
2002. VII. 1.*	82,90	4,12				102,50	47,38	236,90
2002. XII. 31.	84,98	4,12				102,50	47,90	239,50
2003. I. 1.	87,38	4,12				102,50	48,50	242,50
2003. V. 7.	78,58	4,12				102,50	46,30	231,50

Megnevezés	Termelési és forgalmazási költség	KKKSZ díj	Útalap	Fogyasztási adó 1.)	Környezetvédelmi díj	Jövedéki adó	ÁFA 2.)	Összesen (kútár)
<b>95-ös ólommentes benzín -Szuper</b>								
1991. I. 1.	23,80		3,20	18,60		21,80	11,40	57,00
1992. I. 1.	22,20		5,20	21,40		26,60	12,20	61,00
1993. I. 1.	22,50		6,00	27,80	0,50	34,30	14,20	71,00
1994. I. 1.	25,20		6,00	28,00	0,80	34,80	15,00	75,00
1995. I. 1.	27,94	0,94	9,50	35,30	1,20	46,00	18,72	93,60
1996. I. 1.	35,25	1,27	12,10	41,30	2,00	55,40	22,98	114,90
1997. I. 1.	43,68	1,82	15,40	48,30	2,00	65,70	27,80	139,00
1998. I. 1.	46,42	2,58	20,27	54,42	2,31	77,00	31,50	157,50
1999. I. 1.	39,09	3,53			2,61	86,90	32,38	161,90
1999. XII. 31.*	75,09	3,53				86,90	41,38	206,90
2000. I. 1.*	75,19	3,73				93,00	42,98	214,90
2000. XII. 31.*	79,19	3,73				93,00	43,98	219,90
2001. I. 1.*	79,19	3,73				93,00	43,98	219,90
2001. XII. 31.*	63,99	3,73				93,00	40,18	200,90
2002. I. 1.*	63,60	4,12				93,00	40,18	200,90
2002. VII. 1.*	75,70	4,12				102,50	45,58	227,90
2002. XII. 31.	77,78	4,12				102,50	46,10	230,50
2003. I. 1.	80,18	4,12				102,50	46,70	233,50
2003. V. 7.	70,58	4,12				102,50	44,30	221,50
<b>Gázolaj</b>								
1991. I. 1.	14,40		0,70	9,70		10,40	6,20	31,00
1992. I. 1.	18,40		2,20	11,40		13,60	8,00	40,00
1993. I. 1.	19,10		6,00	22,40	0,50	28,90	12,00	60,00
1994. I. 1.	22,20		6,00	23,00	0,80	29,80	13,00	65,00
1995. I. 1.	22,61	0,97	9,50	30,20	1,20	40,90	16,12	80,60
1996. I. 1.	31,41	1,31	12,10	34,70	2,00	48,80	20,38	101,90
1997. I. 1.	43,94	1,86	15,40	40,00	2,00	57,40	25,80	129,00
1998. I. 1.	47,73	2,67	17,79	47,78	2,03	67,60	29,50	147,50
1999. I. 1.	39,67	3,65			2,25	75,00	29,58	147,90
1999. XII. 31.*	78,87	3,65				75,00	39,38	196,90
2000. I. 1.*	79,07	3,85				80,20	40,78	203,90
2000. XII. 31.*	95,07	3,85				80,20	44,78	223,90
2001. I. 1.*	95,07	3,85				80,20	44,78	223,90
2001. XII. 31.*	71,07	3,85				80,20	38,78	193,90
2002. I. 1.*	70,71	4,21				80,20	38,78	193,90
2002. VII. 1.*	70,71	4,21				85,00	39,98	199,90
2002. XII. 31.	78,79	4,21				85,00	42,00	210,00
2003. I. 1.	80,39	4,21				85,00	42,40	212,00
2003. V. 7.	69,99	4,21				85,00	39,80	199,00

Forrás: MOL Rt.

1.) 1998-tól a jövedéki adóba bekerültek az útalap és a környezetvédelmi díj befizetései is (éves átlag).

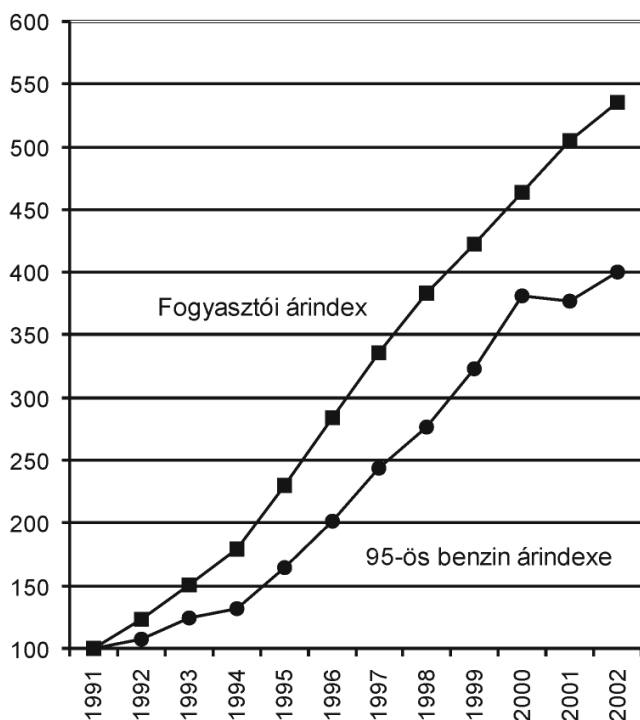
2.) 1993-tól az ÁFA elkülönült, addig a fogyasztási adóban volt. Csak gázolajnál: ÁFA visszaigényelhető.

\*Adatok felvétele: 1999. XII. 30-án, 2000. I. 1-jén, XII. 31-én és 2001. I. 1-jén a Mol Rt.-nél lévő benzinkútak tény árai alapján

A 2001. évi jövedéki adó (98,6 és 85,0 Ft/l) csak a 25 USD/hordó ár után lépett volna hatályba.

A 2001. évi LXXIV tv. szerint csak 2002. júl.1-jétől lépett hatályba a jövedéki adó valorizált emelése.

**II.3.1.a. ábra: A 95-ös ólmozatlan benzin ára és a fogyasztói árindex alakulása Magyarországon 1991=100**

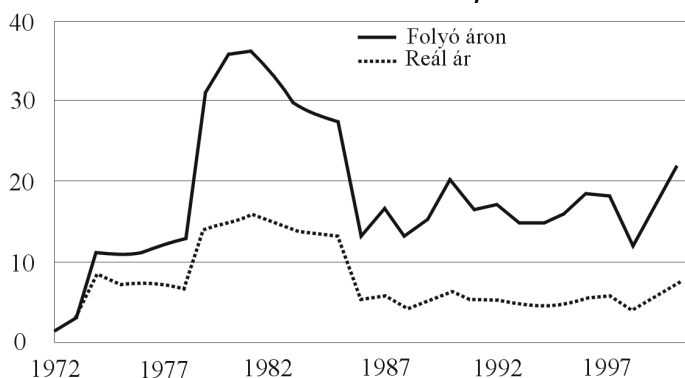


Forrás: KSH, MOL Rt.

### 3.1. A benzin jövedéki adójának valorizálása

Magyarországon a benzin ára már megközelíti a mérvadó EU-országok szintjét. Feltételezhető, hogy 2003 folyamán a világpiaci szénhidrogén-árak alacsonyabb szinten állandósulnak, ami bizonyos mértékű árcsökkenést eredményez. Indokolt lenne a csökkenés mértékével növelni (pontosabban fogalmazva: reálértéken tartani) a jövedéki adót. Ezt az is indokolja, hogy a társadalombiz-

**II.3.1.b. ábra: A kőolaj világpiaci árának alakulása 1972 és 2000 között (USD/hordó)**



Forrás: International Energy Agency, OECD

tosítási járulékok egy részét ne a bérből finanszírozzák, hanem az üzemanyagok jövedéki adójának és az ehhez kapcsolódó áfának a növekedéséből fedezzék, mivel az egészségkárosodások jelentős része az üzemanyagok használatának következménye.

Az üzemanyagok jövedéki adója 1998 és 2003 között reálértéken különösen nagy mértékben csökkent. Amint a II.3.1.a. és a II.3.1.b. táblázatokból, valamint a II.3.1.a. ábrából látható, eddig minden kormány olyan gyakorlatot folytatott, hogy a fogyasztási (jövedéki) adónak – és ezzel párhuzamosan a benzin árának – az emelkedése folyamatosan elmaradt az általános infláció mértékétől. Ez tulajdonképpen rendszeres kedvezmény nyújtását jelentette egy súlyosan környezetszennyező fogyasztás részére. Ez a politika hátrányosan hatott a külkereskedelmi mérlegünkre, megnehezítette a nemzetgazdaság szerkezetének korszerűsítését, és hozzájárult a társadalomnak rendkívül nagy károkat okozó megszorító intézkedések bevezetéséhez.

Az összehasonlíthatóság céljából ezt 1997. évi szerkezetben dolgoztuk fel. (Az Útalap-hozzájárulást és a környezetvédelmi termékdíjat az adóba nem számítottuk be, mivel ezek korábban nem voltak a fogyasztási adó részei, hanem címzett felhasználásra kerültek, vagyis ellentételezték az üzemanyagok felhasználásával kapcsolatos költségek egy részét, pl. az útépitést és karbantartást, valamint a környezeti károk töredékét.) Az üzemanyagok árának és összes tényezőinek, valamint arányainak alakulását 1991 és 2003 között a II.3.1.a., és a II.3.1.b. táblázatok mutatják be. Ezek adatai szerint a fogyasztói árindex messze meghaladta a benzinek fogyasztási (jövedéki) adója növekedési ütemét. Ebből egyértelműen megállapítható, hogy a környezetet károsító ezen termék ára eddig is mérséklődött a költségvetési elvonás reálértékű csökkenése miatt.

A kőolaj és a hozzá kapcsolódó egyéb szénhidrogének 2000. évi kiemelkedően magas világpiaci ára (II.3.1.b. ábra) csak átmeneti jelenség volt: 2001-ben már jelentős ármérséklődés következett be, ami 2002-ben is megmaradt, és csak az év végén jelentkezett egy újabb – a venezuelai és iraki válsággal kapcsolatos –, feltehetően rövid ideig tartó emelkedés.

A „feltehetően rövid ideig tartó” kijelentés természetesen csak néhány éves távra érvényes. Az elkövetkező évtizedekben a környezetszennyezés növekedésével és a készletek fogyásával párhuzamosan jelentős árnyelkedésre lehet számítani. Számos szakértő 2010 körül jelöli meg a világ kőolajtermelésének csúcspontját, azaz ettől az időponttól kezdve a kitermelés nem tart lépést az új készletek feltárással. További probléma, hogy az újonnan feltárt készletek kitermelésének költsége rohamosan növekszik, amit az is tetéz, hogy számos térségben (pl. Kína) a szénhidrogének iránti igény robbanásszerű növekedése várható. Ez felborítja a jelenlegi piaci árakat.

Mérvadó körök szerint a nyersolaj éves átlagára 25 USD/hordó körül alakul 2003-ban. A magyar beszerzési ára 2001-ben 22 USD/hordó 2002 első 9 hónapjában pedig 21,6 USD/hordó volt.

Érdemes kiemelni, hogy az elmúlt 15 évben a kőolaj ára viszonylag alacsony szinten állandósult, különösen ha a dollár reálértékén számoljuk (pontozott vonal az ábrán). Ezért javasoltuk korábban az üzemanyagok fogyasztási adójának emelését.

A jövedéki adóknak az inflációnál mérsékelt emelése – véleményünk szerint – az alkotmányba és más jogszabályokba ütközik, mert az az egészségkárosító és környezetszennyező tevékenységeket segíti elő. Ennek következtében egy ilyen intézkedés tartalmában nem felel meg az EU alapelveinek sem.

A Pénzügyminisztérium 2001-ben 6%-kal, 2002-ben pedig 4%-kal tervezte emelni a benzin jövedéki adóját. Az infláció 2001-ben a tervezettnél magasabb, 9,2 % volt, 2002-ben pedig 5,5%-os fogyasztói áremelkedés várható. Összevonva a jövedéki adó 2001. és 2002. évi tervezett emelésének szintjét, ez két évre összesen kb. 10%-os növekedést jelentett volna, miközben az infláció ezen időszak alatt 16%-kal nőtt. A jövedéki adó valorizációjának elmaradása következtében az üzemanyagok relatív fogyasztói ára kb. 6%-kal csökkent volna. Azonban a kamionos érdekcsoportok alkotmányellenes és számos törvényt súlyosan sértő fenyegetésének hatására a Kormány 2001-ben a törvény eredeti előírásai ellenére sem emelte a jövedéki adót, sőt a 2002. január 1-jei, szintén törvényben előírt emelést is elhalasztotta 2002. július 1-jére. A fenyegetés miatt a jövedékiadó-emelés elmaradásának szintje 2002. július 1-jéig kb. 16%-ot tett ki, ami valóban csak valorizációt jelentett volna. Ez egyebek mellett azt jelenti, hogy az adóbevétel elmaradása következtében pl. az egészségügyre kevesebb pénz jutott, holott éppen a motorizáció egyre gyorsuló, minden korlát nélküli elterjedése az egészségkárosítás egyik fő okozója. Számításaink szerint a jövedéki adó valorizációjának a fenyegetés miatti elmaradása következtében a kiesett jövedékiadó-bevételek összege 2001-ben közel 37 milliárd forintot, 2002-ben pedig (az elmaradt mértéket is figyelembe véve) mintegy 63 milliárd forintot tett ki. Tehát összességében az így kiesett jövedéki bevétel kamatok nélkül számolva durván 100 milliárd forintot tesz ki. A jövedéki adót 2003. január 1-jétől sem emelték, tehát reálértékben tovább nőtt a rejtett támogatás összege (ld. a II.3.2. táblázatot!). Ebből az összegből az egészségügy problémáinak jelentős részét megoldhatták volna, és ezzel sok ember életét hosszabbíthatták volna meg, illetve tehetősebbé tették volna.

A kamionos érdekcsoportok zsarolása következtében módosított adótörvény ellen a Levegő Munkacsoport az Alkotmánybírósághoz fordult. Fontos megjegyezni, hogy a 2001. szeptember 11-i események után

a szűk kamionos lobby ilyen jellegű zsaroló akciója már a terrorizmus egyik fajtájának minősíthető. (A benyújtott alkotmánybírói beadványt lásd az 5. mellékletben!) Véleményünk szerint az elkövetkező években a benzin jövedéki adóját úgy kellene emelni, hogy a magyarországi ár a mindenkori – hivatalos árfolyamon számított – osztrák árhoz igazodjon. Ezzel alkalmazkodhatunk az EU e téren folytatott politikájához, valamint hozzájárulhatunk az ECMT keretében vállalt kötelezettségeink teljesítéséhez is (lásd a II.3.1.c. ábrát!).

A forint-felértékelés, valamint a dollár gyengülése miatt (a szénhidrogének beszerzése döntően USD devizában történik) a hazai üzemanyagár gyakorlatilag elérte az ausztriai szintet, ezért emelését a jelenlegi körülmények között nem javasolhatjuk. Ezért egyéb módon kell az olcsóbbá vált közúti közlekedés külső költségeit beépíteni az árakba. Ez utóbbi tehát most különösen időszerűvé vált.

## 3.2. A gázolaj jövedéki adójának emelése

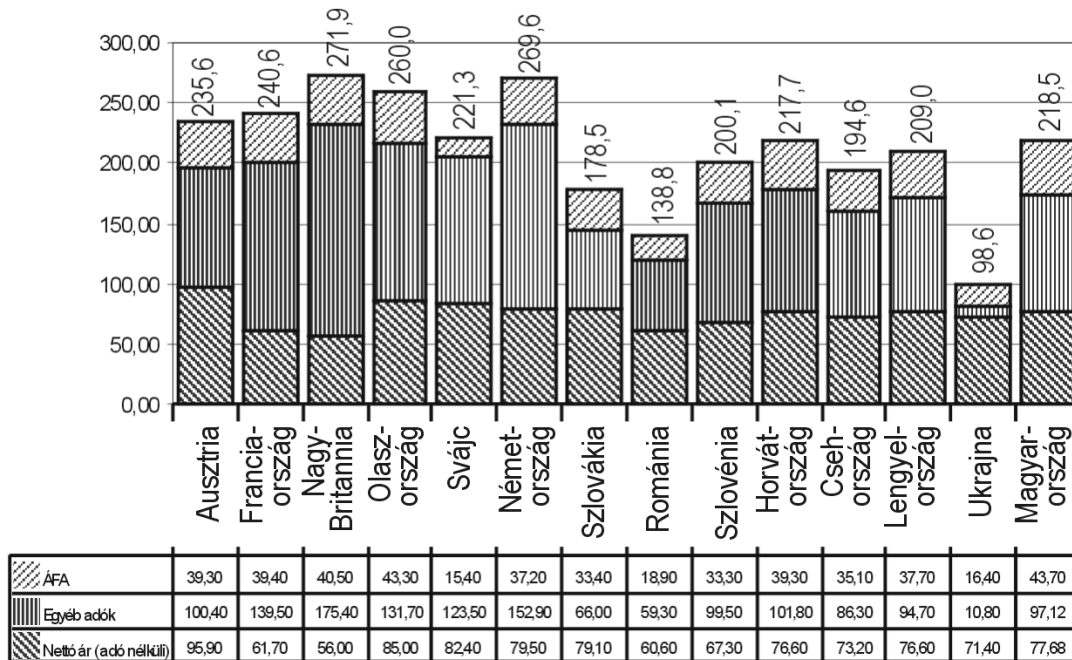
A gázolaj jövedéki adójának elvben ugyanolyan mértékűnek kell lennie, mint a benzinének. Semmiféle ésszerű indoklást nem lehet ugyanis találni arra, hogy a gázolaj jövedéki adóját a benzinénél alacsonyabb szinten állapítsák meg. A józan érvek inkább ennek ellenkezőjét indokolják.

A gázolaj árának alakulását a II.3.2.a. ábrán mutatjuk be.

A gázolaj kedvezményezettségek megszüntetésének egyik legfontosabb indoka, hogy a legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza általában jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. (Az ENSZ Egészségügyi Világszervezete azért nem ad meg levegőtisztasági határértékeket a dízel-kipufogógázokra, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget.) További indok, hogy a gázolajat általában tehergépkocsik és egyéb olyan haszongépjárművek használják, amelyek az utakat sokkal erősebben rongálják, mint a személygépkocsik. Tehát jelenleg óriási keresztfinanszírozás történik a benzinüzemű járművek üzemeltetőinek rovására. Ez a versenyt is torzítja, és fokozza a környezet terhelését.

A gázolaj használata kedvezményben részesül azáltal is, hogy általános forgalmi adóját a fuvarozók visszaigényelhetik. Az áfa-visszaigénylési lehetőség azonban a termeléshez, szolgáltatáshoz vásárolt minden termék esetében fennáll, és ez felel meg az EU gyakorlatának is, ezért eltörlését nem javasolhatjuk, a tényre azonban fel kell hívni a figyelmet. Az azonban már vi-

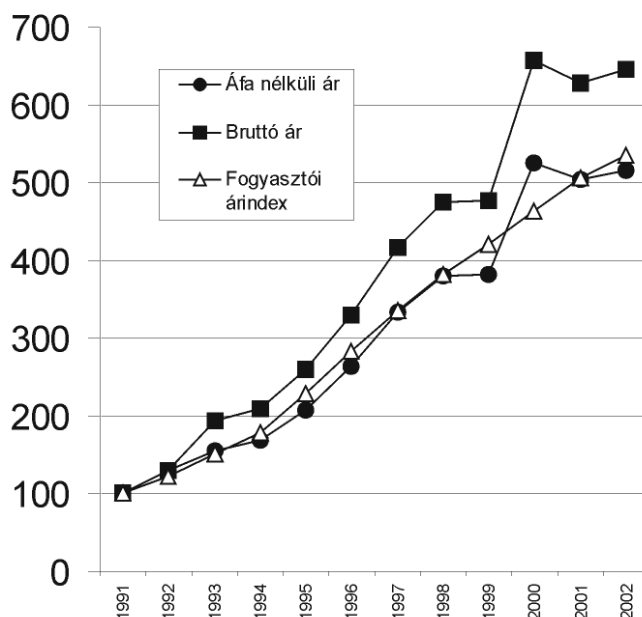
**II.3.1.c. ábra: Az ESZ motorbenzin árszerkezete néhány európai országban  
2002. július (Ft/l)**



Forrás: MOL Rt.

szonylagos kedvezményt jelent, hogy Magyarországon az üzemanyagok áfája magasabb, mint általában az EU-országokban (Ausztriában például 20%), és így nagyobb a visszaigényelhető rész. Nem a 25%-os magyarországi áfa-szint csökkentését javasoljuk, csupán még egy érvet említettünk a gázolaj jövedéki adójának emelése mellett.

**II.3.2.a. ábra: A gázolaj árának alakulása  
1990=100**



Forrás: MOL Rt., KSH

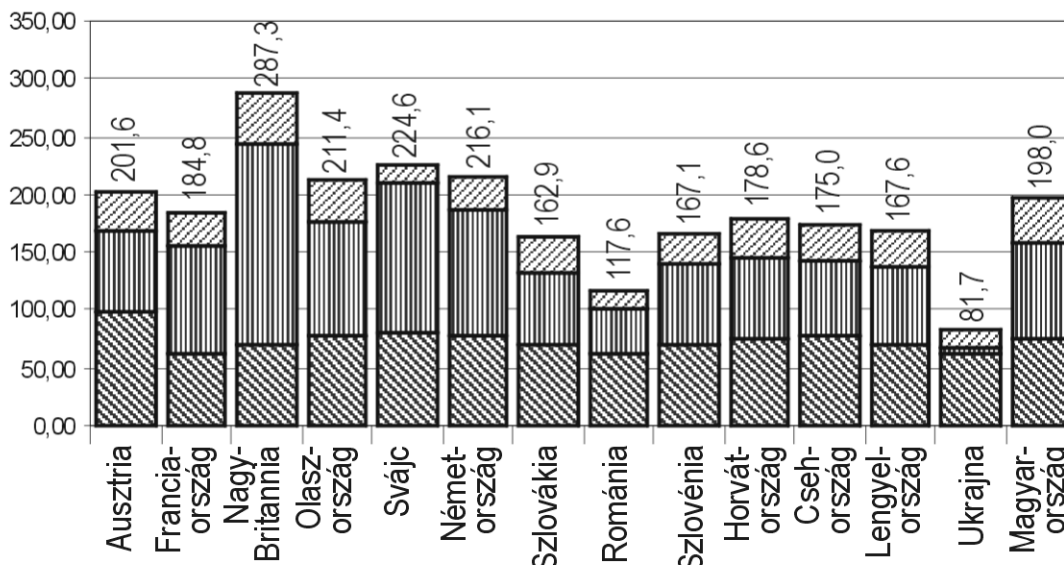
Az 1998-tól bevezetett jövedéki adó tartalmazta az Útalap-hozzájárulást és a környezetvédelmi termékdíjat. Ez a két tétel százalékos mértékben került annak idején megállapításra. Ennek értelmében az Útalap-hozzájárulás mértékét 1998 után az üzemanyagok után befizetett jövedéki adó 26,32 százalékának vettük. A környezetvédelmi termékdíj a mindenkor jövedéki adó 3%-a. Így tehát az Útalap-hozzájárulás és a környezetvédelmi termékdíj abszolút értéke az üzemanyag fajtajától is függött. Bár az Útalap azóta megszűnt, mindez szintén azt bizonyítja, hogy a benzin és a gázolaj eltérő adómértéke ellentmond az arányos teherviselés elvének.

Fontos megjegyezni, hogy a gázolaj jövedéki adójának emelése a mezőgazdasági tevékenységeket nem érinti, hiszen ebben a körben ezt az adót teljes mértékben visszatérítik.

Tudjuk, hogy a gázolaj és a benzin jövedéki adójának egységesítése jelenleg Magyarországon nem valószínűsíthető meg a várható politikai és gazdasági következmények miatt, valamint azért, mert a jelenlegi gázolajár már meghaladja az ausztriai szintet (bár nálunk a visszaigényelhető áfa mértéke nagyobb, mint Ausztriában). A két üzemanyagfajta adójának későbbi egységesítését azonban azzal is elő kell segíteni, hogy a gázolaj jövedéki adóját ugyanolyan százalékos mértékben emeljük, mint a benzinét.

A fenti indokok alapján javasoltuk, hogy a gázolaj jövedéki adóját 2002. július 1-jétől a benzin jövedéki adójával azonos mértékben, azaz 16 százalékkal emeljék. Ez 2002-ben (csak féléves hatást véve figyelembe)

**II.3.2.b. ábra: A dízel gázolaj árszerkezete néhány európai országban  
2002. július (Ft/l)**



	Ausztria	Franciaország	Nagy-Britannia	Olaszország	Svájc	Németország	Szlovákia	Románia	Szlovénia	Horvátország	Csehország	Lengyelország	Ukrajna	Magyarország
ÁFA	33,60	30,30	42,80	35,20	15,70	29,80	30,50	15,60	27,90	32,20	31,60	30,20	13,60	39,60
Egyéb adók	70,10	91,50	175,40	98,00	128,10	108,00	62,70	41,00	69,80	72,20	64,90	66,50	6,00	84,41
Nettó ár (adó nélküli)	97,90	63,00	69,10	78,20	80,80	78,30	69,70	61,00	69,40	74,20	78,50	70,90	62,10	73,99

Forrás: MOL Rt.

a költségvetés részére 13 milliárd Ft többletbevételt jelenthetett volna az előirányzathoz képest (lásd a II.3.2.b. ábrát!).

A fentiekben leírt tények ellenére, a Kormány javaslatára a gázolaj jövedéki adóját a 2002. július 1-ig hatályos törvénnyel szemben mégis az alacsonyabb mértékben, csupán 85,00 Ft/l-ben véglegesítették. Eredetileg a jelenlegi 80,20 Ft/l-ről 88,40 Ft/l-re emelték volna az adót. A döntés a közúti fuvarozók nyomására alakult ilyen módon.

Különösen feltűnő, hogy az utóbbi években, amikor az EU-hoz való igazodás nagyobb szerepet kapott, nálunk az üzemanyagok jövedéki adójának reálértéke

nagymértékű csökkenést mutat. (Lásd a II.3.2. táblázatot!)

A környezetet szennyező tevékenységek adókedvezményekkel történő egyre növekvő támogatását jól példázza a II.3.2. táblázat. 2003-ra az üzemanyagok jövedéki adójából származó bevétel a költségvetési törvény előirányzata szerint 384 milliárd Ft lesz, amiből könnyen levezethető, hogy a jövedéki adó reálérték-vesztesége közel **50 milliárd Ft-os pótlólagos** (szerkezetet rontó) **támogatást** jelent a környezetet súlyosan terhelő közlekedési tevékenységek számára. Amennyiben 2003-ban nem nő további 5%-kal (az infláció mértékének megfelelően) a jövedéki adó szintje, akkor ezen támogatás

**II.3.2. táblázat: Az üzemanyagok jövedéki adójának alakulása**

	Benzin			Gázolaj			Fogyasztói ár (%)	Benzin/gázolaj áráránya
	Ft/liter	nominál ár	reál ár	Ft/liter	nominál ár	reál ár		
1998. I. 1.	83,10	100,00	1,00	67,60	100,00	1,00	100,0	1,229
1999. I. 1.	86,90	104,57	0,9507	75,00	110,95	1,0086	110,0	1,159
2000. I. 1.	93,00	111,91	0,9266	80,20	118,64	0,9823	109,8	1,160
2001. I. 1.	93,00	111,91	0,8485	80,20	118,64	0,8995	109,2	1,160
2002. I. 1.	93,00			80,20			106,0	1,160
2002. VII. 1.	102,50			85,00				1,206
2002. évi átlag	97,75	117,63	0,8414	82,60	122,19	0,8740	106,0	
2002/1998	117,63%		84,14%	122,19%		87,40%	139,81	

1998. I. 1.=100

Forrás: MOL Rt., KSH, jövedéki adó törvények

összege mintegy 67 milliárd Ft-ra emelkedik. Ez súlyos probléma, ha azt vesszük figyelembe, hogy az egészségügytől ez az összeg hiányzik, miközben éppen az egészséget rontó környezetszennyezést támogatjuk, így a rontó hatás kétszeres.

Mindezen nyomós okok ellenére sem tudjuk javasolni, hogy 2004-ben emeljék az üzemanyagok jövedéki adóját. Ebben ugyanis lehetőleg követnünk kell a szomszédos EU-tagországok (elsősorban Ausztria) gyakorlatát. Az üzemanyagok adóinak bárminemű csökkentését azonban továbbra is határozottan ellenezzük.

### 3.3. Jövedéki adó és áfa kivetése a gépjárművekben behozott üzemanyagokra

Amint a II.3.3. táblázatokból látható, a velünk szomszédos országokban – Ausztriát kivéve – az üzemanyagok ára alacsonyabb, mint Magyarországon. Különösen nagy ez az eltérés Ukrajna és Románia esetében. Erre a különbségre alapozva, óriási méreteket öltött az üzemanyag-turizmus, illetve -csempészet. Ezt támasztja alá a vámservektől kapott tájékoztatás, valamint a sajtóban a témával kapcsolatban rendszeresen megjelenő híradások, bár a pontos mértéküket nem lehet megállapítani. (Csempészetnek nevezzük, amikor törvénytelenül hoznak be, vagy törvényesen hoznak be, de törvénytelenül továbbértékesítenek üzemanyagot. Üzemanyag-turizmusnak pedig azt nevezzük, amikor az üzemanyagot törvényesen hozzák be és használják fel saját célra, azonban a határátlépés elsősorban vagy nagyrészt az üzemanyag beszerzése céljából történik.)

Viszonylag pontosan meg lehet becsülni, hogy mennyi üzemanyagot hoznak be a személyautók, tehergépkocsik és autóbuszok gyárilag beépített üzemanyag-tartályában. (Ennek nagyobbik része természetesen nem üzemanyag-turizmus vagy -csempészet, hanem a szokásos, egyébként is zajló forgalom keretében történik, azonban nyilvánvaló kibúvást jelent az arányos közteherviselés alkotmányos kötelezettsége alól.) Kimutattuk, hogy az ilyen jellegű üzemanyag-behozatal miatt évente **legalább 80 milliárd forint feketén szerzett jövedelem keletkezik, miközben a magyar költségvetés 180 milliárd forint összegű bevételtől esik el.** (Ld. a II.3.3. táblázatokban!). A hivatalos statisztikán alapuló közelítő jellegű modellszámításaink szerint a magyar állampolgárok évente mintegy 287 millió liter, a külföldiek pedig 792 millió liter üzemanyagot hoznak be azokból az országokból, ahol az olcsóbb, mint nálunk. Az előbbin 40 milliárd, az utóbbin pedig 106 milliárd forintot veszít a magyar ál-

lamháztartás. (A számítást a 2000. évi határátlépések száma alapján, a forint-értéket pedig a 2001. május 17-i egyidejű – vagyis összehasonlítható – árak alapján határoztuk meg. A személygépkocsiknál alkalmanként csak 70 liter, a tehergépkocsik és autóbuszok esetében pedig 600 liter üzemanyaggal számoltunk.)

A modellszámítást 2001. évi VPOP forgalmi adatokkal megismételtük és hasonló értékeket kaptunk. Közel 1,4 milliárd liter üzemanyagot hoztak be, a központi költségvetés kiesett jövedelme 187 milliárd forintot tett ki, a fekete jövedelem pedig 84 milliárd forintra rúgott. Két tényező változása érdemel figyelmet:

Romániában emelték az üzemanyagok árát, ezért kisebb lett a fekete jövedelem, Jugoszlávia felé megszűnt az embargó, ezért az addigi üzemanyag-kivitel pedig a behozatal váltotta fel.

A II.3.3. táblázatokban nemcsak a kifejezetten üzemanyag-turizmus céljából bejövő gépjárműveket vettük számításba, hanem az összes belépő járművet. Bár arra vonatkozóan nincs adatunk, hogy az előbbieken milyen arányt képviselnek az összes belépő járművön belül, de a vámszervektől kapott tájékoztatás alapján (amelyet a KSH adataival hasonlítottunk össze) kijelenthetjük, hogy számuk jelentős. Másrészt az egyéb céllal belépő járművek is még a határon túl feltöltik üzemanyaggal a tankjukat, ami szintén jelentős bevételkiesést eredményez az állami költségvetés részére. A károkat növeli az e tevékenységből eredő többlet környezetszennyezés is. Ez egyebek mellett abból is adódik, hogy egyes környező országokban az üzemanyagok minősége rosszabb, mint a Magyarországon forgalmazottaké. A szabványon kívüli üzemanyagokra viszont magasabb adótétel érvényes, ezért magasabb jövedéki adóval kellene terhelni ezeket.

A behozott üzemanyag mennyiségét valószínűleg jelentősen alábecsültük, hiszen személygépkocsikra átlagosan 70 literrel, tehergépkocsikra pedig 600 literrel számoltunk. Szintén a vámszervektől szerzett értesüléseink szerint a keleti határszakaszon nem ritkák a 100 literes gyárilag beépített tankkal rendelkező Mercedes személyautók, sőt az utóbbi időben egyre gyakrabban fordulnak elő terepjáró „személyautók” 400 literes beépített tankkal. A kamionok és buszok pedig gyakran a 200 liternél jóval nagyobb gyárilag beépített üzemanyag-tartállyal rendelkeznek, előfordul 1000 literes űrtartalmú is.

Olyan esetről is hallottunk, hogy egy autóbuszba a gyárin kívül még külön „titkos” 1000 literes tartályt is beépítettek, és az így lépte át a határt. A jövedéki és a vámtörvény megsértésén túlmenően az ilyen tevékenységek az utasok, illetve a közlekedők biztonságát is súlyosan veszélyeztetik, ezért az eddiginél sokkal szigorúbb ellenőrzést és kivetett büntetéseket (ami magában foglalhatná a jármű azonnali elkobzását is) tartunk szükségesnek.

Az üzemanyag-turizmus, illetve -csempészet visszaszorítása érdekében javasoltuk, hogy – első lépésként –



**II.3.3. táblázat: A gépjárművek tankjában behozott üzemanyagok 2001-ben  
a) autóbusz és tehergépkocsi (gázolaj)**

Határszakasz	Gázolaj-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

\* Kiesett jövedelem: Jövedéki adó, KKKSz-díj és áfa

\*\* 600 literes üzemanyag-tartály esetén

**b) személygépkocsi (benzin)**

Határszakasz	Benzinár (Ft/l)	Eltérés a magyar ártól (Ft/l)	Összes belépés (ezer db)	Behozott benzin (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: KSH, MOL Rt., adótörvények

Árak szintje 2001. május 17-én

\* Kiesett jövedelem: Jövedéki adó, KKKSz-díj és áfa

\*\* 70 literes üzemanyag-tartály esetén

az üzemanyag-tartály őrztartalmának megfelelő mennyiségű benzin, illetve gázolaj után minden olyan esetben fizessék meg a jövedéki adót és az áfát, amikor a gépjármű naponta egy alkalomnál többször lépi át a határt. Örömmel fogadtuk, hogy 1999-ben a vámtörvény végrehajtási utasítását a Kormány úgy módosította, hogy ugyanazon személy naponta csak egy alkalommal hozhat be üzemanyagot vámmentesen. Reméljük, hogy ennek az előírásnak érvényt is szereznek majd, és az ehhez szükséges monitoring rendszer is működni fog, azonban aggodalomra ad okot, hogy – a vámszervektől szerzett értesülések szerint – egyre gyakrabban fordul elő, hogy ugyanaz a gépjármű más-más vezetővel naponta többször lépi át a határt.

Sajnos az elmúlt időszakban további kedvezőtlen fejlemények is történtek. A vámjogról, a vám eljárásról, va-

lamint a vámigazgatásról szóló 1995. évi C. törvény 105. §-a szerint eddig a gyárilag beépített üzemanyag-tartályban is legfeljebb 200 liter üzemanyagot lehetett behozni vámmentesen, azonban ezt sem lehetett elidegeníteni. Sajnos ezt az előírást korábban sem sikerült kellő mértékben betartatni. Egyrészt nem volt megfelelő az ellenőrzés, másrészt a különféle kétoldalú közúti egyezmények alapján egyre több ország fuvarozói kaptak felmentést a 200 literes korlátozás alól, így 2000-ben már elsősorban csak a magyar fuvarozókat érintette ez a rendelkezés. A 2000. évi XXXII. törvény azonban még ezt a korábban meglévő enyhe korlátozást is eltörölte. Ezáltal számításaink szerint változatlan forgalom esetén további legalább évi 9 milliárd forint bevételtől esik el a magyar állam (ld. a II.3.3. táblázatokat!). Azonban joggal feltételezhető, hogy ezek után a magyar közúti fuvarozók is jobban beszállnak

az „üzletbe”, és így a költségvetés vesztesége ennél is nagyobb lesz. Az ösztönöztség ugyanis rendkívül erős: például egy 800 literes tartállyal az ukrán határon egy fordulóval 120 ezer Ft-ot lehet keresni.

Az EU és hazánk között 2001-ben kötött Megállapodás szerint a közúti járművek tartályaiban lévő üzemanyag bevitele a mindenkori másik Szerződő Fél területére mentes a vám, valamint minden adó és díj alól. Ez azt jelenti, hogy el kellett törölni még azokat az igen enyhe (részben 2000-ben hozott) jogszabályokat is, amelyekkel az állam az üzemanyag-csempészet korlátozására tett kísérletet.

Ezek közé tartozik a vámtörvény végrehajtási rendeletének az a módosítása, amelyet 2000. decemberében fogadott el a Kormány, és melynek értelmében: „A gépjárművek e célra gyárilag rendszeresített tartályában behozott üzemanyag a napi első belépés alkalmával kezelhető vámmentesen a belföldi forgalom számára. A napi további belépések alkalmával is vámmentesen kezelhető az üzemanyag, amennyiben a vámkezelést kérő annak belföldön történő vásárlását nyugtával vagy számlával igazolja.”

A tapasztalatok szerint a rendeletmódosítás nem érte el a kívánt eredményt. Egyrészt a korlátozás csak személyre vonatkozik, a járműre nem, így ugyanaz a jármű továbbra is többször átlépi a határt, csak más személy vezeti. Azonban erre is egyre kevésbé van szükség. A határ közelében élőkől értesültünk arról, hogy most már gyerekek is gyűjtik a nyugtákat és számlákat a magyar benzinkutaknál. A szabályozás tervezett módosítása, a csempészet jogszabályi megkönnyítése, a szervezett bűnözésnek nyújtott nyílt állami támogatást jelenti.

Az üzemanyag-turizmus a kedvezőtlen gazdasági hatások mellett környezetkárosító hatásokkal is jár. Az így keletkezett szükségtelen többletforgalom tovább növeli a közutak zsúfoltságát, melynek következtében emelkedik a balesetek száma, gyorsabban tönkremennek az utak, illetve növekszik a környezet szennyezése is. A kelet-európai országokban beszerezhető üzemanyagok egy része nem felel meg a hazai, illetve az EU-szabványoknak, azaz rossz minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget. Ez a kedvezőtlen környezetvédelmi és gazdasági következmény nemcsak hazánkat érinti, hanem az EU tagállamait is, mivel az illegálisan behozott üzemanyag jelentős részét a Közösség országaiiban használják fel ezek a járművek.

Szükséges tehát az üzemanyagárak egész Európát átfogó harmonizálása. Az EU-nak világossá kell tennie az európai államok, kormányok számára, hogy nem fogadja el az alacsony üzemanyagadók formájában a közúti fuvarozásnak nyújtott indirekt támogatást. Ameddig ez nem történik meg, további szigorításokra van szükség az üzemanyag-turizmus és -csempészet megakadályozásának érdekében.

A II.3.3. táblázatokból az is látható, hogy amennyiben a magyar és a külföldi tehergépjárművek esetén átlagosan 600 literes üzemanyag-tartállyal számolunk, akkor az államháztartás vesztesége csak a gázolajon meghaladhatja a 115 milliárd Ft-ot. Az összes személy- és tehergépkocsit számítva pedig 187 milliárd forint felett lehet a veszteség a benzin és gázolaj „kedvezményes” behozatala következtében.

Az üzemanyag-csempészetet korlátozó előírások fokozatos fellazítása arra utal, hogy a szervezett bűnözésnek sikerült partnereket találnia az államigazgatásban. Értesítéseink szerint a vámtörvény vonatkozó módosítása során az illetékes közép szintű – közúti és pénzügyi – hivatalnokok a döntéshozókat nem tájékoztatták a várható hatásokról, különös tekintettel a számszerű mennyiségekre. Ez még inkább alátámasztja annak szükségességét, hogy az államigazgatásból haladéktalanul eltávolítsák mindazokat a személyeket, akik közreműködtek ebben a szegyenletes folyamatban. Egyúttal célszerűnek tartanánk nevük nyilvánosságra hozatalát is.

---

**Az üzemanyagok nemzetközi csempészetét fel kell számolni. Ennek a 2001. szeptember 11-ét követően megindult, a pénzmosás felszámolására irányuló folyamatok különös hangsúlyt adnak. Ezért meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy minden olyan ország esetében, ahol az üzemanyagok fogyasztói ára a magyar szintnél több mint 5%-kal alacsonyabb, minden belépő gépjármű tankjának teljes úrtartalmára vonatkozóan akkora adót kelljen fizetni, amely megfelel az adott szomszédos ország és Magyarország üzemanyag-árai közötti különbségnek. (Meg kell vizsgálni, hogy jogi szempontból ezt adóként, vámként, környezetvédelmi díjként, vizsgálati költségként, vagy ezek kombinációjaként célszerű behajtani. A lényegen azonban ez nem változtatna.) Megfontolandó az is, hogy csak azon országokból bejövő gépjárművek esetén vessünk ki minden esetben adót – környezetvédelmi díj címén –, amelyekben az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyar szabványnak (azaz az üzemanyag rosszabb minőségű lehet, mint amit Magyarországon értékesítenek). Egy ilyen intézkedés Romániát, Ukrajnát és Szerbiát érintené, tehát azokat az országokat, amelyekkel e tekintetben a legnagyobb a probléma. A többi ország esetében pedig elegendő lenne visszaállítani a 200 literes korlátot. Ezen intézkedés várhatóan az EU elismerését is elnyerné, mivel a gépjárművek tankjában Keletről Nyugatra szállított üzemanyagok óriási terhet – többlet környezeti károkat, állami bevételkiesést, növekvő bűnözést – jelentenek a közvetlenül érintett országok (elsősorban Ausztria és Németország) számára.**

**A fentiekén túlmenően javasoljuk, hogy a magyar kormány ösztönözze az EU-országok érdekeit figyelembe**

vevő üzemanyagárok bevezetését a határos és közeli közép- és kelet-európai országokban. Szorgalmazni kell, hogy ez legyen az egyik kritérium az EU társulási és egyéb kedvezményeinek megítélésénél. Ne kapjon kedvezményeket az az ország, melynek kormánya – az alacsony üzemanyag-árakkal – ösztönzi a környezetszennyezést és a csempészetet! A Levegő Munkacsoport kezdeményezésére és közreműködésével ennek érdekében az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség tanulmányt készített a témáról (Road Fuel and Vehicles Taxation in Light of EU Enlargement), amelyet megküldött az Európai Bizottság illetékeseinek is.

Új helyzetet teremt, hogy az Európai Unió Gazdasági és Pénzügyminiszteri Tanácsa (ECOFIN) javaslatára 2004. január 1-jétől egységes energiaadót vezetnek be. Ennek lényege, hogy legalább egy minimális szint alkalmazása kötelezővé válik. Ebből kiindulva 2004-től a nem csatlakozó országokból a gépjárművek gyárilag beépített üzemanyag-tartályában behozott üzemanyagra bevezethetjük az energiaadót. Ennek mértéke a mindenkori magyar jövedéki adó és áfa együttes mértékének feleljen meg. Előzetes számításaink szerint – a fentiekben kimutatott összegből a szlovák és szlovén viszonylati bevételt levéve, továbbá figyelembe véve az üzemanyag-turizmus erőteljes visszaesését is – évente 40–60 milliárd forint többletbevétel keletkezhet az államháztartás részére.

Ezt az adót be kell szedni akkor is, ha a járműveket vasúton szállítják más EU-tagországokba.

### 3.4. A gépjárműadó valorizálása, emelése és befizettetése

Az 1991. évi LXXXII. törvény szerint a gépjárműadó „a motorizációval járó közterhek arányosabb elosztása, a települési, a fővárosban a kerületi önkormányzatok bevételeinek gyarapítása, valamint a közúthálózat karbantartásához és fejlesztéséhez szükséges források bővítése érdekében” szükséges. Ezzel a megfogalmazással teljes mértékben egyetértünk, azonban azt is meg kell állapítanunk, hogy a gépjárműadó jelenleg még nem tölti be megfelelően azt a szerepet, amelyet a törvény előír, mivel:

- az adó mértéke messze elmarad attól a szinttől, amely szükséges lenne a törvényben meghatározott célok teljesítéséhez,
- a külföldön nyilvántartott gépjárművek a hazaiakhoz képest aránytalanul kis mértékben járulnak hozzá az említett célok eléréséhez,
- a tehergépjárművek a személygépkocsikhoz képest aránytalanul kis mértékben járulnak hozzá a fenti célok eléréséhez,

- a gépjármű-tulajdonosok 30–40 százaléka nem fizeti be a gépjárműadót.

Az egyik legsürgetőbb feladatnak ezen a téren a gépjárműadó befizetési arányának jelentős növelését tartjuk. Gazdasági, környezetvédelmi és erkölcsi szempontból egyaránt elfogadhatatlan, hogy a járműtulajdonosok egyharmada gyakorlatilag következmények nélkül nem fizeti be ezt az adófajtát, évi több milliárd forint bevételtől fosztva meg az állami költségvetést és az önkormányzatokat. Ki kell dolgozni azt a módszert, amely lehetővé teszi, hogy az önkormányzatok további terhelése nélkül számottevően javuljon a gépjárműadó-befizetési aránya. Megfontolandó az az elképzelés, hogy **a gépjárműadót is az APEH szedje be**. Az APEH a Belügyminisztérium gépjármű-nyilvántartásának felhasználásával be tudná szedni ezeket az adókat, és **így a többlet adóbevételén túlmenően több milliárd forint adóbeszedési költséget takaríthatnának meg az önkormányzatok**. (Az Állami Számvevőszéknek az önkormányzatok adóbevételeiről szóló jelentése szerint a beszedés költsége általában rendkívül magas, esetenként még a beszedett adók mértékét is meghaladja.) A gépjárműadóból beszedett összeggel az önkormányzatok támogatási összegét célszerű növelni. Ez annál is inkább indokolt, mivel a gépjárművek – és különösen a nehéz gépjárművek – hatalmas károkat okoznak az önkormányzatok kezelésében levő infrastruktúrában, illetve az ingatlanvagyonban.

A gépjárműadó 1996 és 1998 között változatlan maradt, miközben ezen időszak alatt az infláció 61%-os volt. 1999-ben az adó alsó tételét 50, a felsőt 67%-kal emelték. Ugyanakkor 2000-ben, 2001-ben és 2002-ben sem történt további emelés, miközben az infláció 29% volt. Ez is indokolja a nagyobb mértékű emelést. (Ld. a II.3.4.a. ábrát!)

A gépjárművek nemcsak közlekedésük során terhelik a környezetet. Egyre súlyosabb gondot jelent a területfoglalásuk, jelentős szennyezéssel jár a karbantartásuk, tisztításuk, továbbá hatalmas környezeti teher a gépjármű-forgalomhoz szükséges háttérpar, illetve infrastruktúra létrehozása és fenntartása is. Ezért indokolt, hogy ne csak a változó költségek fedezésére vessenek ki adót (pl. üzemanyagadót), hanem az állandó költségeikére is (pl. gépjárműadót).

Az állandó költségek – beleértve az infrastruktúra karbantartásának és felújításának jelentős részét is – fedezésére képződő források jelenleg elmaradnak a szükségesektől. Így például az elmúlt évtizedekben a 30 ezer km hosszú közúti hálózaton a források jóval a szükséges alatt maradtak. Hatalmasok az elmaradások a települési önkormányzatok illetékességébe tartozó, összességében több mint 100 ezer kilométer hosszú helyi utakon is.

A tehergépjárművek az utakat és egyéb létesítményeket aránytalanul jobban rongálják, mint a személy-

gépkocsik. A témáról 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 alapműként forgatnak a közlekedési szakemberek. Ebben egyebek mellett leírja az Egyesült Államokban végzett átfogó vizsgálatok eredményét, amelyek kimutatták, hogy az útkárosodás mértéke a tengelyterhelés ötödik hatványának függvénye. Nemesdy Ervin ebből az alábbi következtetést vonja le: „... 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. (...) Egy 10 Mp-os tengely (...) 7-szer annyi 8 Mp-os (...) tengelysúly áthaladásával, élettartam-csökkenő hatásával egyenértékű. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlen szükségessé, hogy a nagy tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdadó és szállítási adótöbblet-teher háruljon.” Az utakban okozott kár a tengelyterhelés ötödik hatványával arányos, így egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint több százezer személyautó. Tehát a tehergépjárművek progresszív adóztatása lenne célszerű. Az Alkotmánnyal és a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvénnyel is ellentétes az a gyakorlat, hogy a kamionok által tönkretett utakat a személygépkocsi-tulajdonosokkal és az egyéb gépjárművek üzemeltetőivel fizettetik meg. Ezt a keresztfinanszírozást meg kell szüntetni.

A gépjárműadók mértékét az alábbiak szerint javasoljuk módosítani:

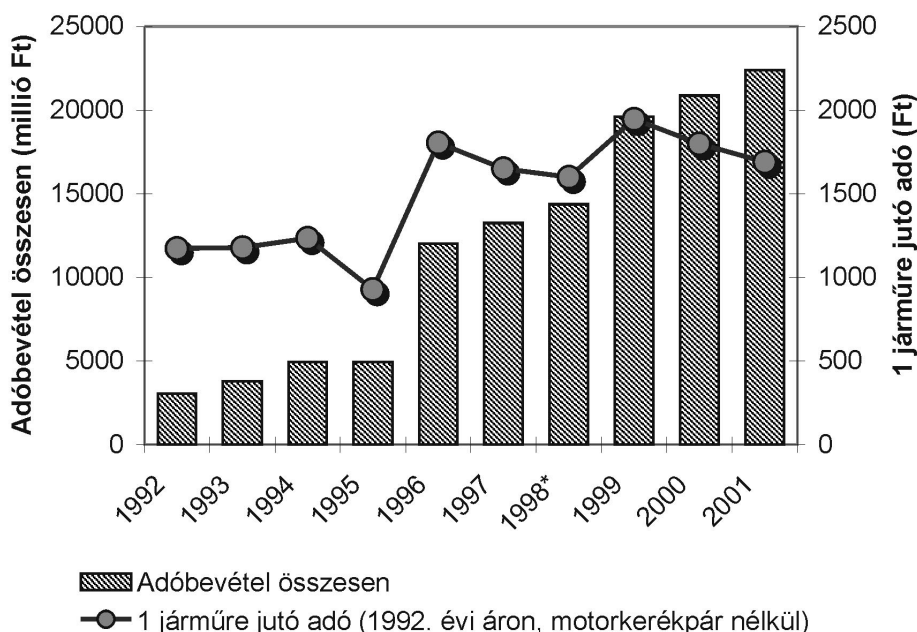
(1) Már régóta javasoljuk a gépjárműadót egységesíteni abból a szempontból, hogy ne legyen alsó és felső tétele. Igazságtalan és értelmetlen, hogy a gépjármű-tulajdonosok aszerint fizessék ezt az adófajtát, hogy melyik településen, miként dönt a helyi önkormányzat. Üdvözljük, hogy ezt a javaslatot a kormány elfogadta, és 2004-től ennek megfelelően történik az adóztatás.

(2) Minden megkezdett 100 kg súlyra (az 1991. évi LXXXII. törvény 6. §-a szerinti értelmezésben) a belöldi gépjárműadónak – a jelenlegi maximum, illetve a 2004-re előirányzott egységesen 1000 Ft helyett – 2000 Ft-ra történő emelését tartanánk célszerűnek.

(3) A motorkerékpár, a lakópótkocsi, a lakóautó és a sátras utánfutó adója a **jelenlegi évi 5 000 Ft helyett 15 000 Ft** legyen. A motorkerékpárok fajlagos baleseti költsége, légszennyezése és zajkibocsátása jóval magasabb, mint a személyautóké. A lakópótkocsi, a lakóautó és a sátras utánfutó pedig általában luxus célokat szolgál, ezért indokolt ezekre vonatkozóan a gépjárműadó nagyobb mértékű emelése.

(4) Az ideiglenes forgalmi engedéllyel forgalomban tartott személyszállító gépjármű után minden megkezdett hónapra a jelenlegi havi **2 000 forint helyett 4 000 Ft**, míg tehergépjármű után minden megkezdett hónapra havi **5 000 forint helyett 10 000 Ft** adót kelljen fizetni. Az ideiglenes forgalmi engedéllyel forgalomban tartott személyszállító gépjármű és teher-

II.3.4.a. ábra: A belöldi gépjárműadó-bevételek alakulása (millió Ft-ban)



\* 1998-ban az állományban a forgalomból korábban kivont gépjárművekkel kapcsolatban pontosítás történt.

Forrás: PM, KSH

gépjármű adójának nagyobb mértékű emelése ugyanis ösztönzőleg hat a végleges forgalmi engedély beszerzésére.

(5) A luxus-, illetve sport terepjáró autókra a (2) pontban javasolt adótétel **négyszeresét** kelljen fizetni. Ezen járművek behozatalának és használatának ugyanis nincs nemzetgazdasági indoka, mivel csak a luxusfogyasztást szolgálják. Ugyanakkor jóval több üzemanyagot fogyasztanak, mint az átlagos személygépkocsik, és így a környezetszennyezésük is nagyobb. Ráadásul tömegük és felépítésük következtében sokkal balesetveszélyesebbek is, és tulajdonosaik az „erőfölényükkel” is gyakran visszaélnek. Az utánuk eddig fizetett adók messze nem ellentételezik az általuk okozott károkat. Ezért a gépjárműadó fokozottabb emelésével is ösztönözni kell használatuk visszaszorítását. Egy ilyen intézkedés a lakosság túlnyomó többségének teljes támogatását élvezné.

(6) Dízelüzemű járművekre a (2) pontban javasolt adótétel 1,5-szeresét kelljen fizetni mindaddig, amíg a gázolaj jövedéki adója nem éri el a benzinét. A legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza általában jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. Az Egészségügyi Világszervezet azért nem ad meg levegőminőségi határértékeket a dízel-kipufogógázokra, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget. További indok, hogy dízelüzemű járművek nagy része tehergépkocsi és egyéb olyan haszongépjármű, amely az utakat sokkal erősebben rongálja, mint a személygépkocsik. (Például egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint több százezer személyautó.) Az EU 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikájában kinyilvánította, hogy a gázolaj jövedéki adójának szintjét fel kell emelni a benzinére, azonban amíg ez megvalósul, indokolt a dízelüzemű gépjárművek adójának a benzinüzeműekénél nagyobb mértékű emelése. A részletes indoklást „A Levegő Munkacsoport beadványa az Alkotmánybírósághoz a gázolaj jövedéki adójával kapcsolatban” című 5. mellékletben fejtettük ki.

(7) A gépjárműadóról szóló törvény 2002 végéig hatályban lévő változatának 8. § (2) bekezdése szerint: „Az olyan tehergépjármű, nyergesvontató után, amelynek a légszennyezése az ENSZ–EGB 49.02/A. előírásnak megfelel, az egyébként járó adó 75%-át – nyergesvontató esetében 20%-át –, míg az olyan tehergépjármű, nyergesvontató után, amelynek a légszennyezése az ENSZ–EGB 49.02/B. előírásnak, zajkibocsátása pedig az ENSZ–EGB 51.02 előírásnak megfelel, az egyébként járó adó 50%-át – nyergesvontató esetében 10%-át – kell megfizetni.” Üdvözljük, hogy a jelenlegi Kormány ezt az alábbi módon változtatta meg, ami 2003. január 1-jével már hatályba is lépett:

„8. § (1) 20%-os adókedvezmény illeti meg a műbizonylat alapján ...b) az EURO 2 (ENSZ-EGB 49.02/B. és 51.02) előírásnak megfelelő tehergépjárművet – a nyergesvontató kivételével, amely után 30%-os kedvezmény jár –, autóbust (környezetvédelmi osztály jelzése: 4).

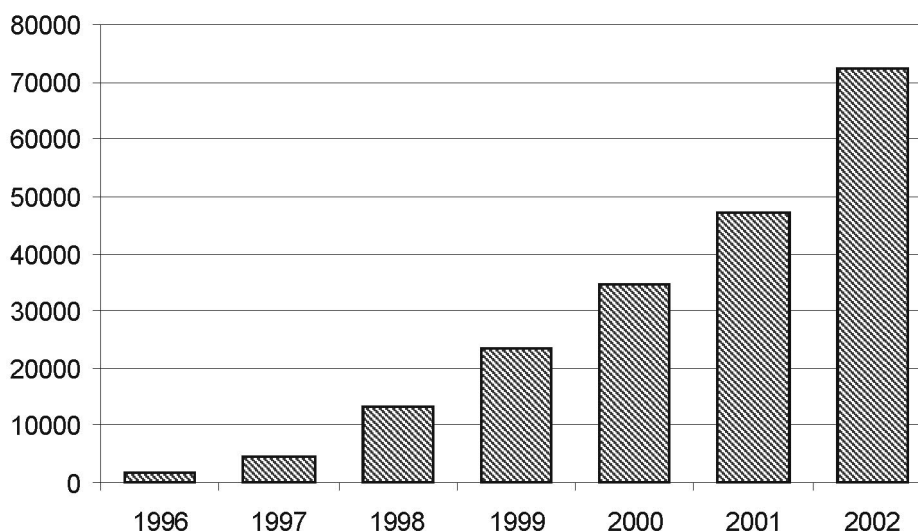
(2) 30%-os kedvezmény illeti meg a műbizonylat alapján ... b) a legalább EURO 3 (ENSZ-EGB 49.03/A. és 51.02) előírásnak megfelelő tehergépjárművet – a nyergesvontató kivételével, amely után 50%-os kedvezmény jár –, autóbust (környezetvédelmi osztály jelzése: 7 vagy 8).”

Javasoljuk a továbblépést, vagyis a nyergesvontatókra vonatkozó külön kedvezmény teljes eltörlését. Nem tudunk ugyanis olyan ésszerű indokot, amely megmagyarázná, hogy a nyergesvontatót miért kell kedvezményben részesíteni az egyéb tehergépjárművekkel szemben. Ez ellene hat az ésszerű fuvarszervezésnek, és feleslegesen sújtja a vasúti és kombinált szállítást. (Még a „leginkább környezetkímélő” kamion is fajlagosan legalább 5-ször nagyobb mértékben szennyezi a környezetet, mint a vasúti szállítás.)

Megjegyezzük, hogy az utóbbi 11 évben 3620 millió USD értékben hoztak be az országba haszonjárműveket, és az EU-val történt vámleépítés következtében a közúti fuvarozók 1995 és 2001 között 122 milliárd forint összegű vámot takarítottak meg. A forint-felértékelés következtében ugyanezen időszak alatt további 136 milliárd forinttal kevesebbet fizettek az importért, mint ha az 1995. évi árfolyam változatlan maradt volna (*Ld. a II.3.4.b. ábrát!*). Mivel ezek jelentős része használt jármű volt, ez jelentős környezetszennyezéssel járt és jár még ma is. Természetesen kívánatosnak tartjuk azt, hogy a tehergépjárművek megfeleljenek a korszerű környezetvédelmi normáknak. Ezt azonban nem az említett adókedvezménnyel célszerű ösztönözni, hanem azzal, hogy csak a szigorú környezetvédelmi előírásoknak megfelelő járművek forgalomba helyezését engedélyezik. Véleményünk szerint ez a módszer a környezetvédelem szempontjából sokkal hatásosabb, ugyanakkor nem terheli a költségvetést. Megjegyezzük még, hogy a jelenlegi kedvezmény olyan környezetvédelmi előírások betartására jár, amelyek egyébként is kötelezőek az újonnan forgalomba helyezett járművekre!

A gépjárműadó emeléséből és teljes körű befizettetéséből származó többletbevétel mintegy **26 milliárd forintot** tenne ki (számításba véve a jóval hatékonyabb behajtás következtében befolyó összegeket is). Ezt teljes egészében az önkormányzatok részére kell visszajuttatni, abból a célból, hogy a tömegközlekedés és az egyéb környezetkímélő közlekedési módok támogatására fordítsák (*ld. a 2.7.3. pontot!*).

**II.3.4.b. ábra: A tehergépkocsi-import rejtett támogatása a vámleépítés (beleértve a rárakódó áfát) és a forint-felértékelés következtében (millió forint)**



Forrás: KSH, PM, MNB

### **3.5. A nehéz tehergépjárművek infrastruktúra díjának versenysemleges bevezetése**

**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 szorgalmazza az utak igénybevitelével arányos használati díjak kialakítását.**

Az útkárosodás mértéke a tengelyterhelés 5. hatványának függvénye. „... 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. (...) Egy 10 Mp-os tengely (...) 7-szer annyi 8 Mp-os (...) tengelysúly áthaladásával, élettartam-csökkentő hatásával egyenértékű. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlen szükségessé, hogy a nagy tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdadó és szállítási adótöbblet-teher háruljon.” (Dr. Nemesdy Ervin egyetemi tanár, a műszaki tudományok doktora: Utak és autópályák szerkezete. Technológia – Építés. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1971., 55. oldal).

Különösen sürgető a külföldi tehergépjárművek adójának valorizálása. Ehhez az Európai Unió írásban

beleegyezését adta, tehát ahhoz, hogy az adó mértékét a forint/euró árfolyam változásának megfelelően értéken tartsák. Az adó mértékét 1992-ben állapították meg (3 Ft tonna-kilométerenként), és azóta sem igazították az inflációhoz. A 2001. évi átlagos MNB árfolyamot (256,70 Ft = 1 euró) véve alapul, 7,54 Ft-ra kellene emelni a tonna-kilométerenkénti adót. Ráadásul a különböző kétoldalú megállapodások következtében jelenleg a külföldi tehergépjárművek több mint 90 százaléka úgy halad át országunkon, hogy még a 3 Ft-os adót sem fizeti meg. Ugyanakkor hatalmas károkat okoznak a környezetben, az utakban, az emberek egészségében: az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség megbízásából készült tanulmány szerint a kamionok évente több mint 100 milliárd forint olyan kárt okoznak Magyarországon, amelyet nem fizetnek meg. Azt, hogy ez az összeg nagyságrendileg helyes, bizonyítja az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának tanulmánya (Efficient Transport for Europe, OECD, 1998), amelynek adatait felhasználva, 2000. évi áron évi 140 milliárd forint kárértéket kapunk. A külföldi tehergépjárművek ugyanúgy károsítják a környezetet, és igénybe veszik a közpénzen kiépült infrastruktúrát, mint a hazaiak. Sőt, átlagosan súlyosabbak, mint a magyar járművek, ezért útjainkat jobban rongálják. Ráadásul gyakran lökészerűen terhelik útjainkat (például nyár elején és végén, vagy a hétvégéken), ezért az általuk okozott terhelés esetenként hatványozottan jelentkezik. (A témához kapcsolódóan lásd még az autópályadíjakkal kapcsolatos álláspontunkat a 2.7.3.9. fejezetben.)

2001-ben 1264,5 ezer, 2002-ben már 1339,0 ezer külföldi rendszámú tehergépjármű lépett be az ország-

### II.3.5. táblázat: A Magyarországra érkező külföldi tehergépkocsi gépjárműadója (útdíj)

Év	Tehergépkocsi (ezer darab)*	Adó** (Ft/tkm)	Árfolyam (Ft/ECU,- Ft/euró)	Fizetendő adó	Fizetett adó***	Meg nem fizetett adó	Meg nem fizetett adó
				milliárd Ft-ban			(millió euró)
1989	363,1		65,07				
1990	441,0		80,48				
1991	588,0		92,70				
1992	773,2	3,00	102,10	23,2	2,0	21,2	208
1993	668,5	3,16	107,50	21,1	2,0	19,1	178
1994	778,7	3,67	124,78	28,6	2,0	26,6	213
1995	872,5	4,78	162,65	41,7	2,0	39,7	244
1996	947,8	5,62	191,15	53,2	2,0	51,2	268
1997	1098,4	6,20	210,93	68,1	2,0	66,1	313
1998	1180,6	7,08	240,98	83,6	2,0	81,6	339
1999	1056,2	7,43	252,80	78,5	2,7	75,8	300
2000	1128,2	7,64	260,04	86,2	3,1	83,1	320
2001	1264,5	7,54	256,70	95,4	3,1	92,3	359
2002	1339,0	7,14	242,97	95,6	3,1	92,5	381
2003	1417,9	6,91	235,01	97,9	2,5	95,4	406
Összesen	11107,6			773,0	28,5	744,5	3528

Megjegyzés:

\* Az országba belépett külföldi rendszámú tehergépkocsi száma a KSH Évkönyvei szerint

\*\* 1992-ben 3 Ft/tkm, utána az ECU illetve EUR árfolyamváltozásaival valorizálva az 1991. évi LXXXII. törvény és az 1994. évi I. törvény szerint

\*\*\* Az 1993–1998. évekre részben becslés, sokéves átlag alapján

Az adó számításának alapja: átlagosan 25 tonna és 400 km, valamint valorizált egységnyi adó

Forrás: KSH, útdíj törvény

ba. Ha 2003-ra is hasonló növekvénnyel számolunk, mint 2002-ban, akkor közel 98 milliárd forint adót lehetne beszélni az adó valorizálása és a kedvezmények megszüntetése nyomán. Ezzel szemben a költségvetési törvényjavaslat 2001 és 2002 között változatlanul évi 2,2 milliárd forint bevétellel számolt ebből a forrásból. Azaz **a külföldi kamionok** ilyen módon **évente csaknem 93 milliárd forint rejtett támogatást kapnak, ami közel megegyezik az okozott kár összegével.** (Más szavakkal: amennyiben az 1992-ben megállapított adót reálértéken számolva teljes egészében beszélnék, akkor fizetnék meg a kamionok üzemeltetői az általuk okozott, pénzben is kifejezhető károkat.) A be nem szedett útdíj összege az 1992 és 2001 közötti időszakban 2741 millió eurót tesz ki, többet, mint az EU-tól kapott mindenfajta támogatás együttvéve. *Részletesen lásd a II.3.5. táblázatot!*

Az EU-val kötött megállapodás alapján azonban az EU-beli tehergépjárművekre nem vehetünk ki gép-

járműadót. Az EU azonban nem emel kifogást az ellen, sőt támogatja azt, hogy Magyarország infrastruktúra-használati díjat vessen ki a tehergépkocsikra. Ezt megerősítette az Európai Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóságának az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetségnek írt válaszevele. (A levélváltás a Levegő Munkacsoport kezdeményezésére történt.) Ezért az adót infrastruktúra-használati díjként kell kivetnünk. Szintén az EU követelménye, hogy az versenysemleges módon történjen. Ez azt jelenti, hogy semmilyen ország vagy vállalkozás fuvarozóit nem lehet előnyben vagy hátrányban részesíteni a többiekkel szemben. Tehát a díjat a magyar tehergépjárművekre is ki kell vetni.

A fentieknek megfelelően a 12 tonnánál nagyobb megengedett összsúlyú tehergépjárművekre a megengedett összsúly szerinti tonna-kilométerenként 2003-ban 3 Ft többletdíj kivetését javasoljuk. Ezt minden évben 2 Ft-tal javasoljuk növelni 2007-ig, utána pedig évente

valorizálni. Ez az intézkedés azon a téren juttatná előnyösebb helyzetbe a jóval környezetkímélőbb vasúti áruszállítást, ahol az leginkább indokolt: a nagy távolságú és nagy tömegű fuvarozásnál. Az intézkedés elsősorban a külföldi teherfuvarozókat érintené, és így EU-konform módon juttatná versenyelőnyhöz a hazai vállalkozókat.

Az infrastruktúra-használati díj bevezetésével követnénk Svájc példáját, amely 1999-ben népszavazással döntött arról, hogy egységes és viszonylag magas úthasználati díjat vezet be a tehergépkocsikra. Az EU által is jóváhagyott rendszer 2001. januárjában került bevezetésre. Mértéke a megtett távolságtól, a jármű megengedett össztömegétől (ez a minél jobb kihasználásra ösztönöz) és az okozott légszennyezési kibocsátástól függ (II.3.5. ábra). Lényeges eleme, hogy a díjat minden útvonalon fizetni kell, nem csak az autópályákon. Továbbá az útdíj mértéke sokkal magasabb, mint az EU jelenlegi vagy tervezett útdíjai.

Egyre több országban vezetnek be a tehergépkocsik számára útdíjat. Németországban a 12 tonna megengedett összsúly feletti járművekre 2003. augusztusától kilométerenként 15–17 eurócentet (37–42 Ft) kell fizetni minden autópályán, és ezt 2004-től tovább emelik. Ausztriában pedig a tervek szerint 2004. január 1-jétől a 3,5 tonna feletti járművekre kilométerenként 15–20 eurócentet (37–49 Ft) vetnek ki.




**Az intézkedés 2003-ban a belföldi tehergépkocsik után mintegy 30 milliárd, a külföldiek után pedig 35 milliárd Ft díjbevételt eredményezne a központi költségvetés részére.**

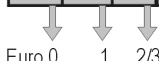
### 3.6. A 10 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek erősen progresszív infrastruktúra-használati díjának bevezetése

A meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közötti közlekedéséről, a közútkezelői és a hatósági eljárás, valamint a díjfizetés feltételeiről szóló 4/1999. (II. 12.) KHVM rendelet rendelkezik a 10 tonna tengelyterhelést meghaladó járművek díjfizetéséről. Ezek a díjak azonban messze nem fedezik az ezen járművek által okozott károkat és egyéb költségeket, hiszen az ebből származó bevétel például 2002-ben mindössze 900 millió forintot tett ki. Ugyanakkor az Európai Unió előírásainak megfelelően a fő közlekedési útvonalakon 11,5 tonna tengelyterhelést kell lehetővé tenni, a ma megengedett 10 tonna helyett. Ennek, az ún. országos burkolat-megerősítési programnak a megvalósítási költségei meghaladják a 300 milliárd forintot. A 10 tonna tengelyterhelést meghaladó járművek a meglévő útjainkon is hatalmas károkat okoznak, ami az előző pontból is nyilvánvaló. Tehát az ezen járművek által a társadalomnak okozott költségek ezerszeresét teszik ki azoknak a díjaknak, amelyeket befizetnek. Ez a gyakorlat nyilvánvalóan nem folytatható.

Az országos burkolat-megerősítési programot tehát a jelenleg túlsúlyosnak számító nehéz tehergépjárművek (és jóval kisebb részben autóbuszok) miatt kellene

**II.3.5. ábra: A svájci úthasználati díjrendszer vázlata**

Mérték*				A Svájcban megtett út, km		A jármű megengedett összsúlya		A díj svájci frankban
1	2	3						
2,00			x	300	x		x 18 t	108,-
	1,68		x	300	x		x 30 t	151,-
	1,68		x	300	x		x 30 t	151,20
		1,42	x	300	x		x 34 t	144,84



\* A jármű motorjának szennyezőanyag-kibocsátásától függő szorzó

Forrás: Lélegzet, 2001/10.



elvégezni. A 11,5 tonna tengelyterhelésre alkalmas utakat viszont a közlekedőknek csupán néhány ezreléke igényli. A magyarországi teljes közúti gépjármű-állomány 12 százalékát teszik ki a tehergépkocsik és autóbuszok, és ezeknek 10 százaléka túlsúlyos. A Magyarországra belépő összes külföldi jármű 13 százalékát alkotják a teherautók és autóbuszok, és ezeknek mindössze 2 százaléka túlsúlyos (a Magyar Statisztikai Évkönyv 2001, és az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaságtól kapott tájékoztatás alapján). Súlyosan sérti a társadalmi igazságosság és a szabad piaci verseny elveit – amelyek szintén az Európai Unió alapelvei közé tartoznak –, hogy a közlekedők elenyésző kisebbségének igen jelentős költségeit a többi közlekedő, sőt az egész társadalom viselje.

---

A fenti okok miatt megengedhetetlen, hogy az országos közutak olyan burkolat-megerősítését, amely 11,5 tonna tengelyterhelést tenne lehetővé a jelenlegi 10 tonna helyett, az adófizetők pénzéből finanszírozzák. A költségeket teljes egészében a 10 tonna tengelyterhelésnél nagyobb járművek üzemeltetőire kell hárítani. A belföldi és külföldi 10 tonna tengelyterhelés feletti fuvarozókra egyaránt kivetnénk az infrastruktúra pótlólagos terhelését kompenzáló progresszíven emelkedő, átlagosan 1 Ft/bruttó tonna-kilométerdíjat, amit a bevezetés kedvező tapasztalatait követően fokozatosan lehet növelni. Az ilyen kategóriába eső belföldi fuvarozók 2001-ben mintegy 12 milliárd árutonna-kilométert teljesítettek. A fenti díj bevezetése után a teljesítményük mintegy 8 milliárdra mérséklődik, tehát a belföldi fuvarozóktól kb. 8 milliárd Ft államháztartási bevétel várható. Ugyanakkor a külföldi rendszámú fuvarozók 2002-ben előzetes számok szerint mintegy 13 milliárd bruttó tonna-kilométert teljesítettek. A díj bevezetésével a teljesítményük mintegy 10 milliárd bruttó tonna-kilométerre mérséklődik, így tőlük 10 milliárd forint bevételre lehet számítani.

---

### 3.7. A Külföldi kiküldetések napidíjának egységesítése

1997 júniusától van érvényben az a rendelet, amely csak a nemzetközi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban emelte meg a költségként elszámolható napidíjat 25 USD-re. Minden más tevékenység esetén – beleértve a vasúti szállítást is! – a költségként elszámolható napidíj 10 USD. Ennek következtében a közúti szállítás (főleg az áru fuvarozás) az alábbi összegű támogatásban részesül:

2002. első félévi árszinten a napi 25 USD 6318 forintnak felelt meg. Évi 800 000 határkilépést és átlago-

san 3 napos kinttartózkodást feltételezve, ez összesítve  $6318 \text{ Ft/nap} \times 800\,000 \times 3 = 15,2$  milliárd Ft nettó, tehermentes bérnek felel meg. Ennek szja- és tb-befizetési kulcsa a vasútnál 67,3%, és ebből adódik, hogy **a támogatás összege**  $15,2$  milliárd Ft  $\times 0,673 = 10,2$  milliárd Ft volt.

A rendelet hatálybalépésétől, 1997. júniusától 2002 végéig összesítve a támogatás összege kb. 54 milliárd Ft-ot tett ki. Ez a következőket jelenti:

Az így kieső állami bevételeket más, általában környezeti-kímélőbb ágazatoknak kell többszörös költséggel ellentételezniük. (Ha például ezen a téren 1 milliárd forint támogatást adunk a kamionforgalomnak, akkor többek között a vasútnak is nagyobb támogatást kell adni, miközben csökkennek a vasút bevételei, ugyanakkor a környezeti és egészségi károk elhárítására, felszámolására is jelentős összegeket kell fordítani.)

A rendelet egyoldalúan a nemzetközi közúti áru fuvarozást részesíti előnyben (elsősorban a vasúthoz képest), aminek következtében számos országban, beleértve az EU országait is

- a balesetek száma növekszik, több emberélet vesz el, és
- a környezet terhelése is súlyosbodik.

A versenysemlegességet durván torzító kedvezményt alkalmazunk, amely nemzetközileg nem fogadatható el, hiszen ilyen egyetlen EU-ország sem alkalmaz.

Amennyiben figyelembe vesszük azt, hogy a súlyosabb balesetek nagyobb részét a nehézgépjárművek idézik elő, és azt, hogy a közúti balesetek gyakorisága 33-szorosa a vasútinak, akkor kiderül, hogy a kedvezmény miatt a baleseteket okozó nem fizeti meg a társadalombiztosítás alapköltségét sem.

---

Az EU jogszabályaival és a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvény előírásaival is ellentétes kedvezményt haladéktalanul meg kell szüntetni. Ezért javasoljuk a napidíjat egységesíteni, azaz minden esetben 10 USD-ben korlátozni a költségként elszámolható napidíjat. Ez az intézkedés – a napidíjnak összességében 50%-os csökkenését feltételezve – kb. 6 milliárd Ft szja és társadalombiztosítási többletbevételt jelent évente.

---

### 3.8. A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása

A személygépkocsiknál alkalmazott üzemanyag-elszámolási rendszer jelenleg adóelkerülésre és fokozottabb autóhasználatra ösztönöz, ezáltal növelve a környezet szennyezését is. Az adóbevételek növelése, a hatékonyabb közlekedés és a környezet védelme érdeké-

ben javasoljuk, hogy **a személygépkocsi-használatot költségként csak akkor lehessen elszámolni, ha az elszámolt kilométerre jutó üzemanyag-felhasználást üzemanyagszámlával is alátámasztják.** A számla tartalmazza a gépkocsi rendszámát is. Emellett az üzemanyag-vásárlásról külön – ellenőrizhető – naplót is kelljen vezetni.

Megvizsgálendő az a lehetőség is, hogy egyáltalán ne lehessen az autóhasználatot költségként elszámolni. Ezt a következőkkel indokoljuk:

A magán- és üzleti célú használatot nem lehet ellenőrizhetően elválasztani egymástól.

A gépjármű-használat súlyos környezeti és egészségi ártalmait ilyen módon is csökkenteni kell.

A személygépkocsik egyre nagyobb hányadát vásárolják cégek, ami gyakran bujtatott juttatást jelent az munkabérrre jutó adó- és járulékfizetés elkerülésével. (Ráadásul a cégek az autót vásárlásnál még az áfát is visszaigényelhetik!)

Nem tartjuk célravezetőnek a többek által szorgalmazott azon módszer bevezetését, hogy például kilométerenként 7 literes fogyasztást lehessen elszámolni, vagy hogy pl. csak 80%-ban lehessen elszámolni az üzemanyagot. Az ilyen rendelkezések csak azt eredményeznék, hogy több megtett kilométert számolnának el (a papír türelmes).

---

**A személygépkocsi-használat elszámolásának még a részleges szigorításából is durva becsléssel 20 milliárd forint többletbevétellel számolhatunk. (Az elszámolhatóság teljes megszüntetése 200 milliárd forint többletbevételt is jelenthetne a költségvetés részére!)** A társadalom számára ez ugyanakkor jóval nagyobb költségcsökkenést eredményezne és még nagyobb járulékos haszonnal járna, hiszen kisebb lenne a környezetszennyezés, ritkulnának a forgalmi dugók, és kevesebb lenne a baleset. Mindezek a költségcsökkentő tényezők az inflációt is mérsékelnék.

Javasoljuk, hogy az említett többletbevételt a kisvállalkozások támogatására fordítsák, mivel ez az intézkedés részben őket érinti.

---

### 3.9. A cégautók adójának emelése

„A cégautó-juttatás a társaságok vezetői, tulajdonosai jövedelmét kiegészítő juttatás, amelyben – felmérések szerint – a vezetők 75–95 százaléka részesül. Az ilyen «díjazás» az autó értékétől és a személyes használat mértékétől függően évi 100 ezer forinttól 1 millió forintig terjedő jövedelmet jelenthet a magánszemélynek. A cégautó juttatása révén kieső adót (társasági adó és forrásadó vagy személyi jövedelemadó) általában a cégau-

tó-adó ellentételezi, de minél nagyobb a juttatott jövedelem, ez annál kevésbé valósul meg a Szja tv. szerinti jelenlegi adómértékek mellett.” – olvashatjuk a cégautók adójának 1999. évre szóló módosításának indoklásaként. Az indoklással egyetértünk, csakúgy mint azzal, hogy 1999. január 1-jén az inflációt többszörösen meghaladó mértékben emelték a cégautók adóját. Sajnos 2000-ben, 2001-ben és 2002-ben is elmaradt a további emelés.

Még a jelenlegi adómértékek mellett is megéri cégautót juttatni a társaságok vezetőinek, különösen a nagyobb értékű személygépkocsik esetén. Például a legmagasabb tételnél (havi 21 ezer Ft) 2000-ben 252 ezer forint cégautó-adót kellett fizetni. Ehhez adódott hozzá a 25%-os egészségügyi hozzájárulás, így a befizetés összesen:  $252\ 000 + 63\ 000\ \text{Ft} = 315\ 000\ \text{Ft}$ -ot tett ki. Az indoklásban említett 1 millió forint feletti jövedelemhatártól és 40%-os adókulccsal számolva ez évente  $400\ 000 - 315\ 000 = 85\ 000\ \text{Ft}$  meg nem fizetett adót jelent. Viszont az egyéb közterheket (társadalombiztosítási járulék stb.) is számítva, az ily módon meg nem fizetett adó és járulék összege meghaladhatja az 500 ezer forintot.

A cégautók adója a jelenlegi szabályozás szerint a juttatott autó értékének növekedésével csökken, tehát regresszív adókulcsú.

Nem tartjuk jónak a jelenlegi szabályozást abból a szempontból sem, hogy a beszerzést követő 5. évtől kezdve alacsonyabb adómértéket állapít meg. Az idősebb autók ugyanis általában sokkal inkább szennyeznek a környezetet és balesetveszélyesebbek, mint az új autók.

A hatályos szja-törvény 70. §-a a következőket tartalmazza:

„(3) Az (1) bekezdésben említett jövedelem miatt az adó (a továbbiakban: cégautó-adó) havonta fizetendő mértéke szerint a következő: [II.3.9.a. táblázat]

(4) A (3) bekezdés rendelkezésétől eltérően, ha az e § szerinti adókötelezettség 1997. január 1-je előtt kezdődött, a cégautó-adó havonta fizetendő mértéke a következő: [II.3.9.b. táblázat]”

A fenti indokok miatt javasoljuk a cégautók adójának változtatását úgy, hogy az a II.3.9.c. táblázatban megadott alapmértékekkel kerüljön kiszámításra.

Így egy 1,5 millió forint értékű, 1,3 literes Suzuki gépkocsi havi cégautó-adója  $8100 + 360 = 8460\ \text{Ft}$  lenne (jelenleg: 6000 Ft), egy 40 millió forint értékű, 3 literes luxusautó havi cégautó-adója pedig  $302\ 760 + 4200 = 306\ 960\ \text{Ft}$  lenne (jelenleg 21 000 Ft).

A fenti példán is látszik, hogy javaslatunk mellett, hogy az adóztatásnál figyelembe veszi a környezetre gyakorolt hatást és károkozást, lényegesen arányosabban adóztatja meg a bevezető részben kimutatott juttatást.

További lehetőség, hogy a cégautó-juttatást csak 5 millió Ft értékhatárig és 2000 cm<sup>3</sup> lökettérfogatig, azaz havi 13 500 Ft-ig lehessen költségként elszámolni, a

### II.3.9.a. táblázat: A hatályos cégautó-adó mértékek

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)	Havi adó (Ft)	
	a személygépkocsi beszerzésének évében és az azt követő 1-4 évben	a személygépkocsi beszerzésének évét követő 5. és további években
1–500 000	3 000	1 500
500 001–1 000 000	4 000	2 000
1 000 001–2 000 000	6 000	3 000
2 000 001–3 000 000	10 000	5 000
3 000 001–4 000 000	13 000	6 500
4 000 001–5 000 000	16 000	8 000
5 000 000 felett	21 000	10 500

Forrás: Szja törvény

### II.3.9.b. táblázat: A hatályos cégautó-adó mértékek 1997 előtt keletkezett adókötelezettség esetén

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)	Havi adó (Ft)	
	a személygépkocsi beszerzésének évében és az azt követő 1-4. évben	a személygépkocsi beszerzésének évét követő 5. és további években
1–500 000	3 000	1 500
500 001–1 000 000	4 000	2 000
1 000 001–2 000 000	6 000	3 000
2 000 001–3 000 000	8 000	4 000
3 000 001–4 000 000	10 000	5 000
4 000 001–5 000 000	12 000	6 000
5 000 001–6 000 000	14 000	7 000
6 000 001–8 000 000	18 000	9 000
8 000 001–10 000 000	12 000	11 000
10 000 001–13 000 000	28 000	14 000
13 000 001–16 000 000	34 000	17 000
16 000 000 felett	40 000	20 000

Forrás: Szja-törvény

### II.3.9.c. táblázat: Javasolt cégautó-adó alapmértékek

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)		Az adó mértéke (Ft)	
Alsó határ	Felső határ	Adó-minimum	A 6 000 Ft-os alapértékre vonatkozó százalékos szorzó minden 100 000 Ft beszerzésiár- növekedésre (%)
1	1 000 000	6000	0
1 000 001	2 000 000	6000	7
2 000 001	3 000 000	10200	8
3 000 001	4 000 000	18360	9
4 000 001	5 000 000	23760	10
5 000 000	–	29760	13

Az adó kiszámítási módja a következő:  
 $(\text{Vásárláskori érték} - \text{Alsó határ}) \text{ sz\%ezerre kerekítve} / 100\ 000 = \text{Szorzó szám}$   
 $\text{Szorzószám} \times \text{Százalékos szorzó} \times 6000 + \text{Adó-minimum} = \text{Számított adó}$

Forrás: Saját számítás

### II.3.9.d. táblázat: A javasolt cégautó-adó mértékek korrekciója a lökettérfogat alapján

Lökettérfogat határ		A lökettérfogat növekedésének adókorrekciós hatása	
Alsó határ	Felső határ	Adó-minimum	A 6000 Ft-os alapértékre vonatkozó százalékos szorzó minden, a határok közti 100 cm <sup>3</sup> lökettérfogat-növekedésre (%)
1001	2000	0	2
2000 felett		1200	5
Az adó kiszámítási módja a következő: (Valós lökettérfogat – Alsó határ) százra kerekítve / 100 = Szorzószám Szorzószám × Százalékos szorzó × 6000 + Adó-minimum = Számított adó			

Forrás: Saját számítás

további részt csak az adózott eredmény terhére juttathassa a cég. Ennek mértékére a II.3.9.d. táblázatban tettünk javaslatot. Tudjuk, hogy egy ilyen intézkedés a nem magáncélú használatot is terheli, azonban a személygépkocsik által okozott súlyos környezeti és egyéb károk indokolják a szigorúságot. Ezek az intézkedések a nem magáncélú használatot bizonyos mértékig szolgálnák is, hiszen a csökkenne a zsúfoltság az utakon, és így rövidülnének az eljutási idők, továbbá mérséklődne a környezeti ártalmakból származó megbetegedések száma is. Ez utóbbi az autóval utazók számára különösen fontos, hiszen a gépkocsik utasterében a levegőszennyező anyagok koncentrációja többszöröse annak, mint ami akár a tömegközlekedési eszközökön, akár a járdán mérhető.

A 2003-ban bevezetett egyszerűsített vállalkozói adót (eva) alkalmazó vállalkozásoknak nem kell fizetniük a cégautók adóját. Ez a jelenlegi állapothoz képest jelentős újabb támogatást jelent egy súlyosan környezetszennyező tevékenységnek. Az Alkotmánybíróság azonban már több határozatában is megerősítette, hogy „az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.” Az Európai Unió Alapszerződése rögzíti a „szennyező fizessen” elvet. A 2003. évi szabályozás egyebek mellett ezért is ellenkezik az EU jogszabályaival.

A cégautók adója jelenleg elsősorban a jármű beszerzési árától függ. Ezáltal a jogalkotó igyekezett eleget tenni az arányos közteherviselés Alkotmányban rögzített elvének. A cégautók adójának részbeni eltörlésével súlyosan sérül az Alkotmány vonatkozó paragrafusa. Egyúttal sérül a tisztességes piaci verseny követelménye is, ami a magyar és az EU joganyagának egyaránt az egyik legfontosabb része. Ezen intézkedés elsősorban a nagyobb értékű gépjárművek tulajdonosainak kedvez. Ezek a gép-

kocsik importból kerülnek beszerzésre, csakúgy mint az általuk az átlagosnál jóval nagyobb mennyiségben fogyasztott üzemanyag. Ugyanakkor ezek a járművek elsősorban a luxusfogyasztást szolgálják, nem pedig az értékteremtést. Tehát a tervezett kedvezmény ellentétes a magyar nemzetgazdaság érdekeivel.

A fenti okok miatt nyomatékosan javasoljuk, hogy a cégautók adója az evát választó vállalkozások esetében is maradjon meg. Az így megmaradó költségvetési bevételt esetleg az eva mértékének csökkentésére lehetne felhasználni.

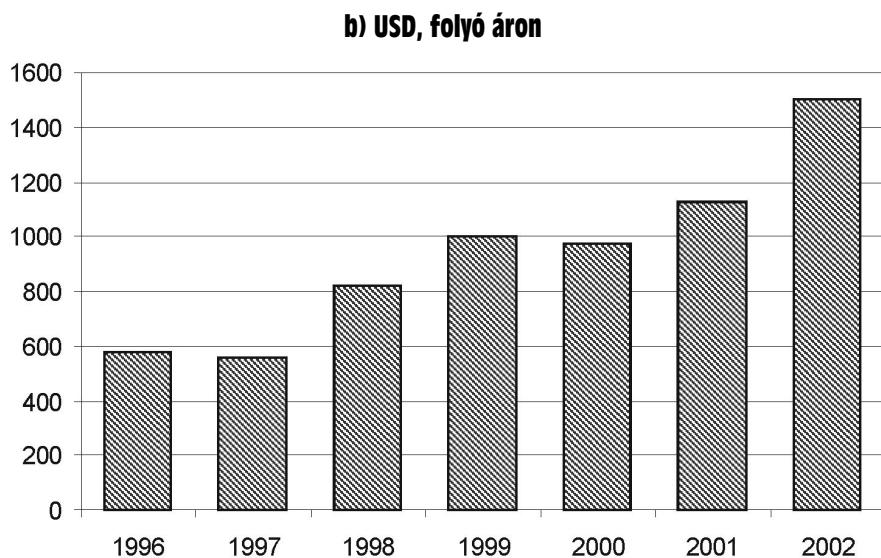
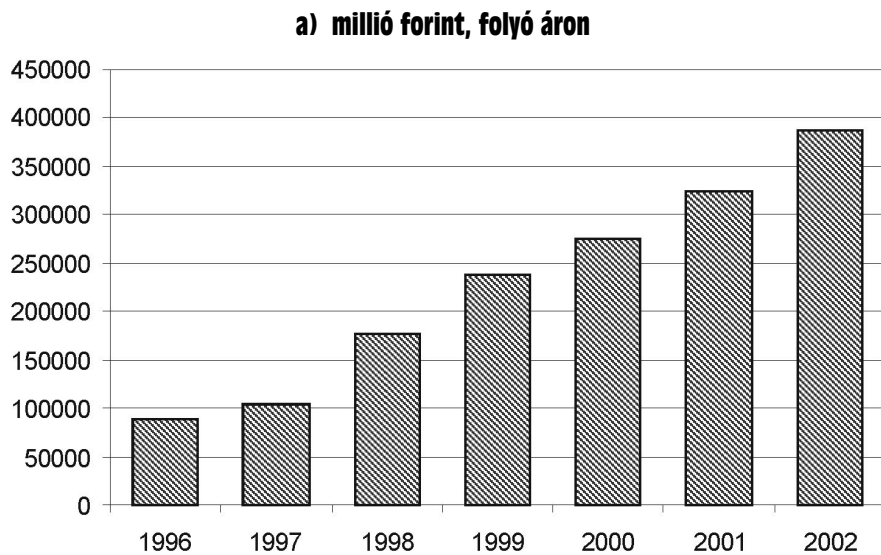
A cégautók adójának emeléséből előzetes becslésünk szerint mintegy 20 milliárd forint többletbevétel származna.

## 3.10. A személygépkocsik fogyasztási adójának (regisztrációs díjának) emelése

A személygépkocsik behozatala az elmúlt években dinamikus növekedett: Magyarországon 1992-ben még csupán mintegy ötvenezer – döntően importból származó – autó kelt el, 2002-ben pedig már mintegy 215 ezer importált személygépkocsi, terepjáró és kishaszonjármű eladásával lehet számolni. 1996-tól 2002-ig dollárértékben számolva – a magánbehozatal nélkül – csaknem három és félszeresére (240%-kal!) nőtt, és elérte az 1121 millió dollárt (ld. a II.3.10. a. ábrát!). Darabszámban mérve ez a növekedés 174%-os volt, és 2001-ben 155 ezer autót (magánimporttal együtt 175 ezret) tett ki, 2002-ben pedig meghaladta a 173 ezret (magánimporttal együtt pedig az említett 215 ezret).

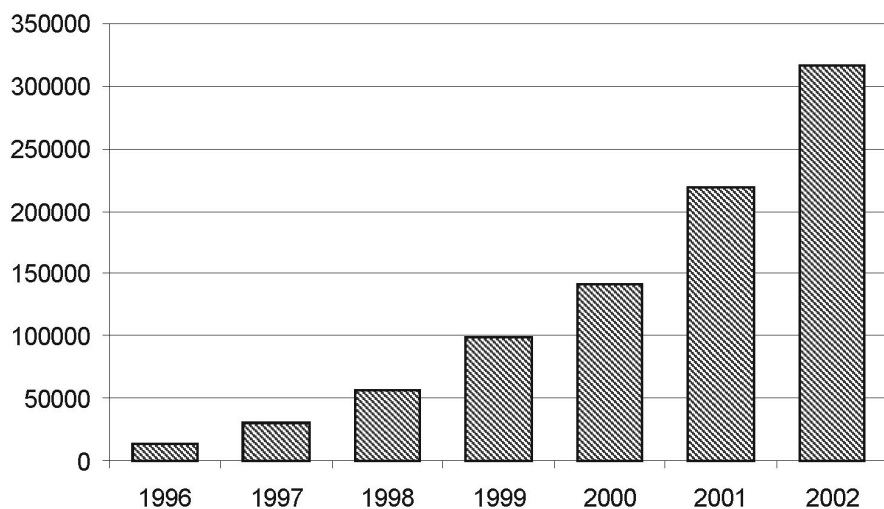
A KSH szerint a **gépjármű- és járműalkatrész-kiskereskedelem** forgalma 2002. októberében 17,6%-kal

**II.3.10. ábra: A személygépkocsik és tartalék alkatrészeik importjának alakulása (magánimport nélkül)**



Forrás: HS áruosztály szerinti külkereskedelmi statisztika (import Suzuki nélkül)

**II.3.10. ábra: Az EU-ból származó import személygépkocsik vámleépítésének és az erre rakódó áfa kiesésének hatása**



Forrás: Saját számítás a Külkereskedelmi Statisztika, MNB adatok, valamint a magyar-EU vámleépítés alapján

haladta meg az egy évvel korábbit. Az első tíz havi növekedés még ennél is gyorsabb, 24,0%-os volt. A **gépjárműüzemanyag-kiskereskedelem** értékesítési volumene ugyanebben az időszakban 8,9%-kal nőtt az előző év azonos időszakához viszonyítva.

A valóságos import a fent említettnél nagyobb, mert ehhez hozzá kell adni az import alkatrészekből összeszerelt és belföldön értékesített – 2002-ben mintegy 35 ezer – Suzuki gépkocsit is. Ez 2002-ben további 175 millió USD importot jelentett. Tehát mindez összesen 1300 millió USD összegű közvetlen importot tett ki. (A pótalkatrészek és kiegészítő kellékek ezen felül további jelentős összeget képeznek.)

A gyorsan növekvő behozatal a külkereskedelmi és a folyó fizetési mérleget jelentős mértékben rontja. A nagyságrend érzékeltetésére: az 1997. évi értékhez képest 2002-re a személygépkocsik behozatala 878 millió dollárral (1030 millió euróval) nőtt, ami több mint a felét tette ki az áruforgalmi egyenleg 2002. évi romlásának. Ennek oka elsősorban a vámok és illetékek fokozatos leépítésében keresendő. Az Európai Unióból és az EU társult országaiból származó ipari termékek vámját fokozatosan leépítettük, és 2001-ben teljesen megszüntettük. Az Amerikai Egyesült Államokból származó gépkocsik vámjá pedig kétoldalú szerződés alapján jelentősen mérséklődött. Az összesen 2–3%-ot jelentő statisztikai illeték és vámkezelési díj is minden viszonylatban megszűnt. A fogyasztási adó aránya az összes behozatali értékhez képest is lényegesen csökkent, ami nem a kulcsok változásának, hanem inkább a korszerűbb behozatali összetételnek (a kedvezményesen adózó katalizátoros autók növekvő – és mára már gyakorlatilag 100 százalékos – arányának) tulajdonítható. Mindezek hatására az áfa-bevétel növekedésének üteme elmarad a behozatal növekedésétől. A mindezen tényezők következtében a személygépkocsi-importnak nyújtott rejtett támogatást a II.3.10.b. ábrán mutatjuk be. Megjegyezzük, hogy miközben az elmúlt években a legelemibb egészségügyi ellátás is súlyos pénzhiánnyal küszködött, addig az állam rejtett módon egyre nagyobb támogatásban részesítette a környezetet legnagyobb mértékben szennyező és az egészséget károsító motorizációt. Ezt a II.3.10. ábrán bemutatott óriási összegek egyértelműen tanúsítják.

Mivel a vámok újbóli növelése az EU-val kötött megállapodásba ütközne, továbbá kiváltaná a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) rosszállását, és hátrányosan érintené a Magyarországon megtelepedett exportorientált külföldi vállalkozásokat is, valamint egyéb gazdaságpolitikai bonyodalmakat is okozhat, ezért cselekvési térként csak a fogyasztásiadó-mértékek növelése adódik. Az így keletkező többlet államháztartási bevételekkel – más, hasonló intézkedésekkel együtt – ki lehet váltani olyan megszorításokat, amelyek vagy az életszín-

vonalat, vagy a gazdasági növekedést, vagy mindkettőt visszavetik, és amelyek mindig a gyengébb érdekérvényesítő-képességgel rendelkező társadalmi csoportokat sújtják leginkább. A vámterhelés nagyarányú csökkenése miatt az összerhelés még ezzel együtt is alacsonyabb lesz, mint néhány évvel ezelőtt volt.

A forint-felértékelés teljes hatásának csak mintegy 40%-a érvényesült a fogyasztói árak mérséklésében, a további 60% döntő részben az importőrök hasznát növelte. Feltételezhető, hogy a fogyasztási adó emelésének hatását részben az importőrök lesznek kénytelenek viselni, a dekonjunkcióra piaci kényszere miatt.

A fogyasztási adót azért is célszerű emelni, mert a forgalom nagyságrendjénél fogva már egy kismértékű növekedés is jelentős többletbevételt eredményezhet: 1 százalékpontos emelés – a 2001. évi adatok alapján – mintegy bruttó 3,2 milliárd forintot hozhat.

A fogyasztási adó emelése esetén természetesen felvetődik a kérdés, hogy az árnövelő hatás miatt nem fog-e a forgalom növekedése olyan mértékben csökkenni, ami miatt nem teljesül a bevételi terv? Természetesen van ilyen hatás, de feltételezhetjük, hogy egy akár 12 százalékpontos emelésnek sem lenne (figyelembe véve a vámleépítés és a forint-felértékelés eddigi összegződő hatását, valamint további ütemének mérséklését is) olyan árdrágító hatása, ami a növekvő hazai reáljövedelmek mellett lényegesen visszavetné a kereslet növekedését. Már csak azért sem történne ez, mert míg például a vámpótlék esetében előre lehetett tudni annak részleges, majd teljes leépülését, addig a megnövekedett fogyasztási adó tartósan beépül a várakozásokba, így nem ösztönöz a vásárlás elhalasztására. A forint felértékelése és a vámok eltörlése következtében a személygépkocsik beszerzése és üzemeltetése abszolúte és relatíve egyaránt olcsóbbá vált, így a személygépkocsi adóviselő képessége nagymértékben nőtt. Amennyiben pedig mégis visszaesik a gépkocsi-behozatal növekedése, akkor a költségvetés bevételei nem növekednek ugyan a várt mértékben, de javul a külkereskedelmi és a folyó fizetési mérleg.

A gépkocsi-vásárlást a rendkívül kifinomult hitelfinanszírozási formák is ösztönzik. Ez előrehozott vásárlási lehetőséget biztosít. Mivel a vásárlók így kevésbé érzékenyek az árra, megemelt fogyasztási adóval ezt is elmentélezni lehetne.

Figyelembe kell venni azt is, hogy a jövőben a környezetvédelmi követelmények szigorodni fognak, ami azt jelenti, hogy a mostani gépkocsik olcsóbbak és környezetszennyezőbbek annál, mint ami jövőben várható. Ezért is indokolt a fogyasztási adó emelése.

Magyarországon jelenleg a katalizátor nélküli személygépkocsik fogyasztási adója 1600 cm<sup>3</sup>-ig 22%, 1601 cm<sup>3</sup>-tól pedig 32%. A katalizátorral ellátott gépkocsik esetében ez a mérték 10, illetve 20%. **Mivel azonban**

ma már nem hozható forgalomba katalizátor nélküli autó, a kedvezmény feleslegessé vált. Ezért javasoljuk, hogy a személygépkocsik fogyasztási adóját egységesen, 1600 cm<sup>3</sup>-ig 22%-ban, 1601 cm<sup>3</sup>-tól pedig 32%-ban állapítsák meg.

A fogyasztási adó javasolt emelése 2003-ban mintegy **38 milliárd Ft** többletbevételt eredményezett volna a költségvetés számára.

Üdvözljük a jelenlegi Kormánynak azt az intézkedését, hogy 2003-tól olyan vámtarifa-besorolást léptetett életbe, amelynek alapján több autótípus kikerül a haszonjármű kategóriákból, így azokat személygépkocsiként vámkézelik, tehát meg kell fizetni utánuk a fogyasztási adót, és az áfájuk sem téríthető vissza. (A 2002. évi statisztikai rend szerint ez tízezer gépkocsit érint.)

Felmerült a gépjármű-importőrök részéről olyan javaslat, hogy a jelenlegi fogyasztási adót az autóregisztrációs díj váltsa fel. Az Európai Bizottság viszont éppen ennek a díjnak az eltörlését javasolja, mivel külföldre költözés esetén ezt a díjat újból meg kell fizetni, ami nemkívánatos kettős adózásnak minősül (Világ gazdaság, 2002. szeptember 9.). Így itthon sem célszerű ezzel a díjjal felváltani a fogyasztási adót. A különbség a két adó között a következő:

- A fogyasztási adót importáláskor kell megfizetni a vámmal együtt, és alapja az áfának, tehát növeli az import beszerzési árat, ennek következtében a fogyasztói árat.
- A regisztrációs díjat a forgalomba helyezéskor kell megfizetni, és a vásárlót terheli majd, így a fogyasztói árnak közvetlenül nem része. A mértékéről és arról, hogy terheli-e majd áfa, még nincs döntés, azonban értesüléseink szerint a gépjármű-importőrök az áfa-mentességet szorgalmazzák.

Tehát féltő, hogy a regisztrációs díj bevezetésével tovább csökkenne az autók ára – az állami költségvetés és a környezet kárára.

Az EU-csatlakozási feltételek között az adónemek elfogadása is szerepelt. A többi csatlakozó országgal együtt folytatott tárgyalások végeredményeként a fogyasztási adó ebből a felsorolásból kimaradt. Az adott helyzetben tehát csak a regisztrációs díj bevezetése jöhet számba.

Azt mindenképpen el kell érni, hogy a befizetés mértéke legalább érje el a jelenlegi fogyasztási adó és áfa együttes szintjét. Több tényező is azt indokolja azonban, hogy a regisztrációs díj ennél jóval magasabb legyen.

- A személygépkocsi-értékesítések rendkívüli mértékben nőttek az elmúlt években, és ez a folyamat még

inkább felgyorsulni látszik: 2003. I. negyedévében az eladások száma mintegy 25%-kal nőtt az előző év hasonló időszakához képest.

- A személygépkocsi-vásárlás feltételei nagymértékben javultak a vámleépítés és a forint-felértékelődés következtében.

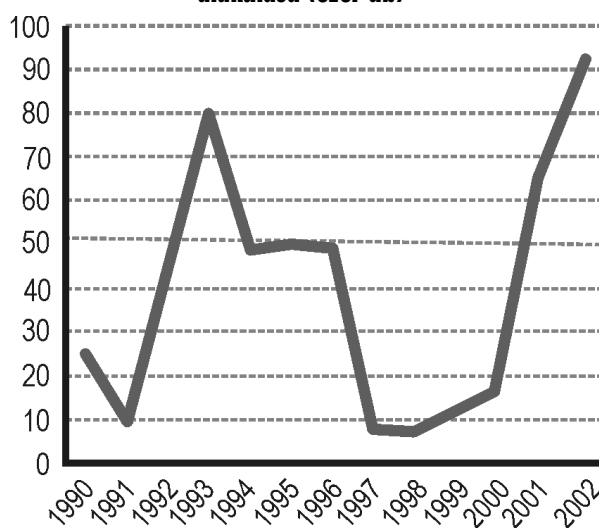
Az elmúlt két évtizedben folyamatosan fele akkora összeget fordítottak a meglévő országos úthálózat fenntartására, mint amennyi csupán a szintentartáshoz szükséges lett volna. 2003-ban tovább romlott a helyzet, mivel az erre fordítható összeg mintegy 25 milliárd forinttal kevesebb, mint 2002-ben volt. Mindez azt jelenti, hogy a meglévő közutak állapota egyre gyorsuló ütemben romlik. Ezért feltétlenül szükséges többletforrásokat teremteni az utak fenntartására, felújítására. Egyúttal ennek a kommunikálása a gépkocsi-tulajdonosok számára is elfogadhatóbbá teszi a nagyobb mértékű díjemelést.

### 3.11. A használt autók fogyasztási adójának (regisztrációs díjának) emelése és megfizettetése

A Levegő Munkacsoport egyetértéssel és örömmel fogadta, hogy a Kormány 2003. január 1-jétől megtiltja a hét évnél idősebb személygépkocsik behozatalát az országba.

A használt autók behozatalának részesedése több évig alacsony volt, behozataluk abszolút értékben számolva 2000-ig visszaesett, így arányuk (darabszámban mérve, a magánbehozattal együtt) az 1996-os 36%-ról 1999-re 11,7%-ra csökkent. 2001-ben fordulat állt be a használt személygépkocsik importjában, ugyanis ez

II.3.11. ábra: A használt személygépkocsi import alakulása (ezer db)



Forrás: Lélegzet 2003. 02.

a 2000. évi 13 ezerről 2001-re 36 ezerre, majd 2002-ben 96 ezerre (!) ugrott (II.3.11. ábra). Az ugrásszerű növekedés oka, hogy liberalizálták a használt autók behozatalát, továbbá megszűnt az EU-származású személygépkocsik vámja.

1996-ban négy évben korlátozták a behozható autók korát. Ezt azonban 2000-ben eltörölték, ami ahhoz vezetett, hogy Magyarország egyre inkább kezdett Nyugat-Európa roncsstemetőjévé válni. A nyugat-európai tulajdonosok akár néhány száz euró ellenében is örömmel szabadultak meg használt autójuktól (valamint az ezzel kapcsolatos gondoktól és költségektől). Ez a folyamat viszont nálunk fokozta a környezetszennyezést és rontotta a közlekedésbiztonságot.

A használt autók importját az is nagymértékben elősegíti, hogy a jelenlegi vám eljárás tömeges csalásra ad lehetőséget, amit az érintettek sok esetben ki is használnak: a fogyasztási adót – és a hozzá kapcsolódó áfát – nem a nemzetközileg elfogadott árkatálogos szerint fizetik, hanem a bemutatott számla alapján, amely az esetek nagy részében aluszámlázott. A magánimportban behozott autók valódi értékét ráadásul csak akkor vizsgálják, ha a bemutatott számla értéke kevesebb, mint a katalógusár fele (a korábbi 80% helyett). Ez a lazítás ahhoz vezetett, hogy az így behozott autók számlaértéke általában a katalógusár 51%-a...

A Levegő Munkacsoport ezért sürgeti, hogy **a használt autók vámértékét, illetve a csatlakozás időpontjától a regisztrációs díjat a katalógusár alapján határozzák meg.**

Továbbá a használt személygépkocsik importjának visszaszorítására javasoljuk, hogy **a három évnél idősebb autók belföldi forgalomba hozatala esetében progresszíven emelkedő fogyasztási adót (vagy regisztrációs díjat) vessenek ki olyan mértékben, hogy négy évnél idősebb járművet már ne legyen érdemes újonnan forgalomba állítani.**

Javasoljuk, hogy **a használt gépjárművekre kivetett regisztrációs díj mértéke átlagosan legalább 100% legyen.** Számításaink szerint – figyelembe véve a 2004. évi csatlakozástól liberalizálódó használt gépjármű behozatalra, illetve forgalomba hozatalra vonatkozó előírásokat, és évi tízezer darabra mérséklődő importtal számolva – a költségvetés közvetlenül **közel 10 milliárd Ft** többletbevételre tehet szert.

A fenti intézkedést különösen indokoltá teszi, hogy az EU országaiból származó használt személygépkocsik áfája a csatlakozás időpontjától a származási országban marad, azaz nálunk már nem szedhető be. Az emiatti költségvetési bevételekiesés **20–30 milliárd forint**ra becsülhető, amennyiben az általunk javasolt intézkedést nem vezetik be.

Az intézkedés további fontos indoka, hogy 2005-től az eladott új autókat az EU-beli autógyárak kötele-

sek újrafeldolgozásra visszavenni. Ez viszont nem vonatkozik a korábban gyártott kocsikra. Így az ezek kezelésével járó költségek fedezetét nekünk kell előteremtenünk.

### 3.12. Fedezet megteremtése a roncs gépjárművek kezelésére

Az elhasznált, üzemképtelen gépjárművek (a továbbiakban mindenféle gépjárművet beleértve, a roncsautók kifejezést használjuk) egyre nagyobb számban tűnnek fel a parkolóknak, a lakóterületek félreeső – és kevésbé félreeső – zugaiban, üres telkeken, de az erdőben, mezőkön is. Becsléseink szerint Magyarországon évente legalább 130 ezer roncsautó keletkezik. Ezeknek a többsége egyre növekvő terheket jelent az önkormányzatoknak, és így közvetve (de bizonyos szempontból közvetlenül is) az állami költségvetésnek.

Az EU előírásai szerint 2005-től az autógyárak kötelesek visszavenni és újrafeldolgozni a használt gépkocsikat. Az EU-rendelkezéssel összhangban kell az itthoni szabályozást is kialakítani.

Az ERECO Kelet-Európai Hulladékfeldolgozó és Környezetvédelmi Rt.-től kapott tájékoztatás szerint ezeknek a roncsautóknak a környezetvédelmi előírásoknak megfelelő feldolgozása és anyagaik újrahasznosítása kifizetendő lenne, amennyiben megoldódna a roncsautók összegyűjtése és beszállítása az autóbontóba (lehetőleg a feldolgozó számára díjmentesen). Ennek a gondnak a megoldására nem egy új adó bevezetését javasoljuk, hanem csupán azt, hogy **mindaddig kelljen fizetni a gépjárműadót és a kötelező biztosítást, amíg a tulajdonos nem igazolja, hogy a tulajdonában lévő gépjárművet leadta a hatósági engedéllyel rendelkező autóbontóba.** Ez az intézkedés várhatóan nem jelent majd költségvetési többletbevételt, mivel az autótulajdonosok remélhetőleg érdekeltek lesznek a roncsautójuk leadásában. Viszont az önkormányzatok (és így közvetve az állam) költségvetését kevésbé terhelnék meg a roncsautókkal kapcsolatos teendők.

A további ösztönzés érdekében, vagyis azért, hogy például az autótulajdonos ne az erdő közepén vagy egy tó alján hagyja az autóját, bejelentve, hogy ellopták azt, megfontolandó, hogy a **roncsautók elszállításának költségét az állam vállalja át.** Ehhez a gépjárműadó további emelése megfelelő forrást teremthet.

Szükségesnek tartjuk az Európai Unió roncsautókra vonatkozó szabályainak mielőbbi hatályba léptetését. Erről mielőbb átfogóan kell hivatalosan tájékoztatni a lakosságot és az érdekelt vállalkozásokat és hatóságokat.



### 3.13. Az áfa jogtalan visszatartásával történő személygépkocsi-hitelezés megszüntetése

A személygépkocsik hitelezésénél évekig olyan konstrukciót alkalmaztak, amelynél az áfát csak az utolsó részletnél kellett kifizetni, vagyis gyakorlatilag a költségvetéssel kamatmentesen hiteleztették meg a gépkocsik értékének 20%-át. Ennek tömeges alkalmazása ismereteink szerint már nem lehetséges, azonban még mindig megengedett olyan ügylet (például bizonyos lízingformák), amelynél ez a módszer még alkalmazható. A régi ügyletek 5 éves kifizetéssel kerültek megkötésre, tehát ezek még ma is tartanak.

Javasoljuk, hogy a PM részletesen számoljon be az Országgyűlésnek arról, hogy évente milyen összeggel támogatja ilyen módon a költségvetés az autóvásárlásokat. A még megmaradt kiskapukat be kell zárni. Azt is meg kell vizsgálni, hogy a korábban kötött, de jelenleg még élő szerződések esetében miként lehet az adót behajtani.

A költségvetést terheli a bevételek késleltetett befolyásából eredő kamatköltség, ami becslésünk szerint évi 2–3 milliárd forintot tehet ki.

### 3.14. A gyorsforgalmi úthálózat továbbépítésére nyújtott támogatás jelentős csökkentése

A rendelkezésre álló forrásokat a meglévő úthálózat karbantartására-felújítására, a településeket elkerülő rövid szakaszok megépítésére és a vasúthálózat felújítására kell fordítani, mivel ez sokkal gazdaságosabb és környezetkímélőbb, mint a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése. Az egyetlen kivétel az M0-s keleti szakasza, amelyet csak a gödöllői átkötés nyomvonalán szabad megépíteni. A témával kapcsolatos részletes indoklást a 7. melléklet tartalmazza. Így itt csak az M0-s északi szakaszára térnénk ki részletesebben.

A költségvetési tételek közé semmiképp sem szabad összeget előírni az **M0-s autópálya** északi (a 2-es út és a 11-es út közötti) szakaszára, mivel ez az összesen több mint 60 milliárd Ft-ba kerülő óriásberuházás gazdasági, közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt megalapozatlan.

Az északi szakasz súlyosan szennyezné a környéket. A légszennyezés, a zaj, a forgalmi zsúfoltság, a zöldterületek pusztulása az ott lakók egészségét veszélyezteti, valamint további Budapest környéki üdülővezeteket tenne tönkre akkor, amikor ezek száma már vészesen megfogyatkozott.

Az autópálya a főváros legjelentősebb vízbázisa felett vezetne. Megengedhetetlen bármilyen beruházás, amely 3 millió ember ivóvíz-szolgáltató rendszerének fő vízkészletét veszélyezteti.

Amint azt a déli szakasz is világosan megmutatta, az új útszakasz hatalmas többletforgalmat gerjeszt.

Még ha valamilyen csoda folytán a többletforgalom el is maradna, ez a szakasz akkor is csak kevesebb mint 1%-kal tehermentesítené a főváros közlekedését. Ha erre 60 milliárd Ft-ot szánunk, és általában hasonló módon kívánjuk megoldani a főváros közlekedését, akkor a „teljes megoldásra” több mint 6000 milliárd forintot kellene fordítanunk! Ennél több nagyságrenddel hatékonyabb módszer a tömegközlekedés javítása, a parkolás-szabályozás kiterjesztése, a forgalomcsillapítás stb.

Az északi szakasz a megépítés esetén a legoptimistább előrejelzések szerint is (amelyekkel szemben komoly kétségek merülnek fel) csupán 20–30 ezer ember utazási (autózási) feltételeit javítaná. Amennyiben viszont az erre a célra szánt összeget – ami akkora, mint a BKV egy éves teljes költségvetése – a tömegközlekedés javítására fordítanák, 1,5 millió ember utazási körülményeit lehetne érezhetően javítani.

A beruházást több érintett önkormányzat határozatban utasította el, és az előzetes felmérések szerint az érintett lakosság többsége is ellenzi.

---

A privatizációs bevételekből a Kormány mintegy 90 milliárd forintot új autópályák és utak építésére kíván fordítani. Véleményünk szerint az utak építése és a vasúti infrastruktúrától eddig elvont 1400 milliárd forint sem a környezeti, sem a közlekedéspolitikai koncepcióval nem egyeztethető össze. Különösképpen igaz ez az EU követelményeit figyelembe véve. Javasoljuk, hogy ezt az összeget teljes egészében a vasút elmaradt fejlesztéseire fordítsák. (Ezt támasztja alá a motorvonatok legutóbbi problémája is.)

---

### 3.15. A Forma-1 Magyar Nagydíj közvetlen és közvetett támogatásának megszüntetése

A Forma-1 versenyek magyarországi megrendezését és annak állami támogatását azzal indokolták, hogy a rendezvény alatt a hazánkba látogató turisták költségből 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.

### II.3.15. táblázat: A Forma-1 Magyar Nagydíj állami támogatásának fő adatai

Év	Nézőszám (ezer fő)	Jegybevétel (millió Ft)	Állami támogatás (millió Ft)	Licenrdíj		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	2500	2571,1	10,3	252,73
2003			3000	2877,8	11,3	254,00
2004				3178,1	12,5	255,00
2005				3509,6	13,7	256,00
2006**				3875,6	15,1	257,00

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.

\* A forint felértékelődésével számolva.

\*\* 2006-tól az EU előírásai szerint cigarettareklámot nem sugározhat a tv. Magyarországon betiltották a dohányreklámokat. A Forma-1 ez alól kivételt élvez, ami szintén állami támogatást jelent, 3–4 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 5500 millió Ft-ra nőtt!

"Az RTL Klub kiemelkedően jó esztendőt zárt abból a szempontból is, hogy a végleges decemberi eredmény nélkül már az év vége előtt közel kétmilliárd forinttal haladják meg a hirdetési bevételek a tavalyit. A legnagyobb pénzügyi növekedést azonban a még holt szezonnak számító augusztusban produkálta a csatorna: az év legrangosabb magyarországi sportversenyének, a Forma-1-nek köszönhetően ugyanis 2001. augusztusához képest közel 400 millió forinttal magasabb reklámbevételét könyvelhetett el a futam kizárólagos hazai közvetítési jogát megszerezve." Arról nincs információ, hogy a Forma-1 külföldi reklámbevétele milyen összeget tett ki, ami valószínűsíthetően többszöröse a hazainak! Az EU-ban a televíziós dohányreklám csak a Forma-1 keretében lehetséges! Ezért a bevétel összege akár 10 milliárd forintot is kitehet!

Forrás: Hungaroring Sport Rt., HVG, PM, költségvetési törvények

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

A Forma-1 valójában hatalmas rejtett támogatásokat is élvez. Magyarországon ettől az évtől kezdve tilos dohánytermékeket hirdetni. Ez alól kizárólag a Forma-1 rendezvény kapott felmentést, aminek révén komoly többletbevételre tesz szert – annál is inkább, mivel e téren monopolhelyzetbe került, és így jelentős versenyelőnyt kap a többi rendezvénnyel szemben. Ennek értéke évente több milliárd forintra becsülhető. (Az Európai Unióban 2006-tól ez a fajta dohányreklám is tilos lesz.) Az Ausztriában 2004-től bevezetendő dohányreklám-tilalom miatt utoljára 2003-ban rendezik meg a Forma-1 osztrák futamát. Ez is bizonyítja, hogy a dohányreklámok kivételes engedélyezése mellett felesleges a költségvetési támogatás.

A súlyosan környezetromboló Forma-1-nek óriási propagandát biztosítanak. Ez gyengíti azokat az erőfe-

szítéseket, hogy környezetvédelmi ismeretterjesztéssel és oktatással a kor követelményeinek megfelelő gondolkodás- és viselkedésmódot alakítsunk ki a lakosságban. Gondoljunk csak arra, hogy a minden évben megrendezésre kerülő Európai Autómentes Nap, amelyben már több mint ezer város vesz részt Európaszerte, milyen kevés erkölcsi és anyagi támogatást élvez hazánkban. A Forma-1 reklámjának társadalmi kára felmérhetetlen. Furcsa, hogy az igazi sport céljával 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 megdöbbentő volt a Kormány azon döntése, hogy az eredetileg 400 millió forintos támogatás összegét több mint meghatszozozza, és 2002-ben már 2500 millió forintot ad mindannyiunk pénzéből a Forma-1 számára. A 2002. évi megemelt összegű 2500 millió forint állami támogatás – a licenrdíjak szerződésben foglalt évi 10%-os növekedése miatt – azt is jelenti, hogy az elkövetkező években is ekkora, vagy ennél nagyobb összegű állami támo-

gatást kell nyújtani a rendezvény számára (*ld. a II.3.15. táblázatot!*). Ezt tükrözi a 2003. évi állami költségvetés is, ahol a GYISM fejezetében már 3 milliárd forintra emelik ezt a támogatást!

Az évek óta meglévő garancia helyett állítólag azért kell támogatást nyújtani, 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.

A korábbi években biztató jel volt, hogy az állami támogatás reálértéke évről évre csökkent. Sajnos ez a folyamat most megfordult.

Ez a támogatás az Alkotmány és a környezetvédelmi törvény megsértését is jelenti.

Az Alkotmány kimondja: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” Az Alkotmánybíróság ennek megfelelően már több határozatában is megerősítette, hogy „az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.” Most viszont az állam úgy nyújt jelentős további támogatást egy súlyosan környezetszennyező tevékenységhez, hogy az egyáltalán nem szükséges más alapjog érvényesítéséhez.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény kimondja:

„6. § (1) A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy

- a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;
- b) megelőzze a környezetszennyezést;
- c) kizárja a környezetkárosítást.

(2) A környezethasználatot az elővigyázatosság elvének figyelembevételével, a környezeti elemek kíméletével, takarékos használatával, továbbá a hulladékkeletkezés csökkentésével, a természetes és az előállított anyagok visszaforgatására és újrafelhasználására törekedve kell végezni.”

Nyilvánvaló, hogy a Forma-1-nek nyújtott támogatás nem a környezeti elemek kímélését és takarékos használatát segíti elő, hanem éppen annak ellenkezőjét.

Az állami támogatás mostani emelése – figyelembe véve a dohánytermékek reklámjából származó 3–4 milliárd forintba becsült különleges hasznot – közgazdaságilag is felesleges. 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. 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... (Egyébként sem célszerű éppen az idegenforgalmi csúc szezonban, augusztusban ösztönözni a turisták beáramlását.)

---

A fentiek értelmében javasoljuk a 3 milliárd Ft összegű állami támogatás elvonását, és hogy azt teljes egészében a kábítószer-ellenes intézkedések finanszírozására fordítsák, ugyanis arra jelenleg nem áll elegendő pénz rendelkezésre.

---

### **3.16. A külföldi autóbuszok utáni áfa beszedése**

---

Javasoljuk, hogy a külföldön bejegyzett autóbuszok Magyarországon végzett utasszállítási tevékenysége utáni áfát szedjék be. A szolgáltatási díj adóalapja egységesen utaskilométerenként 15 forint, amelyre a 12 százalékos (ezen tevékenységre belföldön érvényes) áfát javasoljuk kivetni.

Jelenleg Ausztriában, Csehországban és Szlovákiában is behajtják az áfát a külföldi autóbuszok utaskilométerteljesítménye után az országuk területén. Magyarországon mulasztás miatt ezt nem végzik el. Ennek az adónak a behajtásából évente kb. 5 milliárd forint többletbevétel nyerhető, ráadásul a külföldiektől. További előny, hogy az indokolatlanul hátrányos helyzetünket is felszámolhatjuk. Így a Magyarországon bejegyzett autóbuszok utasszállításának hátrányos, a tisztességes piaci versennyel ellentétes megkülönböztetését is felszámoljuk.

---

Ez számunkra azért is előnyös, mert 2001-ben 161 ezer külföldi rendszámú autóbusz lépett be, ezzel szemben csak 32 ezer magyar autóbusz lépett ki. (Ennek döntő része nyugatról érkezik, a magyar-román határt csak 28 ezer autóbusz lépte át, így a magyar nemzetiségi forgalom csak töredéke az összes forgalomnak.) További

előny, hogy a környezetkímélőbb vasúti személyszállítás diszkriminációja ezzel is csökken.

Az említett 5 milliárd forintot az alábbi számítással kaptuk:

Autóbuszonként 50 fővel és átlagosan 400 km megtett úttal (országon keresztüli átlós távolság, vagy a határtól Budapestig és vissza) számoltunk. Az adó alapja (az ausztriai mértéket, 0,05 eurót véve alapul, 245,32 Ft/euró árfolyamon) felkerékítve 15,00 Ft/utaskm. A személyszállítás áfája 12%, tehát 1,80 Ft/utaskm.  $160\,000 \text{ autóbusz} \times 50 \text{ fő} \times 400 \text{ km} \times 1,80 \text{ Ft} = \text{kb. } 5,76 \text{ milliárd Ft}$ . Az adó bevezetésének forgalommérséklő hatását levéve, 5 milliárd forint összegű többletbevétel biztosítható.

**„Ausztriában 2002. április 1-jétől bevezették az autóbuszok forgalmi adóját. A határon átlépő közúti személyszállítást végző járműveken szállított utasok száma és az Ausztria területén megtett út hossza alapján fizetendő forgalmi adó kötelezettség életbe lép 2002. április 1-jén. Az adó mértéke 0,60 ATS 10 százaléka (2002. január 1-jétől kb. 5 cent) minden egyes személy, és az Ausztriában megtett fuvarozási útvonal minden egyes kilométere után. Személyek száma  $\times$  kilométerek száma  $\times$  0,60 = átlagos fuvarozási díj  $\times$  10 százalék = általános forgalmi adó.**

**Példa: 50 fő, 300 kilométer:  $50 \times 300 \times 0,60 = 9\,000 \times 10 \text{ százalék} = 900 \text{ ATS esedékes általános forgalmi adó}$ . A vámhivatal által az adóbevallásban szereplő adatok alapján megállapított adó azonnal esedékessé válik, tehát helyben adót kell fizetni. A forgalmi adó bevallásának nyomtatványát és a kitöltéshez szükséges tudnivalókat a későbbiekben ismertetjük. Felhívjuk tagjaink figyelmét, hogy a büntetőszankciók elkerülése érdekében a nyomtatvány kitöltésére és az adó megfizetésére készüljenek fel.”**

(a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete honlapjáról)

### 3.17. Városi útdíjak bevezetése

Javasoljuk városi útdíjak bevezetését Budapesten, és – amennyiben azt a megfelelő vizsgálatok indokoltnak mutatják – több más településen is. Ez önkormányzati feladat, viszont az államnak elő kell segítenie tájékoztató munkával, szakmai segítségnyújtással, valamint a megfelelő jogszabályi környezet kialakításával.

Ezen javaslatunk megvalósítása esetén javulna az érintett önkormányzatok pénzügyi helyzete is, ami csökkentené az állami források iránti igényt. Ezen túlmenően ez az intézkedés számottevően javítaná a városok környezeti állapotát, közlekedése helyzetét és gazdasági vonzerejét.

Budapest határán egy munkanapon – a 2000. évi forgalomszámlálás alapján – 255 ezer személy- és teherautó lép be. Feltételezve, hogy alkalmanként átlagosan 1000 forint útdíjat kell fizetni a fővárosba történő belépéskor, és hogy ez az intézkedés a belépések számát 160 ezerre mérsékli, az éves bevétel – 250 munkanappal számolva – **40 milliárd forintot** tenne ki. (Az első évben ezt néhány milliárd forinttal csökkentené a rendszer kiépítésének a költsége, utána azonban viszonylag kis költséggel üzemben tartható. Ráadásul az így kialakított elektronikus rendszer részben a tömegközlekedés céljaira is felhasználható lesz.) A többletbevételt a tömegközlekedésre kell fordítani.

Az említett 40 milliárd forinton felül több tíz milliárd forint haszon keletkezik a környezetszennyezés és egészségkárosítás mérséklődéséből, a torlódások, a zsúfoltság csökkenéséből, a város vonzóbbá válásából. (A városi útdíjjal kapcsolatban részletes anyagok találhatóak a Lélegzet 2003/6. számában.)

### 3.18. Parkolási díjak kötelező bevezetése

A legértékesebb vagyonunk – az itt élő emberek után – a földterület. Ezen belül is kiemelkedően értékes vagyon a városi belterület. Ezt jelenleg a legtöbbször ingyenesen veszik igénybe gépkocsik tárolására. Ez rendkívül ésszerűtlen területgazdálkodásra, pazarlásra ösztönöz, és így óriási hiánygazdaság alakul ki ezen a téren. (Ennek egyik mellékhatása az is, hogy egyre több gépkocsi vásárlására ösztönöz a sűrűn lakott területeken is.)

Javasoljuk tehát ezen a téren is a piacgazdaság bevezetését: a keresletet és a kínálatot megfelelő árral kell egyensúlyba hozni. Az állam kötelezően írja elő, hogy az önkormányzatoknak fokozatosan „egyensúlyi parkolási díjat” kell bevezetniük. Ez azt jelenti, hogy úgy kell megállapítani a parkolási díjakat, hogy csúcsidőben is legalább 10 százalék szabad legális parkolási hely álljon rendelkezésre, az illegális parkolás pedig teljesen megszűnjön.

Hasonló intézkedésekre számos példa van a nemzetközi gyakorlatban. Így például Japán és Dél-Korea több nagyvárosában csak arra az autóra adnak rendszámot, amelynek tulajdonosa bizonyítja, hogy közterületen kívül tudja tárolni a járművét.

Az is gondot jelent ma Magyarországon, hogy a parkolási díjakból befolyó összegből a közösség alig részesedik. Ezen is változtatni kell.

Az első években ebből a forrásból évente mintegy 20–30 milliárd forintot lehetne beszedni, amit a tömegközlekedés javítására és forgalomcsillapítási intézkedésekre kell fordítani. Ezen intézkedések összességében számottevően javítanák a városok élhetőségét, átjárható-

ságát, fokozná a versenyképességüket és idegenforgalmi vonzerejüket (különösen a fő súlyt képező európai turisták számára).

### 3.19. A fővárosi 4. metró megépítésének elhalasztása

Üdvözlünk, hogy az előző Kormány elfogadta javaslatunkat (bármilyen is volt ennek a tényleges oka) a tervezett fővárosi 4. metróvonal megépítésének elhalasztására. Véleményünk szerint ezzel a döntéssel Budapest egy időre megmenekült attól a veszélytől, hogy a források hiánya, illetve a viteldíjak nagymértékű emelése miatt teljes közlekedési csődöt és környezeti katasztrófát okozva összeomlik a fővárosi tömegközlekedés. Sajnálatos látjuk, hogy most ismét előtérbe került a metróépítés ahelyett, hogy a forrásokat a főváros és környéke már meglévő tömegközlekedési hálózatának fenntartására, felújítására és fejlesztésére fordítanák, valamint a vidék – főleg Kelet-Magyarország – környezetkímélő közlekedésének fejlesztésére irányoznák elő, amint azt a Levegő Munkacsoport is szorgalmazza.

A tervezett 4. metróvonal megépítésének elhalasztása melletti főbb érveket, valamint a budapesti közlekedés javítására vonatkozó javaslatunkat a 8. melléklet tartalmazza.

Amennyiben viszont mégis elkezdik építeni a 4-es metró, szükségesnek tartjuk jelentős többletforrások biztosítását az említett egyéb tömegközlekedési célokra is.

### 3.20. A légi közlekedéssel kapcsolatos díjak, adók emelése

A légi közlekedés hatalmas rejtett és nyílt támogatásban részesül szerte a világon. Ez a támogatás az alábbiakban nyilvánul meg:

- A repülőgépek üzemanyagát, a kerozint nem terheli jövedéki (fogyasztási) adó.
- Nemzetközi utasforgalom esetén nem kell áfát fizetni a repülőjegy után.
- A légitársaságok gyakran vámkedvezményt kapnak a beszerzéseikre. (Például a MALÉV repülőgép-vásárlásaira az utóbbi években az állam több milliárd forint vámot engedett el.)
- A legtöbb ország repülőterein vámmentes (adómentes) boltok üzemelnek. Az Európai Unió már betiltotta ezeknek a boltoknak az üzemelését, mivel álláspontja szerint súlyosan sértették a tisztességes piaci versenyt.
- A légitársaságok és a repülőterek hatalmas közvetlen állami támogatásban (beruházási támogatások stb.) részesülnek szerte a világon. A légitársaságok

befolyására jellemző, hogy a 2001. szeptember 11-i terrortámadás után az amerikai kormány 15 milliárd dollár vissza nem térítendő támogatást adott az amerikai légitársaságoknak. (New York városa, amely a támadás legsúlyosabban érintett áldozata volt, ennek az összegnek csak a töredékét kapta állami támogatásként!) Ugyanezen ürüggyel az Egyesült Királyság, Franciaország és Németország is számottevő támogatást adott a saját légitársaságainak. Bár az Európai Bizottság és az Európai Parlament egyes körrei kétségüket fejezték ki, hogy ezek a támogatások összeegyeztethetőek-e a szabad piaci versennyel, a légitársaságok hatalma nagyobbak bizonyult. A légitársaságok pedig – némi átmeneti visszaesés után – azóta is töretlenül növekszik...

- Sok országban – így például az EU-ban – a légitársaságoknak nem kell áfát fizetniük, ha repülőgépet vásárolnak. Minden más közlekedési ágazatban a járművásárlás után meg kell fizetni az áfát.
- A repülőterekhez vezető utakat, vasutakat túlnyomó részben közpénzekből építik meg és tartják fenn. (Németországban például az állam 1993 és 1998 között 3 milliárd márkát fordított a repülőterek és a hozzájuk legközelebb eső városok közötti új utak és vasúti összeköttetések kiépítésére.)
- A légi közlekedés fejlesztésére számolatlanul költöttek – és költik ma is – a pénzt szerte a világon a hadi kiadások keretében. Ennek hasznából a polgári légi közlekedés is jelentős mértékben részesül, azonban erről szemérmesen hallgatnak.
- A repülőtereken lévő határőrséget és vámhatóságot közpénzből tartják fenn.
- A magánrepülőgépek üzemeltetői a kiadásaik nagy részét költségként elszámolhatják, azaz a magáncélú repülést olyan pénzből finanszírozzák, amely után nem kell fizetni személyi jövedelemadót és társadalombiztosítási járulékot. Ez nem törvényes, de mindennapi gyakorlat, aminek a megszüntetésére a hatóságok semmit sem tesznek. Ez azt jelenti, hogy egy rendkívül szűk jómódú réteg súlyosan környezetpusztító szórakozását ily módon is segítjük közpénzekkel.
- Végül, de nem utolsó sorban, talán a legnagyobb támogatásban azáltal részesül a légi közlekedés, hogy nem fizeti meg az általa okozott környezeti, egészségi és egyéb károkat.

Amint a II.3.20. táblázatból látható, az Európai Unióban az 1990-es évek közepén évente jóval több mint 45 milliárd euró állami támogatásban részesítették a légi közlekedést. (A táblázatban – adatok hiánya miatt – nem szerepel a fentiekben felsorolt mindenfajta támogatás.)

A légi közlekedésnek adott támogatásokat általában azzal indokolják, hogy ily módon elősegítik az érintett térség gazdasági fejlődését. Ez az állítás önmagában is megkérdőjelezhető, figyelembe véve a csillagászati össze-

### II.3.20. táblázat: A légi közlekedés támogatása az Európai Unióban az 1990-es évek közepén

A támogatás jellege	A támogatás mértéke (milliárd euró/év)
közvetlen támogatások működésre és fejlesztésre	2,3
a kerozin adómentessége	18,4
a jegyek áfa-mentessége	6,5
a repülőtereken működő adómentes boltok*	1,4
meg nem fizetett környezeti és egyéb károk	16,4
Összes támogatás	45,0

\* a meg nem fizetett adók összege ahhoz képest, mintha az adott ország nem adómentes boltjaiban vásárolták volna meg ugyanazon termékeket

Forrás: Yehudi David Demitri van de Pol: The Myths of Flying. Vereniging Milieudéfensie, 1998. (www.milieudéfensie.nl/airtravel)

gű támogatásokat, amelyeket ennek a közlekedési alágazatnak nyújtanak. Aligha hihető ugyanis, hogy amennyiben más ágazatoknak nyújtanának ilyen mértékű támogatásokat, az nem vezetne hasonló vagy még jobb gazdasági eredményre az érintett térségekben. Azonban a kétségek teljes eloszlása végett számos tanulmányt készítettek a kérdéstről. Ezek kimutatták, hogy más tényezők sokkal inkább befolyásolják egy-egy térség fejlődését, mint az, hogy van-e ott repülőtér vagy nincs. Mások mellett erre a következtetésre jutott egy angliai felmérés is, amelynek során nagyvállalati felsővezetőket kérdeztek meg arról, hogy milyen szempontok alapján választják meg vállalataik telephelyeit (Sharing Economic Prosperity – A Strategic Approach to Aviation. Policy Paper 5. APC, Surrey, UK, 1997). A Levegő Munkacsoport megbízásából a Magyar Környezetgazdaságtani Központ készített értékelést a Pécs-Pogányi repülőtér fejlesztésének gazdasági hatásairól (9. melléklet), amely szintén kimutatta ennek szélesebb értelemben vett gazdaságtalanságát.

Örömmel fogadtuk, hogy a Kormány és az Országgyűlés 1997-ben elfogadta javaslatunkat, mely szerint a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság ne részesüljön közvetlen állami támogatásban. Ennek alapján 1998-tól kezdve az állami költségvetés már nem nyújt támogatást az LRI-nek. Sajnos számos egyéb módon továbbra is hatalmas állami támogatásban részesül a légi közlekedés. Ez a leginkább környezetszennyező közlekedési mód, azonban ez egyáltalán nem mutatkozik meg az áraiban. A légi közlekedés Magyarországon, csakúgy, mint a világ többi országában jelentős kedvezményekben részesül, pl. a repülőgép-üzemanyagot nem terheli fogyasztási (jövedéki) adó. Ha a repülőgépek üzemanyagára ugyanakkora jövedéki adót és ennek megfelelő áfát kellene fizetni, mint a többi üzemanyag esetében, akkor ez a magyar légi közlekedési

ágazat részéről 2000-ben 12 milliárd forint befizetést jelentene. Vagyis a repülőforgalmat közvetve ezzel az összeggel is támogatja az állam. Mivel a belföldi légi forgalom elhanyagolható volumenű, viszont a nemzetközi forgalom makro gazdasági kérdéseit az EU-val közösen célszerű rendezni, ezért az ilyen irányú változtatást később kell meghozni. A MALÉV gazdasági helyzetének rendezésénél ezt a támogatást komoly szempontként kell kezelni.

A MALÉV korábban vám- és áfa-mentesen szerezte be járműparkját.

A légi közlekedés tehát – gazdasági szempontból ésszerűtlenül és társadalmi szempontból rendkívül igazságtalanul – hatalmas rejtett szubvencióban részesül. A légi közlekedés fokozottabb megadóztatását indokoltá teszi az a körülmény is, hogy az elmúlt években jelentősen megnőtt hazánk légtérének forgalma, ami számottevő többlet környezetszennyezéssel is jár. (A Ferihegyi repülőtéren 1990-ben 20 ezer repülőgép szállt le, 2000-ben pedig már több mint 40 ezer.) Megjegyezzük, hogy környezetvédő mozgalmak világszerte követelik a légi közlekedés erőteljes megadóztatását, és több tudományos intézet konkrét javaslatokat is kidolgozott ennek megvalósítására.

#### 3.20.1. Az útvonal-használati díjak emelése

Az egyik lehetőség a légi közlekedés külső költségeinek legalább részbeni megfizettetésére a légi útvonal-használati díjak emelése. A magyar útvonal-használati díjak nemzetközi összehasonlításban rendkívül alacsonyak (lásd a II.3.20.1. táblázatot). Véleményünk szerint ez elfogadhatatlan, ezért azt az osztrák, illetve német szintre kellene emelni. Mivel azonban ezeket a díjakat az ún. EUROCONTROL nemzetközi egyezmény szabályozza, amelyhez hazánk is csatlakozott, ennek megváltoztatása nehézkes és időigényes. Így most csak azt tudjuk javasolni, hogy a Kormány vizsgálja meg, milyen módon lehetne e nemzetközi egyezményrel összhangban mégis emelni a díjat. Amennyiben az egyezmény ezt semmilyen módon nem teszi lehetővé az elkövetkező időszakban, akkor meg kell vizsgálni, hogy milyen egyéb, EU-konform módon lehetne növelni a légi közlekedésből származó állami bevételeket.

A díj jelentős emelésének egyik fő indoka lehet, hogy a magyar légiirányítók bére jóval elmarad az EU-beli szinttől, és az EU-csatlakozással célszerű ennek a különbségnek a megszüntetése.

Tájékoztatásképpen megemlítjük, hogy amennyiben sikerülne a hazai légi útvonal-használati díjakat az ausztriai szintre emelni, a költségvetés devizabevételei – előzetes becslésünk szerint – 40 millió USD-vel (9 milliárd Ft-tal) növekednének, és a fizetési mérleg is ennyivel javulna.

### II.3.20.1. táblázat: Légi útvonal-használati díjak Európában

Ország	Díj* (ECU)
Belgium/Luxemburg	78,09
Németország	66,44
Franciaország	61,42
Egyesült Királyság	80,69
Hollandia	45,38
Írország	20,53
Svájc	72,03
Portugália	39,31
Portugália (Santa Maria)	14,56
Ausztria	53,75
Spanyolország (Európa)	47,50
Spanyolország (Kanári-szigetek)	45,62
Görögország	24,04
Törökország	41,15
Málta	34,47
Olaszország	64,13
Ciprus	25,38
Magyarország	21,80
Norvégia	46,46
Dánia	51,76
Szlovénia	64,78
Románia	36,98
Cseh Köztársaság	46,87
Svédország	46,51
Szlovák Köztársaság	65,77
Horvátország	46,11
Bulgária	60,32

\*Az Európai Bizottság által jóváhagyott egységre vetítve  
 Forrás: KHVM, 1998

### 3.20.2. Repülőtéri igénybevételi járulék bevezetése

A légtér igénybevételét, mint természeti javak használatát kell kezelni (pl. zajbírság, levegőterhelési díj). Meg kell vizsgálni az ilyen jellegű járulékok bevezetésének lehetőségét a légi közlekedésben. Egyes külföldi repülőterek pl. zajdíjat szednek a meghatározott zajszintet túllépő repülőgépek után. Nálunk repülőtéri igénybevételi (környezetterhelési) járulékot kellene bevezetni. A légi közlekedés környezeti és egészségi kárai ugyanis a repülőterek esetében fokozottan jelentkeznek, mivel a repülőgépek károsanyag-kibocsátása és zajterhelése a le- és felszállások alkalmával a legjelentősebb. Az így befolyó összeg szintén az államháztartás bevételeit növelné.

Javasoljuk, hogy az így beszedendő járulék mértékét úgy szabják meg, hogy abból évente legalább 1 milliárd forint bevétel keletkezzen.

### 3.20.3. A vámmentes boltok megszüntetése

A vámmentes (tax-free) boltok a tisztességes piaci versenyt sértő módon kedveznek a légi közlekedésnek, valamint – egyebek mellett – a dohány- és alkoholtermékek eladásának. Az ilyen boltok működése a csempészet számára is utánpótlást jelent. Ezért az Európai Unió ezeknek a boltoknak az üzemelését 1999-ben betiltotta. Ezt a példát Magyarországnak mielőbb követnie kell, annál is inkább, mert működésük semmiféle előnyt nem jelent a nemzetgazdaság részére, sőt kifejezetten hátrányos a tisztességesen adót fizető vállalkozásoknak.

Különösen megkérdőjelezhető a vámmentes boltok léte most, amikor a vámelőírásokat úgy szigorították, hogy a magyar állampolgárok gyakorlatilag már nem hozhatnak be például cigarettát és tömény szeszt. Nem kellene ezzel a lépéssel megvárni az EU-ba történő belépésünket.

### 3.20.4. Egyéb szigorítások

Javasoljuk a biztonsági követelmények szigorítását is – pl. csak olyan légitársaság vehesse igénybe a légtérrel, amely személyzetének képzettségi foka megfelel a korszerű előírásoknak. Ezzel egyes konkurens légitársaságok kizárhatók. Ez is a hazai munkahelyek megvédésének korszerű eszköze.

### 3.20.5. Közvetlen állami és önkormányzati támogatások megszüntetése

Mivel a légi közlekedés fajlagosan a legszennyezőbb közlekedési mód, semmiféle állami vagy önkormányzati támogatást nem szabad adni ennek az alágazatnak. Így el kell utasítani azokat az elképzeléseket, amelyek állami pénzből (illetve állami garanciával felvett hitelekkel) kívánják korszerűsíteni, felújítani a hazai repülőtereket.

2003 első negyedében folyt az Országgyűlésben az Országos Területrendezési Terv törvényjavaslat vitája. Elfogadhatatlannak tartjuk a nagyszámú, gazdasági és társadalmi hatásvizsgálatok nélkül bejelölt regionális és nemzetközi repülőtér feltüntetését a mellékletben. A pozsonyi repülőtérrel sem gazdasági, hanem „nemzetállami szemlélet” alapján fejlesztik, alig egy évvel az EU-csatlakozás előtt. A mai kor fokozott biztonsági és környezeti elvárásainak egy térségi repülőtérrel (Bécs) és gyorsvasúti hálózattal (Bécs, Pozsony, Győr, Brno) sokkal gaz-

daságosabban lehetne megfelelni. Mi ezzel szemben további repülőtereket álmodunk szinte minden nagyobb településünkre.

A sajtóban közölt adatok szerint a vidéki repülőterek támogatására az érintett önkormányzatok évi 2–3 milliárd forintot kérnek a költségvetésből. Tehát közvetlenül ezt a költséget lehet megtakarítani, a közvetett megtakarítás viszont ennél jóval nagyobb.

### **3.20.6. Nem közforgalmi repülőjáratok leszállási díja**

Az elmúlt időszakban erőteljesen megnőtt a nem közforgalmú kis repülőgépek száma és forgalma. Ezek jelentős környezetszennyezést (zaj, légszennyezés, igény újabb repülőterek építésére, a meglévők bővítésére) okoznak és hatványozottan növelik a balesetveszélyt, amint azt az utóbbi idők katasztrófái is mutatják.

Ugyanakkor ez a forgalom is hasonló kedvezményekben részesül, mint a közforgalmú járatok (sem az üzemanyag, sem a jármű után nem fizet jövedéki, illetve fogyasztási adót, súlyadót stb.). Ez a forgalom túlnyomó részben luxus célokat szolgál. Az ilyen légi forgalom különösen alkalmas terrorista akciók végrehajtására is. Mindezen okok miatt szükségesnek tartjuk a nem közforgalmú repülőjáratok ellenőrzésének szigorítását és megadóztatását. Ennek érdekében javasoljuk, hogy ezek a gépek minden leszálláskor fizessenek a felszállástól számított minden megtett kilométerre 100 Ft díjat, továbbá 5000 Ft leszállási díjat. Ezeket az összegeket a környezetvédelmi alapba (KAC) kelljen befizetni. Ez legfeljebb néhány száz millió forint többletbevételt jelenthet, azonban itt a cél nem a bevételek növelése, hanem a környezet, a természet megóvása, a lakosság nyugalmanak biztosítása.



## 4. Energia

Az ország energiára fordított kiadásai 2001-ben mintegy 1200 milliárd forintot tettek ki. Az energiaszektor közvetett és közvetlen külkereskedelmi hiánynövelő hatása közel 3 milliárd USD-t tesz ki, ami a vámbelföldi export értékének közel 14%-a (Lásd a II.4.ábrát!).

A világgpiaci olajár átmeneti növekedésének a magyar gazdaságra gyakorolt hatását jól szemlélteti az is, hogy a GDP növekedésének volumenét 1998-ban kb. 1%-kal növelte, 2000-ben pedig 2%-kal mérsékelte (lásd a II.4.a. táblázatot!). 2000-ben és 2001-ben a világgpiaci árak növekedése teljesen begyűrűzött az országba, és ennek következtében 1999-hez viszonyítva 2001-ben több mint 1 milliárd dollárral növekedett a devizakiadásunk. Tehát 2000-hez viszonyítva 2001-ben a kőolaj és termékeinek ára kissé mérséklődött, ami 194,7 millió USD javulást hozott. Azonban a földgáz árának késleltetett követése miatt a kiadásaink nőttek, aminek következtében 269 millió USD többletkiadás keletkezett. A két hatás eredőjeként a szénhidrogén-import számlánk összességében 74,3 millió USD-vel nőtt. A szénhidrogén-import ráfordításainak hatását a II.4.b. táblázatban mutatjuk be.

Az energiafelhasználásunk alakulását, valamint annak forrásait a II.4.a. és d. táblázatokban mutatjuk be.

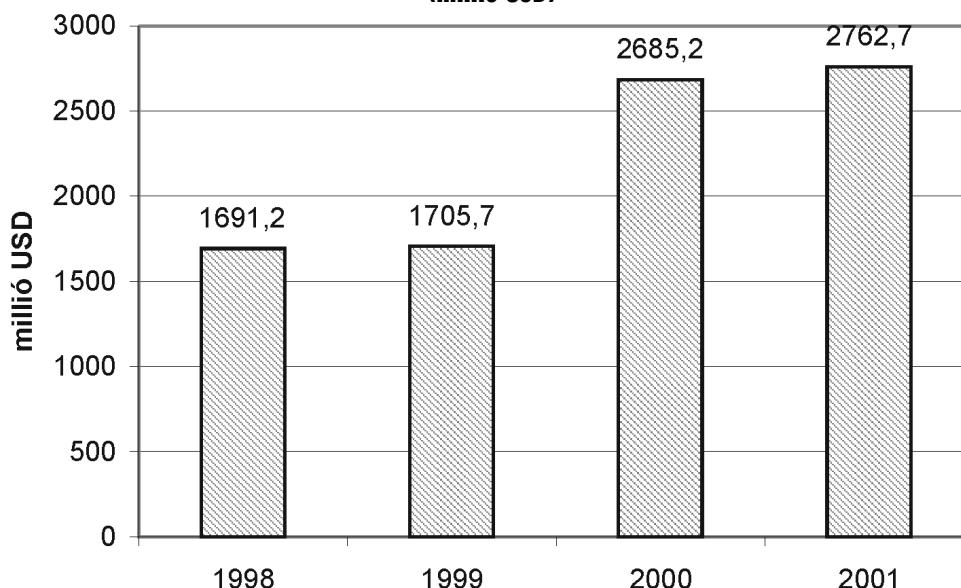
1990 óta a dollár inflációját durva közelítéssel ellensúlyozta a forinthez viszonyított felértékelődése, ezért ha a hazai energiaárakat az azóta eltelt időszakban dollárban fejezzük ki, akkor nagyjából megkapjuk ezeknek az áraknak a reálértékét. A nagyfogyasztók gázdíja 1990.

január 1. és 2000. január 1. között 22%-kal nőtt, a lakossági pedig közel 70%-kal. A villamos áram ára a nagyfogyasztók számára közel 21%-kal, a lakossági ár pedig mintegy 160%-kal emelkedett.

A vezetékes energiák hatósági árainak elhúzóó rendezése miatt gazdaságosnak mutatkozott a fajlagosan magas energiaigényű termékek exportja – különösképpen az 1999. év végi és 2000. év eleji magas világgpiaci árak következtében –, ami főleg az alapanyag-igényes ágazatok exportjában jelentkezett. Ezért célszerű a hatósági termelői árakat gyorsabban és rugalmasabban rendezni, ami 2002-ben nagyrészt megvalósult.

Gazdasági szerkezetünk korszerűsítését fékezi, hogy **magas a fajlagosan nagy energia- és nyersanyag-igényű magyar (vám-belföldi) termékek exportja**, ugyanakkor pedig a munkaigényes magyar vám-belföldi export aránya mérsékelte. Az energiaárakkal kapcsolatban szükséges, hogy a nagyfogyasztók ma már az energia árát is világgpiaci szinten fizessék meg, mivel termékeiket is többé-kevésbé világgpiaci áron értékesítik. A lakossági energiaárak emelése is szükséges, viszont ez a nyomott bérek és egyéb jövedelmek miatt csak megfelelő kompenzációval lehetséges. Az árak emelését költségoldalról úgy kell végrehajtani, hogy abban az EU által 2003. március 20-án elfogadott energiaadók jussanak nagyobb szerephez, és ne a termelők profitja növekedjen. Ez utóbbi ugyanis azzal a káros hatással is járhat, hogy nő a profit kiáramlása, amit viszont az államadósság magasabb kamatával lehet el-

II.4. ábra: A közvetlen energiaimport értéke (HS 27-csoport)  
(millió USD)



Forrás: Külkereskedelmi vámstatisztika, GM

## II.4.a. táblázat: A gazdasági növekedés (GDP) és az import energiaár változásának összefüggése

Megnevezés	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001. előirányzat
Energia import (PJ)	578,1	609,4	651,6	630,9	659,5	649,6	662,8	676,5
Energia import (M USD)	1717	1801	2195	2051	1691	1706	2685	2763
Energia import (Mrd Ft)	181	226	335	379	361	407	760	792
Ft/USD árfolyam	105,5	125,5	152,4	184,7	213,7	238,5	283,0	286,8
Energia import (M USD/PJ)	2,970	2,956	3,368	3,251	2,564	2,626	4,051	4,084
Energia import (M Ft/PJ)	313	371	513	600	548	626	1147	1171
<b>Az import energia árváltozásának éves hatása (előző évhez viszonyítva, -: csökkentő, +: növelő)</b>								
hatás M USD-ben		-9,0	268,8	-74,0	-452,7	39,8	944,9	47,0
hatás M Ft-ban		-1130	40973	-13671	-96723	9500	267425	13491
GDP (Mrd Ft)		5614	6893,9	8540,7	10087,4	11393,5	13075,2	14770,0
GDP volumen növekedése %-ban		1,5	1,3	4,6	4,9	4,2	5,2	3,8
Import energiaár változás hatása a GDP %-ban		-0,02	0,59	-0,16	-0,96	0,08	2,05	0,09
GDP növ energiaár hatás nélkül (%)		1,48	1,89	4,44	3,94	4,28	7,25	3,89
EU GDP volumen növekedése (%)		2,4	1,8	2,6	2,7	2,3	3,3	1,6
Éves növekedési deficit, %*		3,32	1,71	0,76	1,46	0,32	-0,65	-0,69
Halmozott deficit együttható		1,033	1,051	1,059	1,074	1,003	0,997	0,990
Halmozott lemaradás folyó áron (Mrd Ft)		186	351	503	750			
Halmozott lemaradás 1999-2000 között folyó áron (Mrd Ft)**						36	-43	-151
GDP növ folyó áron		127,4	122,8	123,9	118,1	112,9	114,8	113,0
GDP deflátor		125,5	121,2	118,4	112,6	108,4	109,1	109
Halmozott lemaradás évenkénti összege (Mrd Ft, 2000. évi áron)		356	553	669	887	40	-43	-138
<b>Felhalmozott növekedési deficit összesen (1995-98 között, milliárd Ft)</b>					<b>-2465</b>			
<b>Felhalmozott növekedési többlet (1999-2001 között, milliárd Ft)</b>								<b>142</b>

Megjegyzés:

\* A növekedési deficit az elmaradt gazdasági növekedés hatása, ami a rosszul felmért alkalmazkodás miatt következett be. Ugyanis az EU konjunktúra idején restriktívot vezettek be (Bokros-csomag), ami nélkül az optimális magyar GDP-növekedés mértéke az EU-növekedés kétszerese lett volna (+ előjel az elmaradt növekedés, – a többlet).

\*\* A negatív előjel növekedési többletet jelent

Forrás: KSH évkönyv, OECD Economic Outlook, 66. dec. 1999, 68. 2000, 2001. KSH előzetes

lensúlyozni, ez pedig növelné a költségvetés kiadásait. (Az energiaadó vonatkozásában pedig az a leginkább elfogadtatható és indokolható, ha ezt környezetvédelmi adóként vetjük ki.)

Az energia-felhasználók jelenleg nem fizetik meg az általuk okozott károk és költségek számottevő részét. Jelenleg az energiaárak ugyanis nem tükrözik a valós költségeket. Devizaárfolyamon számolva a lakossági árak jelentősen elmaradnak az EU-országok áraitól, vásárlóerő-paritáson viszont nagyjából megegyeznek azokkal. A vezető energiáhozórok nagyfogyasztói árai nagyjából megfelelnek az EU-beli árak szintjének (itt a nemzetközi verseny érvényesül, ezért a külpiazi – vagyis a devizaáron számolt – árakat kell figyelembe venni). Azonban az árak az EU-ban is lényege-

sen alatta maradnak a tényleges költségeknek az alábbi okok miatt:

- Az árak nem tartalmazzák azon intézkedések nagy részének a költségeit, amelyek meghozatala szükséges ahhoz, hogy eleget tegyenek a környezetvédelem szigorodó követelményeinek.

- Az árak nem tükrözik a források előre látható szűkülését, vagyis azt, hogy az energiahordozók a jövőben egyre költségesebben szerezhetők majd be. (Az EU és Magyarország is egyre inkább importra szorul. Nálunk 10 éven belül a kőolaj és a földgáz importhányada minden bizonnyal meg fogja haladni a 90 százalékot. Ez a hazai energiaárak ugrásszerű emelkedéséhez vezethet a beszerzési költségek növekedése miatt.) Az EU15-ök energiefelhasználásának importhányada 1995-ben

**II.4.b. táblázat: Az import szénhidrogének árváltozásának hatása  
(előző évihez képest)**

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nyers kőolaj	M USD	83,0	129,5	-73,9	-303,1	208,2	429,9	-170,4
	M Ft	22078	37172	10736	-39369	63556	151177	-46047
	M. USD/PJ	0,3	0,6	-0,3	-1,1	0,9	1,8	-0,7
	Ft/t	3760	6744	1838	-5843	11044	26173	-8254
Kőolajtermékek	M USD	0,0	15,5	-0,8	-41,9	31,1	127,6	-24,3
	M Ft	0	14017	8147	-2455	11208	42956	-5100
	M. USD/PJ	0,0	0,2	0,0	-0,7	0,6	2,8	-0,5
	Ft/t	0	8531	5300	-1579	8681	39518	-3972
Földgáz	M USD	8,0	0,0	99,3	-154,7	-175,6	391,5	269,0
	M Ft	12853	22202	41897	-7665	-23946	139022	81173
	M. USD/PJ	0,0	0,0	0,4	-0,5	-0,6	1,2	0,8
	Ft/em <sup>3</sup>	1913	2347	5118	-870	-2586	14409	8641
Szénhidrogének összesen	M USD	91,1	144,9	24,6	-499,7	63,7	948,9	74,3
	M Ft	34931	73390	60780	-49489	50817	333154	30026

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, HS osztályozás

47,6% volt, 2010-re ezt 56,7%-ra, 2020-ra pedig 65,6%-ra becsülik.

- Az energiaárak nem tükrözik a környezeti és egyéb károk miatti költségek jelentős részét. Amennyiben ezeket a költségeket is érvényesítenék, az energiaárak esetenként megtöbbszöröződnének (ld. a 10. és 11. melléklet!).

A különböző mértékű energiaadók (illetve környezetterhelési díjak – ld. az 5. pontot!) bevezetését indokolja, hogy a külső költségek összege akár nagyságrendileg is különbözhet a felhasznált energia típusától és az alkalmazott technológiától függően. Erre utalnak a II.4.d. táblázat adatai is.

Az energiaáraknak az energiaadók bevezetése, illetve emelése miatti növekedését olyan mechanizmussal lehet kompenzálni, amely a bérterheket csökkenti, és ezáltal nemcsak nagyobb takarékosagra ösztönöz, de új munkahelyeket is teremt, ami a családok jövedelmét is növeli. Mindezzel végeredményben az egész lakosság jövedelmi helyzetét tekintve erőteljes túlkompenzálásra is sor kerülhet. Erről a későbbiekben még részletesebben írunk.

Az energiaáraknak a valós költségekhez és az EU-beli árakhoz képest alacsonyan tartása a lakosság és a vállalkozók becsapását jelenti. Azt a képzetet kelti, hogy ezek az árak valódiak, és hogy ez hosszabb távon is fenntartható, ami nyilvánvalóan képtelenség. Ezért megfelelő kompenzációs rendszer kidolgozásával és bevezetésével egyidejűleg (Ld. a 4.7.2. pontot!) elengedhetetlennek tartjuk az energiahordozók fokozottabb megadóztatását mind a lakosság, mind a nagyfogyasztók részére.

Noha különféle okokból ma nem emelik az energiaárakat arra a szintre, amely megfelel a valódi költségeknek, **az energiastratégia kialakításában mindenképp a magasabb (valós) árakkal kellene, hogy számoljunk.** Amennyiben ugyanis hibás költségadatokat végzünk a számításokat, akkor természetesen alapvetően elhibázott következtetésekre fogunk jutni, és tévesen fogunk dönteni.

A munkabér terheinek csökkentése és a nagyfogyasztói energiaárak emelése erősítenék egymás hatását, és összességében a magyar gazdaság és export szerkezetét a modernizáció irányába alakítanák át úgy, hogy közben a magyar komparatív előny (a rendelkezésre álló munkaerő és annak javuló versenyképessége) közgazdasági kényszeren keresztül érvényesül. Ez a magyar külkereskedelemben multiplikátor módon jutna kifejezésre, mivel a hatékonyabb, fajlagosan magas munkakultúrájú termékek nettó devizahozama pozitív, sőt jóval magasabb, mint a fajlagosan nagy energia- és anyagigényű termékeké. Ez utóbbiak egy része ráadásul még negatív nettó devizahozamú is!

Az energiaadók emelésének **csak részben és átmenetileg** lenne inflációs hatása. Az energiaracionalizálás következtében egyrészt az energiaköltségek csökkennének (vagy legalábbis kisebb mértékben növekednének), másrészt a foglalkoztatottság növekedése (10 éven belül egymillió új munkahelyet kell létesíteni ahhoz, hogy uniós foglalkoztatási szintet érjünk el) és a struktúra javulása következtében az inflációs hatás szerkezetében mérséklődne. A hatékonyság és a foglalkoztatottság növekedésének multiplikátor-jellegű hatásai következté-

**II.4.c. táblázat: Energiahordozók összevont mérlege  
PJ-ban és természetes mértékegységben (kt, millió m<sup>3</sup>, Gwh)**

Megnevezés	1989		1990		1991		1995		1996		1997		1998		1999		2000 tény		2001 előzetes	
	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália	PJ	naturália
<b>Hazai termelés</b>																				
Szén	219,8	20325	188,1	17830	178,8	17135	130,1	14588	134,4	15190	138,1	15589	127,5	14650	125,7	14547	121,1	14033	118,9	13746
Kőolaj	80,7	1966	78,5	1974	75,5	1893	68,4	1668	60,5	1477	55,8	1360	51,7	1260	51,0	1243	47,5	1136	43,7	1067
Gazolin	20,0	470	16,1	384	15,5	370	16,1	393	18	438	15,9	388	14,8	362	13,3	324	12,1	288	11,2	266
Földgáz (nettó)	199,2	6058	159,6	4874	161,2	4974	158,6	4886	150,7	4668	140,6	4369	124,1	3877	109,9	3401	103,6	3194	105,4	3214
Bányászati P.B.	11,0	235	10,2	218	9,9	213	11,3	241	9,5	204	10,5	224	10,3	219	9,9	210	10,2	216	9,8	209
Vízi villamos energia	1,6	158	1,8	178	1,9	194	1,6	164	2,1	207	2,2	216	1,5	155	1,8	181	1,8	178	1,9	186
Atomerőmű	138,9	13889	137,3	13731	137,3	13726	140,3	14026	141,8	14180	139,7	13968	139,5	13949	141,0	14096	141,8	14180	141,3	14126
Tűzifa	13,8		11,7		13,4		15,9		14,5		14,7		13,6		13,6		14,9		15,3	
Egyéb							11,6		5,2		6		6,1		5,9		5,6		6	
<i>Összesen</i>	<i>685,0</i>		<i>603,3</i>		<i>593,5</i>		<i>553,9</i>		<i>536,7</i>		<i>523,5</i>		<i>489,1</i>		<i>472,1</i>		<i>458,6</i>		<i>453,5</i>	
<b>Behozatal</b>																				
Szén és termékei	99,7	3700	65,2	2929	90,6	4215	43,5	1782	45,9	1860	35,4	1586	31,7	1298	34,6	1411	35,1	1376	32,1	1231
Kőolaj	258,0	6300	263,1	6418	216,7	5284	240,6	5869	215,0	5243	234,6	5723	251,7	6140	237,0	5780	242,4	5800	232,6	5619
Kőolajtermék	61,0	1500	67,9	1624	31,1	747	69,6	1685	64,5	1575	65,2	1582	72,2	1722	61,0	1467	49,4	1170	54	1280
Földgáz	198,0	6000	217,3	6404	208,1	6121	231,6	6812	304,2	8946	274,2	8078	296,5	8728	306,4	9013	307,6	9047	325,9	9586
Vill. energia (szakító)	111,0	11100	111,2	11147	73,6	7362	24,1	2405	22,0	2197	21,5	2149	7,4	740	10,6	1063	34,4	3440	31,9	3191
<i>Összesen</i>	<i>727,7</i>		<i>724,7</i>		<i>620,1</i>		<i>609,4</i>		<i>631,6</i>		<i>630,9</i>		<i>639,5</i>		<i>649,6</i>		<i>668,9</i>		<i>676,5</i>	
<b>Forrás összesen</b>	<b>1412,7</b>		<b>1328,0</b>		<b>1213,6</b>		<b>1163,3</b>		<b>1188,3</b>		<b>1154,4</b>		<b>1148,6</b>		<b>1121,7</b>		<b>1127,5</b>		<b>1130,0</b>	
Kivétel (levonás)	85,3		70,8		47,1		87,6		80,2		78,3		74,3		79,7		77,4		88,0	
Készletváltozás (levonás)	11,1		13,0		-13,1		8,6		27,9		23,1		28,4		-0,9		14,0		-23,0	
<b>Belföldi felhasználás</b>	<b>1316,3</b>		<b>1244,2</b>		<b>1179,6</b>		<b>1067,1</b>		<b>1080,2</b>		<b>1053,0</b>		<b>1045,9</b>		<b>1042,9</b>		<b>1036,1</b>		<b>1065,0</b>	
GDP (Mrd Ft)*		2936		2828		2498		2513		2546		2663		2793		2930		3082		3379
1 PJ-ra jutó GDP (Mrd Ft)	2,230		2,273		2,112		2,355		2,357		2,529		2,671		2,810		2,975		3,173	
Importfüggőség**	55,28%		58,25%		52,57%		57,11%		60,32%		59,91%		63,06%		62,29%		64,56%		63,52%	
Megújuló energia (%)	1,05%		0,94%		1,14%		1,49%		1,34%		1,40%		1,30%		1,30%		1,44%		1,44%	

Megjegyzés:

\* 1991. évi változatlan áron, volumenindexek alapján felsorozva

\*\* Import energiától való függőség = behozatal/belföldi felhasználás (%-ban)

Forrás: KSH

**II.4.d. táblázat: Az egyes típusú tüzelőanyagok beszerzési ára és a felhasználásukhoz kapcsolódó külső költségek\* millió Ft/PJ, 2000. évi áron**

Tüzelőanyag-féleség	Bekerülési importár**	Külső költség***		Teljes költség	
		alacsony	magas	alacsony	magas
szilárd	877,6	289,7	3466,1	1167,3	4343,7
folyékony	1327,1	177,6	1681,2	1504,6	3008,3
földgáz	867,3	15,1	142,2	882,4	1009,5

\* Atomenergia- és villamosenergia-import nélkül

\*\* Tényleges importárak, a külkereskedelmi statisztika és energiamérleg alapján

\*\*\* Kaderják Péter: Az integrált energia-környezetpolitika közgazdasági keretei (KTM 1234/K sz. tanulmány)

Megjegyzés: A fenti adatok csak a légszennyezésre és csak a felhasználásra vonatkoznak!

Forrás: KSH, GM Külkereskedelmi Statisztika

**II.4.e. táblázat: Ipari villamosenergia-árak alakulása az OECD-országokban, USD/kWh**

Ország	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ausztrália	0,046	0,042	0,045	0,046	0,063	0,056			
Ausztria	0,070	0,071	0,072	0,081	0,081	0,081	0,078		
Belgium	0,064	0,060	0,059	0,068	0,065	0,055	0,052		
Kanada	0,040	0,039	0,038						
Csehország	0,052	0,052	0,056	0,061	0,059	0,062	0,052	0,048	0,043
Dánia	0,067	0,070	0,063	0,069	0,073	0,064	0,068	0,066	0,058
Finnország	0,055	0,046	0,050	0,060	0,062	0,052	0,050	0,046	0,039
Franciaország	0,057	0,055	0,053	0,060	0,057	0,049	0,047		
Németország	0,093	0,089	0,089	0,100	0,086	0,072	0,067	0,057	
Görögország	0,070	0,059	0,055	0,062	0,059	0,054	0,050	0,049	
<b>Magyarország</b>	<b>0,060</b>	<b>0,053</b>	<b>0,046</b>	<b>0,045</b>	<b>0,048</b>	<b>0,054</b>	<b>0,056</b>	<b>0,055</b>	<b>0,049</b>
Írország	0,070	0,060	0,061	0,066	0,066	0,063	0,590	0,057	0,049
Olaszország	0,113	0,091	0,091	0,093	0,101	0,094	0,095	0,086	0,089
Japán	0,142	0,163	0,172	0,185	0,157	0,146	0,128	0,143	
Korea	0,068	0,067	0,069	0,074	0,074	0,070	0,048	0,056	0,062
Mexikó	0,050	0,049	0,042	0,027	0,033	0,041	0,038	0,042	0,051
Hollandia	0,051	0,064	0,065	0,075	0,071	0,063	0,062	0,061	0,057
Új-Zéland	0,031	0,033	0,036	0,038	0,044	0,040	0,035	0,030	0,023
Lengyelország	0,035	0,033	0,035	0,040	0,040	0,036	0,037	0,037	0,037
Portugália	0,133	0,118	0,112	0,118	0,108	0,094	0,090	0,078	0,067
Szlovákia	0,052	0,047	0,045	0,049	0,049	0,049	0,049	0,041	0,042
Spanyolország	0,105	0,085	0,078	0,081	0,080	0,064	0,059	0,056	
Svédország	0,055	0,035	0,036	0,039	0,045	0,034			
Svájc	0,097	0,096	0,106	0,125	0,120	0,102	0,101	0,096	0,083
Törökország	0,092	0,095	0,077	0,076	0,085	0,077	0,075	0,079	0,082
Egyesült Királyság	0,076	0,068	0,067	0,068	0,065	0,065	0,065	0,064	0,055
Egyesült Államok	0,049	0,049	0,047	0,047	0,046	0,044	0,040	0,039	0,040
OECD Európa	0,079	0,072	0,071	0,076	0,074	0,065	0,065		
Teljes OECD	0,072	0,072	0,073	0,079	0,074	0,068	0,063		

Forrás: Nemzetközi Energia Ügynökség (Energy Prices & Taxes, 2nd Quarter 2001)

**II.4.f. táblázat: Lakossági célú fogyasztási adók  
a legújabb hozzáférhető adatok alapján,  
nemzeti valutákban**

Ország	Ólmos benzin	Ólommentes benzin	Gázolaj	Könnyű gázolaj	Földgáz	Kazán-szén	Villamos energia
Ausztrália	0,405	0,381	0,381				
Ausztria		5,709	5,71	1047,2	560		0,204
Belgium	20,46	20,46	11,7	550			
Kanada		0,252					
Csehország		10,84	8,15				
Dánia		3,97	2,57	2050	2180	1689	0,6576
Finnország		3,325	1,808	401,9	113,2		0,0418
Franciaország	4,089	3,764	2,469	208,3			0,484
Németország		1,1	0,74	120			
Görögország	115	101	83	83000			
<b>Magyarország*</b>		<b>102,5</b>	<b>85</b>	<b>85</b>			
Írország	0,361	0,275	0,196	37,3			
Olaszország	1078	1007	739	697398			38,9
Japán			32,1				0,45
Luxemburg		15,01	10,2	210			
Mexikó			1,8985				
Hollandia		1,315	0,706	426	175,31		0,0492
Új-Zéland		0,3499	0,0036		19,46		
Norvégia	4,78	4,78	3,78	862			0,113
Lengyelország		1,346	1,002	123			
Portugália		58	49,3				
Szlovákia		11,78	12,31	786			0,024
Spanyolország	57,352	61,844	44,901	13097	1238		0,938
Svédország	5,16	4,5	3,04	2215			0,126
Svájc		0,746	0,77	13,6	3,5		
Törökország	283,7	277,4		212600			2,53164
Egyesült Királyság		0,495	0,478	31,3			

\* Magyarország: 2002. július 1-jétől érvényes jövedéki adó

Forrás: Nemzetközi Energia Ügynökség (Energy Prices & Taxes, 2nd Quarter 2001)

**II.4.g. táblázat: Háztartási villamosenergia árak alakulása  
az OECD-országokban, USD/kWh**

Ország	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ausztrália	0,074	0,071	0,078	0,079	0,083	0,080			
Ausztria	0,171	0,163	0,166	0,192	0,194	0,169	0,168	0,134	0,121
Belgium	0,174	0,167	0,176	0,203	0,191	0,168	0,165		
Kanada	0,064	0,063	0,060						
Csehország	0,029	0,029	0,032	0,037	0,038	0,037	0,050	0,051	0,054
Dánia	0,187	0,187	0,180	0,209	0,215	0,195	0,213	0,207	0,197
Finnország	0,094	0,080	0,088	0,109	0,111	0,100	0,098	0,091	0,078
Franciaország	0,153	0,146	0,150	0,167	0,164	0,134	0,129		
Németország	0,172	0,169	0,178	0,203	0,180	0,159	0,159	0,152	
Görögország	0,122	0,102	0,099	0,114	0,114	0,103	0,099	0,090	
<b>Magyarország</b>	<b>0,047</b>	<b>0,043</b>	<b>0,040</b>	<b>0,058</b>	<b>0,060</b>	<b>0,068</b>	<b>0,070</b>	<b>0,073</b>	<b>0,065</b>
Írország	0,140	0,121	0,123	0,132	0,135	0,131	0,123	0,117	0,101
Olaszország	0,182	0,146	0,164	0,169	0,178	0,159	0,159	0,147	0,135
Japán	0,203	0,230	0,250	0,269	0,230	0,207	0,187	0,213	
Korea	0,103	0,101	0,106	0,113	0,111	0,101	0,068	0,080	0,083
Luxemburg	0,123	0,115	0,120	0,146	0,142	0,124	0,123	0,118	0,099
Mexikó	0,068	0,071	0,069	0,045	0,048	0,054	0,055	0,059	0,068
Hollandia	0,119	0,113	0,115	0,135	0,148	0,130	0,128	0,132	0,131
Új-Zéland	0,054	0,056	0,065	0,076	0,083	0,085	0,071	0,072	0,062
Norvégia	0,075	0,068	0,067	0,078	0,081	0,078	0,067	0,064	0,057
Lengyelország	0,041	0,046	0,049	0,062	0,650	0,062	0,067	0,064	0,065
Portugália	0,184	0,164	0,163	0,181	0,176	0,156	0,154	0,141	0,120
Szlovákia	0,030	0,030	0,029	0,031	0,031	0,029	0,028	0,035	0,050
Spanyolország	0,211	0,177	0,176	0,195	0,190	0,163	0,154	0,143	
Svédország	0,105	0,082	0,085	0,094	0,110	0,101			
Svájc	0,120	0,119	0,131	0,165	0,159	0,136	0,135	0,131	0,111
Törökország	0,091	0,098	0,076	0,076	0,087	0,080	0,079	0,084	0,086
Egyesült Királyság	0,135	0,116	0,122	0,127	0,125	0,125	0,121	0,117	0,108
Egyesült Államok	0,083	0,083	0,084	0,084	0,084	0,084	0,083	0,082	0,082
OECD Európa	0,142	0,130	0,134	0,149	0,146	0,131	0,130		
Teljes OECD	0,113	0,111	0,116	0,127	0,121	0,113	0,109		

Forrás: Nemzetközi Energia Ügynökség (Energy Prices & Taxes, 2nd Quarter 2001)

**II.4.h. táblázat: Az áfa (VAT) százalékos mértéke, a legutolsó ismeretek alapján**

Ország	Nehéz gázolaj	Könnyű gázolaj	Gázolaj (Diesel)	Ólmos benzin	Ólommentes benzin	Földgáz	Kazán-szén	Kokszolható szén	Villamos energia
Ausztrália			10,0	10,0	10,0				
Ausztria		20,0	20,0		20,0	20,0	20,0		
Belgium		21,0	21,0	21,0	21,0		12,0		
Kanada	7,0	7,0	7,0		7,0	7,0	7,0		7,0
Csehország		22,0	22,0		22,0	22,0	22,0		22,0
Dánia		25,0	25,0		25,0	25,0	25,0		25,0
Finnország		22,0	22,0		22,0	22,0			22,0
Franciaország		19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6		19,6
Németország		16,0	16,0		16,0	16,0	16,0		16,0
Görögország		18,0	18,0	18,0	18,0	8,0			8,0
<b>Magyarország</b>			<b>25,0</b>	<b>25,0</b>	<b>25,0</b>	<b>12,0</b>	<b>12,0</b>		<b>12,0</b>
Írország		12,5	20,0	20,0	20,0	12,5	12,5		12,5
Olaszország		20,0	20,0	20,0	20,0				10,0
Japán	5,0	5,0	5,0		5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Korea									
Luxemburg		12,0	15,0		12,0	6,0	12,0		6,0
Mexikó		15,0	15,0		15,0	15,0			15,0
Hollandia		19,0	19,0		19,0	17,5			17,5
Új-Zéland		12,5	12,5		12,5	12,5	12,5		12,5
Norvégia		24,0	24,0		24,0		24,0		24,0
Lengyelország		22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0		22,0
Portugália			17,0		17,0				5,0
Szlovákia		10,0	23,0		23,0	10,0	10,0		10,0
Spanyolország		16,0	16,0	16,0	16,0	16,0			16,0
Svédország		25,0	25,0	25,0	25,0	25,0			25,0
Svájc		7,6	7,6	7,6	7,6	7,6			7,6
Törökország	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	8,0	17,0	17,0	17,0
Nagy-Britannia		5,0	17,5	17,5	17,5	5,0	5,0		5,0
USA									

Forrás: Nemzetközi Energia Ügynökség (Energy Prices & Taxes, 2nd Quarter 2001.)

ben ugyanis a fajlagos társadalmi költségek mérséklőd-  
nének, ami antiinflációs hatású. Azaz az energia helyett  
olyan magasan feldolgozott társadalmi javakat használ-  
nánk fel, amelyek nagy hozzáadott értéket tartalma-  
znak. A foglalkoztatottság növekedése pedig a jelenlegi  
munkanélküliséget, és ezáltal a szociális segély társadal-  
mi terheit csökkentené. Ugyanakkor minden új foglal-  
koztatott belépése az egy főre eső egyéb társadalmi költsé-  
geket is mérsékli.

Az energia-felhasználás mérséklése a hazai környe-  
zet állapotát nagymértékben javítaná, és elősegítené  
nemzetközi kötelezettségeink teljesítését.

A villamos energia árai Magyarországon jóval ala-  
csonyabbak, mint az Európai Unió országában. A II.4.e.  
táblázatból látható, hogy például a villamos energia árai  
Ausztriában a magyarországi árnál magasabbak, amint  
azt a II.4.g. táblázat is mutatja.

Az EU döntéseitől függetlenül is egyre több tagország  
növeli egyre nagyobb mértékben az energiahordozók adó-  
it. Ezt példázza a II.4.f. és h. táblázat is. (Lásd még a „Kör-  
nyezetvédelmi adók és díjak az Európai Unióban” című 6.  
mellékletet is!) A világpiacon energiaárak ugrásszerű emel-  
kedése miatt ez a folyamat **átmenetileg** lelassult, de nem  
állt meg.



**II.4.i. táblázat: A 15 EU tagország lakosságának álláspontja a környezetvédelmi adóreformmal kapcsolatban**

A megkérdezett válasza	Arány az összes megkérdezett közül (százalék)
Erősen támogatja	35
Kissé támogatja	38
Kissé ellenzi	9
Erősen ellenzi	8
Nem tudja / Nem válaszolt	10
Összesen	100

Forrás: Eurobarometer, 1995

Megjegyezzük, hogy az EU-országokkal történő adóharmonizáció követelményeit a vezetékes energiahordozók elégtetik ki a legkevésbé.

1998. július 17-én az Európai Parlament jóváhagyta az ún. Olsson Jelentést, amely az Európai Unió számára előnyösnek ítélte meg az újabb energiaadók bevezetését. Ugyanakkor 417 igenlő szavazattal, 80 ellenében és 17 tartózkodással határozatot fogadott el, hogy a javasolt energiaadókat mielőbb vezessék be az EU tagországaiban.

Az Európai Parlament tagjai ezzel a döntésükkel választóik akaratát is kifejezték. Az Eurobarometer 1995-ben végzett közvéleménykutatása szerint ugyanis az EU tagországaiban a lakosság 73 százaléka támogatja a környezetvédelmi adóreformot, és ennek keretében az energiaadók emelését (ld. a II.4.i. táblázatot!).

Az energiaadók emelésére nemzetközi kötelezettséget vállaltunk azzal is, hogy aláírtuk az Energia Charta Egyezményt, amely egyebek között kimondja (3. melléklet, 3. cikk):

„A Szerződő Felek ... megfelelő jogi és szabályozási kereteket dolgoznak ki, amelyek – többek között – elősegítik az alábbiakat:

a) a piaci mechanizmusok hatékony működése, beleértve a piacorientált árképzést, valamint a környezeti költségek és hasznok teljesebb tükrözését...”

Az éghajlatváltozással kapcsolatos Kiotói Jegyzőkönyv is előírja, hogy feladatunk olyan intézkedések kidolgozása és megvalósítása, mint a „piaci hiányosságok, pénzügyi ösztönzők, adó- és vámmentességek, valamint támogatások progresszív csökkentése és megszüntetése valamennyi üvegházhatású gázt kibocsátó ágazat esetében.”

Természetesen nemcsak nemzetközi kötelezettségeinkből következik, hanem főleg saját nemzeti érdekünk, hogy a környezeti jellegű adókat emeljük, és ne a kivihető profit növelését segítsük elő, ráadásul környezetünk terhére. Ezt tudatosítani kell a lakossággal, hogy a közvélemény és a civil szervezetek támogatásával a Kor-

mány erősebb pozícióból tárgyalhasson az érintett – és jelenleg túlságosan erős – termelői érdekcsoportokkal.

Az energiaadók emelése egyéb intézkedésekkel párhuzamosan (amelyekre a továbbiakban részletesebben is kitérünk) elősegíti az energiahatékonyság növelését és a környezetkímélőbb energiatermelési módok használatának elterjedését (megújuló energiaforrások, kapcsolt energiatermelés, távhőszolgáltatások).

## 4.1. A villamos energia, a földgáz és a szén adóinak harmonizálása

Semmilyen ésszerű gazdasági indok nem található arra, hogy a súlyosan környezetszennyező és főleg importot tartalmazó földgázt, villamos energiát és szenet nálunk miért sorolták az alacsonyabb (12%-os) áfa-kulcsba. (Tudjuk, hogy az összes fosszilis energiaforrás közül a földgáz használata a legkevésbé környezetszennyező. Ez azonban nem jelenti azt, hogy környezetbarát lenne, hiszen az egyre nagyobb mennyiségben történő felhasználása – egyebek mellett – számottevően hozzájárul az üvegházhatás kialakulásához. Továbbá a földgáz is a meg nem újuló energiaforrások közé tartozik, és ezért is fokozottan kell vele takarékoskodni.) Elvben a többi ipari termékhez és az üzemanyagokhoz hasonlóan ezek áfáját is a 25%-os mértékbe kell sorolni. Azonban a legújabb kutatások szerint környezetvédelmi szempontból nem ez lenne az energiahordozók adóztatásának a leghatékonyabb módja. (Már itt megjegyezzük, hogy az adóemeléssel egyidejűleg olyan tarifaátrendezést javasolunk, amely kompenzációt nyújt a lakossági kisfogyasztóknak, s ugyanakkor nem csökkenti az energiaszolgáltatók bevételeit.)

Az OECD Magyarországról szóló 2000. évi országértékelése (OECD Economic Surveys, Hungary, Country Reviews, November 2000) a következőket állapítja meg azzal kapcsolatban, hogy egyes termékek alacsonyabb áfa-besorolásával igyekszünk szociális támogatást nyújtani:

„A hatóságok azzal érvelnek, hogy a «szociálisan érzékeny» termékre összpontosítanak, és így az alacsonyabb áfa-mértékbe sorolás széles körű alkalmazása a társadalmilag kívánatos újraelosztást szolgálja. Figyelembe véve azonban a hatalmas összegeket, amelyek az áfa-rendszeren keresztül mennek, és a komoly ártorzítást, amelyet ez okoz, nem világos, hogy vajon az áfa valóban hatékony eszköze-e a jövedelmek újraelosztásának. Valójában a legtöbb olyan országban, amelyben többféle áfa-mérték létezik, előfordul, hogy az alacsony áfa-mérték a jómódúaknak nagyobb támogatást jelent, mint a szegényeknek. Magyarországon ez a támogatás átlagosan 9,7 százalékponttal csökkentett

áfát jelent a társadalom alsó tizedének, ami nem sokkal különbözik attól a 8,7 százalékponttól, amit a felső tized kap ilyen módon. Ennél is lényegesebb azonban, hogy a lakosság leggazdagabb 10 százaléka a teljes támogatás 16 százalékát kapja meg, miközben a legszegényebb 10 százalék annak mindössze 5 százalékát.” (Ld. a II.4.1. ábrát!)

Tehát az OECD ugyanazt mondja, amit a Levegő Munkacsoport már évek óta hangoztat: értelmetlen az áfán keresztüli támogatás.

Amennyiben a földgáz, a villamos energia és a szén áfáját 12%-ról 25%-ra emelnénk, akkor az állami költségvetés 2004-ben mintegy 60 milliárd forint többletbevétellel számolhatna. Megfontolandó, hogy az áfa-mérték átsorolása helyett első lépésben összesen ekkora bevételt eredményező energiaadó kivetését javasoljuk. Ennek az adónak az áfával szemben óriási előnye, hogy mértéke különbözhet az egyes energiahordozók és felhasználások esetén a környezeti és egyéb tényezőktől függően.

Az adó alól mentesülne a távhőszolgáltatás, illetve a kapcsolt energiatermelés és a megújuló energiák. A távhőszolgáltatás alkalmazása különösen előnyös a jelentős légszennyezéssel sújtott, sűrűn lakott területeken.

Az energiaadó bevezetésének részleteivel kapcsolatban komoly szakmai elemző munka szükséges. Ez már Magyarországon is megkezdődött (ld. például a Magyar Környezetgazdaságtani Központ 2000-ben megjelentetett *Ökológiai adóreform II.* című tanulmányát!

## 4.2. A földgáz és a villamos energia lakossági árának jelenlegi helyzete és a megoldásra vonatkozó javaslatok

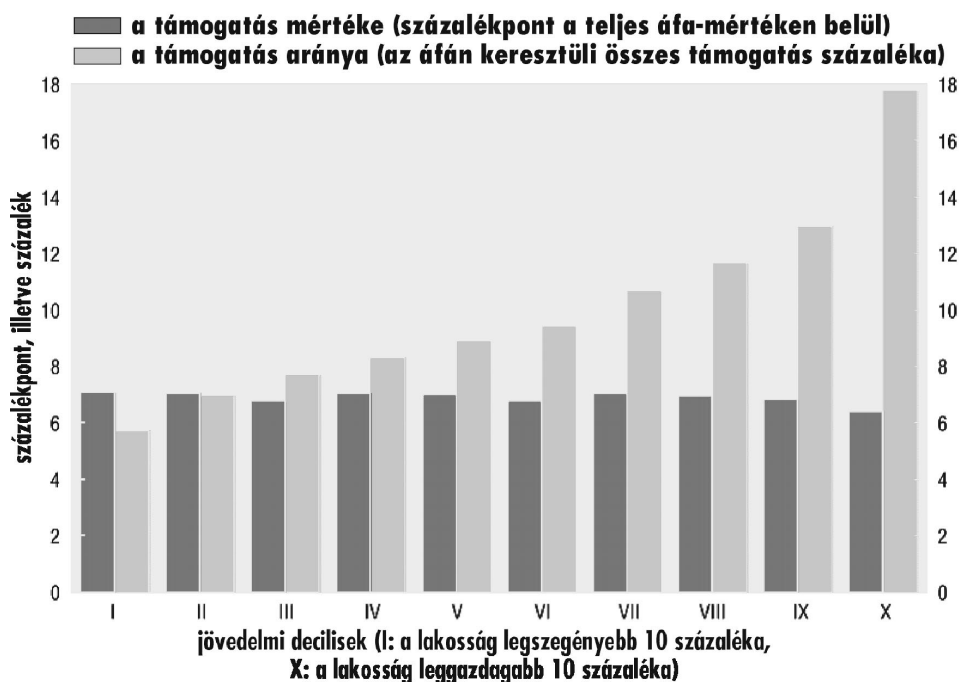
### 4.2.1. A földgáz emelésének környezeti hátrányai

A földgáz lakossági felhasználása jelentős hatással van környezetünk állapotára, mivel ez az egyik legtisztább energiafajta. Ez a szempont különös fontossággal bír az olyan nagy mértékben szennyezett levegőjű területeken, mint Budapest. Ezen belül a földgáznak a kapcsolt energiatermelésben – részben a távfűtés céljára – történő felhasználása jár a legnagyobb mértékű környezetkíméléssel.

*Külön kiemelendő, hogy az egymást váltó kormányok főleg a környezeti szempontok miatt támogatták erőteljesen több évtizeden át a földgáz lakossági célú felhasználásának elterjesztését.*

A földgáz árának jelentős emelése viszont – a jelenlegi körülmények között – további **súlyos környezeti terheléssel járhat**. Egy sor helyen a vegyes tüzelésű kazánoknál és egyedi tüzelési módoknál a földgáz árának emelése a hulladékok tüzelésére ösztönöz. Ez különösen jellemző a lakosságnál, ahol ezzel kívánják csökkenteni az energiaszámlát és a szemétkelés költségeit. Sok helyütt

II.4.1. ábra: Az egyes társadalmi rétegek (decilisek) támogatása az általános forgalmi adón keresztül Magyarországon 1999-ben



Forrás: OECD Economic Surveys, Hungary, 2000 (a KSH adatai alapján)

emiatt gyakori a hulladékoknak a háztartásokban, valamint a nyílt téren történő égetése. A műanyagok és egyéb hulladékok égetése során ugyanakkor rendkívül mérgező vegyületek kerülnek környezetünkbe. A hulladékok lakosság általi tüzelésének elkerülésére eddig sajnos nem alakult ki megfelelő hatósági ellenszer. A felvilágosítás, ellenőrzés és büntetés mellett hatásos fékező módszer a gazdasági ösztönzés is. Az utóbbi időben azonban e vonatkozásban többféle módon is serkentést kapott a környezet szennyezése, amely ilyen módon már elviselhetően helyzetet teremthet:

- A lakossági hulladékszállítás díja sok helyütt emelkedett annak ellenére, hogy már korábban is az inflációt meghaladó mértékben nőtt. Budapesten például az emelkedés mértéke 2003. január 1-jétől 10,5%.
- A lakossági földgáz díja pedig 2003. május 15-től 12%-kal emelkedik és a jelzések szerint 2004. január 1-jétől további jelentős áremeléssel lehet számolni, főleg ha a GKM a lakossággal a tőke terhére is meg akarja fizettetni, vagyis a pótlólagos 500-600 milliárd forintos fejlesztés összegét is (korlátozott mennyiség felhasználásáig terjedő, eddig nem számszerűsített kompenzációs mechanizmus alkalmazásával). Ez utóbbi a természetes monopólium esetében jogilag erősen vitatható, mert akkor a tulajdonjog a fizető fogyasztót illeti meg.
- A műanyagok aránya a hulladékokban számottevően nőtt, és várhatóan tovább emelkedik. Budapesten például a települési szilárd hulladékokon belül ez az arány 1990-ben 4,6 százalék volt, 2001-ben pedig elérte a 15 százalékot!

Ezek a folyamatok számos településen (így például Budapesten) jelentősen súlyosbítják a már egyébként is elfogadhatatlan levegőszennyezettséget.

#### 4.2.2. A földgáz árát befolyásoló tényezők múltbeli, jelenlegi és várható alakulása

A hazai földgáz felhasználásában a hazai termelés csökkenése következtében az import egyre növekvő részt foglal el, amint azt a II.4.2.2.a. táblázat mutatja.

Magyarországon az árakat az EU-országok nagy többségéhez hasonlóan elsősorban az import határozza meg.

A lakossági árral kapcsolatban ki kell emelni azt is, hogy az EU-beli árakkal történő összehasonlítást a következő módokon végeztük:

- A szokásos valutaárfolyamon történő összevetés. Az ezzel történő számítást a versenyszektorban kell alkalmazni, mert termékei árának döntő része külföldi (kompetitív). Ezért a versenyszabályok szellemét is sértené egy másfajta összehasonlítás.
- A vásárlóerő-paritáson alapuló összevetés. Magyarországon esetében ez a mutató (vagyis a vásárlóerő-paritáson számolt árfolyam mértéke a hivatalos valutaárfolyamhoz viszonyítva) 1999-ben 2,26 volt, vagyis a hazai fogyasztói árak szintjét ezen együtthatóval szorozva kell összehasonlítani. Az OECD szerint (Main Economic Indicators. September 2001: Comparative Price Levels, June 2001) a magyar árak 0,48-dal oszthatók ahhoz, hogy az osztrák és a német árakkal a lakossági vásárlóerő szempontjából összehasonlíthatók legyenek. Ezzel számolva nyilvánvaló, hogy a földgáz lakossági ára már jelenleg is túl magas.

#### II.4.2.2.a. táblázat: Az összes földgáz-felhasználás és az import aránya

Megnevezés	1990	1995	2001
Import aránya, %	57,7	59,1	75,9
Összes felhasználás, milliárd m <sup>3</sup>	11,3	11,7	12,8
Ebből: lakossági értékesítés*, milliárd m <sup>3</sup>	1,9	3,2	4,0

\*távfűtés nélkül

Forrás: KSH Évkönyvek

Vizsgáljuk meg, miként alakult az utóbbi években a földgáz lakossági ára és az import tényleges beszerzési ára (Ld. a II.4.2.2.b. táblázatot!).

A 2002. évi importárak alakulását több szempontból szükséges vizsgálat tárgyává tennünk:

- A lakossági árak 2002-ben éves átlagban a 2001. évi áthúzódó hatás következtében nőttek.
- Az importárak forintba átszámolva csökkentek, mert USD-ben kifejezve mérséklődtek és az árfolyam is csökkent: a 2002. januári 275,92 Ft/USD-ről 2003. januárra 226,07 Ft/USD-re mérséklődött.
- A földgáz beszerzése szerződés szerint USD-ben történik, ezért a belföldi ár a Ft/USD árfolyamtól is egyre nagyobb mértékben függ. Az USD 2002-ben indult gyengülése napjainkban is folytatódott. Ennek mértéke és hatása minden eddigi képzelet felülmúló. A USA dollár leértékelése és a tartóssá vált forintfelértékelődés tehát további ármérséklő tartalékot rejt magában. A 2002. I. negyedévi átlagos árfolyam 278,36 Ft/USD volt, ez 2003. I. negyedévére 226,93 Ft/USD-re esett, vagyis 18,5%-kal csökkent, azaz ennyivel mérséklődött a forintban fizetendő ár. Ennek mértékét a KSH 2003. első negyedévi, 2003. 05. 12-i legújabb jelentésének adatai alapján célszerű bemutatni. Ezen időszak alatt a teljes energiahordozó-importunk, melynek döntő része szénhidrogénekből áll, és így a MOL Rt. az átvevője, 837,1 millió USD-t tett ki. A fenti árfolyamokból kiszámítható, hogy az 1 USD-re eső különbözet 52,30 Ft, aminek következtében az importbeszerzés forintban fizetett értéke 44 milliárddal kisebb, mint a 2002. év azonos időszakában volt.

- 2003. májusának elejére a kőolaj ára 23 USD/hordó körüli szintre, az árfolyam (2003. 05. 12.) pedig 211,26 Ft/USD-re esett. Ezen változásokat számszerűsítve, a vilápiaci ár 21,7%-kal csökkent, a dollár árfolyama pedig 10,5%-kal esett, tehát együttesen 34,5%-kal javult a MOL Rt. helyzete.
- Itt célszerű külön kitérni arra, hogy az Egyesült Államok hivatalos gazdaságpolitikájának részévé vált az USA dollár alacsony árfolyama, mellyel az exportot és ennek következtében a gazdasági növekedést, valamint a foglalkoztatást szándékoznak ösztönözni. Erre utal a következő hír: „Az amerikai pénzügyminiszter, John Snow, aki mindössze három hónapja van hivatalban, félredobta a washingtoni kormányzat nyolcéves «erős dollár-politikáját» – írja a Bloomberg hírügynökség, befektetőkre és közgazdászokra hivatkozva. Egy héttel ezelőtt Snow úgy nyilatkozott, hogy az éves szinten 21 százalékos dollárkursus-csökkenés (az euróhoz képest) segíti az amerikai exportot. Ezt a kijelentését megismételte párszor, majd a hét végén, szombaton, a G7 pénzügyminiszteri találkozó után megadta a kegyelemdőfést a dollárnak: azt nyilatkozta, hogy az amerikai pénz viszonylag szerényen veszített eddig az értékéből.” (Véget ért az erős dollár politikája. 2003. május 19., FigyelőNet) Ezt a tényezőt a gázár hatósági megállapításánál eddig nem vették figyelembe!
- Természetesen tudjuk, hogy az importárak nem hasonlíthatók közvetlenül össze a lakossági árakkal, mert a földgázt még el kell juttatni a fogyasztóhoz,

miközben egy kisebb részét fél évig földalatti tárolókban is tárolni kell, finanszírozva ennek a készletnek a költségeit is. A logisztikai költségek két helyen, a MOL Rt.-nél és a szolgáltatóknál merülnek fel. A lakossági ár tehát három részből épül fel, úgy mint a gázköltségből, a forgalmazási díjből és a szolgáltatói árrésből. Míg a lakosság által fizetett áron belül az előző kettő a MOL Rt.-t, addig utóbbi a szolgáltatókat illeti meg. A lakossági árak tehát tartalmazják a szolgáltatói árrést is, ezért a MOL pozícióját az import számokból akkor lehet közelíteni, ha a MEH által jóváhagyott viszonteladói (nagykereskedelmi) árat hasonlítja valaki össze az importárakkal (azért közelíteni, mert a viszonteladói árban meg kellene kapni a szállítás és tárolás költségeit is). Ez utóbbira 4 Ft/m<sup>3</sup>-t lehet figyelembe venni, így a MOL árrése (a MOL pozícióját mutató „eltérés”) 2001-ben tehát 17,63 Ft/m<sup>3</sup>. Ezt azonban részben ellensúlyozza a hazai földgáz-kitermelésnek a vilápiacihoz viszonyított jóval alacsonyabb költsége.

- A venezuelai válság és az iraki háborús előkészületek 2002. decemberében a kőolajárak újabb átmeneti emelkedését idézték elő, amely folyamat 2003 elején is érvényesült, sőt a hadműveletek megkezdésekor fel is erősödött. Miután véget értek a jelentős hadműveletek, a kőolaj vilápiaci ára és ezzel együtt a földgáz ára csökkenő tendenciát mutat. Ezt markánsan fejezi ki a hazai üzemanyagárak május 7-ével történt csökkenése. Azonban a mostani mérvadó OPEC átlagár 25 dollár/hordó, amiért nem

**II.4.2.2.b. táblázat: A földgáz ára  
Ft/m<sup>3</sup>, éves átlag**

Megnevezés	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001*	2002*	2003.** 05.14-ig
Lakossági	9,01	14,13	22,25	24,89	27,85	27,85	30,59	34,21	36,10	36,10
Import	9,16	11,07	13,42	18,53	17,66	15,08	29,49	38,13	28,16	24,32
Eltérés	-0,15	3,06	8,83	6,35	10,19	12,77	1,10	-3,92	7,94	11,78
Viszonteladói ár	7,70	9,40	10,90	16,50	19,30	18,90	20,20	24,50	26,82	
MOL-árrés	1,46	1,67	2,52	2,03	1,64	3,82	9,29	13,63	1,34	

\* A MOL Rt. éves jelentése szerint az átlagos importár 2001-ben 39,30 Ft/m<sup>3</sup>, 2002-ben pedig 28,30 Ft/m<sup>3</sup> volt, tehát csak kis mértékben tért el a hivatalos külkereskedelmi adatoktól.

\*\* A MOL Rt. 2003. első negyedévi jelentése szerint: "A földgázüzlet eredménye, folytatva a 2002-ben megfigyelhető tendenciát, 2003. I. negyedévben kismértékben javult. A javulás mögött elsősorban a forintban meghatározott import gázár gyenge dollár miatti csökkenése állt. Míg a dollárban meghatározott import gázár 15%-kal magasabb volt éves összehasonlításban, a forintban kifejezett, mennyiséggel súlyozott importár 2002. I. negyedévhez képest 8%-kal volt alacsonyabb. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a forintban kifejezett importár már emelkedett 2002. IV. negyedévéhez viszonyítva. Ez a tendencia várhatóan folytatódni fog 2003 folyamán, a 2002. IV. és 2003. I. negyedévben tapasztalt magas olajtermék-árak miatt. Az átlagos nagykereskedelmi értékesítési ár 25,9 Ft/m<sup>3</sup>-re (1,0%-kal) csökkent a fogyasztási szerkezet változása miatt. A 2003. I. negyedévben tapasztalt szokatlanul hideg tél következtében megnövekedett alacsonyabb tarifájú lakossági fogyasztás semlegesítette a 2002. július 1-jei, bizonyos nem-lakossági fogyasztók felé történt 5,4%-os gázáremelés kedvező hatását."

Forrás: Lakossági árak: Magyar Energia Hivatal, importárakra: GM kiemelt termékek külkereskedelmi forgalma HS alapon (Vámstatisztika)

ugyanannyit kell fizetni euróban, mint 2002 első félévében, mivel a dollár nagy mértékű (kb. 30%-os) tartós leértékelése következett be. A kőolaj világpiaci ára azonban jóval a 25 USD/hordó alá is eshet, ha az iraki termelés beindulását nem követi a termelés ennek megfelelő visszafogása.

#### 4.2.3. A MOL Rt. 2002. évi gyorsjelentésének lényegesebb adatai

A MOL Rt. nettó eredménye 2001-ben 1,2 milliárd forint volt, 2002-ben pedig már 66,3 milliárd forintot ért el. Ebben természetesen lényeges szerepet játszott a földgázárak alakulása (Ld. a II.4.2.3.a. táblázatot!)

Megjegyzendő, hogy ezen adatok pontossága megkérdőjelezhető, mert a MOL Rt. 2001-ben és 2002-ben 2,1 milliárd forinttal magasabb helyi adót fizetett be, mint a törvényes előírás, és azt az összeget most visszakerék! Te-

#### II.4.2.3.a. táblázat: A MOL Rt. eredményét befolyásoló földgázárak, Ft/m<sup>3</sup>

Megnevezés	2001	2002
Átlagos importár	39,3	28,3
Átlagos MOL eladási ár	25,9	28,0
Nagykereskedelmi ár a gázfogyasztók felé	24,5	26,3
Nagykereskedelmi ár az ipar és az erőművek felé	30,5	33,0

Forrás: MOL Rt. éves gyorsjelentés

hát a 2001. évi eredmény ezen összeggel is magasabb, mint az auditált eredmény – közel kétszer akkora!

A teljesebb kép kialakítása érdekében további tényezőket is figyelembe kell venni:

A külföldi tulajdonban lévő gázszolgáltatók részére az ún. alapdíj árasítása nem megalapozott, mivel e mö-

#### I.4.2.3.b. táblázat: A szénhidrogének és a villamosenergia importjának alakulása

Termék	Egység	1994	1995	1996	1997	1998*	1999*	2000*	2001*	2002*
Nyers kőolaj	e. tonna	5821	5872	5512	5480	6738	5755	5776	5579	5030
	PJ	239	241	226	225	276	236	237	229	206
	e. USD	590624	678749	766637	688389	542925	671887	1103980	896017	834651
	Millió Ft	62311	84935	116902	126301	115914	162560	314338	257551	213385
	USD/t	101,5	115,6	139,1	125,6	80,6	116,7	191,1	160,6	165,9
	M.USD/PJ	2,47	2,82	3,39	3,06	1,96	2,85	4,66	3,92	4,05
Kőolaj-termékek	Ft/t	10704	14464	21207	23046	17203	28247	54420	46166	42424
	e. tonna	2569	2569	1643	1537	1555	1291	1087	1284	2096
	PJ	105	105	67	63	64	53	45	53	86
	e. USD	379433	379433	258320	240896	201868	198704	293553	322750	454203
	Millió Ft	40053	40053	39640	45234	43291	47161	82636	92544	117027
	USD/t	147,7	147,7	157,2	156,7	129,8	153,9	270,1	251,4	216,7
Földgáz	M.USD/PJ	3,60	3,60	3,83	3,82	3,17	3,75	6,59	6,13	5,29
	Ft/t	15591	15591	24122	29423	27844	36525	76043	72071	55839
	M. m <sup>3</sup>	5640	6719	9460	8186	8815	9261	9648	9394	11096
	PJ	192	228	322	278	300	315	328	319	377
	e. USD	490996	592958	834740	821800	730413	591825	1008097	1250863	1199755
	Millió Ft	51645	74377	126910	151726	155714	139642	284509	358190	312417
Villamosenergia	USD/em <sup>3</sup>	87,05	88,25	88,24	100,39	82,86	63,91	104,49	133,15	108,13
	M.USD/PJ	2,56	2,60	2,60	2,95	2,44	1,88	3,07	3,92	3,18
	Ft/em <sup>3</sup>	9156	11069	13416	18534	17665	15079	29488	38129	28157
	millió kwh	2359	2781	3479	4171	3328	3334	4903	5236	4888
	PJ	24	28	35	42	33	33	49	52	49
	e. USD	48961	61133	90249	104099	87432	106688	135399	152344	172291
Millió Ft	5171	7749	13753	19088	18698	25110	37930	43627	44470	
USD/e.kwh	20,75	21,98	25,94	24,96	26,27	32,00	27,61	29,10	35,25	
M.USD/PJ	2,08	2,20	2,59	2,50	2,63	3,20	2,76	2,91	3,52	
F/kwh	2,19	2,79	3,95	4,58	5,62	7,53	7,74	8,33	9,10	

Forrás: Külkereskedelmi statisztika HS áruosztályozás szerint

\*1998. júniustól megszűnt az 5%-os díj

A 2002. évi adatok előzetesek!

#### II.4.2.4.a. táblázat: A dolgozói létszám alakulása a gázszolgáltatóknál és a villamosenergia-szektorban évi átlagos állományi létszám, fő

	Gázszolgáltatók	Villamos- energia-szektor	Összesen
1995	10276	43693	53969
2001	6314	27142	33456
Leépítve 1995 és 2001 között	3962	16551	20513

Forrás: Magyar Energia Hivatal éves jelentések adatainak időszori összevetése

gött nincs tényleges szolgáltatás. Az alapidő gyakorlatilag a földgáz tárolását, valamint a beszerzés, a termelés és a fogyasztás csúcsainak kiegyenlítését végző MOL Rt.-t illeti meg, és ennek fajlagos értéke kb. 2 Ft/m<sup>3</sup>.

A gázszolgáltatók egy sor gyanús gazdasági cselekményt követtek el: úgy vették meg a gázvezeték-rendszer jelentős részét, hogy tényleges gazdáik, az önkormányzatok nem mondtak le róla, tehát orgazdaság miatt eljárást kell indítani ellenük. Ezért a fogyasztók által befizetett hálózatfejlesztési hozzájárulást – több mint 24 milliárd forintot – tehát eredetileg sem lett volna szabad beépíteniük a földgáz árába.

További ártartalékot (évente kb. 10 milliárd forintot) jelent a baumgarteni vezetékről történő beszerzés, melyen körbeutaztatva jóval (20–30%-kal) drágábban érkezik az orosz gáz. Az ezzel kapcsolatos szerződés hamis, mert alternatív beszerzési forrásként tüntették fel, azonban ha az orosz fél nem szállít gázt, akkor a nettó importőr osztrák fél szállításképtelenné válik. Tehát ezt a szerződést fel kell mondani, és az olcsóbb közvetlen orosz beszerzésre kell áttérni magyar árak ellenében.

A MOL Rt. legújabb nyilatkozataiban az elmaradt fejlesztések következtében ellehetetlenülő ellátási kötelezettség miatti többlet fejlesztési igényt jelentett be, 500-600 milliárd forint összegben. Ez az összeg túlzottnak tűnik, különösen annak fényében, hogy a megoldásra egyéb mód is mutatkozik. A földgáz iránti igény elsősorban a fajlagosan alacsonyabb beruházási igénnyel járó földgázüzemű erőművek erőltetett fejlesztése miatt nőtt. Tehát a külföldi befektetők sajátos igényének következményeit is nekik, nem pedig a lakosságnak kellene viselnie. Másrészt az új, többlet kapacitást jelentő földgázvezeték létesítésére a nemzetközi kapcsolatok bővítése lehetőséget nyújt, és ezért a MOL Rt.-nek nem kell külön beruházni. Ismert, hogy az orosz fél Szlovákián és Magyarországon át Olaszország felé történő gázvezeték építését kezdeményezte. Ennek megépülte után a MOL Rt. számára jelentős összegű, tranzitból eredő többletbevétel is származik. Erről már régóta folynak a tárgyalások, melyek már jelentősen előrehaladtak. Itt elvárható, hogy a tranzitengedélyért, ami bizonyos újabb környezeti kockázatot jelent, a lakosság kedvezőbb lehetőséghez jusson. Ehhez kapcsolódva szerény összegből növelhető a hazai

felhasználás célját szolgáló földgázszállítási kapacitás. Tehát a MOL Rt. ebben az esetben is a „ha lúd, legyen kövér” elvet követi, és mindent a magyar lakossággal akar – esetleg kétszeresen is – megfizettetni.

Kiemelendő, hogy a földgáz áraknál a magyar-orosz szerződés 9 hónapos késéssel követi a kőolajárak alakulását, így a belső árak szabályozása megfelelő ismeretek birtokában történhet.

Az import árának bemutatását részletesebben lásd a II.4.2.3.b. táblázatban, amely az EU-konform, hivatalos hatósági vámokmányokon alapuló adatokból került összeállításra.

#### II.4.2.4. További adatok egyes hazai energiacegek helyzetéről

A külföldi kézre került energiacegeknek a költségcsökkentés céljából óriási, a privatizáláskor legfeljebb tízezres létszámra becsült mértékűt jóval meghaladó létszámleépítésekre került sor, amint ezt a II.4.2.4.a. táblázat mutatja.

Ezen felül jelentkezik a MOL Rt.-ben történt létszámleépítés, ahol a foglalkoztatottak száma az 1998. évi 20466 főről 2002-re 13120 főre, vagyis 7346 fővel csökkent. Ez a létszámcsökkenés 2003 első negyedévében tovább folytatódott: „a személyi jellegű ráfordítások az első negyedévben 12%-kal csökkentek, tükrözve a létszámcsökkentési intézkedéseket”, ami 2,1 milliárd forintot és további közel 1600 fő elbocsátását jelenti. **Tehát az energiaszektor itt bemutatott részénél több mint 29 ezer fő vesztette el munkahelyét.** Erről – és főleg ilyen mértékről – a külföldi tulajdonba adásnál nem volt szó. Számunkra a jövőben az ír példa legyen a követendő, ahol a magánosítási szerződések fontos feltétele volt a foglalkoztatás meglévő szintjének fenntartása: ellenkező esetben szerződésszegést követ el a külföldi befektető és automatikusan elveszti a tulajdon feletti jogát.

Az ilyen mértékű leépítés után az állam már nem garantálhatja a 8%-os eszközarányos nyereséget, mert ezen cégek megszegték a hallgatólagos megállapodást. Véleményünk szerint egyébként már a 8%-os eszközarányos nyereség garantálása maga is piacellenes. Ugyanakkor a szerződés piaci jellegű értelmezése szerint ezen

**II.4.2.4.b. táblázat: A gázszolgáltatók adózás előtti eredménye és a fogyasztói hálózatfejlesztési hozzájárulásból származó bevétele, millió forint**

Év	Adózás előtti eredmény	Fogyasztói hálózatfejlesztési hozzájárulás
1995	-850	
1996	1864	3698
1997	6068	4463
1998	5494	3819
1999	10115	4684
2000	10842	5496
2001	13099	1968
Összesen	47482	24128

Forrás: Magyar Energia Hivatal 2001. évi jelentése

nyereséget csak egyszer, a kezdő évben kellett garantálni. Az elbocsátási hullám viszont tovább tart, egyes energiaszolgáltatók újabb leépítéseket jelentettek be.

A külföldi tulajdonba került gázszolgáltatók anyagi helyzete jó, a vezetékek műszaki állapota megfelelő. A magyar fogyasztók is fizetnek a bekapcsoláskor fejlesztési díjat, ami a külföldi tulajdonos vagyonát gyarapítja, de az eddigi magas profit is bizonyítja az eszközök viszonylagos bőségét a rendkívül szerény fejlesztési igényekkel szemben. Ezt a II.4.2.4.b. táblázat számai bizonyítják.

A fentiekből megállapítható, hogy a külföldi többségi tulajdonban lévő földgázelosztó cégek 1996-tól 2001-ig 71,6 milliárd forint összegű profithoz és vagyonhoz jutottak (a 2002. évre további 15 milliárd forint becsülhető), miközben jegyzett tőkéjük csak 53 milliárd forintot tesz ki.

A kormánynak elsődleges törvényi kötelessége a magyar lakosság, a választópolgárok érdekét védeni, ezért a tisztességtelen módon külföldi tulajdont növelő, jelen esetben a lakosság által befizetett fenti 24128 millió forintot vissza kell szereznie, és ezzel a befizető magyar állampolgárok vagyonát kell gyarapítania!

Kiemelendő, hogy a Magyar Energia Hivatal finanszírozásának módja összeférhetőségi szempontból kifogásolható, mert bevételeinek döntő része a külföldi többségi tulajdonban lévő cégek befizetéseiből származik, így az

**II.4.2.4.c. táblázat: A környezetvédelmi kötelezettségek fedezetére képzett céltartalék növekménye**

Megnevezés	2000	2001
céltartalék, millió Ft	4070,7	25375,7
cégek száma*	153	122

Megjegyzés: Az összes cég közül messze a legtöbb céltartalékot a MOL Rt. képezte. A konkrét összegről nincs adatunk.

Forrás: APEH Gyorsjelentés, I. kötet 32. oldal

állásfoglalása elfogult lehet. Ennek egyik példája a következő: A GM a MEH előterjesztése alapján az előző kormány alatt a földgáz árának 40%-os emelését javasolta. A kormány szerencsére felülbírálta a nem kellő alaposágú (csak a külföldi cégek érdekeit képviselő) javaslatot. Az események ezt az eljárást igazolták: a MOL Rt. nem ment tönkre, a lakosság és a környezetünk viszont belerokkant volna a 40 %-os áremelésbe. Az áremelés egyik hatása az lett volna, hogy a hazai infláció legalább 2%-kal megugrik, és ennek következtében a központi költségvetés kamatterhe évente kb. 120 milliárd forinttal nő, és a hiány is ennyivel magasabb lenne! A világgiazi árak viszont azóta csökkentek, és 2003 második felében további csökkenésüket jelzik előre. Kiemelendő, hogy a MOL Rt. még a legrosszabb évében, 2001-ben is 5,2 milliárd forintot adott ki tanácsadásra, és 2,2 milliárd forinttal túlfizette a helyi adót, ugyanakkor létszámleépítés következtében 2002-ben 2001-hez viszonyítva a személyi jellegű ráfordításai kb. 3 milliárd forinttal mérséklődtek!

Sőt, a 2001. évre jellemző, hogy az adózás előtti eredményt csökkentő jogcímek között szerepel a „Környezetvédelmi kötelezettségek fedezetére képzett céltartalék-növekmény” (Ld. II.4.2.4.c. táblázatot!). Ebben a MOL Rt. jelentős összeget tartalékol, hogy ezzel is az áremelést kényszerítsen ki.

**4.2.5. A bányajáradék és a hatósági ár együttes alkalmazásának gyakorlata**

A MOL Rt. esetében a bányajáradék jelenlegi szintje és kezelése nem rendezett. 2000-ben és 2001-ben a magas energiaárak ellenére rendkívül alacsony szintű bányajáradék volt érvényben. Ezt azonban az előző kormány az alacsony hatósági árak alkalmazásával gyakorlatilag egy árjellegű „bányajáradékkal” fejelte meg, ezzel is védve a lakosság érdekeit. Most állapíthatjuk meg, hogy ez helyes lépés volt, bár a sajtó annak idején hevesen támadta ezt a döntést, amely egy miniszter állásába is került. Ezt a lakosság érdekét védő gyakorlatot eddig a Medgyessy-kormány is folytatta.

A MOL Rt. jelenlegi bányajáradék-elszámolását nem tartjuk megfelelőnek. A bányajáradék megállapításakor egyrészt figyelembe kell venni a magyar szénhidrogénbányászat kedvező helyzetét, azonban különösen azt a tényt, hogy ásványkincseink gyorsan fogynak, és a jövőben pótolhatatlanok. Mint említettük, a kormány a bányajáradék alacsony mértékét a hatósági árral történő jövedelemelvonással volt kénytelen ellentételezni, hogy az valamelyest megfeleljen az igazságosság elvének és a gazdasági ésszerűségnek. Az ugyanis mégiscsak abszurd, hogy a bányászati eredetű termékek árainak ugrásszerű emelése ellenére a MOL Rt. befizetése szinte változatlan maradjon, miközben a lakosságra egyszerre óriási teher zúduljon.

**II.4.2.5. táblázat: A kőolaj- és földgázbányászat egyes pénzügyi adatai, millió forint**

Megnevezés	1997 tény	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény	2002 várható	2003 terv
1.) Kőolajbányászat							
Érték importáron	40295	27897	44291	79227	62820	36512	31562
Hazai termelés költsége	7045	7275	8866	9346	9918	7469	7327
Bányajáradék*	3872	1783	2951	5263	4303	4148	4334
Extraprofit	29378	18839	32475	64618	48599	24895	19900
2.) Földgázbányászat							
Érték importáron	82368	69828	53131	101519	126836	100106	86539
Hazai termelés költsége	14847	14703	16519	18324	20103	24354	23894
Bányajáradék*	11299	8697	7110	6585	7764	9407	9453
Extraprofit	56221	46428	29503	76611	98969	66346	53192
Extraprofit, bruttó	85599	65267	61977	141229	147568	91241	73092
Le: földgáz árvesztése		-23640	63219	103461	37178	3456	
Összes extraprofit, nettó			85618	78010	44107	54064	69636

\* PM bányajáradék számításban megadott bontás szerint

Forrás: PM, KSH, külker statisztika

A szénhidrogén-bányászaton keletkező jövedelemnek az importártól való függőségét a II.4.2.5. táblázatban szereplő tényadatok jól szemléltetik.

Az adatokból megállapítható, hogy az összes profit (a kőolaj és a földgáz bányászata együtt, mert azok fizikailag is nehezen szétválaszthatók) magasán meghaladta a hatósági ár miatti veszteséget, és a cég nyereséggel zárta mindegyik évet. Kiemelendő, hogy eddig a kőolajbányászat egyéb termékeinek árnyereségéről a sajtó mindig hallgatott, pedig ezt is be kell vonni az áralkuba.

#### 4.2.6. Javaslat a megoldás módozatára

Az az elgondolás, amit a Kormány is javasol, hogy a lakossági földgázárakat reális alapokon álló, az eddigieknél magasabb összegű bányajáradékból kell finanszírozni, gyakorlatilag megoldható. Ezzel az egyes évek esetlegesen kiugróan magas importárai is mérsékelhetők, mert a magasabb importár esetén magasabb összegű járadék képződik kompenzációs célra. A lakossági áremelés mértéke így 2003-ban viszonylag alacsony mértékű maradhat, és nagyobb részt – amint az a Kormány elképzelésében is szerepel – kompenzálható.

Kiemelendő, hogy Magyarországon 2001-ben 2899 ezer háztartás kapcsolódott a földgáz-hálózatba, és ezek között 2363 ezer közvetlenül fűtésre is használta a földgázt. Ezen felül a távfűtött lakások döntő része is földgázfüggő. Tehát a magyar lakosság döntő része érdekelt abban, hogy ezt a témát tisztességesen rendezzék le.

A hazai földgázvagyron fogyóban van, ezért az ártámogatás csak átmeneti jellegű és csökkenő mértékű lehet. Az a megoldás látszik kivitelezhetőnek, amely csak meg-

határozott és családonként korlátozott mennyiség támogatását biztosítaná. Ez a villamos energiánál 2000-ig alkalmazott tömbtarifához hasonlítana, amit a család nagyságától függő szorzóval célszerű módosítani. A tömbtarifán felüli mennyiség ára progresszíven közelítene az importárhoz, és az ezt terhelő egyéb költségekhez (szezonális tárolás és szállítás).

A Kormány által közétett változat szerint 2003. május 15-től a lakossági fogyasztóknál 12%-kal emelik a földgáz árát (egyéb fogyasztóknál 15%-kal). A 2003 ősztől kezdődő fűtési szezonban 1500 m<sup>3</sup>-ig 6 %, 1501–3000 m<sup>3</sup> között 8%, 3000 m<sup>3</sup> felett pedig 12% lesz az áremelés mértéke. Véleményünk szerint ezt még a nagycsaládosok megfelelő támogatásával kell kiegészíteni. **Ennek 2004. évi költségvetési vonzata mintegy 30 milliárd forintra becsülhető**

Ezt a mennyiséget évenként a kitermelhető földgáz fogyasztásával arányosan csökkenteni kell. Ezzel párhuzamosan megfelelő összeget kell energiaracionalizálásra biztosítani ahhoz, hogy a családok a kényszerű fogyasztáscsökkentést részben ezzel tudják kiváltani. Ez a megoldás egyúttal a magyar gazdaság szerkezetét is javítaná, új munkahelyeket teremtene, és így a gazdaság fejlődésével és a jövedelmek növelésével gyakorlatilag megoldható lenne a világpiaci árhoz közeli hazai lakossági földgázárak fokozatos bevezetése. Ezt a folyamatot az EU-ban bevezetendő energiaadók is felgyorsítanák.

#### 4.2.7. A villamos energia áráról

A villamos energia ára a bekerülő részben az energiahordozók árából is függ, így a forint-felértékelés és az



**II.4.2.7.a. táblázat: A villamosenergia-ipari társaságok adózás előtti eredménye  
milliárd forint**

Év	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Összeg	-73,8	-42,4	18,4	54,8	75,0	75,3	64,9

Forrás: Magyar Energia Hivatal 2001. évi jelentése

USD gyengülése következtében itt is óriási költségmérséklődés várható 2003-ra a 2001. és 2002. évekhez viszonyítva. (Igaz, a szénhidrogének árának alakulása csak részben befolyásolja a villamos energia árát. A villamos energia összes végső költségét kb. felearányban teszi ki a villamos energia előállításának a költsége, a többi a szállítási, elosztási költség. A hazai villamosenergia-iparban az összes tüzelőhő kb. 20–22% -át állítják elő földgáz-alapon, további 40%-át az atomerőműben, a fennmaradó hányadot pedig a szenes erőművekben és olajjal. Az összes tüzelőhő kb. 3/4-e szolgál villamosenergia-előállítási célt, és a termelési költség 2/3-a a tüzelőanyag-költség. Így például egy 10%-os földgázár-emelés hatása a villamos energia árára:  $10 \times 0,22 \times 0,75 \times 0,66 \times 0,5 = 0,55\%$ .)

A Magyar Villamos Művek felhalmozott vesztesége jelenleg hatalmas mértékű, mintegy 80 milliárd forintot tesz ki. (Már a korábbi években is több tíz milliárd forint költségvetési támogatást nyújtott a Kormány ezeknek a veszteségeknek az ellensúlyozására.) Az MVM Rt. jelenlegi veszteségét az alábbi módon rendezték:

- az átlagosan 10%-os, 2003. február 1-jétől belépő ár-emeléssel 55 milliárd forintot fizettetnek meg a fogyasztókkal,
- 30,8 milliárd forintos veszteséget pedig 5 évre elhatárolva írnak le.

Megjegyezzük, hogy a súlyos üzemzavar miatti jelenlegi paksi termelés kiesés költséghatása ezen felül jelentkezik.

A veszteség nagyrészt annak tulajdonítható, hogy az MVM Rt. alacsony áron kell hogy adja az áramot az áramszolgáltatóknak – amit azok azután jóval magasabb áron adnak tovább. A külföldi tulajdonú cégek részére ugyanis, ha törlik, ha szakad, „8 %-os eszközárányos nyereséget” garantálnak. Magyarán, azért veszteséges a Magyar Villamos Művek Rt., mert neki kell kitermelnie a külföldi tulajdonba adott erőművek extra-profitját. Ezt mutatja a villamosenergia-ipari társaságok (összevont) adózás előtti eredménye (Ld. a II.4.2.7.a. táblázatot!).

A fenti nettó számok, úgy tevődnek ki, hogy a Magyar Villamos Művek veszteségét és a külföldi tulajdonú cégek nyereségét összeadjuk. Ebből kitűnik, hogy az áremelésre elsősorban a külföldi tulajdonú cégek profitjának növelése céljából van szükség.

Érdekes következtetést vonhatunk le, ha a fentiből kiemeljük az áramszolgáltatók adózás előtti eredményének összegét (II.4.2.7.b. táblázat).

Tehát az adózás előtti eredmény jelentős részét mesterségesen az áramszolgáltatók részére csoportosítják át.

A villamosenergia-szektor eladását és a számunkra kifejezetten hátrányos feltételeket annak idején azzal indokolta a Horn-kormány, hogy „az erőművek romos állapotban vannak” és ezért óriási összegű beruházásokat kell eszközölni.

Azóta bebizonyosodtak a következők:

- Az erőművek nem voltak romos állapotban.

**II.4.2.7.b. táblázat: Az áramszolgáltatók adózás előtti eredménye  
millió forint**

Cég	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Elmű	3566	7811	9753	8469,3	7804,0	11668,0
Édász	4332	8527	9285	7453,7	5564,0	5171,0
Dédász	1193	1971	1664	2361,9	1471,5	3217,8
Émász	-1169	1572	1971	3030,5	411,6	1239,3
Démász	3395	5334	6092	5452,2	2548,0	5096,0
Títász	351	1841	4170	4481,9	990,0	2632,0
Összesen	11668	27056	32935	31249,5	18789,1	29024,1

Forrás: Magyar Energia Hivatal és gyorsjelentések

- Az erőművek nagy része továbbra is működik, csupán rendszeres karbantartást kellett végezni és ezzel együtt rekonstrukció folyt és folyik. Ebben természetesen kisebb fejlesztések is voltak (az erőműveknél, más ágazatokhoz viszonyítva jóval nagyobb összegű amortizáció képződik, ami jelentős fejlesztést is lehetővé tesz) – főleg a környezetvédelmi követelmények miatt.
  - Az erőművek jelentős része a legkisebb fajlagos fejlesztést igénylő földgáz-tüzelésre állt át. A 90-es évek elején ezt – a „túlzott függőség miatt” – a Magyar Állam saját erőműveinek nem engedte meg. A helyzet azóta megváltozott, így jóval olcsóbb lett az ilyen jellegű fejlesztés.
  - Az ország villamosenergia-igénye időközben az előre jelzettnél jóval kisebb mértékben nőtt, így a meglévő (korszerűsítéssel bővülő) kapacitások kielégítik az igényeket annak ellenére, hogy a jelenlegi villamosenergia-import szintje az 1990. évinek kb. az 50%-át teszi ki. Kiemelendő, hogy a belföldi villamosenergia-felhasználás szintje még 2001-ben (32,2 milliárd kWh) sem érte el az 1990. évet (33 milliárd kWh).
  - Az MVM Rt. 2003. évi privatizációja súlyos károkat okozna az országnak, mert az innen elvont összeggel biztosítják a már külföldi tulajdonba került villamos cégek extraprofitját, ezért áron alul lehet értékesíteni. Ezt bizonyítja, hogy 2002-ben a Paksi Atomerőmű nyeresége mindössze 2,8 milliárd forint volt, ami egyúttal súlyos biztonsági kockázatot is jelent az ország és környezete számára. Ennek másik oldala, hogy a külföldi tulajdonban lévő áramszolgáltatók extra-profitja csúcsot dönt, például a DÉDÁSZ adózás előtti eredménye a 2001. évi 1,5 milliárd forintról 2002-re 3,2 milliárd forintra nőtt, vagyis több mint megduplázódott. Értesüléseink szerint a Magyar Energia Hivatal az energiaszolgáltató cégeket 2001 és 2003 között 9,3%-os nyereségszintre állította be, ami meghaladta az induláskor vállalt 8%-os mértéket.
  - Elrettentő példa a német többségi tulajdonban lévő ELMŰ gazdálkodása. A cég 2002-ben 11688 millió forint összegű adózás előtti nyereséget realizált. A dolgozói létszám terén szabályos irtás folyik: 1997-től 2002 végéig a létszám kevesebb mint a felére csökkent. A közvetlen létszámleépítés 2068 fő utcára dobását jelentette. Ugyanakkor számottevő a cég által közvetett módon végrehajtott munkahely-felszámolás, amit a tulajdonosi jogokkal visszaélve tett meg:
    - a) Német fényforrások (OSRAM) importját diktálta, a magyar termékeket visszaszorította.
    - b) A magyar árammérőket sorban németre cseréli, pedig azok sem a költségek, sem műszaki színvonal tekintetében nem jobbak.
  - c) A társaság a beruházási projektekhez szükséges anyagokat úgy írja elő, hogy azok szinte minden esetben német származásúak legyenek. Ezt olyan trükkkel éri el, hogy maga köré szervezi a vállalkozásokat, vagyis kiterjeszti tevékenységét és diktálja a feltételeket (csak az kap rendelést, aki minden feltételt teljesít). Tehát vertikálisan abszolút monopóliumhelyzetet épít ki.
  - d) Számláját a német tulajdonban lévő Külkereskedelmi Bank kezeli.
- A cég az említett módon rövid időn belül nemzetgazdasági szinten mintegy 10 ezer magyar munkahelyet számolt fel. Más oldalról viszont bővíti a németországi munkahelyeket. Ez azért is elítélendő, mert a foglalkoztatási ráta (2000-ben) Magyarországon csak 59,1% volt, míg Németországban 74,8%.  
Tehát költségoldalról aligha indokolható az áremelés. Azonban itt is a volt tömbárhoz hasonló tarifa újbóli bevezetését célszerű kezdeményezni a takarékoság erőteljesebb ösztönzése céljából.

#### 4.2.8. A piacnyitás és a verseny kérdése

Napjainkban a természetes monopóliumoknál kiemelt figyelmet fordítanak a versenyre. Véleményünk szerint a villamos energia és a földgáz hazai piacán valójában nem a versenyről van szó, hanem arról, miként szerezhetnék meg a külföldi tőkeerős cégek ezen piac minél nagyobb részét. Valódi piacnyitáshoz, illetve valódi versenyhez több valószínű tényező biztosítása szükséges:

1.) Jelenleg a földgázszállítók (jelen esetben az orosz fél) beleegyezése szükséges ahhoz, hogy az általuk szállított földgázt más országokba tranzitálják. Ez nehezen játszható ki, mert a földgáz összetétele az eredetre jellemző tulajdonságokkal bír. Ez az eladó, szállító ország, mint tulajdonos joga, és ezt nem lehet egyoldalúan korlátozni. Beleegyezése bizonyos többlet anyagi következményekkel jár.

Európában az EU 2020-ig terjedő előrejelzése szerint az összes energián belül a földgáz-felhasználás aránya a 2000. évi 23,6%-ról 2020-ra 26,7%-ra nő. Mivel a belső források kimerülöben vannak, a földgáz kitermelése a 2000. évi 204 millió toe (kőolaj-tonnaegyenérték) mennyiségről 2020-ra 141 millió toe-re csökken. Az import viszont a 2000. évi 133 millió toe-ről 2020-ra 290 millió toe-re nő. (Ezt a jelenlegi 15 tagországra számolták, a bővítéssel az import ennél nagyobb mértékben nő.)

Az import egyre nagyobb részét Oroszországból tervezik beszerezni. Ezért keresleti oldalról a szállító monopóliumhelyzetének erősödésére lehet számítani.

2.) A környezeti szempontok erősödésével várható, hogy a földgáz felhasználása iránti igény erőteljesebben nő.

3.) Magyarországon a földgáz monopóliumhelyzetét a helyettesítő termékek jövedéki adózása (főleg a háztartási olaj) tovább erősíti. Így a helyettesítő termékek oldalá-

ról is csupán elméleti feltételezésen alapul a verseny. Gyakorlatilag ez erősen korlátozza a versenyt.

4.) A magyarországi viszonylag jóval alacsonyabb lakossági jövedelmek is korlátozó tényezői a verseny kibontakozásának.

#### 4.2.9. Az egységes európai energiaadó bevezetésének várható hatása

2003. március 20-án fogadta el az ECOFIN (az EU Gazdasági és Pénzügyminiszteri Tanácsa) az energiákat terhelő energiaadó minimális mértékét. (Részletes ismertetését lásd a Lélegzet 2003. májusi számában.)

Ennek a magyarországi energiafelhasználás szerkezetére és mennyiségére vetített hatását megvizsgálva a következőket állapíthatjuk meg:

- 1.) Az üzemanyagok jelenlegi magyar jövedéki adója a benzinnél 17,1%-kal, a gázolajnál 15,4%-kal haladja meg az EU által előírt minimális mértéket.
- 2.) A kereskedelmi és ipari célú felhasználás után jelenleg nálunk nem fizetnek energiaadót, ezért itt a minimális mértékű adót teljes mértékben meg kell majd fizetniük a felhasználóknak. Számításaink szerint így összesen mintegy 8 milliárd forint adót fizetnének. Ez az összeg a petrolkémiaát 6,5 milliárd forinttal és a nitrogén-műtrágya gyártását 1,5 milliárd forinttal érintené. (Az EU szabályozás azonban lehetővé teszi ezeknek az adóknak az elengedését.)
- 3.) A fűtési célú energia és a villamos energia felhasználására a minimális adómérték bevezetése esetén (a 2001. évi tényleges energiafelhasználás mennyiségével számolva) 2004-ben elvileg mintegy 20 milliárd forint összegű adó vethető ki. A számítás során csak a végső felhasználást adóztattuk, vagyis a villamosenergia-termeléshez felhasznált energiahordozót csak az utolsó fázisban terheljük adóval.

A problémák ellenére az egységes energiaadóról szóló irányelv elfogadása kedvezőnek tekinthető, mivel így az energiaadók fokozatosan bevezethetők és mértékük növelhető, s ezekkel párhuzamosan csökkenthetők a bért terhelő adók és járulékok.

### 4.3. Az energiahatékonysági program kiszélesítése

A II.2.7.2. pontban már indokoltuk az energia-hatékonyság támogatásának szükségességét. Itt néhány további indokot is kifejtünk. Napjainkban egy erőteljesebb energiahatékonysági program megvalósítása indokolt, annál is inkább, mert a megnövekedett energiaárak következtében az ilyen jellegű beruházások megtérülési ideje jóval rövidebbé vált. Egy ilyen program hatása rendkívül ked-

vező abból a szempontból is, hogy a (főleg importból származó) energia elsősorban hazai élőmunkával váltható ki. Ezzel kapcsolatban hivatkozunk az osztrák és szlovák kutatók által készített modellre, amely szerint az energiaárak rendezése, megfelelő energiaadók alkalmazása, valamint egy államilag támogatott energiahatékonysági program beindítása 350 ezer új munkahelyet teremtené Szlovákiában (The Transformation of Slovakia).

---

**Az energiahordozók áfa mértékének megváltoztatásának és az energiaadó bevezetésének inflációs hatását úgy javasoljuk részben semlegesíteni, hogy az energiahatékonysági és takarékosági fejlesztések teljes áfa-visszatérítést kapjanak. A gyakorlat szerint egy energiaracionalizálási beruházás összege átlagosan 5 év energiafelhasználásának felel meg. Ebből következik, hogy egyszeri energiaracionalizálási beruházás esetén egyidejűleg jut a költségvetés akkora áfa-bevételhez, mint energiafelhasználás esetén 5 év alatt! Villamos energia, földgáz, illetve távhő kiváltása esetén ez a különbség sokkal nagyobb, mivel ezek áfája 12%, viszont a beruházásoké 25%. Tehát a központi költségvetés nemhogy nem jár rosszul ezzel az intézkedéssel, hanem éppen ellenkezőleg, összességében többletbevételekre tesz szert.**

---

Amennyiben az áfa azonnal visszatérítésre kerül, az energiaracionalizálási beruházások jóval olcsóbbá válnak, ami már a megvalósítás évében nagyobb mértékben mérsékli az inflációt, mint amennyivel az az energiaár emelése miatt növekszik. Ugyanakkor az inflációt az is csökkenti – ráadásul tartósan –, hogy a beruházás révén az energiaköltségek csökkennek. Továbbá a környezet kímélése is költségcsökkentő tényező.

Ez a program elősegítené a magyar környezetvédelmi ipar kibontakozását, verseny- és exportképességének javítását. Igen kedvező és jelentős hatása lenne a foglalkoztatottságra is.

A javasolt energiaracionalizálási program rendkívül jól illeszkedne a lakásprogramhoz, a lakások felújításához, sőt megsokszorozná a kedvező hatásokat, és ezáltal elősegítené az átfogóbb megvalósításukat.

Az energiahatékonysági díjat nem javasoljuk kivetni a megújuló energiaforrásokra és a kapcsolt energia-termelésre.

### 4.4. A Központi Nukleáris Pénzügyi Alap arányos feltöltése

Már korábban is felhívtuk a figyelmet arra, hogy a hatósági maximált villamosenergia-ár alkalmazásával eszközöket vonnak el a Paksi Atomerőműtől, pénzügyi oldalról veszélyeztetve annak biztonságát. Ennek elle-

nére az atomerőműben erőltetett termelés folyt a többletbevételek elérése céljából. Ez is közrejátszott a 2003. áprilisában történt súlyos üzemzavar bekövetkeztében, amely jelentős többletköltségeket ró a cégre, ugyanakkor számottevő bevételkieséssel is jár. Ezzel egyidejűleg a fokozottabb üzembiztonság megteremtésének költségeit is fedezni kell. Ezért most célszerű, hogy ezt az összeget a Központi Nukleáris Pénzügyi Alapból biztosítsák, de azt a későbbiekben vissza kell pótolni.

A jelenlegi helyzet azért is tarthatatlan, mert az „olcsó” Pakson termelt villamos áram finanszírozza a külföldi tulajdonban levő villamos erőművek 8%-os eszközárányos nyereségét (mivel az ott termelt áram magasabb önköltségű). A Paksi Atomerőmű által termelt villamos energia átadási árát úgy kell szabályozni, hogy az a biztonságos üzemeltetés teljes költségét (a szükséges fejlesztésekkel együtt) fedezze, és biztosítsa a Központi Nukleáris Pénzügyi Alapba befizetendő összeget. Ezen felül a későbbiekben az árba be kell építeni **évi 6 milliárd forintot**, amelyet a Paksi Atomerőmű 15 éven át be kell hogy fizessen a központi költségvetésnek, mivel az atomerőmű beruházásához történő állami alapjuttatásnak nemcsak hogy a kamatát nem fizette ki, de a felgyorsult infláció miatt még az eredeti tőke összegét sem.

## 4.5. Az energiaszektor beruházási politikájának módosítása

Az energiaszektor tulajdonváltását követően a 8%-os eszközárányos nyereség biztosítása elvileg lehetővé teszi a beruházások felfutását. Az új tulajdonosok érdekeltek abban, hogy minél nagyobb összeget számoljanak el „fejlesztésre”, azaz új létesítmények (erőművek stb.) megvalósítására. Ezek jogossága nemzetgazdasági

szempontból gyakran vitatható, költségei pedig gyakorlatilag ellenőrizhetetlenek. Mind gazdasági, mind környezetvédelmi szempontból az energiahatékonyság javítását kell előnyben részesíteni az új erőművek létesítése helyett.

Amennyiben mégis szükség van új erőműre, akkor a legkisebb költséggel és legkevesebb környezetterheléssel járó beruházásokat kell előnyben részesíteni. Kiemelten támogatandó ebből a szempontból a **kapcsolt energiatermelés** (a hő és villamos energia egyidejű termelésére szolgáló erőművek). A beruházások engedélyezésének feltétele kell hogy legyen a magyar fővállalkozó, valamint a magas (50% feletti) beszállítói arány.

Elvetendőnek tartjuk többek között a bükkábrányi lignitvagyonon alapuló alaperőmű létesítésének tervét, mivel ez a több száz milliárd Ft beruházási összegben túlmenően óriási környezetszennyezéssel, a külső költségek növekedésével járna, és ellentétes lenne vállalt nemzetközi környezetvédelmi kötelezettségeinkkel. Amennyiben ez a beruházás elmarad, mérsékelhető az energiaárak növekedése, tehát ez jótékonyan hatna az inflációra is. (Szerencsére ez a beruházás már nem szerepel a prioritások között.)

Az állami szabályozással megfelelően befolyásolt energetikai beruházási gyakorlat hozzájárulhat a költségvetésre nehezedő nyomás csökkentéséhez, és jelentős forrásokat szabadíthat fel egyéb célokra.

## 4.6. Földgáz beszerzése barter-ügyletekkel

Megfontolandó, hogy a „sétagáz” kategóriába (ld. a II.4.6. táblázatot!) tartozó osztrák és francia földgáz-importot mondjuk le, mivel a szerződés nem valós ténye-

**II.4.6. táblázat: A földgázimport főbb származási országok szerinti megoszlása**

Megnevezés	1997			1998			1999			2000			2001		
	M m <sup>3</sup>	M Ft	Ft/m <sup>3</sup>	M m <sup>3</sup>	M Ft	Ft/m <sup>3</sup>	M m <sup>3</sup>	M Ft	Ft/m <sup>3</sup>	M m <sup>3</sup>	M Ft	Ft/m <sup>3</sup>	M m <sup>3</sup>	M Ft	Ft/m <sup>3</sup>
Összesen:	7526	151726	20,16	8815	155714	17,66	9261	140446	15,17	9648	284509	29,49	9394	358190	38,13
<i>ebből:</i>															
Oroszország	6246	117048	18,74	6735	123152	18,29	8002	105781	13,22	7906	234834	29,70	8131	302027	37,14
Ukrajna*	766	15120	19,75				465	11443	24,62	489	9399	19,23			
Ausztria	225	8693	38,64	355	14358	40,44	506	15044	29,72	830	27664	33,33	878	38870	44,26
Franciaország				266	10467	39,41	287	8178	28,46	423	12612	29,83	385	17292	44,97

\* Ukrajna: számított adat 1999-ben és 2000-ben

Forrás: KSH külkereskedelmi évkönyv 1997, 1998, 1999 és 2000

ken alapul. Ez a szerződés biztonsági szempontok miatt került megkötésre azzal, hogy az orosz szállítások kiesése esetén Nyugatról szállítanának nekünk földgázt. Az EU energetikai mérlegei szerint jelenleg az EU földgázimportjának több mint a fele orosz, és ez az arány egyre növekszik. Tehát Magyarországra Nyugatról gyakorlatilag csak úgy lehet földgázt szállítani, hogy azt keresztülvezetik például Szlovákián, majd Ausztriából tovább szállítják hozzánk – ami jelentős többletköltséggel és többlet környezetszennyezéssel jár. Így a szerződés alapfeltételeinek gyakorlatilag nem lehet eleget tenni, ami elegendő indok a felbontására. Ezt követően ezt a földgázt olcsóbban és magyar barter-árak ellenében tudnánk Oroszországból beszerezni. Természetesen az osztrákoknak célszerű felajánlani a meglévő földgázvezeték olyan hasznosítását, amelyben a szállítás iránya megfordulna, vagyis Magyarország akár biztonsági, akár üzleti szempontból orosz földgázt juttatna Ausztriába, mivel ez a legrövidebb szállítási útvonal.

Jelentős mennyiségű földgázt vásárolunk Ukrajnától is, amelynek eredete vitatott. Orosz állítások szerint ez a tranzitvezeték illegális megcsapolásából származik. Hasznosabb ezt a beszerzést is magyar-orosz barter keretében lebonyolítani.

**Ez a két ügylet együttesen további 30 ezer munkahelyet, illetve mintegy 30 milliárd forint államháztartási többletbevételt biztosítana.**

## 4.7. A műtrágyák és néhány más termék áfájának 25%-os mértékbe sorolása

A műtrágyák gyártása rendkívül energiaigényes folyamat. (Erről a *Miért elkerülhetetlen és hogyan valósítható meg az energiaárak emelése?* című tanulmányunkban részletesen írtunk.)

Az ésszerűbb energiafelhasználásra ösztönöz az is, ha nem részesítjük előnyben a különösen nagy energiafelhasználással készült termékeket. Ennek érdekében, valamint környezetvédelmi szempontból is szükségesnek tartjuk az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény 1. számú mellékletének (a 12 százalékos felszámított adómérték alá tartozó termékek és szolgáltatások köre) felülvizsgálatát. Az alábbiakban az egyszerűbb áttekinthetőség érdekében a II.4.7. táblázatban soroljuk fel mindazokat a termékeket, amelyek áfáját 12% helyett a 25%-os adómértékben kellene megállapítani. Nem helyes ösztönözni a környezetet terhelő műtrágyák hazai felhasználását. Intő jel, hogy a nitrogén-műtrágyák hazai felhasználása az 1999. évi 263 ezer tonnáról 2001-re 275 ezerre nőtt, miközben a szerves trágya felhasználása ugyanazon időszak alatt 3920 ezer tonnáról 2869 ezer tonnára csökkent.

**II.4.7. táblázat: A kedvezményesből normál áfa-mértékbe átsorolni javasolt termékek**

Megnevezés	Vámtarifaszám
Ásványi termékek (kalciumfoszfát alapú műtrágya)	ex 2510 20
Ásványi tüzelőanyagok	2701-től 2705-ig
(tüzelési célra)	2709, 2711 21, 2711 12 11, 2711 12 19
(tüzelési célra)	ex 2711 12 94, 2711 12 97
(tüzelési célra)	ex 2711 13 91, 2711 13 97
(tüzelési célra)	2711 29
Elektromos energia	2716
Ásványi vagy vegyi trágyázószer (műtrágyának formázva)	ex 3102, ex 3103, ex 3104, 3105
Rovarölők, gombaölők, külsőleg alkalmazandó fertőtlenítőszer, gyomirtók stb.	3808
Pelenkabetét (eldobó)	ex 4818 40

Megjegyzés: Javasoljuk, hogy a pamut mosható pelenka 0%-os áfa-kulcsú legyen

A műtrágyák, illetve a rovarölők és gyomirtók kedvezményes, 12%-os áfa-mértékét **indokolatlan előnyben részesítésnek, sőt energetikai és környezetvédelmi szempontból kifejezetten károsnak** tartjuk.

Országunk egyik legfontosabb érdeke az, hogy **a mezőgazdasági termelés hosszú távon is fenntartható, környezetkímélő módon** valósuljon meg. Ennek egyik **előfeltétele a talaj, az élővilág és az emberek egészségét károsító termékek használatának csökkentése**. A magyar mezőgazdaságban a rendszerváltást követően jelentősen visszaesett a vegyszerek használata, sajnálatos tény azonban, hogy az utóbbi időszakban ez a folyamat megfordult. A további növekedés megakadályozását elősegítené, ha e termékek áfája a 25%-os mértékbe kerülne. Ez az átsorolás a nagyobb gazdálkodókat – akik az áfát vissza tudják igényelni – kevésbé érintené, viszont elősegítené a korszerűbb gazdálkodásra való áttérést azoknál a kistermelőknél, akik kevésbé tudják betartani a szakszerű vegyszerhasználat követelményeit, ugyanakkor leginkább alkalmasak a környezetkímélőbb gazdálkodási formák megvalósítására.

Az említett áfa-átsorolást indokolja az is, hogy az Európai Unióban egyre nagyobb hangsúlyt kap a vegyszerhasználat csökkentése. Az utóbbi 5 évben Ausztriában megtízszereződött a biogazdaságok termelési területe. Dániában, Finnországban és Svédországban külön ökoadó is sújtja a növényvédőszer felhasználását. A magyar mezőgazdasági termékek közül már jelenleg is csak a biotermékek vihetők be korlátozás nélkül az EU-országába.

A mezőgazdaságban alkalmazott vegyszerek, illetve azok alapanyagának túlnyomó része importból származik. Csökkenő felhasználásuk javítaná az ország külkereskedelmi mérlegét és előmozdítaná a hazai munkaerő versenyképességének növelését.

Egyúttal azt is javasoljuk, hogy **a műtrágyák és növényvédőszer áfa-mértékének átsorolásából eredő többletbevételeket teljes egészében a biogazdálkodás támogatására fordítsák**. Ennek pénzügyi ki-

vitelezése úgy oldható meg, hogy a műtrágyák felhasználásánál visszaigényelt áfát a támogatás rendszerénél figyelembe vesszük, és összegét levonjuk. Az így képződött összeggel növelni kell a biotermékek támogatását. Számításaink szerint a 12%-ról 25%-os áfa-mértékbe történő átsorolás műtrágyákra és növényvédőszerre összesen mintegy 20 milliárd forintos többlet lehet jelenleg, azonban az adó regresszív hatását számításba véve **15 milliárd forintos többletbevétel reálisan tervezhető**, amelyet teljes egészében a biogazdálkodás támogatására szükséges fordítani.

Ezek az intézkedések elősegítenék a vidéki munkanélküliség csökkentését is, hiszen köztudott, hogy a biogazdálkodás élők munkai-igénye jóval magasabb, mint a vegyszeres gazdálkodásé.

A fentieket a Magyar Tudományos Akadémia Stratégia Kutatási Programjának keretében nemrég végzett „Környezetvédelem és integráció” című vizsgálatok is alátámasztják.

Az utóbbi évtizedben elterjedt, nem újrahasznosítható termékek néhány évtizeden belül hulladék-katasztrófát fognak okozni. Az egyszer használatos csecsemőpelenkának (vámtarifaszám: 4818 40) már a gyártása is súlyosan környezetkárosító és energiaigényes. Mivel nem újrahasznosítható, a szeméthegeket gyarapítja. Egyetlen gyerek egy tonna eldobható pelenkát „termel”, mire szobatiszta lesz. Tudatformálással is ösztönözni kellene ezeknek a termékeknek a jelentős visszaszorítását. Az eldobó pelenka nedvszívó rétege cellulóz, ami egyéb célokra hasznos nyersanyag lehetne. Ráadásul ezek túlnyomórészt importból származnak, és így rontják az ország fizetési mérlegét is. Az áfa-emelésből várható költségvetési bevétel ennél a tételnél **1 milliárd Ft-ra** tehető. Javasoljuk, hogy ebből az összegből **a csecsemők szüleinek olyan utalványokat adjanak, amelyekkel magyar gyártmányú pamut (nem eldobó!) pelenkát lehet ingyenesen beszerezni**. (Évi 100 ezer gyermek születésével, és gyermekenként 50 darabban számolva, az 1 milliárd Ft bőven fedezetet nyújtana erre a célra.)

## 5. Környezetterhelési díjak, környezetvédelmi termékdíjak, bányajáradék

Európa országaiiban – az EU-ban csakúgy, mint a volt szocialista országokban – egyre szélesebb körben alkalmazzák a különféle környezetvédelmi adókat és díjakat (ld. a 6. mellékletet!). Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ezeknek az eszközöknek az alkalmazása gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt előnyös. Javasoljuk a környezetterhelési díjak (ktd) mielőbbi bevezetését. Ez elősegítené a jövedelmek tisztességebb és ésszerűbb elosztását is. A **jelenlegi helyzetben ugyanis a környezetkárosítás megtűrése indokolatlanul** – a versenysemlegességet megsértve – **növeli egyes cégek profitját**. A ktd bevezetésével annyiban is megváltozna a jelenlegi helyzet, hogy kevésbé kerülne előnybe a súlyosan környezetszennyező tevékenységek a több élőmunkát és szellemi hozzájárulást igénylő tevékenységekkel szemben, azaz felgyorsulna nemzetgazdaságunk korszerűsödése.

A tudományos kutatások és a gyakorlati tapasztalatok egyaránt alátámasztják, hogy annál többbe kerül a környezetszennyezés okozta károsodások elhárítása, minél később kerül rá sor. Ezért **a „szennyező fizessen” elv alapján a környezeti elemek árát a gazdasági tervezés részévé kell tenni**. A környezetterhelési díj olyan hatékony közgazdasági szabályozó, amely a környezetterhelés csökkentésére, a szennyezés megelőzésére ösztönzi a környezethasználót, és a képződő bevételekből támogatja őket ezen törekvésükben. Eredmények elérése esetén a társadalmi hasznok – a környezeti minőség és az egészségi állapot javulása – mellett számolhatunk az egyébként is esedékes, környezetvédelmi szempontokat is figyelembevevő technológiaváltás és -fejlesztés révén létrejövő versenyképesség-növekedéssel a gazdálkodó szektorban.

A környezetterhelési díjak rendszere a gazdasági tevékenység minőségi fejlesztésén keresztül a fenntartható fejlődést hivatott szolgálni.

A környezetterhelési díjak által kiváltott éves inflációs hatás – csak a közvetlen hatásokat számolva – várhatóan nem haladja meg teljes bevezetés mellett a Környezetvédelmi Minisztérium által javasolt alacsony díjmértékek esetén a 0,3%-ot, magasabb díjmértékek esetén a 0,5%-ot. A fokozatos bevezetés első évében ezen értékek 0,01%, illetve 0,15%. Ha azonban a közvetett hatásokat is számításba vesszük, akkor a ktd bevezetése összességében valószínűleg egyáltalán nem növeli az inflációt. A ktd ugyanis elősegíti a környezeti és egészségi károk csökkenését, valamint hozzájárul a gazdasági szer-

kezet korszerűsítéséhez, és így össztársadalmi szinten mérsékli a költségeket, azaz antiinflációs hatást fejt ki.

Úgy véljük, hogy a Környezetvédelmi Minisztériumban – a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvénnyel összhangban – a kívánalmaknak megfelelően folyik a környezetterhelési díjakkal kapcsolatos szakmai előkészítő munka, bár ezek még nem fejeződtek be, és további vizsgálatokra is szükség van. Itt csak röviden foglalkozunk ezzel a témával, az 1999. évi állapotból kiindulva. Akkor azzal a feltételezéssel éltek, hogy a ktd 1999-ben bevezetésre kerül, és az alábbiakban mi is így hagytuk meg a számításokat. Természetesen ezek a bevezetés időpontjától függően, annak megfelelően eltolódnak.

A környezetterhelési díjakat olyan módon javasoljuk bevezetni, hogy az így keletkező bevételek jórészt a helyi fejlesztési forrásokat növeljék.

Mivel Magyarországon a környezetvédelmi kiadásokra rendkívül korlátozott források állnak rendelkezésre, ezért célszerű ehhez hasonló strukturális megoldások alkalmazását előtérbe helyezni (azaz olyan megoldásokat, amelyek közvetett gazdasági ösztönző hatásuk révén csökkentik a szennyezést). Ezt az EU felé saját forrásként kell bemutatni, azaz mint Magyarország pénzügyi hozzájárulását a környezet védelméhez, és ennek megfelelően kell az EU pénzügyi támogatását kérni. Ez egyúttal a piacgazdaság elveinek megfelelő megoldás.

A környezetterhelési díjakra vonatkozóan a Környezetvédelmi Minisztérium egy alacsonyabb (A) és egy magasabb (B) mértéket tartalmazó változatot dolgozott ki. Az egyes változatok alapján a várható éves bevételek a II.5. táblázat szerint alakulnának.

Megjegyezzük, hogy a Környezetvédelmi Minisztérium által javasolt magasabb díj is jóval elmarad attól a mértéktől, ami fedezné az érintett tevékenységek által okozott környezeti károkat. Ebből a szempontból fontos lenne a ktd mielőbbi bevezetése, mégpedig a magasabb díjmértékkel. Ugyanakkor meg kell vizsgálni azt is, hogy a jelenlegi körülmények között valóban ez lenne az egyik hatékony gazdasági eszköz a környezetszennyezés visszaszorítására. A ktd ugyanis jelentős adminisztrációs többletmunkával (és kiadással) járna, ugyanakkor a bevételek jóval alacsonyabbak lennének, mint számos más adónemből. Amint pedig már korábban rámutattunk, egyes meglévő adók emelésével gyakorlatilag újabb adminisztrációs terhek nélkül jelentősebb mértékben növelhető az állami költségvetés bevétele.

**II.5. táblázat: A környezetterhelési díjakból várható bevételek  
milliárd Ft**

**Alacsonyabb díjtételek esetén („A” mérték)**

	1999	2000	2001	2002	2003	Összesen
Levegőterhelési díj	2,6	5,22	7,8	10,44	13,051	39,153
Vízterhelési díj	2,48	4,96	7,44	9,92	12,4	37,2
Talajterhelési díj	1,74	3,48	5,22	6,96	8,7	26,1
Összesen	7,7	15,4	23	30,8	38,46	115,4

**Magasabb díjtételek esetén („B” mérték)**

	1999	2000	2001	2002	2003	Összesen
Levegőterhelési díj	3,9	7,8	11,7	15,6	19,51	58,54
Vízterhelési díj	4,3	8,6	12,9	17,2	21,56	64,68
Talajterhelési díj	4,3	8,6	12,8	17,1	21,42	64,26
Összesen	12,5	25	37,5	50	62,5	187,5

Forrás: KöM

## 5.1. A levegőterhelési díj (ltd) bevezetése

Az elmúlt évtizedben elért eredmények ellenére ma Magyarország levegőminőségi helyzete sok helyen nem felel meg az egészségügyi határértékeknek. A szennyezett területek kiterjedése összességében csökkent, viszont a „szennyezett” és „mérsékelten szennyezett” kategóriák együttes kiterjedése egyre növekszik. Ezek a területeken él az ország lakosságának több mint a fele.

Az ltd-t a levegőbe kibocsátott szennyezőanyag évi tömege és veszélyessége alapján állapítanak meg.

A Környezetvédelmi Minisztérium *A környezetterhelési díjakról szóló koncepció hatásvizsgálata* című tanulmányában bemutatja, hogy amennyiben a magasabb díj-

mérték kerül bevezetésre (a javasolt díjmértékekre vonatkozóan ld. a II.5.1. táblázatot!) és a díj megőrzi reálértékét, a kén-dioxid esetében 72 ezer tonna, míg a nitrogén-oxidok esetében 2100 tonna kibocsátás-csökkenés várható, és az ebből adódó környezeti haszon meghaladja a szennyezéscsökkentési költségeket. Ehhez hozzáadható a visszahagyás – azaz a díjbevételek díjfizetőknél történő visszaadása szennyezéscsökkentő beruházásra – ösztönző hatása, valamint az új bírságok, határértékekre vonatkozó jogszabályok és a támogatási rendszerek módosításának esetleges erősítő hatása. Mindezek alacsonyabb díjmérték kiszabása esetén is eredményezhetnek környezeti terheléscsökkenést. Jelentősebb szennyezéscsökkenéssel azonban csak az 5 éves, fokozatos bevezetés elteltével és a teljes díjmérték elérését követően számolhatunk. A levegőterhelési díjjal legjobb-

**II.5.1. táblázat: A levegőterhelési díj javasolt mértéke a különböző szennyezőanyagokra**

Légszennyező anyag	Egységdíj („A” mérték) Ft/kg	Egységdíj („B” mérték) Ft/kg
Kén-dioxid	15	30
Nitrogén-oxidok	30	60
Szén-monoxid	15	15
Szilárd anyag (nem toxikus)	15	15
1-es veszélyességi fokozatba tartozók	750	750
2-es veszélyességi fokozatba tartozók	75	75

Forrás: KöM



ban terhelt ágazat a villamosenergia-szektor, amely a díjbevételek legnagyobb részét adná. Jelentősen érintett ágazat még a bányászat, a nemfém termékek gyártása, valamint a kohászat és a fémfeldolgozás.

## 5.2. A vízterhelési díj (vtd) bevezetése

Az utóbbi években megfigyelt vízminőség-javulás ellenére a vízhasználatot és a természetes vízi és vízközei életet a jelenlegi vízminőségek jelentősen korlátozzák. A felszíni vizek szennyezésének, illetve szennyezettségének csökkentése kiemelkedően fontos az emberi egészség védelme, és a vizek ökológiai használati értékének megőrzése és javítása érdekében. Nemzetközi kötelezettségeink és az EU-csatlakozás is ilyen irányú intézkedések megtételét – többek között gazdasági ösztönzők kialakítását – kívánják meg. A vízterhelési díj teljes hatása csak a többi szabályozással együtt értékelhető, ennek megfelelően a vízterhelési díj kialakítása is csak a többi szabályozási elemmel összefüggésben történhet.

A vízterhelési díj alapja a vízbe juttatott szennyezőanyagok évi kibocsátott teljes mennyisége. Az egyes szennyezőanyagok esetén a díj eltérő mértékű a veszélyességtől és a terület adottságaitól függően (ld. a II.5.2.a és b. táblázatokat!).

Az alacsonyabb díjmérték bevezetése esetén a közvetlen szennyezőanyag-kibocsátás várhatóan 3,14%-kal csökken. Ennél a mértéknél néhány megyei jogú város már ösztönzötté válik bizonyos mértékű beruházás végrehajtására. A magasabb díjtételek bevezetése mintegy 36%-os kibocsátás-csökkenést eredményez (a csökkenést veszélyeztetési egységben számolva), amely elsősorban Budapest térségében, így a Duna szennyezőanyag-csökkenéseként következne be. A 36%-os terheléscsökkenéshez kapcsolódó beruházások teljes egészében a települési szennyvíz-elvezetés ágazatban valósulnának meg.

## 5.3. A talajterhelési díj (ttd) bevezetése

A települési környezet kialakítása és az ipari, katonai tevékenységek végzése során a talaj, illetve a felszín alatti vízkészlet jelentős károsodása következett be. Az elmúlt évtizedekben a potenciális szennyezőforrások és a bekövetkezett szennyezések száma fokozatosan emelkedett.

A talajterhelési díj a talaj és a felszín alatti vizek védelmét szolgálja. A ttd-t a szennyvíz szikkasztására, illetve tárolására vetnék ki. Célja egyrészt a települések egyik fő szennyezőforrásának, a lakossági szennyvíz-szikkasztások szennyező hatásának felszámolása, mérséklése által, hogy a lakosság érdekelté válik a ttd-hez ha-

II.5.2.a. táblázat: A vízterhelési díj javasolt mértéke

Komponens megnevezése	Egységdíj Ft/kg		
	A	B	C
1.a Kémiai oxigénigény	30	44	160
1.b Biológiai oxigénigény	50	73,3	267
2. Szerves oldószer extraktum	600	880	3200
3. Foszfor	500	733,3	2667
4. Nitrogén	60	88	320
5. Nehézfémek			
5a. Hígany	75 e	110 e	400 e
5b. Kadmium	15 e	22 e	80 e
5c. Króm	3000	4400	16 e
5d. Nikkel	3000	4400	16 e
5e. Ólom	3000	4400	16 e
5f. Réz	1500	2200	8000
6. Összes só	1,5	2,2	8
7. Toxicitás	0,5 Ft/m <sup>3</sup>	0,7 Ft/m <sup>3</sup>	2,7 Ft/m <sup>3</sup>
8. Hőszennyezés	0	0	0

Forrás: KöM

## II.5.2.b. táblázat: A vízterhelési díjból várható bevétel

(„A” mérték, 2003-ban 1996-os árákon)

Ágazat	Vízterhelési díj (milliárd Ft)		Fajlagos vízterhelési díj (Ft/m <sup>3</sup> )	
	1	2	1	2
Közcsatornához csatlakozó ipari üzemek	8,3	2,9	82,5	28,3
Közcsatornába bekötött lakosság	2,9	6,7	12	28,3
Egyéb ágazatok	0,8	2,4	9	28,3
Ország összesen	12	12	28,3	28,3

(„B” mérték, 2003-ban 1996-os árákon)

Ágazat	Vízterhelési díj (milliárd Ft)		Fajlagos vízterhelési díj (Ft/m <sup>3</sup> )	
	1	2	1	2
Közcsatornához csatlakozó ipari üzemek	12,2	4,2	121	41,6
Közcsatornába bekötött lakosság	4,3	9,8	17,6	41,6
Egyéb ágazatok	1,2	3,4	13,2	41,6
Ország összesen	17,7	17,7	41,6	41,6

Forrás: KöM

sonló összegű, de komfortosabb közüzemi szolgáltatás igénybevételében, másrészt a gazdálkodók talajterhelésének csökkentése. A talajterhelési díj alapja a szolgáltatott víz mennyisége, a veszélyeztetés mértékétől és a terület adottságaitól is függően. Az alap egységdíj az A változat szerint 30 Ft/m<sup>3</sup>, a B változat szerint 60 Ft/m<sup>3</sup>.

A lakosságra jut a talajterhelési díjfizetési kötelezettség 84%-a, a gazdálkodói rész mindössze 16%, tehát az ágazatok többségét egyáltalán nem, vagy kis mértékben (villamosenergia-, gáz-, hő- és vízellátás, élelmiszeripar, bányászat) érinti. A talajterhelési díj ösztönző hatásáról elmondható, hogy egy alacsonyabb összeggel (pl. 12 Ft/m<sup>3</sup>) induló, fokozatosan bevezetett díjtétel önmagában legfeljebb a már meglévő csatornára való rákötést ösztönzi, és azt is csak a vidéki területeken. A ttd mértékét viszont úgy kell meghatározni, hogy az meghaladja a közműpótló beruházás vagy a csatornázás költségeit.

A víz- és csatornadíjak emelésének ütemét úgy lehet a legcélszerűbben mérsékelni, és egyúttal a fejlesztésekhez szükséges összeget biztosítani, ha a vízterhelési díjat és a talajterhelési díjat adószerűen szedik be. Ekkor ezek nem képeznek áfa-alapot, csökkentik a cégek nyereségét, ezért nem kell utána vállalkozási adót fizetni, az más célra nem használható fel. Így biztosítható, hogy kizárólag fejlesztésre fogják fordítani. (Sőt, mivel a beruházás közpénzből történik, az elszámoltatása és ellenőrzése kötelező.)

## 5.4. A környezetvédelmi termékdíjak emelése és kiterjesztése

Részletesen meg kell vizsgálni, hogy a jelenlegi termékdíjak mennyire váltak be, s hogy milyen mértékben célszerű emelni azokat, illetve újakat bevezetni.

A környezetkárosítás visszaszorítása, illetve a szükséges környezetvédelmi feladatok elvégzése az eddiginél jóval magasabb termékdíj kivetését indokolta. Éppen ezért örömmel fogadtuk, hogy a Kormány 2003. február 15-től kezdődően három lépcsőben jelentős mértékben megemelte az egyes termékdíj-tételeket, illetve újakat vezetett be. A termékdíjak emelését az is indokolta, hogy az esetek túlnyomó többségében az eddigi emelésük messze elmaradt az inflációtól. (Ld. a II.5.4. táblázatot!)

Örömmel fogadtuk, hogy a termékdíj-köteles termékek körébe – a korábbi javaslatunknak megfelelően – 2003-tól kezdődően bevonják azokat a hígítókat és oldószereket, amelyek előállításuk és felhasználása komoly terhet ró a környezetre, és amelyek környezetkímélőbb termékekkel helyettesíthetők.

A hígítókra és oldószerekre vonatkozó termékdíj (amely elsősorban a lakkokat és festékeket érinti) beve-

## II.5.4. táblázat: A környezetvédelmi termékdíjak alakulása bevezetésük óta

Megnevezés	1995	1996	1997	1998. 01. 01– 1998. 02. 14.	1998. 02. 14 1998. 12. 31.	1999	2000	2003 02. 15-től	2004	2005
<b>Gumiabroncsok környezetvédelmi termékdíja (Ft/kg)</b>										
Jóváhagyott [(ENSZ EGB) "E" jellel rendelkező] új gumiabroncs, valamint külön jogszabályban meghatározott feltételekkel és mennyiségben a felújításra (újrafutózásra) behozott gumiabroncs esetén	30	30	30	30	32,4	35	38,5	55,7	70,6	86
Jóváhagyott [(ENSZ EGB) "E" jellel rendelkező] felújított (újrafutózott) gumiabroncs behozatala esetén	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	43	48,3	70	90	110
Felújításra (újrafutózásra) (külön jogszabályban meghatározott feltételekkel) behozott használt gumiabroncs esetén	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	140	154	222,9	282,9	344
Importált használt gumiabroncs esetén	120	120	120	120	129,6	350	500	1300	1700	2100
<b>Csomagolóeszközök környezetvédelmi termékdíja (Ft/kg)</b>										
Műanyag, PVC, PVC-tartalmú anyag	10	10	10	10	11	11,5	12,7	25,5	29	30,4
Társított	8	8	8	8	9	11,7	15,2	30,4	35	36,8
Alumínium	5	5	5	5	5,4	5,5	5,6	11,1	13	13,7
Fém (kivéve alumínium)	4	4	4	4	4,3	4,3	4,3	8,6	10	10,5
Papír, fa, természetes alapú textil	3	3	3	3	3,3	4,3	5,6	11,1	13	13,7
Üveg	2	2	2	2	2,2	2,1	2,1	4,1	5	5,3
Egyéb	5	5	5	5	5,4	5,5	5,6	30,4	35	36,8
<b>Üzemanyagok környezetvédelmi termékdíja (Ft/l)</b>										
Motorbenzin	2	2	2	2,3	2,3	2,6	beépült a jövedéki adóba			
Gázolaj	2	2	2	2	2	2,25	beépült a jövedéki adóba			
<b>Akkumulátorok környezetvédelmi termékdíja (Ft/kg)</b>										
Elektrolittal feltöltött akkumulátorok	38	38	38	38	41	45	50	89,1	100,3	112
Elektrolittal fél nem töltött akkumulátorok	38	38	38	38	41	63	70	124,3	140	156
<b>Egyéb kőolajtermékek környezetvédelmi termékdíja (Ft/kg)</b>										
Kenőolaj	nincs	nincs	nincs	60,8	60,8	69,9	74,5	88	92,4	97

<b>Hűtőberendezések és hűtőközegek környezetvédelmi termékdíja (Ft/db, Ft/kg)</b>										
<b>Új hűtőberendezések termékdíj tételei</b>										
Névleges hűtőtérfogat	(Ft/db)									
120,00 literig	600	600	600	600	650	812,5	1016	1470	1866	2262
120,01–250,00 liter	1080	1080	1080	1080	1170	1462,5	1829	2647	3360	4072
250,01 liter	2800	2800	2800	2800	3020	3775	4719	6828	8667	10504
A hűtőközeg mennyisége	(Ft/db)									
0,50 kg-ig	150	150	150	150	162	202,5	253,2	366	465	564
0,51–2,00 kg	270	270	270	270	290	362,5	453,2	655	832	1010
2,01 kg felett	700	700	700	700	760	950	1187	1717	2180	2642
<b>Hűtőközegek (Ft/kg)</b>										
Kemény freon és CFC-keverék	250	250	250	250	270	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs
Lágy freon és HCFC-keverék	100	100	100	100	118	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs
HCFC és HCFC-keverék	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	147,5	185	546	693	840
<b>Termékdíjtételek használt hűtőberendezések importja esetén</b>										
<b>Névleges hűtőtérfogat (Ft/db)</b>										
120,00 literig	600	600	600	600	650	3250	4064	9046	12000	15600
120,01–250,00 liter	1080	1080	1080	1080	1170	5850	7316	16286	21200	27500
250,01 liter	2800	2800	2800	2800	3020	15100	18876	42018	54600	71000
<b>A hűtőközeg mennyisége (Ft/db)</b>										
0,50 kg-ig	150	150	150	150	162	810	1012,8	2255	3000	3900
<b>0,51–2,00 kg</b>	270	270	270	270	290	1450	1812,5	4035	5300	6900
2,01 kg felett	700	700	700	700	760	3800	4750	10574	13800	18000
<b>Hűtőközegek (Ft/kg)</b>										
Regenerált CFC és CFC-keverék	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	1748	2420	5387	betiltva	betiltva
HCFC és HCFC-keverék	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	590	737,5	1642	2200	2900
Regenerálásra alkalmas HCFC	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	1260	1700	2300
Regenerálásra alkalmas CFC	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	1260	betiltva	betiltva
<b>Hígítók és oldószerek termékdíja (Ft/kg)</b>										
Hígítók és egyéb oldószerek	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	200	210	221
<b>Reklámhordozó papírok termékdíja (Ft/kg)</b>										
Reklámhordozó papír	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	nincs	13	19,5	26

zetésének elsődleges célja nem a keletkező károk és hulladékok ártalmatlanításához szükséges költségek előtérítése, hanem a környezetszennyezés megfizettetése, és **a környezetbarát termék-szerkezet-váltás ösztönzése**. Nagyobb, technológiailag fejlettebb cégek gyártanak környezetbarát minőségű festékanyagokat – a hazai termelés majdnem felét is ilyen típusú festékek teszik ki –, és így indokolt elősegíteni ezek mind szélesebb körben való elterjedését, valamint piaci részesedésük növelését. A keletkező forrásból a termékeket megfelelő veszélyességi kategóriákba soroló egységes, fejlett minősítő rendszer kialakítását, valamint a társadalom szemléletváltását elősegítő programokat célszerű támogatni.

Nem tartjuk helyesnek a Kormány azon korábbi tervezetét, hogy az információhordozó papírra is termékdíjat vessenek ki. Ezáltal ugyanis azokat a kulturális termékeket is megadóztatnánk, amelyek segítik a lakosság művelődését, oktatását, felvilágosítását (nem utolsósorban a környezetvédelmi tudatformálást is). Ezeknek a kiadványoknak jelentős része hosszú távra készül (pl. könyv), tehát a belátható jövőben nem képez hulladékot. Környezetpolitikai szempontból azért is hibás lenne ez a lépés, mivel azoknak az ellenszenvét váltaná ki, akiket rendkívül fontos megnyerni a környezetvédelem ügyének. Fontos azt is figyelembe venni, hogy az Európai Unió csaknem minden országa kedvezményes vagy kiemelten kedvezményes áfa-mértékkel is segíti a kultúra és a nyelv terjedését szolgáló termékeket. Például még a legelterjedtebb nyelv hazájában, Nagy-Britanniában is 0%-os áfa érvényes a könyvekre, újságokra és folyóiratokra. Az információhordozó papírokra kivetendő termékdíjak ily módon a magyar nyelvet és kultúrát is hátrányosabb helyzetbe hoznák. Teljes mértékben támogatandónak tartjuk viszont a termékdíj kivetését információhordozó papírokra, ha az csak a reklámokra (szórólapok stb.) vonatkozik. (Másik lehetőség a vonatkozó hirdetések kulturális járulékának megemlése, és a befolyó összeg egy részének átcsoportosítása a KAC számára. Ennek javasolt mértékét és részletes indoklását a 7.3. és 7.4. fejezet tartalmazza.) Ennek megfelelően egyetértünk azzal, hogy 2003. február 15-től a reklámhordozó papírokra termékdíj kerül kivetésre.

A termékdíjakkal kapcsolatban fontosnak tartjuk felhívni a figyelmet arra, hogy az EU egyik alapelve és a jogharmonizáció alapja (amit a hatályos magyar környezetvédelmi törvény is helyesen tartalmaz) „a szennyező fizet” elv. Ezért megalapozatlannak tartjuk azt az igényt, hogy a termelők rendelkezzenek a befizetett termékdíj felett. Az így keletkező bevételt ugyanis a szennyezés által okozott kár – többnyire részleges – megtérítésének kell tekinteni, és úgy kell felhasználni, hogy az a leghatékonyabban szolgálja a környezetvédelem érdekeit (például az eldobó csomagolás mennyiségének csökkentésére).

---

A termékdíjak javasolt emelése és kiterjesztése évente mintegy 5 milliárd forint többletbevételt eredményezne.

---

## 5.5. A bányajáradék emelése

Megújíthatatlan nyersanyagkincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink fokozottabb megóvása, illetve a környezetkárosítás csökkentése céljából javasoljuk a bányajáradék emelését akkora mértékben, hogy az ebből származó bevétel jelentősen növekedjen. Az elmúlt években ezzel ellentétes folyamat játszódott le, és így 1999-ben már csak kevesebb, mint harmadannyi bevétel származott ebből a forrásból, mint 1995-ben. A csökkenő bevétellel szemben jelentős mértékű a bányászat után maradt károk helyreállításához szükséges összeg. Ezért növelni kell az erre fordítandó kiadásokat, különös tekintettel az EU-csatlakozásra. Ehhez célszerű EU forrásokat is megszerezni.

### a) A szénhidrogének bányajáradéka

A bányajáradék túlnyomó része a szénhidrogének kitermelése utáni befizetésekből származik (A 2001. évi 13,9 milliárd Ft összbefizetésből 12,1 milliárd Ft.)

A szénhidrogének belföldi ára általában az import árához igazodik (földgáz esetében kilenc hónapos késleltetéssel). Nem felel meg a valóságnak az az állítás, hogy jelenleg a MOL Rt. ráfizet a szénhidrogének belföldi értékesítésére. A II.5.5.a. táblázatból látható, hogy 1999-ben az import gáz tényleges ára az utóbbi néhány év mélypontjára zuhant és 15,08 Ft/köbméter értéket ért el. 2001-ben a szénhidrogének importára elérte csúcspontját, és 2002-ben éves átlagban kissé mérséklődtek.

A II.5.5.b. táblázatban kimutattuk azt, hogy a hazai kedvező kitermelési lehetőségek következtében az importár teljes alkalmazása esetén a jelenleg fizetett bányajáradékon felül a MOL Rt. bányászati ága évi 65 és 149 milliárd forint közötti nagyságú extraprofitra tesz szert, vagyis az egész magyar nemzet kincsét képező bányatermékre túl alacsony bányajáradékot szabtak meg, és ezzel végeredményben a MOL Rt. tőzsdei árfolyamát tiltott módon manipulálták. (A Btk. 298/A. §-a szerint a gazdasági társaság vezetője vétséget követ el, ha a társaság vagyonát illetően megtévesztő adatot közöl. A Btk. 299/A. §-a szerint pedig büntettet követ el, aki bennfentes információ felhasználásával előnyszerzés végett értékpapírügyletet köt vagy kötött.)

Amennyiben a bányajáradékot a Levegő Munkacsoport által eredetileg javasolt import-árszint alapján állapítjuk meg, ami a Kormány mostani határozata alapján rövidesen megtörténik, akkor az alábbi hatásokkal számolhatunk:

- Az üzemanyagok kútára nem változna, mivel annak meghatározása továbbra is a mediterrán árbázison történik. A belföldi termelésű kőolaj árának orosz import árbázisra történő emelése a MOL Rt. finomítóinak nyereséges működését nem szüntetné meg, csak mérsékelné azt az extraprofitot, amelyet a hazai termelés – véleményünk szerint szabálytalan – alulértékeléséből kapott.
- A földgáz belföldi ára jelenleg is meghaladja a megnövekedett importbeszerzés árát. Az importbeszerzés költsége a nemzetközi ármozgások csillapodásával mérséklődik, továbbá a legdrágább, a baumgarteni vezetéken történő beszerzését célszerű közvetlen orosz bartervásárlásra módosítani. (Jelenleg a baumgarteni gáz is orosz eredetű, viszont Szlovákián át Ausztriába megy, és onnan érkezik Magyarországra, vagyis feleslegesen körbeutazza térségünket. Ezáltal is drágább, mint a közvetlen beszerzés. Ugyanakkor ez nem növeli a biztonságunkat, mert az EU földgáz-importjának több mint a fele Oroszországból származik. Ez utóbbi kiesése esetén így földgázt nem lehetne beszerezni Nyugat-Európából sem.)
- A költségvetés évente nettó 40 milliárd Ft nagyságú többletbevételhez jutna. Ez kettős előnnyel járna. Egyrészt ezen összeggel csökkenthető az szja-befizetés, ami – egyéb kedvező hatásai mellett – mérsékel-

**II.5.5.a. táblázat: A szénhidrogének importjának alakulása**

Termék	Egység	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nyers-kőolaj	ezer tonna	5821	5872	5512	5480	6738	5755	5776	5579	5030
	PJ	239	241	226	225	276	236	237	229	206
	ezer USD	590623	678748	766637	688389	542925	671887	1103980	896017	834651
	millió Ft	63311	84935	116902	126301	115914	162560	314338	257551	213385
	USD/t	101,5	115,6	139,1	125,6	80,6	116,7	191,1	160,6	165,9
	millió USD/PJ	2,47	2,82	3,39	3,06	1,96	2,85	4,66	3,92	4,05
	Ft/t	10876	14464	21207	23046	17203	28247	54420	46166	42424
Kőolaj-termékek	ezer tonna	2485	1665	1643	1537	1555	1291	1087	1284	2096
	PJ	102	68	67	63	64	53	45	53	86
	ezer USD	373308	256228	258320	240896	201868	198704	293553	322750	454203
	millió Ft	39403	32068	39640	45234	43291	47161	82636	92544	117027
	USD/t	150,2	153,9	157,2	156,7	129,8	153,9	270,1	251,4	216,7
	millió USD/PJ	3,66	3,75	3,83	3,82	3,17	3,75	6,59	6,13	5,29
	Ft/t	15856	19258	24122	29423	27844	36525	76043	72071	55839
Földgáz	millió m <sup>3</sup>	5640	6719	9460	7526	7692	9261	9648	9394	11096
	PJ	228	228	322	278	300	315	328	319	377
	ezer USD	490996	592958	834740	821800	730413	591825	1008097	1250863	1199755
	millió Ft	51645	74377	126910	151726	155714	139642	284509	358190	312417
	USD/ezer m <sup>3</sup>	87,05	88,25	88,24	109,20	94,96	63,91	104,49	133,15	108,13
	millió USD/PJ	2,15	2,60	2,60	2,95	2,44	1,88	3,07	3,92	3,18
	Ft/ezer m <sup>3</sup>	9156	11069	13416	20161	20244	15079	29488	38129	28157
Villamos-energia	millió kWh	2359	2781	3479	4171	3328	3334	4903	5236	4888
	PJ	24	28	35	42	33	33	49	52	49
	ezer USD	48961	61133	90249	104099	87432	106688	135399	152344	172291
	millió Ft	5171	7749	13753	19088	18698	25110	37930	43627	44470
	USD/ezer kWh	20,75	21,98	25,94	24,96	26,27	32,00	27,61	29,10	35,25
	millió USD/PJ	2,08	2,20	2,59	2,50	2,63	3,20	2,76	2,91	3,52
	Ft/kWh	2,19	2,79	3,95	4,58	5,62	7,53	7,74	8,33	9,10

Forrás: Külkereskedelmi statisztika HS áruosztályozás szerint

né az inflációt, másrészt a külföldi részvényesek repatriálható extraprofitja csökkenne, és ezen összeggel javulna a fizetési mérlegünk.

A fentiek alapján kijelenthető, hogy a bányajáradék emelése közgazdaságilag indokolt, és véleményünk szerint a törvényeink alapján kötelező is. Javasoljuk, hogy a kőolaj és földgáz bányajáradékát 2004-től emeljék fel a jelenlegi 16 milliárd forinton felül további 40 milliárd forinttal, vagyis összesen legalább 56 milliárd legyen.

**A szénhidrogének magyarországi kitermelésének megkezdése óta nem végeztek érdemi rekultivációt.** Ugyanakkor a szénhidrogén-vagyonunk rohamosan apad. Nem engedhetjük meg, hogy a most megnövekedett árból befolyó összeget ne a rehabilitációra fordítsák. A MOL Rt. természetesen arra törekszik, hogy eleget tegyen a – döntő mértékben külföldi – részvényesek igényeinek, és a lehető legnagyobb nyereséget érje el, amit a külföldiek adózás után kivihetnek. (Ez rontja az ország fizetési mérlegét is.) Ha a rekultivációt végrehajtjuk, az piacot teremt a hazai környezetvédelmi iparnak, amely így megerősödve exportképessé válhat.

A Bokros-csomag elvette a bányajáradék értékének azon 10%-át, amely a bányászati tevékenység környezeti kárainak felszámolására szolgált volna. Ez véleményünk szerint az Alkotmány és a környezetvédelmi tör-

vény előírásaival ellentétes volt, ezért is szükséges a járadék ezen részének a visszaállítása.

Az emelésből származó összeg egy részét az érintett cégeknek javasoljuk visszajuttatni a bányák helyreállítására, így ez növelné értéküket és eredményességüket. Például a MOL Rt. tőzsdei értéke is nőne.

## b) A szénhidrogénekon kívüli ásványi nyersanyagok bányajáradéka

Jelenleg elhanyagolható összegű az építőanyag-jellegetű bányászati termékek utáni bányajáradékból származó bevétel: 2001-ben alig 0,7 milliárd Ft az 51,3 millió tonna nyilvántartott kitermelés ellenére. (Feltehetően jelentős a nem nyilvántartott, illegális kitermelés is.) **Az építőipari nyersanyagok utáni átlagos befizetés 13 Ft/tonna volt, ami neveltségesen alacsony összeg.** Ezen felül 2001-ben 5,5 millió tonna kerámia-nyersanyagot bányásztak, ami után mindössze 27,6 millió Ft-ot fizettek bányajáradékként, vagyis tonnánként mindössze 5 Ft-ot. (Ld. a II.5.5.c. táblázatot!)

Az alacsony bányajáradék több szempontból is káros hatású:

Akkor is új anyagot használnak, amikor az építőanyag egy részének másodlagos felhasználása helyben megold-

**II.5.5.b. táblázat: A kőolaj- és földgáz-kitermelés eredménye importár alkalmazása esetén millió Ft**

Megnevezés	1997	1998	1999	2000 *	2001	2002 várható**	2003 előrejelzés
Értékesítés nettó árbevétele	22618,7	24701,1					
Üzemi tevékenység eredménye	725,9	2723,2					
Becstült önköltség	21893	21978	25384	27669	30021	31822	33095
Termelt szénhidrogén (PJ)	222,8	200,9	184,1	173,4	170,1	153	150
1 PJ önköltsége (millió Ft)	98,3	109,4	137,9	159,6	176,5	208	220
Import szénhidrogén (PJ)	503,1	576,0	551,0	565	548	548	550
Import szénhidrogén (millió Ft)	278027,3	271628,3	302201,7	598846,6	615741	505963	446646
1 PJ import ára (millió Ft/PJ)	552,7	471,6	548,5	1059,9	1123,6	923	812
Importilleték teher***	580,3	483,4					
Hazai termelés importáron	129289,4	97105,3	100971,6	183787,6	191126,9	141154	122029
levonva: Hazai termelés önköltsége	21892,9	21977,9	25384,5	27669,1	30021,0	31822	33095
levonva: Bányajáradék MOL Rt.**	15171,2	10480,1	10060,8	11848	12067	13554	13787
A bányászat extraprofitja (nettó járadék)	92225,3	64647,3	65526,3	144270,5	149038,9	95777	75146

\* 2000 tény: A KSH a kőolaj- és földgáz-kitermelés és szolgáltatás összes értékesítésére 13,96 md Ft-ot közöl

\*\* 2002 várható = az I–IX. havi ténnyel számolva

\*\*\* 1998. júniusáig az importon 5 %-os vámkedvezmény és statisztikai illeték volt, amit ezután a PM elengedett

Forrás: KSH, Külkereskedelmi statisztika, APEH, PM költségvetési előterjesztések (T/3122.)

## II.5.5.c. táblázat: Ásványi nyersanyagok termelése és az utánuk befizetett bányajáradék 2001-ben

Ásványi nyersanyag	Ásványi nyersanyag-termelés (millió t)	Termelés után befizetett járadék (millió Ft)	1 tonnára eső befizetett járadék (Ft/t)
Feketekőszén	0,57		
Barnakőszén	5,26		
Lignit	8,04		
<b>Szén összesen</b>	<b>13,87</b>	<b>1008144</b>	<b>72,67</b>
Bauxit	1,00		
Mangánérc	0,04		
Uránérc	0,00		
Ásványbányászati nyersanyag*	3,08		
<b>Érc</b> összesen	<b>4,08</b>	<b>135125</b>	<b>33,13</b>
Cement és mész nyersanyag	5,39		
Építési és díszkő nyersanyag	13,79		
Homok és kavics	32,16		
<b>Építőipari nyersanyag összesen</b>	<b>51,34</b>	<b>666760</b>	<b>12,99</b>
<b>Kerámia-nyersanyag</b>	<b>5,52</b>	<b>27589</b>	<b>5,00</b>

\*Dolomit, magnezit, magnéziumszilikát

Forrás: Magyar Bányászati Hivatal (www.mbh.hu)

ható lenne, ami a szállításból adódó környezeti terhelést is mérsékelné.

Ezek az ásványi termékek nem megújuló nyersanyagok, tehát a kibányászott anyagok nem pótolhatóak, ennyivel is csökken a természeti vagyunk.

A bányászat önmagában is jelentős környezetterheléssel jár.

A gazdálkodó szervezeteket helytelenül orientálja, amint az Ausztriába irányuló export alábbi példája jól szemlélteti:

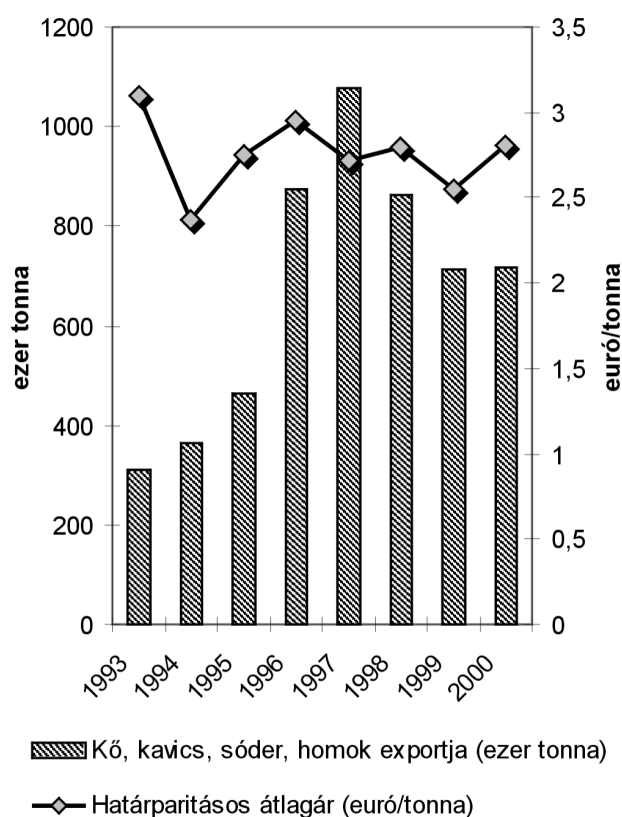
A járadék rendkívül alacsony mértékét mutatja az is, hogy az Ausztriába irányuló kő, kavics és homok 2000. évi 715 ezer tonna exportjának határparitásos átlagára (ami a határig felmerült szállítási költséget is tartalmazza) mindössze 2,8 euró/tonna volt (ld. a II.5.5. ábrát!).

Érdemes lenne megvizsgálni, hogy kiknek éri meg csupán 2,8 eurós átlagáron ezen termékek tonnáját Ausztriába exportálni, figyelembe véve, hogy a szállítási költségek is meghaladják ezt az összeget. Ez nemcsak az ország bányajáradékból származó bevételeit mérsékelte, hanem ennek szállítása környezeti és infrastruktúra-kárt is okozott. Ez a hulladék építőanyagok másodlagos felhasználását is fékezi, adott esetben lehetetlenné teszi.

Javasoljuk, hogy **a bányajáradék mértéke a jelenlegi néhány tized százalék helyett az in situ (a bányászati termelési érték körüli) érték 12%-a legyen.** Számításaink szerint a 2002. évi termelési szintet figyelembe véve ez mintegy 3,8 milliárd Ft többletbevételt jelentene. A termelés visszaesése miatt reálisan azonban mintegy 3 milliárd forinttal növelné a bevételeket. Ezt a teljes összeget az építőipari anyagok

másodlagos felhasználásának előmozdítására kellene fordítani. (Ezáltal az építőipari hulladékok mennyisége is csökkenne – évente több millió tonnával.)

II.5.5. ábra: Fajlagosan kis értékű áruk exportja Ausztriába



Forrás: KSH Külkereskedelmi évkönyvek



## 5.6. Veszélyes hulladékok kezelésének szigorúbb elbírálása

A hulladékgazdálkodási törvény hatályba lépése és több nemzetközi egyezményhez történt csatlakozásunk megköveteli a veszélyes hulladékokra vonatkozó előírások és bírságok szigorítását, valamint ezek betartásának fokozottabb ellenőrzését.

A veszélyes hulladékok fajtái és mennyisége napjainkban tovább bővülnek az elektronikai hulladékkal. A mindennapi fogyasztási cikkek területén az elemes tápellforrás jelent egyre súlyosabb problémát.

Magyarországon a legnagyobb volumenű, évtizedek alatt felhalmozott, mintegy 30 millió tonnára becsülhető veszélyes hulladék a timföldgyártás során képződött ún. **vörösiszap**. Itt a probléma kettős. Egyrészt a felhalmozott hulladék környezeti veszélyforrást jelent. Másrészt a timföld és timföldhidrát termelése – bár kisebb mennyiségben – napjainkban is folytatódik. Minden 1 tonna timföld termelése esetén 2 tonna veszélyes hulladék képződik.

A vörösiszap környezetvédelmi problémáját a szakma is elismeri:

- a hányók értékes területeket vonnak ki a mezőgazdasági művelés alól,
- a száraz vörösiszapot a szél porfelhőként távoli (10–15 km) lakott területekre is elviszi,
- az iszap híg lúgtartalma ( $\text{Na}_2\text{O}_g = 5\text{--}6 \text{ g/l}$ ) a talajba szivárog, ami a vegetációra és a környék ivóvízellátására veszélyt jelent.

A privatizálás során az új tulajdonosok szerződésben vállalták a mintegy tíz milliárd forint összeget kitevő környezeti kár elhárítását, azonban erről eddig semmilyen információ nem jelent meg, pedig az a hatályos törvényeink értelmében közérdekűnek számít.

A vörösiszap tárolási és semlegesítési költsége tonnánként 50–100 ezer Ft körüli összegre becsülhető. A felhalmozott hulladékon felül a timföld és hidrát gyártásának újraindítása és felfutása következtében a veszélyes hulladék miatti kár évi 5 milliárd Ft-ot tehet ki, nem számítva, hogy a fajlagosan magas energiaigényű

timföldtermelés közvetett támogatásban is részesül az alacsony hazai energiaárakon keresztül.

Az EU-ba történő belépésünk ezen a téren rendkívül szigorú intézkedések megtételét teszi szükségessé.

Javasoljuk, hogy a vörösiszap-tározóterek felszámolására és hasznosítására indítsunk széles körű nemzetközi kampányt, kérjük az EU és más fejlett országok hozzájárulását ennek az anyagnak a környezetet nem károsító hasznosítására, illetve felszámolására. A Kormány külön programot dolgozzon ki erre. Ezzel több ezer munkahely tartósan biztosítható.

A privatizáció során vállalt környezeti kárelhárítást meg kell kezdeni. Így a vörösiszap további lerakását csak teljesen semlegesített módon lehet engedélyezni azzal, hogy a rekultivációt is meg kell kezdeni. Ez a közeljövőben nem jelent állami költségvetési bevételt, de a továbbiakban az állam mentesül a több 10 milliárd forintos környezeti kárelhárítás terheitől.

## 5.7. Betétdíjak kötelezővé és általánossá tétele

A Környezetvédelmi Minisztériumban már régóta folyik a betétdíj-rendszerre vonatkozó koncepció kidolgozása. Ezt a munkát az FVM-mel történő szoros együttműködéssel kellene folytatni. A betétdíjak meghatározott termékekre történő bevezetése

- elősegítené a környezet védelmét,
- mérsékelné az inflációt, mert az eldobó csomagolás nagy költsége helyett inflációt gyakorlatilag nem gerjesztő betétdíj kerül bevezetésre, amit a fogyasztó visszakap,
- védené a hazai ipart,
- hozzájárulna a hazai környezetvédelmi ipar fejlődéséhez,
- csökkentené a hulladékképződést, így megtakarítanánk a hulladékok kezelési, ill. ártalmatlanítási költségeit.

Az itt létrejövő inflációmérséklő hatás csökkenti az egyéb termékdíjak okozta áremelések hatását.

# 6. A zöldfelületek, és a termőföld védelme, illetve a mezőgazdaság környezetkímélőbbé tétele érdekében történő adóztatás

Rohamosan fogy egyik legfontosabb nemzeti kincsünk, a termőföld. Míg 1938-ban a művelésből kivont terület aránya az ország teljes területének csak 6,6 százalékát tette ki, 1990-ben ez az arány 11,5%, 1996-ban pedig már 13,8% volt. (Fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy az utóbbi években a vonatkozó statisztikák nem követték megfelelően a valódi változásokat. Ezért javasoljuk, hogy a hagyományos statisztikai módszerek mellett űrfelvételek alapján folyamatosan kövessék nyomon a földhasználat változásait.) Az ipar, a bányászat, a közlekedés, a kereskedelmi és lakóépületek, valamint egyéb létesítmények egyre több értékes földterületet fednek le gyakorlatilag visszavonhatatlanul. A szuburbanizáció, a közúti közlekedés robbanásszerű növekedése, a bevásárlóközpontok terjedése és egyéb zöldmezős beruházások azonban nemcsak környezeti szempontból okoznak súlyos veszteségeket, hanem gyakran társadalmilag is károsak és nemzetgazdaságilag is ésszerűtlenek. Ennek a jelenségnek az egyik fő oka szintén a hibás árviszonyokban található. Egyrészt Magyarországon a föld ára csak töredéke a nyugat-európai áraknak. Másrészt még Nyugat-Európában sem tükrözi a föld ára mindazokat a tényezőket, amelyek meghatározzák a föld valódi értékét. Az alább felsorolt és a 12. mellékletben részletesen ismertetett javaslataink megvalósítása esetén a föld ára sokkal inkább megközelítené annak valódi értékét. Bevezetésük arra is ösztönözná a befektetőket, hogy **zöldmezős beruházások helyett barnamezős** (felhagyott ipari és egyéb leromlott, zöldfelülettel nem fedett területen történő) beruházásokat valósítsanak meg, ami környezetvédelmi és településfejlesztési szempontból is sokkal előnyösebb.

Hasonló jellegű intézkedéseket terveznek az EU több országában is. A német parlament Ember- és Környezetvédelmi Bizottsága (Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt”) 1998-ban elkészült jelentése is javasolja az ilyen jellegű adóztatás bevezetését a termőföld, a zöldfelületek védelmére. A bizottság által javasolt intézkedés a becslések szerint 2010-re 90%-kal mérsékelné az éves termőföld-csökkenést az 1995. évihez képest. A brit kormány szintén azt fontolgatja, hogy adópolitikai eszközökkel is megpróbálja megvédeni a zöldfelületeket, és területi korlátok közé szorítani a lakóházakat, az ipar és a közlekedési hálózat terjeszkedését.

## 6.1. A földvédelmi járulék emelése

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 52. § (1) bekezdése szerint: „A termőföld más célú hasznosítása esetén egyszeri földvédelmi járulékot kell fizetni a külön jogszabályban meghatározott számlára.”

Jelenleg azonban a földvédelmi járulék olyan alacsony, és annyi a lehetőség a megfizetése alóli mentesítésre, hogy nem ösztönöz eléggé a termőföld megőrzésére. Ezért mértékét többszörösére kell emelni (ld. a 12. mellékletet!). A járulék emelése megakadályozhatja egyik legfontosabb nemzeti kincsünk elkótyavetyélését.

Ennek az intézkedésnek nem a többletbevételek előteremtése a célja, hanem az, hogy a bevezetésével jelentősen visszaszoruljon a termőföld egyéb célra történő felhasználása. Sajnos azonban a földárak olyan alacsonyak, hogy még a nagymértékű emelés ellenére sem várható, hogy ezáltal a termőföldünket megfelelően meg tudjuk védeni. Bizonyos eredmény még így is elérhető, ezért sürgetőnek tartjuk az emelést. Az így keletkező többletbevételt – ami az FVM-hez folyik be – **évi 20–30 milliárd forintra becsüljük.**

Meg kell vizsgálni a földvédelmi járulék jelenlegi behajtási gyakorlatát annak megállapítására, hogy az valóban minden esetben megfelelően beszedésre kerül-e. Amennyiben kiderül, hogy nem ez a helyzet, akkor haladéktalanul meg kell tenni a megfelelő intézkedéseket.

## 6.2. A földvédelmi járulék kiterjesztése

Az 1994. évi LV. törvény meghatározása szerint termőföld „az a földrészlet, amelyet a település külterületén az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, gyeperdő, nádas és erdő művelési ágban vagy halastóként tartanak nyilván.”

A földvédelmi járulékot nemcsak a fenti meghatározásban szereplő területre kellene kivetni, hanem minden olyan területre, amely jelenleg zöldfelület, illetve be nem épített terület (potenciális zöldfelület). Továbbá, az ilyen jellegű belterületi földeken a földvédelmi járulék jóval

magasabb legyen, mint a külterületen. A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény jelenleg hatályos rendelkezéseivel ellentétben akkor is meg kellene fizettetni a földvédelmi járulékot, ha az adott területen lakóépületekkel vagy egyéb módon kívánják a termőföldet, ill. a beépítetlen területet felszámolni.

Bár ennek az adónak sem a bevételnövelés a célja, durva becslés szerint ez a jogszabálmódosítás **évi 10–20 milliárd forint** többletbevételt biztosíthat az FVM részére.

### 6.3. A fák és cserjék értékmeghatározása korszerű módszerének bevezetése

Jelenleg egy fa kivágása esetén annak pénzbeli értékét általában tűzifa értékben szokták meghatározni, ami távol áll az élő fa valóságos értékétől. Ez mindenütt igaz, de különösen érvényes a sűrűn lakott településrészekre. A fák értékelésére több megoldást is kidolgoztak. Az egyik az ún. Radó-Párkányi-féle módszer, amely a lombkorona-egyenértéken alapszik, és amelyet a Belügyminisztérium ajánlásként közzétett. A másik egy egyszerűsített, de az előbbinél egyértelműbb számítás, amely a törzskerületet veszi figyelembe. A növényzet értékarányos védelmét a fák védelméről szóló kormányrendelet módosításával lehetne elérni, amelyre a 13. mellékletben teszünk javaslatot. (Értesítéseink szerint a környezetvédelmi tárca a kormányrendelet módosítása helyett törvényjavaslatot kíván előterjeszteni. Ezt elvben támogatjuk, hiszen ez utóbbi hatékonyabb favédelmet tud biztosítani. Ugyanakkor féltő, hogy a törvény megalkotása hosszabb ideig elhúzódik, ami semmiképp sem kívánatos. Egyébként a kormányrendelet módosítására tett javaslatunkat a törvényhez ugyanúgy fel lehet használni.)

Az ebből az intézkedésből származó önkormányzati többletbevétel becslése rendkívül nehéz. Itt sem az újabb bevételek megteremtése a cél, hanem a zöldterületek pusztításának megakadályozása. Az állami költségvetés haszna pedig csak közvetett – a jobb környezeti állapotból, az egészségesebb életmódból és az ésszerűbb településgazdálkodásból adódóan.

### 6.4. Az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása

A hosszú távon működőképes mezőgazdaság és az **EU agrárprogramjaihoz való kapcsolódás** elengedhetetlenné teszi a környezetet a lehető legkisebb mér-

tékben terhelő gazdálkodás megteremtését. Ezt a folyamatot segítené elő az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása, amelyet 3 csoportba sorolhatunk:

- a) a tevékenység típusának progresszív ökológiai adóztatása aszerint, hogy milyen mértékben illeszkedik a környezetéhez;
- b) a földhasználat intenzitási fokának sávos, progresszív ökológiai adóztatása;
- c) a fajlagos ráfordítási szintek termőhelyek szerinti differenciált adóztatása.

Az ezekből az intézkedésekből származó többletbevételek meghatározásához további kutatások szükségesek. A keletkező bevételeket agrár-környezetgazdálkodási célokra javasoljuk fordítani.

A téma részletes elemzését az 2. melléklet tartalmazza.

### 6.5. Az agrártámogatási rendszer átalakítása

Az EU Agrártámogatási Rendszere (CAP) nem szolgálja sem a magyar mezőgazdaság versenyképességét, sem pedig a természetközeli gazdálkodást. Veszélybe sodorja az agrárszektor még meglévő komparatív előnyeit. **A CAP keretében bejövő pénzek kára nagyobb, mint a haszna**, ugyanis ezek a pénzek – termelési támogatások formájában – **az intenzív gazdálkodás további térnyerését segítik**. Ezzel kapcsolatban független szakértőknek kellene elemzéseket készíteni.

Az EU-ban rendkívül nagy az intenzív mezőgazdasági termelésben érdekelt gazdasági csoportok érdekvénesítő képessége. Ennek hatása Magyarországon is érződik. Nem tartjuk elfogadhatónak, hogy az időszakosan jelentkező túltermelési válságokra hivatkozással felfuttassanak olyan ágazatokat, amelyek a környezetre, az egészségre károsak, és csak jelentős adókedvezmények és támogatások mellett gazdaságosak: biobenzin, alkoholból előállított üzemanyag, géntechnológia.

Piac- és fogyasztóvédelmi szempontból hasonlóan veszélyesnek tartjuk az élelmiszerfeldolgozó ágazat azon bejelentését, hogy 2004-től az alapanyagokat (sertéshús, gabona, zöldség) az olcsóbb EU-piacokról kívánják beszerezni. Hosszú távon az az érdekünk, hogy Magyarország megőrizze és elmélyítse azt a gyakorlatot, hogy a termelés mennyisége helyett a minőségre helyezi a hangsúlyt (antibiotikum-mentes állattartás, fajtagazdagság, ártéri gyümölcsstermesztés stb.).

Az agrártámogatási rendszert úgy javasoljuk átalakítani, hogy az egyre nagyobb mértékben segítse elő a Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program megvalósítását. Ez az FVM költségvetésén belül jelentene átcsoportosítást – javaslatunk szerint 2004-ben 20 milliárd forintot (részletesebben lásd a 2. mellékletben).

## 6.6. Lefedettségi díj bevezetése

A nagy lebetonozott, leaszfaltozott felületek megszüntetik a biológiai asszimilációt biztosító zöldterületet, ami egyértelműen rontja a környezet állapotát. Ezen túlmenően ezek a felületek nem tudják a csapadékvizet elnyelni, ezért a környező terület nagyobb csatornakapacitást igényel, ami jelentős többletköltséggel jár. Ezért javasoljuk a lefedettségi díj bevezetését, amelynek mértéke a leburkolt terület jellegétől függ.

Ilyen díjat eredményesen alkalmaznak például Berlinben. A város egész területén feltérképezték a burkolt felületeket (tetők, parkolók, utak stb.) 5 négyzetméteres (!) bontással. Ezután minden ingatlantulajdonosnak kiküldték az adatokat egyeztetésre, majd megállapították, hogy mekkora díjat kell fizetnie a leburkolt felületei után. Néhány hónap leforgása alatt mintegy 20%-kal csökkent a városban a burkolt felületek aránya. Ezt a tulajdonosok a következő módon tudták elérni:

- a lapos vagy enyhe meredekségű tetőn zöld tetőt alakítanak ki;
- feltörik az udvar betonburkolatát, és ahol feltétlenül szükséges, „grünbetonnal” (betonrács, amely között fű nő), illetve vízáteresztő zúzalékkal helyettesítik;
- a járdán kicserélik a beton- vagy aszfaltburkolatot homokba (nem betonba!) helyezett lapburkolatra.

Hasonló módon a járdák, sétányok, terek kő vagy műkő elemekből készült burkolata is több előnnyel jár egyszerre:

- beszívja, majd szükség esetén kipárologtatja a csapadékot, légmozgást, helyi lehűlést eredményezve;
- nem hal el a talaj a burkolat alatt;
- könnyebb a közművek javítása;
- jóval esztétikusabb.

Megfontolandónak tartjuk, hogy meghatározott terület nagyság felett (pl. 500 négyzetméter egybefüggően leburkolt terület) a díj progresszíven emelkedjen. A díj kivetéséhez komoly előkészítő munkára van szükség. Ennek elvégzése után az Országgyűlésnek törvényben kellene megállapítania a díj kivetésének feltételeit és mértékeit, és annak bevezetését – a szükséges felkészülési idő után – kötelezővé kellene tenni minden önkormányzat számára.

## 6.7. Az iparűzési adó csökkentése

Az átalakuló országokban az ún. tevékenység-típusú (iparűzési, idegenforgalmi) adók elterjedtebbek a tulajdon-típusú adóknál (telekadó, többletérték-adó).

A telephelyhez tartozó önkormányzat által beszedhető iparűzési adó egyik legnagyobb problémája az, hogy nem áll arányban a település és a vállalat méretével. Így

egy-egy település adópotenciáljai aránytalanul megnőnek, miközben a tevékenységből származó károk nagyobb területen érvényesülnek. A kisebb önkormányzatok az aránytalanság miatt gyakran hajlandók jelentős adókedvezményekkel magukhoz csalogatni a befektetőket.

Németországban ezt az ellentmondást azzal oldják fel, hogy a nagyobb adóbevételeket több önkormányzat között, térségi szinten osztják el.

Tapasztalataink szerint **az iparűzési adó alakulása is komoly mértékben befolyásolja a zöldterületek állapotát**, ezért ezt a témát is itt tárgyaljuk (bár tudatában vagyunk annak, hogy ebben az esetben az összefüggés bonyolultabb, és ez az adó számos más tényezővel is szorosan összefügg).

Az önkormányzatok minden lehetséges eszközzel igyekeznek magukhoz csábítani a nagy befektetőket, gyakran figyelmen kívül hagyva a környezet- és egészségvédelmi szempontokat. Ezeknek a befektetéseknek sok esetben zöldfelületek is áldozatul esnek. Ennek a jelenségnek az egyik fontos oka az, hogy az iparűzési adó számos önkormányzat részére fontos bevételi forrást jelent. (Például a Fővárosi Önkormányzat 2001. évi 213 milliárd forint összbevételeiben az iparűzési adó 104 milliárdot tett ki, vagyis 43 százalékot.) Tehát emiatt is óriási a verseny az önkormányzatok között az ipari üzemek, bevásárlóközpontok, erőművek és egyéb környezetkárosító létesítmények „megszerzésére”. (Ebben a jelenségben nagy szerepet játszik a korrupció is.) Tulajdonképpen az iparűzési adó sok esetben arra ösztönöz, hogy az egyik önkormányzat kirabolja a másikat, és részben a saját lakosságát is. Ezt a káros versenyfutást visszafoghatná **az iparűzési adó csökkentése, esetleg eltörlése**.

A jelenlegi iparűzési adó hátránya az is, hogy csak iparilag fejlett területeken származik belőle jelentős bevétel, tehát az elmaradó térségek leszakadása tovább nő. Ez megengedhetetlen. Az önkormányzatok adókivetési politikája ugyanakkor különböző, így az egyes térségek tényleges érdekei sokszor nem érvényesülnek.

Eltörlés esetén viszont az önkormányzatok évi kb. 226 milliárd forint bevételtől esnének el (*ld. a II.6.7 táblázatot!*), amit részben az ajánlásaikban javasolt egyéb többletbevétellel lehetne pótolni. Ezáltal szükségtelené válna az iparűzési adóval kapcsolatos adminisztráció, ami költségmegtakarítást jelent a vállalkozásoknak, az önkormányzatoknak és az államnak egyaránt. Megjegyezzük, hogy ezen adó behajtásának rendkívül magas a költsége – a beszedett összeg mintegy felét teszi ki –, ezért sem felel meg a közadó követelményének. Így a nettó kieső összeg csupán 80 milliárd forintra tehető. Továbbá ez az intézkedés is hozzájárulna ahhoz, hogy ne a hasznos vállalkozási tevékenységeket sújtsuk túlzott mértékű adókkal, hanem a környezet szennyezé-

**II.6.7. táblázat: A helyi adóbevételek alakulása  
millió Ft**

Megnevezés	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Építményadó	200	2119	2294	3255	4145	8313	10752	13056	16629	22262	26138
Telekadó	15	394	474	710	813	1296	1717	1811	2262	3099	3221
Kömmunális adó (magán)	304	420	530	516	747	1492	1980	2698	3422	4557	4933
Kömmunális adó (vállalkozások)	646	933	1222	1200	1075	1174	1178	1161	1354	1192	1174
Idegenforgalmi adó (tartózkodási)	270	455	510	745	768	1505	1878	2147	2396	2942	3125
Idegenforgalmi adó (építmény után)	92	400	407	309	363	461	524	637	824	892	1032
Iparűzési adó	2500	12110	21652	27257	38472	66130	93133	124316	171476	186822	226084
Egyéb, tanácsi	5451	390									
Helyi adók összesen	9478	17221	27089	33992	46383	80371	111162	145826	198363	221766	265707

Megjegyzés: \*

Forrás: Pénzügyminisztérium

sét. A helyi adókból származó bevételek növelésére irányuló törekvés az önkormányzatok részéről néhány településen olyan mértékűvé vált, hogy az már az ott lakók környezetét és életminőségét veszélyezteti (lásd Budaörs példáját).

## **6.8. A környezetvédelmi bírság helyben maradó hányadának emelése**

Az önkormányzatoknak a helyi adókat és díjakat úgy kell megállapítaniuk, hogy mérséklődjenek a környezetre és a társadalomra káros tevékenységek. Ezt szolgálhatja például a parkolási és úthasználati díjak bevezetése, illetve növelése, a bírságok gyakoribb és – a jogszabályok által megengedett – minél magasabb mértékű kivetése. Ez utóbbi elősegítése érdekében javasoljuk, hogy a környezetvédelmi bírságnak az önkormányzatnál maradó része a jelenlegi 30% helyett 60% legyen. Ugyanakkor javasoljuk a bírságok mértékének jelentős emelését.

Ismételten hangsúlyozzuk, hogy az iparűzési adót csak akkor szabad csökkenteni vagy eltörölni, ha ezzel egyidejűleg más forrásból pótoljuk az önkormányzatok így kieső adóbevételeit.

# 7. Az élvezeti cikkek adójának és a kulturális járuléknak az emelése

## 7.1. A dohányárak jövedéki adójának a fogyasztói árindexet meghaladó mértékű emelése

Az élvezeti cikkek (dohány és alkohol) fogyasztási (jövedéki) adójának emelése az 1990-es években – egészen 1999-ig – rendszeresen elmaradt az inflációtól. Ezáltal növekedett az ösztönzés e káros termékek fogyasztására – ellentétben az egész társadalom érdekeivel (ami különösen a családokat sújtja). Ez a folyamat 1999-ben megfordult, amikor a Kormány igen helyesen a dohányárak jövedéki adóját elkezdte közelíteni az EU-beli mértékhez. Ezt a továbbiakban még inkább fel kellett volna gyorsítani annak érdekében, hogy már 2003. január elsejétől a dohányárak jövedéki adója érje el az uniós szintet. A dohánytermékek jövedéki adója 2001-ben 14%-kal emelkedett. 2002-ben az adót kétszer is emelték. (A jelenlegi kormány az eredeti 2003. január 1. helyett már 2002. augusztus 15-től emelte a dohányárak jöve-

déki adóját. Az ezer darab cigaretta után eddig fizetett 3435 forint helyett 4200 forint jövedéki adót kell fizetni, vagyis ez az adó 22,2 %-kal nőtt. A szivarka eddigi mérsékelt adóját is a cigaretta szintjére emelték.) Az adót 2003-ban év közben is emelik. Örömmel látjuk tehát, hogy az utóbbi években megvalósul a Levegő Munkacsoporthoz az a javaslata, hogy a dohánytermékek adóját az inflációnál nagyobb mértékben növeljék.

Tanulmányként megemlítendő a következő: 1996. augusztusában a dohányárak fogyasztói ára 36,1%-kal volt magasabb, mint egy évvel korábban. Ugyanezen időszak alatt a dohányárak fogyasztási adója 7,6%-kal nőtt, vagyis a jelentős áremelkedés a fogyasztási adó mérsékelt növelése mellett következett be! 1997-ben 1996-hoz viszonyítva a dohányipari termékek belföldi értékesítésének volumene (mennyisége) 9,2%-kal nőtt. Tehát az adó reálértékben történt csökkenése nem a fogyasztás visszaszorulása miatt következett be, hanem éppen ellenkezőleg, növekvő fogyasztás mellett valósult meg. 1998 folyamán a dohányárak fogyasztói ára 19,9 százalékkal nőtt, miközben az átlagos fogyasztói árszint 14,3%-kal emelke-

**II.7.1. táblázat: A dohányzás számított gazdasági veszteségeinek összesítése (1995. évi áron)\***

Vizsgált területek	A dohányzás hatásának tulajdonítható költség, illetve kiesett jövedelem	
	a minimális	a középső
	érték szerint, milliárd Ft	
<b>Közvetlen hatások</b>		
Jövedelemkiesés betegség miatt	14	31
Kórházi ápolás	5	5
1 év összes rokkantsági nyugdíj	6-7	6-7
Táppénz	2-3	5-6
Járóbeteg- és háziorvosi ellátás	3	6-7
Gyógyszertámogatás	4	10
Közvetlen hatások összesen	34-36	63
<b>Közvetett hatások</b>		
Jövedelemkiesés halálozás miatt	300-310	300-310
Összes közvetett hatás	300-310	300-310
Összesen	334-346	363-373

\* 2001. évi áron ezek az összegek mintegy kétszeresek

Forrás: NEVI, 1996

dett. Ugyanakkor a dohányárúk után fizetett jövedéki adóbevétel mindössze 11,8%-kal nőtt. Becslésünk szerint ennek az emelkedésnek nagyobbik része a behajtás szigorításából és a fogyasztás sajnálatos növekedéséből adódott. Tehát amennyiben a fogyasztási adót nem növeljük legalább az infláció mértékének megfelelően, akkor az állami bevételek helyett a dohányipari cégek extraprofitja nő, amelynek nagy részét külföldre viszik, és ez végeredményben rontja az ország fizetési mérlegét is. Ezen felül a megnövekedett egészségkárosodás költségeit is a magyar társadalomnak kell viselnie. Mindez jól jellemzi, hogy mennyit ér az ily módon folytatott antiinflációs politika. Tehát helyes az utóbbi évek említett gyakorlata, hogy az adót az inflációnál nagyobb mértékben emelik.

Az inflációt azzal is lehetne mérsékelni, ha erőteljes programot indítanánk a dohányzásról való leszoktatásra, illetve a rászokás megelőzésére. Ennek érdekében a dohányadók többletbevételének jelentős részét erre a feladatra kellene fordítani.

---

**A dohányárúk jövedéki adójának mértékét mielőbb az EU-országok szintjére kell emelni.** Az EU minden tagországra kötelező előírása szerint a cigaretta adója legalább 57%-os kell hogy legyen. Néhány országban az adó ennél is magasabb, Hollandiában például 62,7%, Franciaországban 59,3%. Ez nálunk jóval alacsonyabb. Amennyiben e tekintetben haladéktalanul az EU előírásaihoz igazodnánk, és ennek külföldön is megfelelő nyilvánosságot adnánk, az kedvezően befolyásolná Magyarország megítélését.

---

Nem fogadható el az az érv, hogy a dohányárúk adójának emelése a csempészet növekedéséhez vezetne:

1. A cigarettacsempészet túlnyomó részét az teszi ki, hogy az EU-ból legálisan adómentesen kiviszik a cigarettát, majd ugyanoda visszacsempészik. A magyarországi cigarettaáraknak erre semmiféle hatása nincsen.
2. Amennyiben Magyarországon alacsonyabb a cigaretta ára, mint az EU-ban, akkor az arra ösztönöz, hogy tőlünk csempésszenek cigarettát az EU országaiba.
3. Már most is jelentős különbség van a cigaretta árában Magyarország és egyes közeli (nem EU) országok között. A javasolt emelés ezen érdeemben nem változtat, tehát a csempészet ettől nem fog növekedni. A csempészet visszaszorítására az emelés nélkül is határozott intézkedéseket kell hozni.

A dohánytermékek jövedéki adójának az ausztriai szintre történő emelése a jelenlegihez képest több tíz milliárd forint többletbevételt jelentene az állami költségvetés részére. Számolva a feketegazdaság elleni hatékonyabb fellépéssel, a jelentős mértékű többletbevétel behajtása (áfával együtt) mindenképpen elvárható. **Ezt az összeget teljes egészében át kell utalni az Egészségbiztosítási Alap részére.**

Az említett termékek egészségkárosító és egyéb ártalmas hatása évente többszörösét teszi ki ennek az összegnek. Az Egyesült Államokban és az EU-ban végzett vizsgálatok kimutatták, hogy a dohányzással összefüggő társadalmi költségek jóval nagyobbak, mint a dohányárúkból származó állami adóbevételek. A GKI Gazdaságkutató Rt. és az Alius Kft. közös tanulmánya szerint Magyarországon 1995-ben 334–373 milliárd Ft (660–741 milliárd Ft 2001. évi áron) társadalmi veszteség keletkezett a dohányzás miatt (*ld. a II.7.1. táblázatot!*). Megjegyezzük, hogy a tanulmány adatai alábecsültek tekinthetők, mivel a szerzők nem vettek számításba minden tényezőt, így például a dohányzás miatt bekövetkező tüzeseteket és baleseteket (Nagy-Britanniában az ipari tüzesetek 6,5 százalékát írják a dohányzás számlájára). Ezzel szemben ugyanebben az évben a dohánytermékek fogyasztási adójából származó állami bevétel mindössze 44 milliárd Ft volt. A dohányvertikum egyéb államháztartási befizetései (áfa, vám, tb-járulék és egyéni biztosítás egészségbiztosítási része), amelyek 18 milliárd Ft-ot tettek ki, ebből a szempontból nem vehetők figyelembe, hiszen ezek a bevételek az általános társadalmi rezsiköltséget kell hogy finanszírozzák (ahogyan ez minden egyéb gazdasági tevékenység esetén is történik). Sőt, mivel a dohányzás költségeinek nagyobbik részére ezen adók és járulékok nem kerülnek kifizetésre, a veszteségek még nagyobbak tekinthetők.

---

A dohánytermékek jövedéki adójának emeléséből becslésünk szerint évente mintegy 40 milliárd forint többletbevételre lehet számítani. Ebből az összegből 10 milliárd forintot javasolunk egészségvédelmi felvilágosításra, különösen dohányzásellenes, illetve a dohányzásról leszoktató programokra fordítani. (A hazai dohánygyárak megközelítőleg ekkora összeget költenek a dohányzás reklámozására.) További évi több tíz milliárd forint költségvetési megtakarítást, illetve többletbevételt eredményez, hogy csökkennek a dohányzás következtében bekövetkező károk.

---

## **7.2. A pornó-, szex- és erőszak-talmú termékek és szolgáltatások kulturális járulékának emelése és megfizettetése**

A televízióban, a mozikban, a videofilmeken, a nyomtatott termékeken stb. rendkívül elszaporodott az erőszak és pornó megjelenítése. Nem szükséges itt kifejteni, hogy ez milyen komoly mértékben járul hozzá számos, a társadalom számára rendkívül kedvezőtlen je-

lenség terjedéséhez (devianciák, bűnözés stb.), hiszen ezt társadalomtudósok, pszichológusok, pedagógusok és mások már sok alkalommal részletesen elmondták. A Science című tudományos folyóirat 2002. március 29-i száma olyan kutatások eredményét ismertette, amelyek két évtizeden keresztül tartottak, és amelyek minden kétséget kizáróan bebizonyították ezt az összefüggést (*Ld. a Lélegzet 2002/7-8. számát!*). Ezek a káros folyamatok pénzben is kifejezhető jelentős veszteségeket okoznak az egész társadalomnak. Ezen indokok miatt a pornó-, szex- és erőszak tartalmú termékekre és szolgáltatásokra javasoltuk a kulturális járulék emelését az 1998-ban hatályos 20%-ról 50%-ra.

Ehhez kapcsolódóan javasoltuk a játékközpontok kulturális adójának megemelését is a jelenlegi 10%-ról 30%-ra. Egyrészt véleményünk szerint ezek a játékok is hozzájárulnak az erőszakra neveléshez, és így az erőszakos cselekedetek elterjedéséhez. Másrészt ezzel a gesztussal csatlakozni kívánunk a horvát fiataloknak hozzánk is eljuttatott háborúellenes felhívásához, amelyben egyebek között a játékközpontok árusításának betiltását szorgalmazzák.

Örömmel állapítottuk meg, hogy a Kormány és az Országgyűlés részben elfogadta az emelésre tett javaslatunkat, és 1999-től kezdve 25%-ra emelte a pornó- és erőszak tartalmú termékek és szolgáltatások járulékát. Javaslatainkkal szemben a 2003. évi költségvetés megalkotásakor **további emelések**re nem került sor a II.7.2.

*táblázatban* megjelölteknek megfelelően (szögletes zárójelbe a jelenleg hatályos mértéket tettük).

Az ebből a forrásból származó többletbevételt évi 4–6 milliárd forintra becsüljük a járulék megfelelő behajtása esetén. Ez utóbbinak pedig meg kell teremteni a feltételeit. Örömmel fogadtuk, hogy Rockenbauer Zoltán volt kulturális miniszter is ezt szorgalmazta: „Gondolkodunk egy francia mintára létrehozott filmközpont-ról, amely a filmmel kapcsolatos állami pénzeket és a magyar filmvagyont kezelné. Ide telepítenénk a filmregisztráció intézményét is, amely elkerülhetetlenné tenné, hogy az erőszakot terjesztő és pornográf filmek befizessék a 25 százalékos járulékot a Nemzeti Kulturális Alapnak.” (Magyar Hírlap, 2000. április 1.) Sajnálatos módon ugyanakkor megállapítanunk, hogy ez a helyes elgondolás nem valósult meg.

Kertész Imre Nobel-díjas írónk Sorstalanság című regényéből készülő a kulturális tárca által tervezett filmet ebből a forrásból javasoljuk finanszírozni (900 millió Ft).

A kulturális járulékot az APEH szedi be, ugyanakkor a járulékköteles termékek és szolgáltatások meghatározása, a járulékfizetésre kötelezettek körének megállapítása, a beszedés hatékonysága, az ellenőrzés és a szankcionálás tapasztalatunk szerint igen sok kívánnivalót hagy maga után. A járulék megfizetése önbevallá-

### II.7.2. táblázat: Javaslat a pornó-, szex- és erőszak tartalmú anyagi javak járulékkulcsának növelésére

BTO-szám	Megnevezés	Járulékkulcs %	A járulék fizetésére kötelezett
221120-ból (nyomtatott könyv, broszúra, röplap és hasonlók)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú mű	[25] 50	Kiadó (importáló)
221500-ból (postai levelezőlapok, üdvözlőlapok, képek és más nyomtatott termékek)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú termék	[25] 50	Kiadó (importáló)
223200-ból (videofelvételt tartalmazó szalagok és lemezek)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú mű	[25] 50	Kiadó
223300-ból (mágnesszalag és -lemez, CD adatfeldolgozási információval)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú mű	[25] 50	Kiadó (importáló)
365041-ből (kártya)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú kártya	[25] 50	Gyártó (importáló)
365042-ből (televízióhoz kapcsolható videojáték)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú videojáték	[25] 50	Gyártó (importáló)
11343-ból (SZJ-szám; szórakoztatási, kulturális, sport- és egyéb szabadidős cikkek, berendezések kölcsönzése)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú művek kölcsönzése	[25] 50	Szolgáltató
1913-ból (SZJ-szám; filmvetítés)	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú filmek vetítése	[25] 50	Forgalmazó (kiadó)
365033 50 00	Játékközpont	[10] 30	Forgalmazó



son alapul, azonban az említett hiányosságok miatt gyakorlatilag követhetetlen, hogy a járulékból mekkora bevétel kellene, hogy az APEH-hez befolyjon, és annak mekkora része folyik be valójában. Gyakorlatilag semmi szankcióra nem kell azoknak számítaniuk, akik egyszerűen nem fizetik meg ezt a járulékot, ugyanis jelenleg az APEH-nél nincsenek meg a járulékból beszédéséhez nélkülözhetetlen információk. A Levegő Munkacsoport többször próbálta megtudni az APEH-től, hogy melyek a kulturális járulékból kivetésének módjai, azonban érdemleges választ nem kaptunk. Az APEH-hel folytatott levélváltásaink során nyilvánvalóvá vált, hogy az adóhatóság nem tudja értelmezni az ide vonatkozó jogszabályt. (A levelek a Levegő Munkacsoport irodájában megtalálhatók.) Véleményünk szerint úgy nem lehet a törvénynek megfelelően beszélni ezen járulékot, hogy a beszedő hatóság nincs tisztában a fizetésre kötelezett termékek és szolgáltatások pontos körével. Ennek következtében a kulturális járulékra vonatkozó jogszabályi előírások csak részben segítik a járulékból társadalmi céljainak megvalósítását. Ez a megállapítás különösen érvényes a hirdetések, valamint a pornó- és erőszakot tartalmazó művek kulturális járulékból. **Ezért javasoljuk a vonatkozó jogszabályok pontosítását.**

### 7.3. A hirdetések kulturális járulékból emelése

Javasoljuk a hirdetések kulturális járulékból emelését 14 százalékponttal (ld. a II.7.3.a. táblázatot! – szögletes zárójelbe a jelenleg hatályos mértéket tettük), és az így keletkező többletbevételt teljes egészében társadalmi célú reklámra fordítani.

Korábban az említettnél jóval magasabb, 50 százalékos járulékból megállapítását javasoltuk a szórólapok, postai úton terjesztett reklámok, valamint azon sajtótermékekben közölt reklámok után, amelyek felületének több mint 50 százalékát reklámok foglalják el. Az ilyen módon terjesztett reklámok már elöntik a postaládákat, zavarva a lakosságot, továbbá jelentős pazarlást és környezetszennyezést okoznak. (Erre utal az a tény is, hogy egyre több házban írják ki: „reklámanyagokat nem kérünk”.) Örömmel fogadtuk, hogy a Kormány tulajdonképpen elfogadta ezt a javaslatunkat, és 2003-tól kezdve termékdíjat vet ki ezekre a termékekre. Ugyanakkor féltő, hogy a szabályozás nem eléggé pontos ahhoz, hogy ez a díj megfelelő mértékben behajtásra kerüljön. Ezért szorgalmazzuk a mielőbbi jogszabály-pontosítást.

A fentiek csak a gazdasági reklámra vonatkoznak. A társadalmi célú reklám és a politikai reklám legyen mentes a járulékból fizetése alól.

A javasolt módosítások nagymértékben elősegítenék a gazdasági reklámokról szóló törvény bevezető részében felsorolt célok – különösen a fogyasztói érdekek védelme, a gazdasági hatékonyságot és a társadalmi jólétet szolgáló piaci verseny fenntartása, valamint a fogyasztók tisztességes tájékoztatása – megvalósulását. A gazdasági reklámok ugyanis természetükből adódóan a hirdetett terméknek vagy szolgáltatásnak kizárólag az előnyös oldalát mutatják be. Egy autóreklám például sohasem hívja fel a figyelmet a gépjármű-közlekedés súlyos környezeti és egészségügyi következményeire. A mosópor-reklámok soha nem említik azt a környezeti kárt, amelyet ezek a termékek okoznak az élővizek elszennyezésével. Az élelmiszer-reklámok általában nem adnak tájékoztatást arról, hogy az adott étel vagy ital

II.7.3.a. táblázat: Javaslat a hirdetések kulturális járulékból emelésére

SZJ-szám	Megnevezés	Járulékból %	A járulékból fizetésére kötelezett
222212 00 00			
(BTO-szám)	Szakmai reklámanyag, kereskedelmi katalógus és hasonló	[1] 15	Kiadó (importáló)
143	Hirdetés	[1] 15	Szolgáltató
143-ból	Nyomatott sajtóban megjelenő hirdetés	[0,5] 15	Szolgáltató
143-ból	Szórólapok, postai úton terjesztett reklámok, illetve reklámként terjesztett szóróajándékok, valamint azon nyomtatott sajtótermékekben közölt hirdetések, amelyek felületének több mint 70 százalékát hirdetések foglalják el	[0,5] 25	
913-5	Reklámpítmény	[1] 15	Kivitelező

**II.7.3.b. táblázat: A reklámmegrendelések alakulása a médiában  
(milliárd Ft, folyó áron)**

Megnevezés	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001/1996
Televízió*	25,2	34,3	55,5	78,5	125,3	153,3	608,3
Napilapok	17,7	22,4	25,5	29,3	33,0	37,4	211,3
Folyóiratok	11,2	15,3	21,3	26,3	31,7	35,9	320,5
Kábeltelevízió	4,1	15,4	25,2	16,5	4,3	6,1	148,8
Egyéb**	12,7	15,0	17,8	22,4	30,0	34,2	269,3
Összesen	70,9	102,4	145,3	173,0	224,3	266,9	376,4
Összesen, 2001. évi áron	126,4	154,4	191,6	207,4	244,9	266,9	211,1
* Ebből közszolgálati tv							
Milliárd Ft		16,7			2,0		
Létszám (fő)		2765			1676		

**(az előző év százalékában)**

Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001
Televízió	136,1	161,8	141,4	159,6	122,3
Napilapok	126,6	113,8	114,9	112,6	113,3
Folyóiratok	136,6	139,2	123,5	120,5	113,2
Kábeltelevízió		163,6	65,5	26,1	141,9
Egyéb**	118,1	118,7	125,8	133,9	114,0
Összesen	144,4	141,9	119,1	129,7	119,0

(előző év=100)

\*\* Közterület, rádió, mozi ...

Forrás: Médiagnózis

fogyasztása mennyire hasznos vagy káros az emberi szervezetre. A példákat még hosszan sorolhatnánk. Tehát jelenleg sérülnek a fogyasztói érdekek, torzul a piaci verseny, elmarad a fogyasztók tisztességes tájékoztatása. Ezt a társadalom és a nemzetgazdaság számára hátrányos helyzetet úgy lehetne megváltoztatni, ha

- a reklámozó megfizetné az említett károkat,
- megfelelő források állnának rendelkezésre a gazdasági reklámozóktól független (fogyasztóvédelmi, egészségvédelmi, környezetvédelmi, közbiztonsági stb.) társadalmi célú reklámokra.

Közgazdaságilag a hirdetések kulturális járulékát úgy is tekinthetjük, mint a **gazdasági reklámozás hatására létrejövő negatív externáliák kiküszöbölésének a költségét.**

A sajtószabadságot is veszélyezteti, ha a sajtó nagymértékben függ a gazdasági reklámoktól. A Nemzetközi Újságíró Intézet 1997-ben közzétett jelentésében a következőket írja erről: „A magyar médiavállalatok és a korábbi pártorgánok csak elméletben közölnek azt, amit akarnak; valójában növekvő gazdasági nyomásra elmosódnak a hirdetési és szerkesztőségi határvonalak.

... Budapest 11 napilapja közül 10 bevallotta a csőd felé halad, s a vezetés részéről hatalmas nyomás nehezedik az újságírókra azért, hogy alázkodjanak meg azok előtt az emberek előtt, akiktől a fizetésüket kapják, vagy ha nem, akkor veszélyeztetik az állásukat. A riporterek megírják a hízelgő álriportot, és egyre többen még buzgólkodnak is, hogy aztán a lap cserébe a fizetésüket kiegészítse a cégtől kapott hirdetési összeg 20 százalékával.” (Magyar Nemzet, 1997. január 6.) Ezt a veszélyt mérsékelné, ha nagyobb lehetőség nyílna a társadalmi célú reklámok közlésére.

Nem tartjuk megalapozottnak a járulék emelésével kapcsolatos azon ellenvetést, hogy az inflációgerjesztő hatású. Egyrészt a javasolt 14 százalékpontnyi emelés általában fél százaléknál kisebb költségnövekedést okozhat a vállalatok részére. Másrészt a nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a tárgyyszerű tájékoztatásnak köszönhetően a fogyasztók komoly megtakarításokat érhetnek el (pl. energiatakarékossági eljárásokkal), ami inflációcsökkentő tényező.

Javasoljuk, hogy a járulékot a bruttó érték alapján vessék ki, azaz a kedvezményeket ne lehessen járulék-

csökkentésre felhasználni. Az ilyen eseteket adócsalásnak kell tekinteni.

A reklámmegrendelések értéke évről évre jelentősen emelkedik (*Ld. a II.7.3.b. táblázatot!*). A reklámpar képviselői a dohányreklámok betiltása előtt a reklámbevételek számottevő csökkenésével „riogattak”, a számok azonban most már egyértelműen bizonyítják, hogy ezek teljesen alaptalanok voltak. Azonban a járuléknak nem is a reklámok visszaszorítása a célja, hanem éppen a reklámok sokszínűségének a növelése.

Az említett járulékkulcs-emelések évente kb. **25 milliárd Ft** többletbevételt jelentenek.

Ez az intézkedés megfelelő pénzügyi alapokat teremthet a társadalmi célú kommunikáció (TCK), illetve a társadalmi célú reklámtevékenységek (TCR) számára (*Ld. a 2.7.1. és a 13. pontot!*).

A nyomtatott sajtóban, a rádióban és a televízióban megjelenő hirdetések esetén a többlet járulékbévételt javasoljuk teljes egészében visszajuttatni annak az orgánumnak, amelytől a bevétel származik, azzal a feltétellel, hogy azt társadalmi célú reklámra kell fordítania. Az ilyen jellegű hirdetések, illetve reklámkampányok előkészítésébe be kell vonni az adott témával foglalkozó civil szervezeteket, mivel ily módon jobban biztosítható a rendelkezésre álló összegek hatékonyabb felhasználása. (Például elkerülhető az olyan reklámkampány, mint amit a dohánygyárak folytattak állítólag annak érdekében, hogy megelőzzék a gyermekek dohányzásra való ráadását. A kampány fő jelszava ugyanis így hangzott: „A dohányzás felnőtt szokás.”)

Megjegyezzük, hogy a hirdetésekre kivetett különadó nem szokatlan az EU-országok gyakorlatában. Svédországban például 4 százalékos különadót vetettek ki az újságokban megjelenő hirdetésekre, és 11 (!) százalékos adót az egyéb reklámokra. Ausztriában 5–10%-os különadó terheli a hirdetéseket.

## 7.4. A dohányreklámok tilalmának további szigorítása

A dohányárak reklámjával kapcsolatban a Levegő Munkacsoportnak már évek óta az volt a határozott álláspontja, hogy teljes mértékben be kell tiltani azokat. Ennek érdekében igen sokat és eredményesen dolgozott a Levegő Munkacsoport, amit az érintett döntéshozók is elismertek (lásd a Lélegzet 2001/2. számát). Ezért örömmel fogadtuk, hogy a dohányreklámok 2002. január 1-jével szinte teljes körűen betiltásra kerültek Magyarországon. Sajnos azonban a dohánycégek gyakran kijátsszák ezt a tilalmat különböző trükkökkel: például üzletek feliratai hatalmas betűkkel tüntetik fel a dohánymárkákat, vagy az interneten terjesztik azokat. Ezért

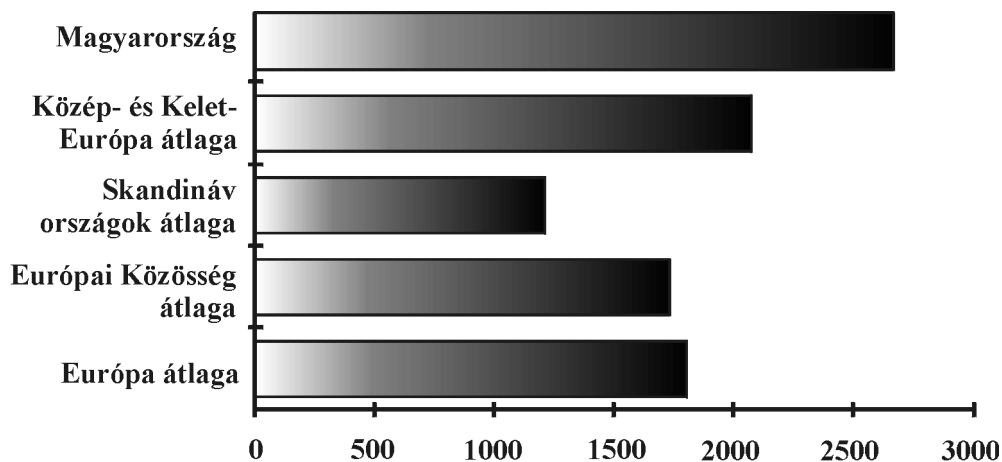
szükséges a szabályozás, az ellenőrzés és a büntetések további szigorítása. Az egészségügyi szervezeteknek a témával kapcsolatos, közismert és már számos alkalommal részletesen kifejtett álláspontját a Levegő Munkacsoport is támogatja. Itt csupán két, kevésbé hangoztatott érvet szeretnénk megemlíteni. Annak ismeretében, hogy a magyar állampolgárok egészségi állapota európai viszonylatban a legrosszabbak között van, egyszerűen erkölcstelen olyan tevékenységekre buzdítani őket, amelyek ezt az állapotot még tovább rontanák. **A dohánytermékek teljes, kibúvók nélküli reklámtilalma** tehát egyetlen olyan kormány számára sem kerülhető meg, amely harcot hirdet az **erkölcsileg megengedhetetlen tevékenységek és magatartásformák** ellen. Azt is fontos figyelembe venni, hogy amikor a dohánygyárakat privatizáltuk, akkor az új tulajdonosok hirdetési lehetőség nélküli értéken vették meg azokat. A reklámtilalom megszüntetése ezeket a cégeket évi több milliárd forint többletbevételhez juttatta. Ezért ezeknek a vállalatoknak egyszeri (10–20 milliárd forintos) pótlólagos befizetéssel kellene ezt ellentételezniük.

Fentebb már szóltunk a dohányzás külső költségeiről (azaz azokról a költségekről, amelyeket nem a dohányosok fizetnek meg, hanem az egész társadalom). Erről Szabó György népjóléti miniszter a következőket mondta az Országgyűlés 1996. április 16-i ülésén: „*Abban szinte valamennyi szakértő egyetért, hogy a dohányzásból származó állami költségvetési bevételek lényegesen kisebbek, mint azok a kiadások, amelyek az egészségügyben jelentkeznek, főleg egy olyan országban, ahol a szív- és érrendszeri megbetegedésekben meghaltak aránya 52 százalék, a daganatos megbetegedésekben meghaltak aránya 22 százalék, és kimutatható a dohányzás és ezen két meghatározó betegcsoport között az egyértelmű összefüggés.*” Sajnos a rendkívül erős dohánylobbi ekkor még megakadályozta a dohánytermékek számottevő korlátozását tartalmazó törvényjavaslatok és törvénymódosító javaslatok elfogadását.

A dohánytermékek reklámozásának teljes betiltását különösen indokolja az a tény is, hogy nemzetközi összehasonlításban Magyarországon rendkívül magas a cigarettafogyasztás (*Ld. a II.7.4. ábrát!*). Különösen aggasztó a dohányzás terjedése a fiatalok körében. Az Ifjúsági és Sportminisztérium adatai szerint a másodéves középiskolások közül minden harmadik fiú és minden ötödik lány naponta dohányzik.

Az Egészségügyi Világszervezet és a Világbank közös tanulmánya szerint a dohányreklámok betiltása a dohányzást általánosan 7%-kal csökkenti. Ez Magyarországon azt jelenti, hogy a dohányzás által okozott károk – beleértve az egészségügyi kiadásokat – évi 45–50 milliárd forinttal csökkennek a dohányreklám-tilalom hatására. A tanulmány ugyanakkor azt is hangsúlyozza, hogy ezek a kedvező hatások főleg a teljes reklámtilalom mellett jelentkeznek.

**II.7.4. ábra: Egy főre jutó cigarettafogyasztás (db/év)**



Forrás: NEVI

A dohánytermék-gyártás szakágazat pénzügyi szabályozása rendkívül laza. Újabb adatok híján a korábbi évekből említenénk ezzel kapcsolatban néhány példát. A dohányipar jelentős adókedvezményt kapott (1999-ben közel 1,1 milliárd forintot), árbevétel-arányos nyeresége az 1996. évi 8,9%-ról 1999-re 21,5%-ra nőtt, adózás utáni eredménye az 1996. évi 3,5 milliárd forintról 1999-re 13,3 milliárd forintra emelkedett. Véleményünk szerint azt a tevékenységet, amelynek következtében a társadalmi kár meghaladja a szakágazat termelésének értékét, nem szabad olyan helyzetbe hozni, hogy növekvő szabad eszközökkel rendelkezzen, mert ezzel gyakorlatilag pénzügyileg támogatják a társadalmi károkozást, jelen esetben az egészségrontást.

A fenti negatív folyamatokat mutatja az is, hogy 1996 és 1999 között a dohányipar adózás utáni eredménye közel 383%-kal nőtt, miközben a dohánytermékekre kivetett jövedéki adó mindössze 183%-kal emelkedett.

---

Szükségesnek tartjuk, hogy a dohánytermesztésnek nyújtott állami támogatás minden formáját szüntessék meg. A dohánytermesztőktől kapott értesüléseink szerint ezzel ők is teljes mértékben egyetértenek, amennyiben megfelelő mértékű támogatást kapnak arra, hogy másfajta termékek termesztésére térjenek át. Erre a biotermesztést tartjuk leginkább alkalmasnak környezetbarát volta és élőmunka-igényessége miatt.

---

# 8. Az általános forgalmi adó módosításai

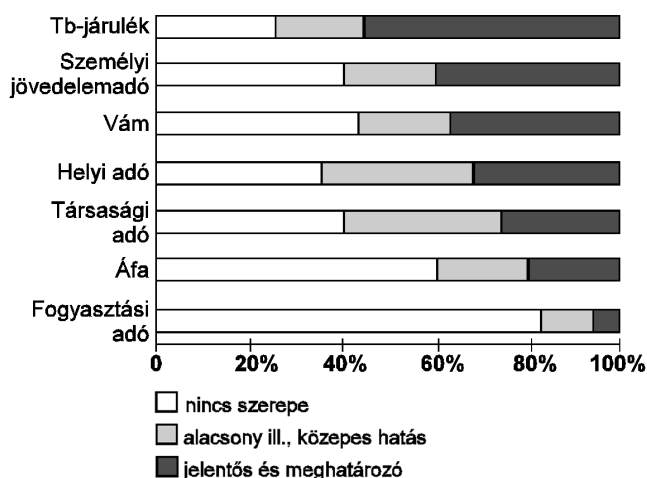
## 8.1. A 25%-os áfa-mérték megtartása

Az elmúlt időszakban egyes kormányzati körök részéről elhangzott az a szándék, hogy csökkentsék az általános forgalmi adó felső mértékét, amely jelenleg 25%. Ezt az eddig leírtak alapján egyelőre nem tartjuk ésszerű lépésnek. A terhek csökkentését ugyanis a munkabéren lévő adó- és járulékterhek mérséklésével kell megoldani, nem pedig a fogyasztást sújtó 25%-os áfa-mérték csökkentésével. Amennyiben a 25%-os áfa-mértéket csökkentjük, a munkabérré rakódó terheket kevésbé tudjuk mérsékelni, ami ellentmond a gazdasági ésszerűségnek és a Kormány meghirdetett politikájának is.

A vállalkozók érdekeivel sem indokolható a 25%-os áfa-mérték csökkentése. A Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem kutatói által végzett felmérés is ezt igazolja. Többek között arról kérdezték meg 1300 vállalatvezetőt, hogy miként befolyásolják cégük versenyképességét a különböző adók és járulékok. A válaszokból egyértelműen kiderült, hogy a fogyasztási adó és az áfa befolyásolja legkevésbé a versenyképességüket, viszont a legnagyobb mértékben a társadalombiztosítási járulék és a személyi jövedelemadó rontja azt (ld. a II.8.1. ábrát!).

A 25%-os áfa-mérték csökkentését nem indokolja az EU-csatlakozás sem. Egyrészt az EU egyes tagországaiban igencsak különbözőek az áfa-mértékek (Ld. a II.8.1. táblázatot!), másrészt az EU semmilyen követeléssel nem lépett fel hazánkkal szemben az áfa 25%-os mértékével kapcsolatosan.

II.8.1. ábra: Az adók hatása az exportképességre



Forrás: Népszabadság

## 8.2. A 12%-os áfa-mérték csökkentése

Nem tartanánk előnyösnek a 12%-os áfa-mérték általános növelését, amit a PM javasolt, mivel ez elsősorban az élelmiszereket érinti, és így hátrányos helyzetbe hozná a magyar mezőgazdaságot és élelmiszeripart, a szolgáltatások jelentős részét, valamint a kulturális termékeket és tevékenységeket és növelné a magyar munkaerő költségét is. (Egyes termékek más áfa-mértékbe történő átsorolása nem ide tartozik, ezzel a kérdéssel már korábban foglalkoztunk. A vezető energiák és a szén áfájának csökkentését pedig energiaadóval kell kiegyenlíteni.) Fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy több EU-országban 12%-osnál alacsonyabb áfa-kulcs érvényes az élelmiszerekre (ld. a II.8.1. táblázatot!). Ezzel az EU-ban is alkalmazott közvetett támogatási módot – ami által pótlólagos keres-

II.8.1. táblázat: Áfa-mértékek az EU tagországaiban, 2000. májusi állapot (százalék)

Ország	Kiemelten kedvezményes kulcs	Kedvezményes kulcs	Normál kulcs
Belgium	-	6*	21
Dánia	-	-	25
Németország	-	7*	16
Görögország	4	8*	18
Spanyolország	4*	7*	16
Franciaország	2,1	5,5*	19,6*
Írország	4,2*	12,5*	21*
Olaszország	4*	10*	20
Luxemburg	3*	6*	15
Hollandia	-	6*	17,5
Ausztria	-	10*/12	20
Portugália	-	5*/12*	17
Finnország	-	8/17*	22
Svédország	-	6/12*	25*
Nagy-Britannia	-	5	17,5

\* Az élelmiszerekre is alkalmazott áfa-mérték. Ezekon kívül Nagy-Britanniában az összes élelmiszer áfája 0%, Írországban pedig az élelmiszerek egy része tartozik a 0%-os áfa alá.

Forrás: Európai Bizottság, DOC/2206/2000

**II.8.2.a. táblázat: A 12%-os áfa-mérték 6%-ra történő csökkentésének hatásai, milliárd Ft**

Csoport	1997	1998. évi átváltozás*	1999. évi átváltozás*	1999. évi áron	2001. évi áron	Kieső áfa
1. Vásárolt fogyasztási javak	540,0					
ebből:						
- Élelmiszerek**	117,0	1,1144	1,029	134,2	150,7	75,4
- Élvezeti cikkek	59,1					
- Ruházati cikkek	46,2					
- Vegyes iparcikkek	189,4					
- Szolgáltatások**	128,3	1,162	1,148	171,1	192,3	96,1
2. Lakossági beruházás	23,4					
3. Egyéb vásárlás	106,0					
Összesen	669,4					171,5

\* Az adott cikksoporra a KSH bontása szerint (előző év=100)

\*\* Döntő részben 12%-os áfa alá eső termékcsoportok

Forrás: T/42 1997. évi költségvetés végrehajtása, KSH statisztikai havi közlemények, 2000. évi költségvetés és 2001. évi tervezési irányelvek

letet támasztanak a termékeik iránt – kiterjeszteni az agrárgazdaságra. Az élelmiszerekre az Európai Unió minden országában a kedvezményes vagy kiemelten kedvezményes áfa-mérték érvényes.

Az áfa alsó kulcsának alacsonyabb mértéke előnyben részesíti a hazai termékeket a külföldiekkel szemben, mivel az általa érintett termékek hazai termelésének aránya jóval magasabb, mint az importé. (A hazai fogyasztású élelmiszereknek – forint értékben kifejezve

– csak kb. 15%-át importáljuk.) Így WTO-konform módon védhetjük a hazai gazdaságot.

A fenti indokok miatt javasoljuk az áfa alsó mértékének leszállítását 12%-ról 6%-ra.

Ennek jelentős antiinflációs hatása lenne, különösen az EU-belépés kapcsán.

Számításaink szerint ez az intézkedés költségvetési többletforrást nem igényel. Az így kieső áfa-bevétel ugyanis 172 milliárd forintot tenne ki (II.8.2.a. táblá-

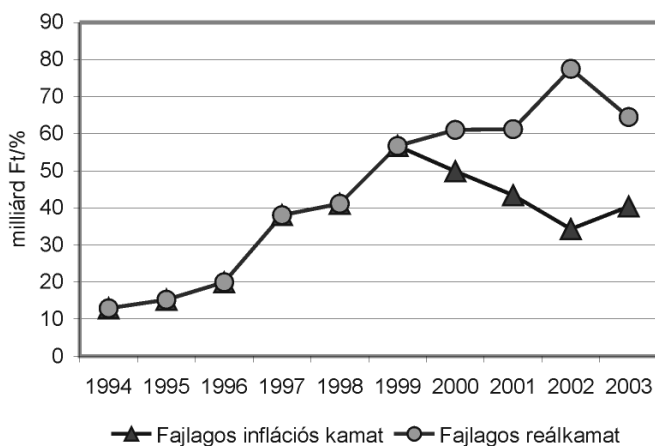
**II.8.2.b. táblázat: A 12%-os áfa-mérték alá eső termékek súlya a fogyasztói árindexben (százalék)**

Csoport	Súly*	12%-os áfájú termékek súlya	Áfa-csökkenés	Hatás a fogyasztói árra
Élelmiszer	24,7			
levonva: kávé, tea, üdítők	2,6			
Élelmiszer		22,1		
Kultúrcikk (újság, könyv)		3,6		
Háztartási energia		8,6		
Lakbér, lakásszolgáltatás		11,5		
Tömegközlekedés		1,4		
Hírközlés		3,8		
Kultúra oktatás		2,6		
Egyéb szolgáltatás		1,2		
Összesen		54,8	6	3,29

\* A fogyasztási kosárban elfoglalt súly a KSH 2000. évi adatai szerint

Forrás: PM, KSH

**II.8.2. ábra: A központi költségvetés fajlagos kamatkiadásainak változása az infláció alakulásának függvényében (Mrd Ft/%)**



Forrás: PM, MNB

zat). Az áfa-mérték 6 százalékpontos csökkenése következtében viszont az infláció mintegy 3,3 százalékponttal lesz alacsonyabb. A II.8.2. ábrán bemutatjuk, hogy 1 százalékpontos inflációcsökkenés 2002-ben az államháztartási kamatkiadásokat 34,2 milliárd forinttal mérsékelte volna. Ezzel szemben a költségvetés kamatkiadásai az infláció 3,3 százalékpontos csökkenése következtében (II.8.2.b. táblázat) mintegy 100 milliárd forinttal lettek volna kisebbek. (A pozitív eltérés bőven fedezi a közelítő számításokból eredő esetleges hibát.)

Az infláció csökkenésével a spekulánsok kivételével szinte mindenki jól járna. Az ebből eredő bérköltség csökkenés és foglalkoztatás növekedés további államháztartási többletbevételeket eredményezne. A nemzetközi pénzügyi intézmények egyik leglényegesebb szempontja szintén az, hogy az országban minél alacsonyabb legyen az infláció. Várhatóan ezt az intézkedést példaként állítják majd más EU-tagjelöltek elé. Ez azért is különösen fontos, mert az EU-ba történő belépéskor az infláció bi-

zonyos mértékű megugrása várható, ami az említett intézkedéssel nagyrészt kivédhető. (Szeretnénk emlékeztetni arra, hogy annak idején az IMF erőteljesen kifogásolta a Bokros-csomag inflációgerjesztő hatását.)

Az intézkedést csak a Magyar Nemzeti Bank és a Pénzügyminisztérium által összehangolt monetáris politikával lehet végrehajtani.

Mivel főleg az élelmiszerek és a szolgáltatások nagy része tartozik a kedvezményes áfa-kulcsba, egy ilyen intézkedés keresleti oldalról fellendítené az élelmiszeripart és a szolgáltatások számottevő részét. Ily módon új munkahelyek is létrejönnének, ami további államháztartási bevételt jelent. Ez a bérből és fizetésből élők helyzetét javítaná úgy, hogy egyúttal a társadalom különböző rétegei közötti feszültséget is mérsékelné. A bérköltségek emelkedését is fékeznék, miután az élelmiszerek a fogyasztás jelentős hányadát teszik ki. A magyar gazdaság versenyképessége is növekedne a költségek csökkenése, illetve a hazai termékek viszonylagos olcsóbbá válása következtében. (Ez egyúttal a hazai termelők védelmét szolgáló kifinomult eszköz.) Az adómérték-csökkentés érezhetően javítaná az emberek közérzetét.

A javasolt intézkedés további előnye, hogy a kamatkiadás-csökkenés 80%-ával javul az ország fizetési mérlege, mivel a külföldi hitelezők ennyivel is alacsonyabb összeget kapnak, és így vihetnek ki az országból.

Az intézkedéssel a környezetvédelem és a kultúra komoly ösztönzést nyer, mivel az ezekkel kapcsolatos tevékenységek jelentős része a kedvezményes áfa-mérték alá tartozik.

Az áfa-törvény módosításával egyidejűleg szigorú intézkedéseket kell hozni, hogy az adócsökkentés az árakban is maradéktalanul érvényesüljön. Itt a Gazdasági Versenyhivatalnak jelentős szerepet kell adni, figyelembe véve az OECD szakértőinek legutóbbi erre vonatkozó ajánlását is.

# 9. A külföldi cégeknek és magánszemélyeknek nyújtott támogatások rendszerének piackonform felülvizsgálata

„1997-es Véleményében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy jelentős haladás történt a jogharmonizációban a vállalati versenyszabályozás terén, és hogy a magyar antitröszt hatóság képességei és erőfeszítései jelentős előrelépést jelentenek a versenyszabályok hiteles alkalmazása felé. Az állami támogatások terén azonban a Bizottság megállapította, hogy többet kell tenni az átláthatóság szükséges szintjének eléréséhez. Az ellenőrző hatóság szerepét és jogkörét világosan definiálni kell annak érdekében, hogy biztosítható legyen a támogatások kompatibilitása a közösségi szabályokkal. A Bizottság továbbá jelezte, hogy ezen a téren középtávon jelentős erőfeszítésekre lenne szükség a követelmények teljesítéséhez, valamint a Bizottsággal való szoros együttműködésre.

A Vélemény óta Magyarország stabil fejlődést mutatott fel azzal, hogy antitröszt szabályokat fogadott el, fejlesztette a Versenyhivatal adminisztratív kapacitását és jó végrehajtási teljesítményt ért el. Stabil fejlődés történt az állami támogatási szabályok elfogadásával és a rendszer átláthatóságának növelésével is, valamint a Támogatásvizsgáló Iroda adminisztratív kapacitásának fejlesztésével és a jó végrehajtási teljesítménnyel. Összességében a jogharmonizáció, az adminisztratív kapacitások és a végrehajtási teljesítmény terén Magyarország megfelelően fejlett, kivéve az adókedvezmények formájában nyújtott támogatások területét.

Az antitröszt terület jogszabályi kerete tovább javult, és újabb lépések történtek az antitröszt területen a szabályozás teljes végrehajtása érdekében. Az állami támogatások területén azonban nem mondható el ugyanez, ott a nem összeegyeztethető támogatási rendszerek, különösen az adókedvezmények formájában nyújtott állami támogatások összhangba hozása, még mindig nincsenek megfelelően kezelve. A piaci szereplők és a támogatást nyújtók megismertetése a szabályokkal javult, de további javítást igényel. A bírói kar képzése a versenyszabályok tekintetében intenzívebbé vált, de tovább erősítendő. A Csatlakozási Partnerség prioritásai ezen a területen csak részben teljesültek. Az Akcióterv végrehajtása részben megfelelő, részben késésben van (állami támogatások szektor összhangba hozása).”

*Az Európai Unió Országjelentése Magyarországról, 2002*

Az Európai Bizottság minden eddigi éves jelentésében bírálta a magyarországi támogatási rendszert, különösen annak versenyt sértő gyakorlatát a külföldi befektetők tekintetében. A koppenhágai csúcstalálkozón kompromisszumos megoldás született. A külföldi működőtőke befektetések kedvezményrendszerének EU-konformmá tétele érdekében kormányrendeletet hoztak, amely a kedvezményeket a befektetések összegéhez arányosítja. Ez egyezett a Levegő Munkacsoport koncepciójával. A vita a meglévő szerződések és kedvezmények kifizetésével kapcsolatban merült fel. Kompromisszumként az EU a magyar álláspontot fogadta el, azaz a meglévő szerződések a szerződés kori feltételekkel futnak ki.

Az alábbiakban röviden megvizsgáljuk azokat a kedvezményeket, amelyeket az elmúlt években kaptak, illetve mind a mai napig kapnak a külföldi cégek és magánszemélyek, és amelyek a magyar tulajdonosokat nem illetik meg. Távol áll tőlünk, hogy hangulatot keltsünk a külföldiek ellen. Viszont azt sem nézhetjük ölbe tett kézzel, hogy az egymást követő magyar kormányok éppen a magyar vállalkozókat és állampolgárokat juttatják sorozatosan hátrányos helyzetbe. A környezetvédelem szempontjából pedig az alábbiak miatt érdemes foglalkozni ezzel a kérdéssel:

- Számos esetben az érintett külföldi cégek tevékenységükkel jelentősen hozzájárulnak környezetünk tisztításához (autógyárak, bevásárlóközpontok, túlzott csomagolások elterjedése stb.).
- A helyben gyártott termékeket kisebb távolságra kell szállítani, az áruszállítás (különösen a közúti fuvarozás) pedig köztudomásúan komoly környezetszennyezéssel jár.
- Magyarország külföldről óriási mennyiségű nyersanyagot (főleg energiahordozókat) importál. Az ehhez nyújtott kedvezmények szintén hozzájárulnak a környezetszennyezés növeléséhez.
- Sokszor elhangzik az az érv, hogy az állam a jelenlegi helyzetben nem rendelkezik szabad forrásokkal még a legfontosabb környezetvédelmi intézkedésekre sem. Az alábbiakból azonban egyértelműen látható, hogy a külföldi befektetők hatalmas kedvezményeket kapnak. Az üzleti világban viszont a hasznot megosztják az érintettek. Jelen esetben Magyarország befektetési klímája a haszon megosztása esetén is kedvező



marad. Az alább felsorolt kedvezmények megosztása a hazai és külföldi vállalkozások között a környezetvédelmet is jelentős többletforrásokhoz juttathatná. A javuló környezet pedig további – és egyre inkább minőségi – befektetőket vonzana.

Az alábbiakban kimutatjuk, hogy az ebben a fejezetben felsorolt **nyílt és bújtatott kedvezmények következtében a külföldi befektetők 2000-ben összeségében legalább 300 milliárd forint támogatásban részesültek**. Ez a helyzet gyakorlatilag még 2003-ban is fennáll.

A külföldi tőke ilyen mértékű és ilyen módon történő támogatása ellentétes a piacgazdaság elveivel és gyakorlatával. Külön abszurditás, hogy a nagyvállalatokat támogatjuk a kis- és középvállalkozásokkal szemben.

A rendszerváltás úgy indult, hogy elfogadtuk a Világbank támogatás-leépítési programját, és gyakorlatilag meg is valósítottuk azt. Ennek a programnak a keretében az egészséges emberi életet elősegítő támogatások is megszűntek (pl. tej és tejtermékek), illetve csökkentek (pl. tömegközlekedés). Ezzel szemben rendkívül megnöveltük a külföldi tőke támogatását a valódi értékek rovására.

## **9.1. A külföldieknek nyújtott kedvezmények vizsgálata és részletes kimutatása**

Amint említettük, nem célunk a külföldi tőke elleni hangulatkeltés, azonban józan gondolkodással alaposan meg kell vizsgálnunk a kedvezmények célszerűségét és jogszerűségét, különösen a tisztességes verseny szempontjából.

Ebben a fejezetben nem foglalkozunk az adórendszer szerkezetének egészéből adódó közvetett támogatásokkal, amelyek gyakran szintén a külföldieket (beleértve az importot) részesítik előnyben. Ilyen például az energia alacsony áfa-mértéke, illetve a magas bérterhek.

Tudomásunk szerint semmiféle vizsgálat nem készült arra vonatkozóan, hogy mennyire fejlődött volna gazdaságunk abban az esetben, ha az említett hatalmas támogatásokat a magyar vállalkozók kapták volna meg. Azt sem kutatták, hogy ebben az esetben hány százalékkal növekedett volna a foglalkoztatottak száma...

A külföldi befektetők hatalmas kedvezményeket kapnak. Ezt a kedvezményrendszert a Pénzügyminisztérium nagyrészt nem mutatja be, holott ilyen módon is az ország korlátozott forrásai kerülnek felhasználásra. Ezeknek a kedvezményeknek a megszüntetésével a magyar realgazdasági szféra versenyképesebbé válna, és természetesen jóval több forrás jutna a környezetvédelem céljaira is.

Ez utóbbi szempontból különösen kiemelendő, hogy az EU-csatlakozásunk környezetvédelmi követelményeit elégtő fejlesztésekre feltétlenül forrást kell biztosítani.

Értesítéseink szerint az EU szakértői azt követelik a magyar illetékesektől, hogy a külföldi működő tőkének adott minden támogatást (az önkormányzati szinten adott adókedvezményt is) mutassanak ki! A magyar – főleg pénzügyi – szakértők erről nem tájékoztatták az érdekeltek szélesebb körét! Mindezeket a támogatásokat a 2004. évi költségvetési törvényjavaslatban számszerűen ki kell mutatni.

## **9.2. A vámok szintjének átfogó kezelése**

A magyar gazdaság védelmének koncepcióját az elmúlt 10 év tapasztalata alapján kell kidolgozni. Kiinduló alapállás, hogy a rendszerváltáskor (1990-ben) Magyarország ipari exportjára ún. fejlődő ország státuszt kapott. Ez azt jelenti, hogy az EU-ba, az USA-ba és Japánba vámmentesen exportálhattunk, miközben az onnan származó import kedvezményes magyar vám alá esett.

Annak reményében, hogy rövidesen EU-tagokká válhatnak, Magyarország és más kelet-európai országok 1995-től kezdve 2001-re gyakorlatilag leépítették az EU-ból és a társult országokból származó ipari termékek (egyelőre az élelmiszeripart kivéve) vámjait és illetékeit. Ismert, hogy az 1989. évi GDP szintjét csak 2000-ben értük el, vagyis az ipari országokhoz viszonyítva újabb, legalább 10 éves lemaradás következett be, így a fejlődő országoknak járó kedvezményes státusz ma indokoltabb, mint korábban. További probléma, hogy az ország által elosztható jövedelem (GNI) 1989. évi szintjét csak kb. 2005-ben érjük el, tehát az 1989. évi állapothoz viszonyítva ez kb. 15 éves többlet-lemaradást jelent az iparilag fejlett országokhoz képest.

Természetesen tudjuk, hogy a GDP, illetve a GNI a társadalom fejlettségét csak részben tükrözi. Így például a csökkenő GDP mellett is komoly szerkezeti változások történtek a gazdaságban, amely ezáltal a korábbinál jóval korszerűbbé vált. Ugyanakkor azonban az EU-országok gazdasága is tovább korszerűsödött, tehát így viszonylagos elmaradásunk nem mérséklődött.

A globalizáció előrehaladtával az ipari termékek vám nélküli és túlzottan liberalizált behozatala következtében minden kontroll nélkül olyan termékek árasztják el az országot, amelyek felhasználásával nagy mennyiségű hulladék keletkezik, ami tartós és felerősödő környezet-szennyezést idéz elő. Az emberi életet és egészséget veszélyeztető termékek EU-ból történő eddigi, korlátok

nélküli behozatalának alapvetően hibás és tarthatatlan voltára mutatnak:

- egyes betegségek (kergetmarha BSE kór),
- a hormonally kezelt és emberre káros csirkehús importja,
- az élelmiszerekben eluralkodó, E-adalékoknak nevezett engedélyezett vegyszerek tömege.

Az EU agresszív, egészségünket rontó politikájára jellemző példa, hogy minőségi kenyérbúza-kiviteli tilalmunkat durva beavatkozással visszavonatták, és most takarmánybúza-lisztből import vegyszerekkel „kotyvasztott” drágább kenyérral kell egészségünket rontani, és életünket rövidíteni.

A WTO szabályai lehetővé teszik az új iparágak védelmét, azonban ez nálunk a ránerőltetett liberalizáció következtében egyetlen esetben sem fordult elő feldolgozóipari termékek esetében. Országunkban még a környezetvédelmi ipari vertikum sem tud kiépülni az erőteljes és liberalizált import következtében. Erre jellemző példa, hogy az erőművi kénkibocsátást kalcium adagolásával lekötik, aminek hasznos terméke a gipsz, viszont gipszet Magyarország most már Németországból hoz be. A gipszből feldolgozottabb termék is készül Németországban, amelyet gipszkartonként ugyancsak importálunk. Tehát világos, hogy a magyar környezetvédelmi melléktermékek belföldön sincs piaca, mivel az itt lévő német kereskedő cég (OBI) csak a német terméket értékesíti.

Egy másik példa a begyűjtött műanyag hulladék feldolgozása. Ez a technológiai művelet még Németországban is csak részben sikerült. Ott ebből egyebek mellett műanyag karókat gyártanak, amelyeket szintén importálunk, és így a nálunk keletkező hulladék – ha be is gyűjtik – nem hasznosítható. Az importtermékek Magyarországon sok más esetben is kedvezőbb elbírálásban részesülnek, mint a hazaiak. Példák erre, hogy a hannoveri villamosokat a főváros készpénzért vette meg, de a magyar Ikarus buszokat 50%-os hitel mellett sem vásárolta meg, helyette rosszabb, elmaradottabb műszaki konstrukciójú német-török buszok vásárlására került sor 100%-os hitel mellett.

Számításaink szerint, ha 2001-ben a vámbelföldi importra (fejlődő országokból származó, valamint vámszabad-területi import nélkül) az 1994. évi átlagos vámszint maradt volna fenn, akkor a költségvetés többletbevétele a vámokból 350 milliárd forintot, az import utáni áfából pedig 87 milliárd forintot tett volna ki (2000. évi áron számolva). Ez tehát számunkra durván évi 1,6 milliárd euró cserearány-romlást jelentett, ha relatív fejlettségi szintünk az 1990. évi szinten maradt volna. Mivel azonban azóta újabb 10 évvel elmaradtunk az EU szintjétől, Magyarország még az akkorinál is nagyobb védelmet érdemelne meg. (Összehasonlításképpen megemlítjük, hogy az említett összeg a tb-járulék 7-8 száza-

lékpontos csökkentését tette volna lehetővé.) A megfontolatlanul gyors vámleépítés, az import liberalizációja egyoldalúan a behozott termékek versenyképességét javította, és ezzel több százezer hazai munkahely megszűnéséhez járult hozzá.

Az említett összeg ma már természetesen nem irányozható elő bevételeként az EU-val történt megállapodás és a WTO-ban vállalt kötelezettségeink miatt, azonban jól szemlélteti a kiesett vám- és importbevételek nagyságát. Ezek az adatok jól mutatják, hogy az adóterheket most már döntően a belföld viseli, miközben az említett összeg közel kétszerese azoknak az országoknak a versenyképességét javította, amelyek az elmúlt 10 évben hozzánk viszonyítva még fejlettebbé váltak. Erre mindenképpen fel kell hívni az EU figyelmét, és ennek megfelelően kell további támogatásokat és kedvezményeket kérni.

Alapvető ellentmondás az EU-kapcsolatainkban, hogy miközben az áruk mozgása szabadabbá vált, addig a magyar munkaerő belépése a munkavállalás szempontjából gyakorlatilag elérhető EU-országokba még évekig korlátozott. Ezt a helyzetet súlyosbítja, hogy Magyarországon a foglalkoztatottság szintje mintegy 20 százalékkal alacsonyabb, mint a mérvadó EU-országokban. Ezt az ellentmondást többféle módon lehet és kell feloldani. Egyrészt a hazai munkahelyek aktív védelmével, másrészt új munkahelyek létesítésének fokozottabb és hatékonyabb támogatásával.

### 9.3. A vámkedvezmények ésszerűsítése

A külföldi működőtőke magyarországi befektetéseinek szelektív elősegítése céljából egész sor – véleményünk szerint esetenként a hatályos jogszabályokkal és a tisztességes piaci verseny elveivel is ütköző – vámkedvezményt is nyújtott és nyújt a mindenkori magyar kormány. Ezeket a Pénzügyi Közlönyben közzétették, azonban a kedvezmény tényleges összegét valójában nem mutatják ki, és az Országgyűlést sem tájékoztatják, ami ütközik az államháztartási törvény előírásaival. Általában csak a vámkontingens összegét tüntették fel, vagyis azt, hogy mekkora összegig alkalmaznak nulla vámot, ahelyett, hogy kimutatták volna, mekkora vámot kellene ténylegesen fizetni, azaz mekkora összegetől esik el az állami költségvetés. A vámkedvezmény azt is jelentette, hogy nemcsak a vám után, hanem a behozott áru teljes értéke után sem kellett áfát fizetni – még átmenetileg sem. (Vagyis a cégnek nem kellett hiteleznie az áfát.) Ezt a kedvezményt viszont a legtöbb magyar kis- és középvállalkozás nem tudta igénybe venni, ami súlyos diszkriminációt jelentett velük szemben. Ez felte-

hetően ütközött a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvény előírásaival. A külföldi működőtőke által behozott berendezések, gépek is hasonló vámmenetséget kaptak (például a Suzuki). Ezen okok miatt a hátrányosan érintett vállalkozások jogosan kérhetnének kártérítést a Pénzügyminisztériumtól, illetve a költségvetéstől.

Az EU-csatlakozással az önálló hazai vámszabályozás lehetősége gyakorlatilag megszűnik, tehát a Levegő Munkacsoport által évek óta szorgalmazott változások e tekintetben „automatikusan” megvalósulnak. Azonban a korábbi évek kedvezőtlen fejleményeit továbbra is figyelembe kell venni, amikor a hazai többségi tulajdonú vállalkozások – különösen a kis- és középvállalkozások – támogatási rendszerét alakítjuk.

## 9.4. A vámszabad-területi beruházások áfájának kimutatása és rendezése

Az EU-belépéstől kezdve el kell számolni a vámszabadterületi beruházások összes be nem fizetett áfáját. Véleményünk szerint az EU-n kívüli országok vámértékét és az ehhez tartozó áfát is hasonló módon kell elszámolni. A PM jelenlegi elgondolása szerint ezt egyszerűen elengedik. Véleményünk szerint ezt az államháztartási törvény értelmében bruttó módon ki kell mutatni, és csak ezt követően lehet dönteni az elengedés mértékéről és feltételeiről. Ez azért fontos, mert ezzel a magyar fél tárgyalási pozícióját tudjuk javítani a külföldi tőkével szemben. (Például a magyar foglalkoztatottak helyzetét és létszámát lehet ezzel érdemben befolyásolni.)

Az EU-csatlakozás időpontjától a vámszabad területek beruházásai után elengedett áfa és a nem EU-országokból származó áruk után az eddig felfüggesztett vám befizetése időszerevé válik. Ez 2004-ben mintegy 100 milliárd forint többletbevételt eredményezhet. (Ennek egy része alku tárgyat is képezheti, például a foglalkoztatottak megtartása esetén egy része elengedhető.)

## 9.5. A vámérték szigorú ellenőrzése

Az EU vámrendszere a nem EU-országokból származó áruk vámkezelésének szigorítását követeli meg. Külön problémát jelent, hogy az Ázsiából származó áruk vámértékét alacsonyan vallják be, és ez jelentős vámbevétel-kiesést okoz az EU és Magyarország számára. (Az EU-ba irányuló import vámbevételéből a Magyarországon elvámolt termékek után hazánkat 25%-os részesedés il-

leti.) A magyar könnyűipari vállalkozók is követelik ezen laza vámszabályozás felszámolását, ami több tízezer magyar munkahelyet is veszélyeztet.

A külföldi cégek által behozott vámáru értékét – a nem megfelelő szabályozás miatt – gyakran nem ellenőrzik megfelelően, így az ellenőrizetlen értéken kerül be az országba. A felül-, illetve alulszámolás (az érintett cég érdekeitől függően) általános gyakorlat.

Javasoljuk a portugáliai gyakorlat átvételét, ahol szigorúan ellenőrzik a külföldi befektetők importjának valódi vámértékét, sőt bizonyos tilalmakat is elrendelnek. Így például megtiltják a használt gépek behozatalát a tőkebefektetések kedvezményrendszerében. (A tőkebefektetések mai felülértékelése gyakorlatilag jövőbeni adókedvezményt jelent, mert így magasabb összegű amortizáció számolható el költségként.)

A 2000-tól érvényes vámrendeletek szerint egy cég bizonyos összeg megfizetése mellett a telephelyére kérheti a vámvizsgálatot, ami gyakorlatilag állandósítható. Ezzel a lehetőséggel főleg a nagy külföldi cégek élnek, ugyanis elsősorban ők tudják ezt megfizetni. Ugyanakkor ez az eljárás a korrupció melegágya lehet. Ezért **javasoljuk ennek az eljárásnak a megszüntetését**. Franciaországban a vámon kívüli védelem egyik formája, hogy egyes érzékeny termékek vámolását kizárólag szinte járhatatlan utakon és csak időszakosan működő vámhivatalokba irányítják.

## 9.6. Az amortizáció elszámolásának felülvizsgálata

Az amortizáció magyarországi elszámolása gyakorlatilag kettős mérce szerint történik. A régebbi vagyonnal rendelkező cégek törvényben szabályozott mértéket számolhatnak el. Ezzel szemben a nyugati befektetők szinte szabadon számolhatnak el amortizációt, vagyis eszközimportjukat költségként elszámolva gyakorlatilag adózatlan szabad pénzeszközhöz jutnak. Becslésünk szerint a többségi külföldi tulajdonban lévő cégek értékcsökkenési leírásának legalább a fele „felpörgetett amortizáció”, ami évi 250–300 milliárd forint további – bújtatott – adókedvezményt jelent.

Egyes – a nemzetgazdaság hosszú távú érdekeit szolgáló – beruházások a jelenlegi piaci környezetben versenyhátrányban vannak. Ezekre átmeneti jelleggel célszerű lenne lehetővé tenni a gyorsított amortizációt (pl. a rozsdávezetek rehabilitációját szolgáló beruházások költségei).

A külföldi cégek beruházásainak nagyobb része származik importból, mint hazai forrásból (beleértve a kivitelezést is), továbbá az adókedvezmények igénybevétele szempontjából ezek a cégek érdekeltek a minél

nagyobb beruházási összeg kimutatásában. Ezért az amortizáció elszámolásának felülvizsgálatát a beruházás reálösszegének megállapításával kell kezdeni. Jelentős eltérés esetén ugyanis a könyvelés nem tekinthető hitelesnek. **Így törvényi alap nyílik a kedvezmények csökkentésére, illetve az adók növelésére és a büntetések megfizettetésére.**

Becslésünk szerint a 9.3., 9.4., 9.5. és 9.6. pontokban felsorolt kedvezmények évente legalább 200 milliárd forint szabad pénzeszközt jelentettek a külföldi befektetők számára.

## 9.7. Az egyes nagy összegű pénzügyi befektetéseket megvalósító cégek szabályozása

A külföldi pénzeszközöknek a budapesti tőzsdére való bevonása érdekében egyes cégek profitját mesterségesen megnövelték. Így például a MOL Rt. esetében 1998-ban az indokoltnál alacsonyabb bányajáradékot vetettek ki, miközben monopolhelyzeténél fogva az árképzés során a cég átmenetileg külön előnyre tett szert. Számításaink szerint a MOL Rt. kb. 100 milliárd Ft többletbevételhez jutott akkor ezzel a módszerrel (lásd az 5.5. fejezetet!). Hasonló manipulációk történtek más cégek esetében is. A MATÁV Rt. egyedülállóan magas díjai szintén arra szolgálnak, hogy a tőzsdei árfolyama magas legyen. Ugyanakkor a nemzetközi összehasonlításban is rendkívül magas díjak fékezik a távközlési és információtechnológiai alkalmazások fejlődését, és ezzel mérhetetlen kárt okoznak az országnak. Ez a veszteség sokkal nagyobb (véleményünk szerint nagyságrendileg 1000 milliárd forint), mint amennyi előnye a vállalatnak származik a magas díjakból. Tehát ezek a bújtatott kedvezmények még tisztán gazdasági szempontból tekintve sem a fejlődést szolgálják, hanem műszaki leszakadásunkat fokozzák. Becslésünk szerint az említett módon összességében évente legalább további **200 milliárd forint** támogatásban részesülnek a portfólió-befektetést elősegítő tevékenységek.

Az említett összegeket be kell fizettetni a költségvetésbe. Ennek módjai az egyes cégek esetében eltérőek. Például a MOL Rt. esetében ez a bányajáradék emelésével, a MATÁV Rt. esetében pedig a hatóságilag engedélyezett díj jelentős mérséklésével valósítható meg. (A távközlés liberalizációja nem hozta meg a várt díjcsökkenést.)

A tőzsdén jegyzett cégek részvényeinek támogatása nagy kárt okoz az ország fizetési mérlegében. Míg 1997. decemberében a részvények 48,1%-a volt külföldi tulajdonban volt, 2000. márciusában ez az arány már

80,1%-ot tett ki (MNB, Havi jelentés 2000/5. 218. oldal). Az arány azóta gyakorlatilag változatlan. Így a könnyen kivihető pénz összege túlzottan gyarapodik. Ezen túlmenően a külföldi tulajdon ilyen aránya mellett a hazai részvénytulajdonosok alárendelt szerepet játszanak. Véleményünk szerint az állam feladata a hazai kistrésztulajdonosok védelme, nem pedig a külföldi monopolhelyzet erősítése. Javasoljuk, hogy a Gazdasági Versenyhivatal keményen lépjen fel a kistrésztulajdonosok érdekében, ugyanis a nagyrésztulajdonosok az erőfölényükkel könnyen vissza tudnak élni.

## 9.8. A külföldi befektetésekkel kapcsolatos foglalkoztatás rendezése

A külföldi többségi tulajdonban lévő cégek az átlagos állományi létszám 2%-áig külön engedély nélkül alkalmazhatnak (és általában alkalmaznak is) külföldi munkavállalókat. Ez mintegy 10 ezer főt jelent. (2000-ben a kizárólag külföldi és külföldi többségi tulajdonú cégeknél az átlagos statisztikai állományi létszám 536 ezer főt tett ki, ennek 2%-a 10225 fő). A külföldi tőkebefektetést elősegítő rendelkezések lehetővé teszik, hogy a tulajdonosi irányítást érvényesítő személyzet (igazgatói és felügyelőbizottsági tagok) ugyancsak külföldi állampolgárok lehessenek. Ez a többségi és a kisebbségi külföldi tulajdonban lévő cégekre egyaránt kiterjed. A KSH adatai szerint Magyarországon 2000-ben 26 645 külföldi érdekeltségű vállalkozás működött. Ha átlagosan csak 3 fő vezetővel számolunk, akkor a külföldi vezetők és irányítók létszáma 80 ezer főt tesz ki. Tehát összesen mintegy 90 ezer külföldi magas bérrel és egyéb személyi juttatásokkal rendelkezik (pl. személygépkocsi korlátlan használatával és ezáltal lehetőséggel a költségérzéketlen környezetszennyezésre), ami a magyar bérköltség szintjét a valóságosnál magasabbnak mutatja. Ennek következtében viszont a magyar állampolgárok átlagos bérszintje ennyivel is alacsonyabb, mint a kimutatott statisztikai átlag. Ezen összesen kb. 90 ezer külföldi állampolgár a magyar munkaerőpiacon gyakorlatilag 90 ezer magyar állampolgár munkahelyét vette el, ennek következtében az 1990. évi bázishoz képest nemcsak 1,5 millió munkahely szűnt meg, hanem még további 90 ezer, mivel még ennyivel is kevesebb magyar állampolgárt alkalmaznak.

Magyarországon a külföldi cégek egyre több beruházás kivitelezését nyerik el, sőt szinte már törvényszerű, hogy ezeket éppen a külföldi tulajdonban lévők végzik. A beruházást elnyerő külföldi cég gyakran külföldi munkavállaló Magyarországra történő kirendelésével való-

sítja meg ezeket a fejlesztéseket. Becslésünk szerint évente legalább 1 milliárd USD értéket fogyasztanak ezek a külföldiek. Ez a fogyasztás szerkezetét tekintve elsősorban importált javakból áll, és nagyarányú a hulladéképzése (pl. eldobó csomagolások). Ez durván számolva további mintegy **300 milliárd forint** közvetett támogatást jelent. Ez egyrészt növeli a Magyarországon termelt áruk költségét, rontva ezzel versenyképességünket. Másrészt a magas külföldi munkabér levonásával számított magyar átlagmunkabér így jóval alacsonyabb a kimutatott statisztikai átlagnál, amit már a szakszervezetek is kifogásoltak.

Javasoljuk **a vonatkozó jogszabályok szigorítását**. Németországban minden külföldi munkaerő alkalmazását havi 350 márka regisztrációs díj terheli. Magyarországon el lehetne például törölni a külföldiek 2%-os foglalkoztatási lehetőségére vonatkozó előírást, vagy a németországi gyakorlathoz hasonlóan magas (fejenként havi 50 ezer Ft) nyilvántartási díjat lehetne bevezetni a külföldi munkavállalókra. (Ez utóbbi 10 ezer főre vetítve **évi 6 milliárd forint**, de 90 ezer főre vetítve már évi 54 milliárd forint többletbevételt jelentene az állami költségvetés részére, illetve ezen összeggel lehetne a tb-járulékot csökkenteni.) Indokolt esetben, például foglalkoztatáspolitikai okokból, vagy a magyar igazolvány megléte esetében ezt a regisztrációs díjat el lehetne engedni.

A külföldi többségi tulajdonú cégek foglalkoztatási politikája olyan, hogy csak a legproduktívabb (30 év körüli) korosztályt alkalmazzák, ami diszkriminációt jelent a hazai cégekkel szemben. Nyugat-Európában az ilyen „kimazsolázást” a törvény tiltja és bünteti. Nálunk is hasonló szigorítást kell bevezetni.

Jelenleg több külföldi tulajdonú cég kivonul és felszámolja a munkahelyeket. Ennek ellensúlyozására a fajlagosan több embert alkalmazó hazai kkv-k foglalkoztatásának bővítését kell támogatni.

## 9.9. A külföldiek ingatlanvásárlásának szabályozása

A külföldi állampolgárok ingatlanszerzésének szabályait a 7/1996. (I. 18.) számú kormányrendelet úgy módosította, hogy megkönnyítette számukra az ingatlanok vásárlását. Korábban ehhez a Pénzügyminisztérium Pénzügyintézeti Központjának engedélye kellett, most már azonban elegendő lett a megyei közigazgatási hivatal vezetőjének engedélye. Ez rendkívül tág értelmezési lehetőséget és szubjektív elbírálást tesz lehetővé, ami számottevően megnövelte a korrupció esélyeit is. Ez a liberális gyakorlat más bűncselekményeket is fedezhet, például pénzmosást (ld. a Nemzetbiztonsági Hivatal 1999.

### II.9.9.a. táblázat: Külföldiek ingatlanszerzése Magyarországon (1999)

Közigazgatási terület	Ingatlanok száma
Budapest*	1550
Pest	377
Közép-Magyarország	1927
Fejér	220
Komárom-Esztergom	142
Veszprém	488
Közép-Dunántúl	850
Győr-Moson-Sopron	816
Vás	548
Zala	812
Nyugat-Dunántúl	2176
Baranya	383
Somogy	1193
Tolna	295
Dél-Dunántúl	1871
Borsod-Abaúj-Zemplén	115
Heves	114
Nógrád	39
Észak-Magyarország	268
Hajdú-Bihar	109
Jász-Nagykun-Szolnok	148
Szabolcs-Szatmár-Bereg	3
Észak-Alföld	293
Bács-Kiskun	417
Békés	136
Csongrád	246
Dél-Alföld	799
Összesen	8184

\*Budapesten a kérelmek száma 3 év alatt 1,5-szeresére nőtt!  
Forrás: Fővárosi és megyei közigazgatási hivatalok

évi évkönyvét). A 2001. szeptember 11-i terrortámadás után mindenképpen szükséges tehát ezen jogszabály szigorítása.

Bár a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 7.§-a értelmében termőföld, valamint védett terület tulajdonjogát külföldi természetes és jogi személy nem szerezheti meg, azonban az említett rendelet kikaput teremtett azzal, hogy tanyát, vagyis 6000 négyzetméter alatti nagyságú földterületet gazdasági épülettel együtt mégis megvásárolhatnak. Azonban még ezt a túlzottan liberális szabályt is kijátszották. A Tolna Megyei Közigazgatási Hivatal például tanyának minősítette a települések külterületén lévő, mezőgazdasági termelés céljára létesített állandó jellegű épületeket és az azonos helyrajzi számon hozzájuk tartozó, legfeljebb 6000 négyzetméternyi területet. Ennek alapján 1996 és 1999 között kb. ezer kére-

### II.9.9.b. táblázat: Külföldiek ingatlanszerzése a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetében

BKÜ alrégiók	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996-2001
Somogy	259	881	761	732	491	459	3583
Veszprém	290	433	218	305	228	145	1619
Zala	444	763	674	367	467	344	3059
Összesen	993	2077	1653	1404	1186	948	8261

Forrás: Népszabadság, 2002. június 13.

lem esetében engedélyezte a külföldi vásárlók számára a tulajdonszerzést. Tehát csak Tolna megyében eddig kb. 1 millió m<sup>2</sup> földterületet adtak el törvénytelenül a külföldieknek. **A Legfelsőbb Bíróság egy ítélete azonban kimondta, hogy tanya lakóépület nélkül nem létezik,** a külterületi, illetve volt zártkerti termőföldön a csak termékfeldolgozás vagy terménytárolás céljára szolgáló – például préház jellegű – épületek nem minősülnek tanyának, így ezek tulajdonjogát külföldi magán- vagy jogi személy nem szerezheti meg. Tehát a törvényt szigorítani kell, hogy ne legyen kijátszható. Itt a törvények be nem tartására jellemző, hogy a közigazgatási hivatal törvényt sértő tisztviselői arcátlanul a törvény módosítását javasolták a törvény betartása helyett.

A II.9.9.a. táblázatból megállapítható, hogy a külföldi állampolgárok 1999-ben 8184 ingatlant vásároltak Magyarországon, főleg a leginkább frekvenciált területeken: Budapesten és a Balaton környékén. Ismert, hogy az Európai Unióban az ingatlanok – különösen a földterületek – ára a magyarországi árak legalább a tízszerese. Feltételezve, hogy egy ingatlan értéke átlagosan 10 millió forint, az 1999-ben a külföldiek által vásárolt ingatlanok belföldi ára összesen 80 milliárd forintot tett ki. Ennek az európai unióbeli ára mintegy 800 milliárd forint, tehát az ily módon a külföldieknek nyújtott támogatás évi 700 milliárd forintot tett ki.

A fenti számokon felül a külföldi többségi tulajdonú cégek évente mintegy 100 milliárd forintot fektetnek be ingatlanüzletbe. (1998-ban ez az összeg 84,7 milliárd forintot tett ki.) Figyelembe véve a felfutott ingatlanárakat, az éves forgalom egy évi haszna mintegy 50 milliárd forintot tehet ki.

Oláh Miklós tanulmánya 164 olyan településen mérte fel a külföldiek ingatlanszerzését, amelyek a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetét (BKÜ) képezik. A felmérés eredményeit a II.9.9.b. táblázatban mutatjuk be.

A tanulmány szerint a fenti külföldi tulajdonú ingatlanok, ha csak nyolchetes nyári szezonnal számolunk, akkor 7,2 milliárd forint (28 millió euró) vendéglátóipari forgalom lebonyolítására képesek, vagyis ennyivel csökkentik az idegenforgalmi bevételeinket. Ezzel csökken a magyar állampolgárok foglalkoztatottsági szintje is.

1996. október 1-től 2000 év végéig – információink szerint – **több mint százezer ingatlan került közvetlenül a külföldi állampolgárok birtokába.** Csak a német állampolgárok 70000 ingatlannal rendelkeznek. Megjegyezzük, hogy tapasztalatok szerint a külföldiek a hivatalos kimutatásokban szereplő számoknál lényegesen nagyobb mértékben vásároltak és vásárolnak ingatlanokat magyar strómanokon keresztül. Minden információt egybevetve a külföldiek tényleges tulajdonában levő ingatlanok számát 2000 év végén 120 ezerre becsülhetjük. Ezek összértéke 2000. évi áron – feltételezve, hogy egy ingatlan átlagára 10–20 millió Ft között van – 1200 és 2400 milliárd Ft magyarországi belföldi értékre becsülhető (ezek EU-beli értéke ennek akár a 10-szerese is lehet, főleg földvásárlás esetén). (Lásd a II.9.9.c. táblázatot!)

Mindebből további problémák is adódnak. A külföldiek ingatlanvásárlásai felverik a magyarországi ingatlanárakat, így a jóval alacsonyabb jövedelmű magyar állampolgárok lakáshoz, családi házhoz jutása, illetve a lakáskörülményeik javítása lényegesen megnehezül.

### II.9.9.c. táblázat: Átlagos földárak Európában (euró/hektár)

Luxemburg	60 ezer
Hollandia	18,7 ezer
Németország nyugati része	15,6 ezer
Belgium	12,1 ezer
Spanyolország	10,0 ezer
Dánia	6,1 ezer
Anglia	4,9 ezer
Franciaország	3,0 ezer
Finnország	2,7 ezer
Magyarország (2001)	1,0 ezer

Forrás: Földbróker, 2002

Az ingatlant vásárló külföldiek (főleg németek és osztrákok) nagyrészt **kiesnek a fizető idegenforgalomból**, és ezzel csökkentik annak jövedelmezőségét, devizaszerző képességét. Becslésünk szerint a 120 ezer ingatlan – beleértve a külföldiek családtagjait és ismerőseit is – legalább 1 millió vendég utáni idegenforgalmi jellegű bevétel kiesésével jár. Mivel ezek a vendégek hosszabb időt töltenek hazánkban, ezért fajlagosan magasabb bevételről fosztják meg az országot. **Becslésünk szerint az így kieső összeg évente 500 millió USD-t tehet ki.**

Az idegenforgalmi szempontból frekvenciát Hévízen és környékén elviselhetetlenné vált a helyzet. Hévízen a 2000. év végéig 700 ingatlant vásároltak a külföldiek, ami az összes ingatlanok 20 %-át teszi ki. Csereszegtomajon a nyilvántartott 1200 ingatlanból 650 nagy méretű belterületi ingatlan már a külföldi tulajdonosok kezében van. Itt az egyik német állampolgár 11,5 millió Ft-ért 4,2 hektáros belterületet vásárolt, majd ezt felparcellázta, így ennek mai értéke 160 millió Ft-ra becsülhető.

A külföldi ingatlantulajdonosok által leggyakrabban elkövetett törvény- és szabálysértések a következők:

- nem tartják be a magyar építési szabályokat,
- nem, vagy csak késve fizetik be az építményadót (annak ellenére, hogy nem kell fizetniük kommunális adót),
- általában nem fizetik be és kikerülik az idegenforgalmi adót (nemcsak rokonaiknak adják ki a helyiségeket) stb.

A föld különleges jószág, nem termelhető, ezért ha a külföldi földet vásárol, akkor azzal végérvényesen kevesebb jut a 10 millió magyar állampolgárnak, akik átlagosan jóval kevesebbet keresnek, mint az átlagos külföldi. Az ingatlan vásárlása a vagyonosodási folyamat szerves része. A vagyonosodási folyamat Nyugat-Európában régi folyamat, és csak a II. világháború utáni időt számítva legalább 50 éve tart, tehát ott már komoly tőkét halmoztak fel. A vagyonosodási folyamat minőségével kapcsolatban megjegyezzük, hogy a történelem klasszikus példája, hogy az Amerika felfedezése után beáramló arany, illetve tőke Spanyolországban luxusfogyasztásra került felhasználásra, ezzel szemben Angliában nagyobb részt a termelőeszközök (hajózás, ipar) felé áramlott, és ezáltal bővítve újratermelődt, ami később megalapozta Anglia világhatalmi helyzetét. A magyarországi vállalkozók által termelt profit nagy része jelenleg személyi, főleg luxusfogyasztást szolgál. Számukra gyakran értékesebb egy nagy értékű külföldi személygépkocsi birtoklása, mint egy nagy termelékenységű és korszerű termelőeszköz beállítása. Ellenpéldaként említendő, hogy az osztrák bankok a luxusfogyasztású kisvállalkozóknak (például luxus autóval közlekedőknek) nem szívesen adnak hitelt, mert attól tartanak, hogy nem a bővített újratere-

melésre fordítják azt. Nálunk a környezetszennyező és erőltetett fogyasztói import „kirabolja” a szerény megtakarításokat. Ezzel számolva hátrányunk még nagyobb. Tehát halmozottan hátrányos helyzetünket, vagyis magyar állampolgárok túlzott megkülönböztetését kell és lehet hatósági eszközökkel kivédeni addig, amíg jövedelmi helyzetünk valamelyest nem javul.

Külföldön sok helyen igen szigorúan szabályozzák a külföldiek ingatlanvásárlását. Svájcban a nem EU-állampolgárok számára évente szigorú kontingenst írnak elő településekre lebontva. Spanyolországban a külföldiek az eladási árnak megfelelő összeget kötelesek illetékként befizetni, mivel nem helyben adózók. Nálunk a telekspekulánsok uralják a szabályozást, amiből kifolyólag az egyes országok követendő gyakorlatát nem mutatják be, sőt támadást intéznek azok ellen, akik ellenzik az elvtelen kiárusítást.

Felvethető olyan megoldás is, hogy **ingatlanvásárlás esetén a külföldieknek legyen kötelező külön adót fizetniük.** Az adó mértékét úgy lehetne például megállapítani, hogy kimutatjuk: az ingatlan megvételéhez hány évig kell dolgoznia egy átlagos magyar dolgozónak, és mennyi ideig egy átlagos EU-beli polgárnak, és az időkülönbség tartama alatt az EU-beli polgár által megkereshető összeget fizesse be adóként a külföldi állampolgár.

Földet még tanya címén se vásárolhasson külföldi állampolgár.

Természetesen más megoldás is alkalmazható a külföldiek földvásárlásának korlátozására, lásd a dán, francia, illetve egyéb módszereket.

Külön problémát jelent a termőföld megszerzése „zsebszerződések” útján a külföldiek számára. Külföldiek Magyarországon a termőföldre tulajdonjogot nem szerezhetnek, ezért ezt úgy kerültk meg, hogy jogilag tiltott szerződést kötöttek, „átmenetileg” bérbe vették a termőföldet. Mivel a Nemzeti Földalapon keresztül a magyar földvásárlókat elővásárlási jog illeti meg, ezért ha a korábban zsebszerződést kötő földtulajdonos az illegálisan eladott birtokot megvételre ajánlja fel állami földalaprak, akkor a korábbi adásvétel jogilag semmisnek tekinthető, a külföldi vevő nem akadályozhatja meg a törvényes ügyletet. *Ilyen módon ez a termőföld is magyar tulajdonban maradhat.*

Ezeknek a javaslatoknak a megvalósítása a magyar társadalom egyetértésével találkozna. A magyar állampolgárok túlnyomó többsége ugyanis ezen a téren károsnak tartja és ellenzi a túlzottan liberális szabályozást. Ezt tárgyyszerűen mutatja, hogy a TV2 (külföldi tulajdonban lévő kereskedelmi tv) 2000. július 16-án megtartott telefonos közvélemény-kutatásának eredménye szerint a véleményt nyilvánítók 74%-a ellenezte a külföldi állampolgárok magyarországi ingatlanvásárlását.

## 9.10. A külföldi többségi tulajdonú cégek egyéb címzett támogatásai

Az egyes tárcák rendelkezésére álló különféle támogatási keretektől a külföldi cégek kiemelt módon kapnak támogatást, és ezzel is előnyhöz jutnak a hazai vállalkozásokkal szemben. A külföldi cégek rendkívül erőszakos lobbizást folytatnak, nemcsak a vállalatok, hanem nagykövetek és külföldi kormányok szintjén is. A minisztériumok rendelkezésére álló egyes alapokból például az alábbi támogatást kapták egyes cégek (nem teljes körű adatok alapján):

A Gazdasági Minisztériumnál a Gazdaságfejlesztési Célelőirányzatból (Gfc) 2000-ben 17,2 milliárd forintot, 2001-ben 29,2 milliárdot kaptak a vállalatok, 2002-ben pedig 20,3 milliárd forintot irányoztak elő erre a célra. Ennek az összegnek a nagyobbik része a külföldi többségi tulajdonú cégekhez jut. Az Állami Számvevőszék 2000 júliusában tette közé a Gazdaságfejlesztési Célelőirányzat 1997., 1998. és 1999. évekre kiterjedő vizsgálatának eredményét, amely szerint emelkedett a külföldi tulajdonú vállalkozásoknak nyújtott támogatások aránya, ugyanakkor **ezek a támogatások feleslegesek voltak, mert az érintett beruházások anélkül is megvalósultak volna.** (Példaként lásd a II.9.10. táblázatot!)

A Munkaerőpiaci Alapból szintén jelentős összeget kapnak a külföldi vállalatok.

A Környezetvédelmi Alap Célfeladatokból (KAC) is számos külföldi cég kap támogatást, például külföldi többségi tulajdonú közúti fuvarozó cég Volvo kamionok importjára (!) kapott támogatást.

Az agrártámogatások jelentős részét a külföldi tulajdonban lévő kereskedőcégek kapják meg, nem pedig a

magyar termelők. 1999-ben az FVM által kezelt 132,4 milliárd Ft összegű támogatásból a mező- és erdőgazdasági termelők mindössze 46,5 milliárd Ft-ot kaptak, vagyis 35,1%-ot. A fennmaradt összeget, vagyis a támogatás 64,9%-át a többségben külföldi tulajdonban lévő élelmiszeripar (a jegyzett tőke 61,8%-a volt külföldi tulajdonban 1998-ban), valamint a külkereskedők – beleértve a közvetítői kereskedelmet – vágták zsebre. Ez ellentétes az EU agrártámogatási gyakorlatával, ahol csak a termelők kaphatnak támogatást.

A közlekedési tárca úgy írta ki az útépitésre vonatkozó pályázatokat, hogy azokat általában a külföldi cégek nyerik el, majd a munkát magyar alvállalkozókkal végeztetik el jóval kisebb összegért.

Bár kis értékű tevékenység, de a helyzetet jellemzi, hogy a minisztériumok belső takarítását a Pénzügyminisztériumban és a BM Bevándorlási Hivatalában külföldi tulajdonú vállalkozások végzik. (Itt titokvédelmi problémák is felvetődhetnek.)

Az önkormányzatok is számos módon nyújtanak támogatást a külföldi cégeknek, így helyi adókedvezményeket, továbbá földet és közművesítést biztosítanak ingyenesen vagy alacsony áron.

Gyakran a nehezen számszerűsíthető, de a lakosság életminőségét alapvetően meghatározó értékeket (például városi zöldterületeket) is feláldozzák a külföldi befektetők részére, számottevő károkat okozva az emberek egészségében, közérzetében, és csökkentve ingatlanjaik értékét. Ez utóbbiról a következőket állapította meg Dr. Gönczöl Katalin, az állampolgári jogok akkori országgyűlési biztosa: „...az új beruházások kapcsán – és erre majd példákat fogok hozni – az örvendetes gazdasági fejlődés eredményeként létrejövő új beruházások melléktermékeként létrejön egy olyan helyzet, amelyben a kör-

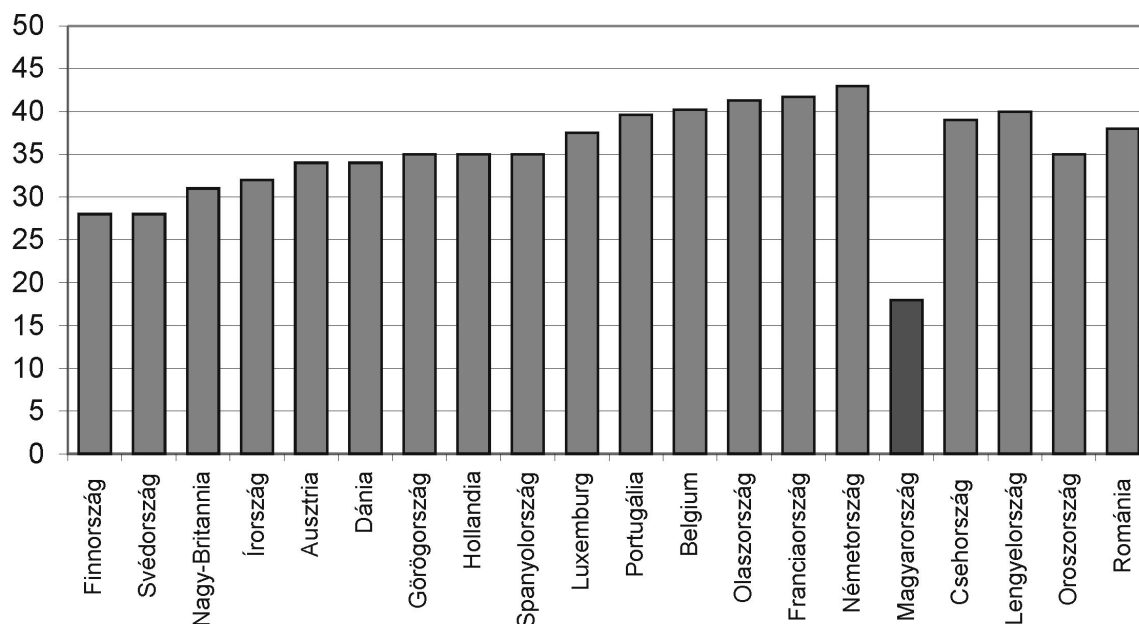
**II.9.10. táblázat: Támogatások a Gazdaságfejlesztési Célelőirányzatból 2000. június 6-án**

A cég megnevezése	Vissza nem térítendő Gfc-támogatás (millió Ft)	Beruházási költség (millió Ft)	Új munkahely (fő)	Egy új munkahelyre jutó támogatás (millió Ft)
Artesyn Hungary Elektronikai Kft.	100	778,3	100	1,0
Caterpillar Magyarország Rt.	100	954,7	0	
Hirschler László	100	628,1	50	2,0
Korax Élelmiszergépgép Kft.	20,9	104,6	14	1,5
Loranger Ipari Kft.	62,8	349,3	16	3,9
Magyar Suzuki Személygépkocsigyártó és Értékesítő Rt.	200	9248,5	517	0,4
Sanatmöbel Bútorgyártó Kft.	15,2	23,1	44	0,3
Valeo Auto-electric Magyarország Kft.	100	2191,9	40	2,5

Forrás: Világgazdaság, 2000. június 7.



## II.9.11. ábra: A társasági adó százalékos mértéke az Európai Unió tagországáiban és néhány más országban



Forrás: Corporate Taxes – A Worldwide Summary. Price Waterhouse, 1996 Edition és HVG, 1999. december 11.

nyezetre való hatósági és beruházási érzékenység rendkívül alacsony ... Érdemtelen az itt beruházó, kvázi gyarmatosító számára ... Azért hívtam gyarmatosítónak – láttam, hogy fölkapták a fejüket –, mert amikor környezetvédelemről van szó, akkor mi nem vagyunk olyan nagyon egyen-

rangúak, tehát pontosan azok elől a környezeti érzékenységek elől menekülnek, és itt már nem olyan érzékenyek a nyugati beruházók, mint otthon, amire rákényszerítik őket...” (Az Országgyűlés Környezetvédelmi Bizottsága 2000. április 27-i ülésének jegyzőkönyve).

### II.9.11. táblázat: Külföldi tulajdonú vállalkozások Magyarországon képződő pénzügyi eszközei

Megnevezés	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 előzetes	1994-2000
Adózás előtti veszteség (Mrd Ft)	74,5	150,3	141,7	180,7	194,0	241,9	294,0	
Adózás előtti nyereség (Mrd Ft)	100,9	209,3	348,9	565,8	773,3	911,9	1012,1	
Adókedvezmény (Mrd Ft)	13,2	13,8	31,3	46,6	71,3	75,1	84,6	
Fizetendő adó (Mrd Ft)	13,7	23,2	33,9	45,9	59,0	87,0	106,8	
Adózás utáni profit (Mrd Ft)	87,2	186,2	315,0	519,9	714,3	824,9	905,3	
Árfolyam Ft/USD	105,13	125,69	152,57	186,75	214,45	237,31	282,27	
Profit (Mrd USD)	0,8	1,5	2,1	2,8	3,3	3,5	3,2	17,2
Profit repatriálás (Mrd USD)	-0,1	-0,2	-0,3	-0,5	-1,0	-0,8	-0,8	-3,7
Kivihető profit (Mrd USD)	0,7	1,3	1,8	2,3	2,3	2,7	2,4	13,4
Friss tőkebefektetés	1,1	4,5	2,0	2,1	1,4	1,7	1,3	14,1
Átlagos társasági adó (%), tény	13,62	11,07	9,71	8,11	7,63	9,54	10,55	
Tényleges adókedvezmény (Mrd USD)	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	1,6
Értéksökkenési leírás (Mrd Ft)	77,8	146,3	200,7	272,1	355,2	491,8	609,8	
Értéksökkenési leírás (Mrd USD)	0,7	1,2	1,3	1,5	1,7	2,1	2,2	10,6
Szabad rendelkezésű pénzügyi eszköz (profit+értéksökkenés) (Mrd USD)	1,6	2,6	3,4	4,2	5,0	5,5	5,4	27,7

Megjegyzés: Csak a kettős könyvelést vezető 50% feletti (1999-ben a jegyzett tőke 93,58 %-a) és a 25–50 % közötti külföldi tulajdonú cégek. Off-shore cégek nélkül.

Forrás: APEH Gyorsjelentések, MNB Jelentések

## 9.11. A társasági adó EU-szinthez való igazítása

A fent felsorolt kedvezmények halmozottan növelik a külföldi tulajdonú cégek eredményét. Ezek után a társaságiadó-kedvezmény gyakorlatilag felesleges.

A társasági adó Magyarországon a legalacsonyabb, akár az Európai Unió tagállamaihoz, akár a környező országokhoz viszonyítjuk (II.9.11. ábra). Ezt további kedvezményekkel is tetézik, így egyes nagy beruházásoknál a társasági adó szintje 10 évig nulla. (Ez csak a korábban megkötött szerződésekre vonatkozik, most már az EU-val történt megállapodás alapján ilyen jellegű kedvezmények nem nyújthatók.) A fenti pontokban bemutatott tényezőkkel együtt ez szinte korlátlan összegű adókedvezmény elszámolását teszi lehetővé. 2000-ben a német társasági adószinthez viszonyítva – az alacsony adószintet és a kedvezményeket egyaránt figyelembe véve – ez nagyságrendileg **évi 500 milliárd forint** adókedvezményt jelentett.

Az EU illetékesei felvetették az adóharmonizáció kapcsán, hogy Magyarország közelítse társasági adójának szintjét a mérvadó EU-országokéhoz. (A társasági adó szentelenül alacsony magyarországi szintje sérti az EU-tagországok érdekeit.) Erről a fontos követelményről a PM szándékosan nem tájékoztatja a közvéleményt, mert attól fél, hogy a tőke esetleg kivonul, vagy zsaroló tevékenységbe kezd. Véleményünk szerint azonban ez utóbbi gyakorlatilag csak akkor következne be, ha a társasági adó szintje Magyarországon meghaladná a velünk versenyben lévő közeli országok társasági adójának szintjét. Csehországban például ez a szint 39%, ennek ellenére az újonnan bejövő külföldi működőtőke-befektetés nagysága és növekedése jelenleg jóval nagyobb, mint nálunk. (Csehországban 2000-ben 3,5 milliárd dollárt tett ki, míg Magyarországon csak 0,6 milliárd USD volt a külföldi működő tőke állománynövekménye. *Forrás: CESTAT 2000/4.*)

A külföldi tőkebefektetések következtében Magyarországon a külföldi tulajdon hányada olyan mértéket ért el, ami már zavarja a gazdaság normális működését. A II.9.20.a. táblázat tanúsága szerint a nemzetgazdaság egészében 2000-ben a jegyzett tőke külföldi hányada meghaladta a 40%-ot. Ha ebből kiemelünk olyan ágazatokat, amelyekben a külföldi tulajdon nagyobb arányú szerzése egyáltalán nem indokolt (pl. mezőgazdaság, oktatás), akkor egyes ágazatokban ez valóban domináló szerepet jelent (pl. az élelmiszer-iparban 61,8%, az építőanyag-iparban 72,4%).

A közvetlen külföldi tőkebefektetések magyarországi helyzetét más közép- és kelet-európai országokhoz viszonyítva vezető helyünk vitathatatlan, esetleg „túlzott”.

A külföldi tulajdonú vállalkozások Magyarországon képződő pénzügyi eszközeit a II.9.11. táblázat mutatja,

amely szerint a külföldi cégek szabad pénzügyi eszközei (profit + amortizáció) 2000-ben 5,4 milliárd USD-t tettek ki, ami az egész 1,3 milliárd USD frissen beáramló tőkebefektetés többszörösét teszi ki, így egyre komolyabb probléma az utóbbi 7 évben képződött 28 milliárd USD összegű tőke befektetésként történő itthon tartása.

Ehhez azt is hozzá kell számolni, hogy a külföldi többségi tulajdonban lévő cégek közel 100 ezer külföldi állampolgárt alkalmaznak, ezzel kiszorítva a magyar munkaerőt, amely amúgy is alulfoglalkoztatott. Ezzel durván további 1 milliárd USD értékű többlet munkabért és juttatást fogyasztanak helyben.

Amint említettük, a társasági adó Magyarországon akár az EU országaihoz, akár a környező országokhoz viszonyítva is rendkívül alacsony. A valóságban ennek szintje a külföldi többségi tulajdonú cégek számára a magas adókedvezmények miatt már 1998-ban is mindössze 7,75%-ot tett ki. Ez a helyzet lényegében ma sem változott. (A magyarországi gyakorlattal ellentétben például Portugáliában az adókedvezmény a befektetés bruttó értékének csak bizonyos százalékáig terjedhet.)

Mindebből az adódik, hogy **mindenképpen emelni kell a társasági adót**, amelynek **lehetséges mértékére három változatot** adunk meg. Mindegyik esetben a jelenlegi kedvezmények változatlanok maradnának, vagyis a 18%-ig megadott adómentesség, mint rögzített érték szerepel, így az eddig vállalt nemzetközi kötelezettségek nem sérülnek:

- Az 1999. évi adatok alapján számolva a 18%-ról 25%-ra történő, vagyis 7 százalékpontos emelés 163 milliárd forint költségvetési többletbevételt eredményezett volna, ami a tb-járulék 3,4 százalékpontos csökkentését tehetné lehetővé.
- A 36%-ra, írországi szintre történő emelés 14 százalékpontos tb-járulék csökkenést jelentett volna. Ez összességében 327 milliárd forint többletbevételt eredményezhetett volna. A változások miatti visszahatások figyelembevételével, 20%-os iteráció alkalmazásával ez a tb-járulék 6 százalékpontos csökkentését eredményezhette volna.
- A 39,6%-ra, Portugália szintjére történő emelés, 21,6 százalékpontot jelentett volna. Ez összességében 505 milliárd forint többletbevételt eredményezhetett volna. Harminc százalékos iteráció alkalmazásával a tb-járulék 8 százalékpontos csökkenése érhető el.

Megjegyezzük, hogy a közalkalmazotti és köztisztviselői körben a tb-járulék említett mértékű csökkentései a fenti három változat szerint 25, 50, illetve 70 milliárd forint többletforrást jelentettek volna a központi költségvetés részére. Az összegző számításainkban a b) variánst vettük figyelembe (lásd az *Összegzés fejezetet*).

A társasági adó emelése és ezzel egyidejűleg a tb-járulék csökkentése így nagyobb mértékben ösztönözné a vállalkozókat a foglalkoztatottság növelésére, aminek

következtében jelentős államháztartási többletbevétel lehetne elérni. Ez növelné a családok jövedelmét, és természetes, hogy a vállalkozók a többletadók jelentős részét a bérköltségek mérséklődésével visszakapnák, főleg az ún. bérigényes tevékenységek körében. Számításaink szerint a külföldi tulajdonban lévő nagyvállalatok – mivel ezeknél viszonylag alacsonyabb a foglalkoztatottság szintje – nem járnának olyan jól, mint a hazai tulajdonban lévő kis- és középvállalkozások (kkv-k), ahol magasabb a fajlagos foglalkoztatottság szintje.

Megemlítendő, hogy az Európai Unió Magyarországról szóló 1999. évi országjelentésében is kifogásolta a kkv-eket sújtó magas adóterheket és hátrányos megkülönböztetéseket, így különösen azt, hogy a kkv-eket terhelő társasági adó átlagosan 17%, miközben a multinacionális vállalatok részére – a kedvezmények következtében – mindössze 8%.

## 9.12. A jogi szempontból megkérdőjelezhető támogatások felülvizsgálata

A Németh-kormány 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 merete 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 büntetettét 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.

A Suzuki további visszaéléseket is elkövetett. A Berva Rt. által gyártott lengéscsillapítót a Suzuki belföldön tartalék alkatrészként négyszeres áron értékesítette, és ezért nem engedte meg a Berva Rt.-nek, hogy a saját termékét itthon 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 leszámoltatja 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 százalékos körüli eltérés van, tehát az importhányad 90 százalékos körül van.

További jellemző példa a Schöller cég, amely a hűtőgépeket vámmentes apportként hozhatta be. Ugyanakkor a Schöller jégkrémet az alacsonyabb áfa-mértékkel (tejtermékként besorolva) értékesíthette, miközben a magyar fagylaltárus kisiparosoknak 25%-os áfát kellett felszámítaniuk termékeik után.

Hasonló példa a Kaltenberg sörfőző, ahol az ún. főzött sör évekig mentes volt a fogyasztási adó alól, miközben a magyar sörgyárak fejtett söre után fogyasztási adót kellett fizetni. Emiatt óriási összegű veszteség érte a magyar államot a sörgyárak privatizációja során.

Ezek a példák csak néhány kiragadott eset a sok közül. Véleményünk szerint mindezekben jelentős szerepet játszott a korrupció. Ezeket az eseteket meg kell vizsgálni, és az érintetteket a Btk. 225. (hivatali visszaélés) és 325. §-a (hanyag kezelés) alapján büntetőjogi felelősségre kell vonni.

## 9.13. A tőzsdei ügylet keretében megszerzett bevétel adóztatása

A tőzsdei jövedelem adómentessége tovább rontja az amúgy is rendkívül alacsony foglalkoztatási szintet, hátrányosan érinti az élőmunkát, növeli a külföldiek jövedelmét, ráadásul rontja a külkereskedelmi és a folyó fizetési mérleget.

A tőzsdei ügylet keretében megszerzett bevétel – függetlenül a megszerzés helyétől – tartalmában nem banki kamatjövedelem. A tőzsdei ügyletek bevételei fajlagosan jóval magasabbak, mint a mindenkor bankkamatok. Magyarországon nincs vagyoadó, így az **élőmunkával megszerzett jövedelem további hátrányba kerül** – nagyobb mértékben, mint az EU országokban, ahol létezik vagyoadó. Mivel Magyarországon már most is nagyok és egyre növekszenek a vagyoni különbségek, a tőkejövedelmeknek nyújtott ilyen kedvezmény

rendkívül antiszociális, tovább növeli a társadalmi feszültségeket.

A tőzsde ilyen módon történő támogatása felesleges és értelmetlen, mivel az EU-ba történő belépésünkkel a kis közép- és kelet-európai tőzsdék napjai meg vannak számlálva.

A javaslat megvalósításával keletkező költségvetési többletbevétel durva becsléssel 5–10 milliárd forintra tehető.

## 9.14. A monopóliumok korlátozása, a kisbefektetők súlyának növelése

A jól működő piacgazdaságokban rendkívül szigorúan korlátozzák a monopóliumokat, és ezáltal a hatóságok közvetett módon támogatják a kis- és középvállalkozásokat. Nálunk viszont gyakorlatilag nem létezik ilyen, a piacgazdaságnak megfelelő korlátozás, hanem éppen ellenkezőleg: amint fentebb kimutattuk, a versenysemlegességet sértő kedvezményrendszer áll fenn. Ez kétszeresen is sérti a piacgazdaság alapelveit. Egyrészt a monopóliumok természetüknél fogva korlátozzák a versenyt, tehát ezt a jogtalan előnyszerzésüket törvényileg kellene korlátozni. (Jó példa erre a Microsoft esete az Egyesült Államokban.) Másrészt, nem hogy nem korlátozzuk ezeket, hanem egy sor támogatást csak a külföldi monopóliumok vehetnek igénybe (például csak az 50 milliárd Ft feletti beruházásokra járt az adókedvezmény).

Különösen károsnak tartjuk a – jelentős állami támogatást élvező – természetes monopóliumok kialakításának jelenlegi gyakorlatát. A közüzemi és közszolgáltatási díjak, évek óta jelentősen növekednek, és félő, hogy az EU-ba történő belépésünk után ez a tendencia nem változik. A lakhatási költségek növekedése elsősorban a vidéken és hátrányos helyzetű térségekben élőket, valamint az alacsony jövedelmű háztartásokat sújtja. Az infrastruktúra nagyarányú fejlesztése a monopóliumhelyzetben levő vállalkozások vagyonát növelte. A magas üzemeltetési díjakban a fejlesztési költségeket és az esetenként rosszul megválasztott technológiák indokolatlan költségeit is meg tudják fizettetni. Még most sem lenne késő olyan finanszírozási mechanizmusok kidolgozása, amelyeknél a lakosság részjegyeket kapna a létesítményben, így a műszaki megoldás megválasztásába, és az üzemeltetésbe is lenne beleszólási joga. Hasonló módon a non-profit szervezetek létrehozásának lehetőségeit is meg kellene vizsgálni.

Magyarországon a belföldi biztosítói tevékenység teljes egészében külföldi tulajdonban van. A biztosítók érdekeik érvényesítése céljából gyakorlatilag kartellszerűen működnek, sőt korrupciós jelleggel érdekeiknek megfelelően működtetik a biztosítási felügyeletet. Erre mu-

tat, hogy már 1999-ben az Állami Biztosítási Felügyelet 47 alkalmazottjának havi átlagbére meghaladta a 400.000 Ft-ot, ami több mint a kétszerese a PM apparátusa átlagbérének. Ennek forrása a biztosítótársaságok által önként vállalt „felügyeleti díj” fizetése, ami gyakorlatilag korrupciós mechanizmust jelent. Ez a mechanizmus olyan szemtelenül működik, hogy a magyar biztosítottaktól nemcsak zsíros működési díjat szedtek be, hanem 2000. március végéig az ún. biztosítástechnikai tartalékuk elérte az 1,8 milliárd USD összeget, ami többszörösét teszi ki a Magyarországra települt biztosítók privatizációs befizetéseinek. Javasoljuk, hogy a Gazdasági Versenyhivatal szigorú revízió után vegye át a biztosítási felügyeletet. Megjegyezzük, hogy az OECD 2000. júliusában kiadott jelentésében javasolta, hogy a Gazdasági Versenyhivatal hatáskörét erősítsék.

## 9.15. A közvetítói kereskedelem felülvizsgálata

A külföldi befektetők szinte teljes egészében átvették Magyarországnak a fejlődő országokkal és Kelet-Európával folytatott kereskedelmét. 2001-ben már több mint 13,2 milliárd USD értékű közvetítói forgalmat bonyolítottak le, amiből az import 10,1 milliárd USD-t tett ki. Ennek következtében ezek után jutalékot számolhatnak, továbbá kiszorították a magyar áruk barter-kereskedelmét, vagyis megfosztottak bennünket legfontosabb exportpiacaink (Oroszország és más kelet-európai országok) jelentős részétől – főleg azoktól a közeli piacainktól, amelyek a magyar kkv-k számára gazdaságosabban elérhetők. Az ebből származó veszteségünket (a forgalmi érték legalább 3%-a esetén) évente mintegy **900 milliárd forintra** lehet becsülni. Így ezen összeggel is támogatjuk a külföldi tőkebefektetéseket (lásd a II.9.15. táblázatot).

A közvetítói kereskedelem visszaszorítását az állam közreműködésével (garancia stb.) történő barterekkel célszerű megvalósítani. Az USA példája is mutatja ennek sikerét: például az amerikai elnök aktívan közreműködött abban, hogy fegyverért olajat kapjanak.

A közvetítói kereskedelem folyamatára jellemző, hogy egyre inkább nő a fejlődő és a volt KGST-országokból a közvetítőkön keresztül behozott áruk aránya és értéke. A közvetítói kereskedelem két szempontból is hátrányos. Egyrészt a közvetítő jut extra osztalékhoz, sőt esetleg még drágábban is adja az árut, másrészt saját árujával kiszorítja a magyar műszaki szintnek megfelelő piacokról a magyar árukat (főleg feldolgozottabb termékeket), belekergetve iparunkat a strukturális válságba.

**A nemzetközi közvetítói kereskedelem feltételezhetően nagyrészt a maffiához és a feketegazdasághoz kapcsolódik.** Ezért nemzetközi szerződésekben

**II.9.15. táblázat: A közvetítő kereskedelem szerepének elemzése (az országon belüli közvetítói hatások kiszűrésével)  
millió USD**

Megnevezés	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Teljes magyarországi import	15466,3	18143,7	21234	25706,4	28008,2	32080	33682
ebből:							
közvetítők által lebonyolított*	4640	5443	6344	7560	8402	9624	10105
közvetítők által lebonyolított (%)	30,0	30,0	29,9	29,4	30,0	30,0	30,0
Teljes magyarországi export	12867	15703,7	19099,9	23005,3	25012,5	28092	30498
ebből:							
közvetítők által lebonyolított*	1415	1727	2249	2449	2501	2809	3050
közvetítők által lebonyolított (%)	11	11	11,8	10,6	10,0	10,0	10,0
A közvetítő kereskedelem volumene (import+export)	6055	7171	8593	10009	10904	12433	13154
A közvetítő kereskedelem egyenlegrontó hatása	-3225	-3716	-4095	-5111	-5901	-6815	-7055

Megjegyzés: \*A közvetítés tényleges nagyságának a felmérését a Kopint-Datorg teljes vám-adatbázis alapján 1997. és 1998. évre elvégezte.

Forrás: Külkereskedelmi statisztika, Ipari Szemle 2000/3. szám

vállalt kötelezettségünk is a leghatározottabb fellépés ezekkel szemben. A közvetítói kereskedelem térhódítását az is elősegítette, hogy a nagy állami külkereskedelmi cégek felszámolásával az egyes üzletkötők „önállósultak”, és piaci ismereteiket azoknak adták el, akik fizettek érte.

Az áruk és szolgáltatások behozatalát szabályozó 112/1990. (XII. 23.) kormányrendelet 3. paragrafusát kell EU-konform módon alkalmazni, amely **engedélykötelessé teheti** az olyan országokból származó behozatalt, ahol a kétoldalú kapcsolatok nem a piacgazdaságok intézményi és eszközrendszerén alapulnak.

A kőolaj és földgáz világpiaci árának az utóbbi időben történt nagymértékű emelkedése és ezen a szinten való állandósulása felveti a magyar-orosz barter-kereskedelem időszerűségét és szükségességét. A magyar-orosz kereskedelem legjellemzőbb mutatója az egy dollár magyar exportra jutó orosz import nagysága, illetve aránya, amelynek értéke 1998-ig 2 körül alakult, a szénhidrogén-árak növekedésével 1999-ben 4,58-ra ugrott, majd 2001-ben 5-re emelkedett tovább (ld. a „A magyar-orosz kereskedelmi kapcsolatok visszaesésének várható gazdasági hatása” című 14. melléklet!).

A barter előnye, hogy energiahordozót importálhatunk az olyan hagyományos feldolgozóipari exporttermékek ellenében, mint a gyógyszer, autóbusz, élelmi-

szer, amely által újabb munkahelyeket is biztosíthatunk. A téma fontossága miatt külön dolgoztuk fel a magyar-orosz kereskedelem makrogazdasági hatását.

A kétoldalú kereskedelmi kapcsolatokban fel kell vetni a közvetítói kereskedelem kikapcsolásának lehetőségét. Erre jó példa a 14. mellékletben említett földgáz-beszerezés esete.

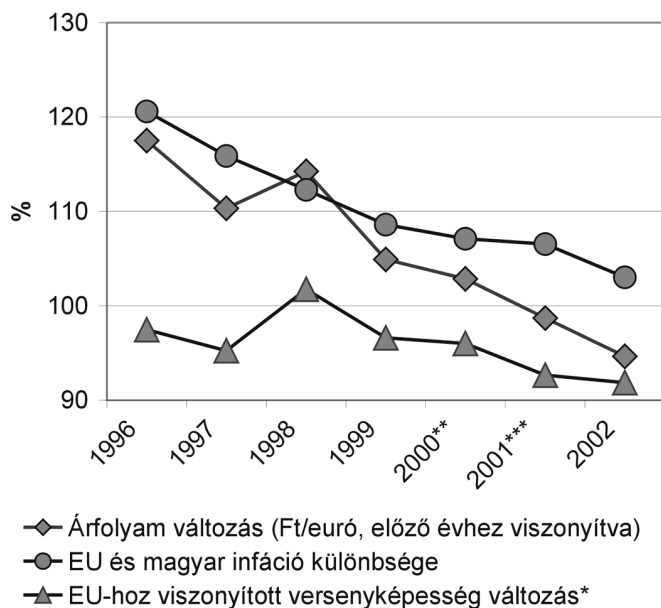
Medgyessy Péter miniszterelnök 2002 év végi moszkvai tárgyalásain első helyen szerepelt a magyar áruk exportjának növelése. Megállapodtak a tárgyalások folytatásában, és reméljük, hogy olyan megállapodások születnek, amelyek a magyar-orosz szerződéses kereskedelem volumenét és arányát jelentős mértékben növelik.

A javasolt intézkedéssel 100–200 milliárd forint államháztartási többletbevétel érhető el.

## 9.16. A magas kamatok felülvizsgálata

A külföldi befektetők állami támogatása abban csúcsosodik ki, hogy a támogatással szerzett profitot a görcsös itthon tartás céljából tovább támogatják a piacinál jóval magasabb kamatokkal. Így például az államadósság reálkamatát 4–6%-os szint körül tartják és tervezik

**II.9.16. ábra: A forint-felértékelés hatása az euróhoz és az EU-inflációhoz viszonyítva**



Megjegyzés:

\* EU-hoz viszonyított versenyképesség: EUR árfolyamváltozás/ (fogyasztói ár/EU-beli fogyasztói ár); az 1-nél kisebb érték a felértékelést, vagyis a versenyképesség romlását jelenti.

\*\* Az 1994. májusától fennálló 70 % EUR és 30 % USD valutakosár 2000.I.1-től 100 % EUR lett.

\*\*\* 2001. májusában megszűnt az 1995. májusában bevezetett előre bejelentett csúszó leértékelés rendszere.

Forrás: KSH, MNB

a jövőben is tartani. Eközben a magyar lakossági éven túli betéti konstrukciók reálkamata éves szinten mindössze 1% körül van.

A külföldi pénztulajdonosok megszerzett hasznát az utóbbi években tovább növelte a forint felértékelése.

A gyakorlatban mindez azt jelenti, hogy a behozott átlagos deviza (valutakosár) itthon kamattal megfialva nem veszteséggel, hanem további haszonnal vihető ki. 2000-ben például a kamaton felül további közel 4%-os haszonnal volt lebonyolítható egy ilyen pénzügyi tranzakció-sorozat. Ez azt jelenti, hogy a devizák keresztárfolyam-változását kihasználva a profit tovább növelhető, amit végeredményben a költségvetés – vagyis minden adófizető – finanszíroz. A II.9.16. ábrából megállapítható, hogy a belföldi infláció és a forint felértékelésének ütemkülönbsége további nagymértékű forint-felértékelést eredményezett. Ennek következményeként 1994-hez viszonyítva 2001-ben az import több mint 20%-kal kedvezőbb helyzetbe került a magyar exporthoz képest, az inflációt meghatározó fogyasztói árakon vizsgálva. Ez a folyamat 2002-ben folytatódott és az ebből eredő problémák a megfelelő kezelés hiányában felhalmozódtak. Egyetértünk a jelenlegi kormány azon szándékával, hogy a forint felértékelődésének ütemét jelentősen mérsékelje.

Ezt a folyamatot többek között az államadósság egyre növekvő reálkamat-kiadása finanszírozza. Az inflációs kamat viszont csak egy ideig csökkenthető a reálkamat javára, utána ez a folyamat már nem tartható fenn. Azonban ahogy az infláció csökken Magyarországon (például 5%-ra) és nő a befektetők országainak többségében, úgy a magas reálkamat fenntartása is kevésbé indokolható. Így a befektetők természetesen vennék a kamatok csökkentését. A csökkentés például 4%-ra azért is elfogadható, mert a magyar betétesek még 1% reálkamatot sem kapnak jelenleg.

Ezekkel a szigorításokkal a Schengeni Egyezmény gyakorlati végrehajtásának számos feltételét teremthetnénk meg már most is, ami szintén előnyt jelenthetne az EU-hoz történő csatlakozási folyamatban. A felesleges szállítások és utaztatások megszűnésével a környezet terhelése is csökkenne. A forint-felértékelés egyrészt rontja exportunk külpiazi versenyképességét, másrészt növeli az import belpiaci versenyképességét. A hatások együttese – amennyiben megfelelő gazdaságpolitikával nem ellensúlyozzák – e két negatív hatást felerősítheti.

## 9.17. Az élet-, egészség- és környezetvédelmi előírások széleskörű alkalmazása

Amint az előzőekben leírtuk, nemzetközi kötelezettségvállalásaink következtében jelentősen csökkentenünk kellett a vámtarifákat. Ezáltal a korábbinál előnyösebb helyzetbe kerültek a külföldi termékek a hazai termeléssel szemben. Ennek a számunkra hátrányos folyamatnak a részbeni ellensúlyozására javasoljuk, hogy olyan környezet- és egészségvédelmi korlátozásokat vezessenek be, amelyek révén a hazai termelés kerül előnybe. (Japánban például mintegy tízezer ilyen jellegű előírás van érvényben, amelyeknek ki nem mondott, de feltehetően valódi célja elsősorban az import korlátozása.)

Az említett előírásokat elsősorban azokra a termékekre lehetne bevezetni, amelyek más, környezet- és egészségkímélőbb hazai termékekkel is helyettesíthetők. Példaként említjük az azbeszt-hullámpalát, vagy a viszonylag magas kéntartalmú szén és a szennyezett kén-sav importját. Javasoljuk mielőbbi részletes feltérképezését azon termékeknek, amelyeknél ilyen jellegű importkorlátozó intézkedés bevezethető.

Megjegyezzük, hogy az Általános Kereskedelmi és Vámtarifa Egyezmény (GATT) XX. cikkelyének (b) bekezdése kimondja, hogy a szerződő felek alkalmazhatnak kereskedelemkorlátozó intézkedéseket, amennyiben azok szükségesek az emberi, állati vagy növényi élet és

egészség védelmében. Ugyanezen cikkely (g) bekezdése pedig arra jogosítja fel a tagországokat, hogy a kimerülőben lévő természeti erőforrások megőrzéséhez kereskedelmi eszközöket is igénybe vegyenek, amennyiben ezeket az eszközöket az erőforrás hazai korlátozásával egyidejűleg vezetik be. (Természetesen figyelembe kell venni, hogy a cikkely szerint ezek a korlátozások csak versenysemleges módon történhetnek, illetve nem okozhatnak indokolatlan hátrányt más országoknak.) Az Európai Unió is elfogad ilyen intézkedéseket, amennyiben azok nem jelentenek hátrányos megkülönböztetést más országok gazdasága számára. Jól ismert példa, hogy Dániában és Hollandiában környezetvédelmi szempontok miatt eddig ismeretlen volt a dobozos sör és üdítőital forgalmazása, azonban az EU követelésére kénytelenek voltak ezeket piacukra engedni. A környezetvédelem és a piactudás közötti ellentmondást eredeti módon oldották fel. A dobozos italokra magas (másfél koronás, azaz közel 50 Ft-os) betétdíjat vetettek ki és egyúttal minden eladóhelyet köteleztek a visszaváltást biztosító dobozautomata felállítására.

Az EU élet-, egészség- és környezetvédelmi előírásainak rugalmas, esetenként megelőző jellegű alkalmazása lehetőséget nyújt a hazai munkahelyek eddigieknél fokozottabb védelmére. Erre célszerű programot kidolgozni, amely a társadalom széles köreinek bevonásával valósítható csak meg.

## 9.18. Az embargó ellentételeztetése

A Kis-Jugoszlávia ellen elrendelt embargó miatt az összes szomszédos ország közül **Magyarországot érte a legnagyobb kár.** Közismert, hogy Magyarország és Szerbia gazdasági kapcsolata – főleg a vajdasági magyarság híd-szerepének következtében – a legmagasabb integráltsági fokot érte el. Különböző számítások (pl. az IMF szakértői) 2 milliárd USD-re becsülték a Magyarországot 1999-ig ért kár nagyságát, reálisabb számítások szerint – beleértve a környezeti károkat és a vagyonvesztést is – ez az összeg valójában meghaladja a 3 milliárd USD-t. Az embargó által okozott kár megtérítésének nemzetközi kötelezettségét legalább olyan keménységű követelésként kell kezelni, mint a magyar külső adósságállományt, vagyis az adósságot is és az embargót is meg kell fizetni, illetve fizettetni. A világgazdaságban a követeléseket nem lehet kis országok és nagyhatalmak szerint kezelni, hanem egyenrangúaknak kell tekinteni. **Senkinek sincs joga lemondani a jogos magyar követelésről.**

A boszniai válság rendezése kapcsán felmerült egy olyan elképzelés, hogy Bosznia és Hercegovina, valamint

Horvátország helyreállítását több milliárd USD-vel támogatja az EU és néhány más fejlett ország. A Jugoszláviával szomszédos országokat ért kárt esetleg közvetett módon kompenzálták volna úgy, hogy bevonták volna azokat az egyes szállításokba. Ilyen történelmi kecseskedést nemrég már átéltünk, ami a Szovjetunió megsegítését célozta azzal az ígérettel, hogy a volt KGST-országok is részesülhetnek ezek rendelkezéseiből. Néhány soványka rendelkezés kivül – amelyek főleg bedolgozáson alapultak – máshoz nem jutottunk. Most hasonló helyzet állt elő. Sőt, kárunkat még az is tetézi, hogy a fejlett országok áruik rajtuk mennek át, ezért díjtalanul rongálják majd útjainkat, szennyezik környezetünket. A volt Jugoszlávia országainak segélyezése nem önzetlen: azt az érdeket szolgálja, hogy a délszláv piacot a nyugati országok saját áruik számára elfoglalják, vagyis visszatérésünket megnehezítsék. Valószínűleg csak néhány anyag- és energiaigényes termék kiszállítására számíthatunk, amelyek termelése gazdaságtalan és súlyosan környezetszennyező (pl. cement).

Az embargó miatt a WTO alapelveiben rögzített szabad kereskedelem csorbát szenvedett, és ennek kárát elsősorban Magyarország viselte, aminek WTO-konform kiegyenlítését szolgálja az Embargó Kárpótlási Alap (*ld. a 15. mellékletet!*).

Az embargó kárai Magyarország dél-keleti és keleti részeit érintették a legnagyobb mértékben, ezért célszerű, hogy az általunk javasolt Embargó Kárpótlási Alap (EKA) ezen térség támogatását szolgálja. Számításaink szerint, ha 2003. január 1-jétől 5%-os díjat fizetne a vámhatárt átlépő minden import (kivéve a beruházási gépeket), akkor az Embargó Kárpótlási Alap részére így módon 2003-ban több mint **100 milliárd Ft** képződne, és ezen felül még kb. **20 milliárd Ft** többlet áfa-bevételezhez jutna a költségvetés. Amennyiben a nemzetközi szervezetek az EKA-t vonakodnak elfogadni, úgy fel kell vetni, hogy országunk ragaszkodik a 3 milliárd USD embargókárpótláshoz az ENSZ pénzügyi szervezeteitől. Az embargó témáját az EU-belépés kapcsán célszerű taktikai szempontból továbbra is napirenden tartani.

## 9.19. A külföldi fegyveres erőknek nyújtott adókedvezmények számszerű bemutatása

Magyarország a NATO-val kötött szerződésben vállalta, hogy a honvédelmi kiadásokat a GDP mindenkorin növekedésénél nagyobb mértékben növeli. Ennek alapján 2000-ben ez a hozzájárulás a GDP 1,61%-ára, 2001-re pedig 1,71%-ára (253,5 milliárd Ft) nőtt. 2002-re a GDP 1,73%-ának megfelelő összeget irányoztak elő

(291,8 milliárd Ft-ot). Ezen részarányok a NATO definíciónak megfelelő módszertannal készültek, és a határőrség kiadásaival együtt értendőek. A jelenlegi kormány úgy döntött, hogy 2003-ra már 347,8 milliárdra, vagyis 19,2 %-kal, a GDP 1,87 %-ára növeli a honvédelmi kiadásokat, 2006-ra pedig a GDP 2%-ának megfelelő összegre emeli a védelmi ágazat költségvetését. Ez azt jelenti, hogy a katonai kiadások a GDP-növekménynél dinamikusabban növekednek. Ezzel szemben az egészségügyi kiadások aránya a GDP-hez viszonyítva 2003-ra is mindössze 6,8 %-ot ér el, míg ugyanez 1994-ben – a Bokros-csomag előtt – még 9,1%-ot tett ki. Történik mindez annak ellenére, hogy a magyar lakosság rossz egészségi állapota miatt az egészségügyi kiadások növelése az ország számára életbevágó kérdés.

A külföldi vállalkozások által Magyarországon realizált profit, illetve hozzáadott érték évről évre a hazai GDP-nél dinamikusabban nő, ezzel az aránya növekvő tendenciát mutat. 2000-ben a külföldi érdekeltségű cégek a teljes magyar GDP-nek már 23,7 %-át tudhatták magukénak. Ezt figyelembe véve **a GNI-ben kifejezett védelmi kiadásaink 2000-ben 23,7%-kal magasabbak, mint a GDP-ben kimutatott értékek.** (A GDP a Magyarországon megtermelt jövedelmet mutatja, míg a GNI nem tartalmazza a külföldi cégek által Magyarországon megtermelt jövedelmet, ami miatt a hazai GNI értelemszerűen alacsonyabb, mint a GDP.) Az eddigieket számszerűsítve azt kapjuk, hogy **2001-ben 80, 2002-ben 93, és 2003-ban már 115 milliárd forinttal költünk többet katonai kiadásokra, mint az általunk megtermelt jövedelem azt megengedné.** Ahhoz, hogy a védelmi kiadások növelése ne terhelje a magyar államháztartást, 2003-ban a külföldi cégeknek mintegy 50 milliárd forint honvédelmi hozzájárulást kellene befizetniük.

Elhibázottnak tartjuk a mostani kormány döntését a védelmi kiadások emeléséről, ahogyan elhibázottnak tartottuk azt is, hogy az előző kormány 2001-ben a megelőző évhez viszonyítva 20%-kal emelte a honvédelemre fordítandó összegeket. Véleményünk szerint az ország védelmét, biztonságát sokkal inkább szolgálná a szociális feszültségek csökkentése, a humán szféra fejlesztése, valamint a környezeti veszélyek mérséklése, semmint a honvédelmi kiadások növelése.

Az adókra, járulékokra és egyéb költségvetési befizetésekre vonatkozó egyes törvények módosításáról szóló 1999. évi XCIX. törvény jelentős új adókedvezményeket biztosít a honvédelem számára, beleértve a Magyarország területén tartózkodó külföldi fegyveres erőket is.

Ezek az adómentességek ugyanakkor olyan rejtett támogatásnak minősülnek, ami véleményünk szerint ellentétes az államháztartásról szóló törvény előírásaival. Az így adott támogatások összege ugyanis rejtve marad a döntéshozók és a közvélemény előtt, akik ilyen mó-

don nem kapnak megfelelő tájékoztatást a közpénzek felhasználásáról. A NATO számára is nehéz lesz így tárgyyszerűen kimutatnunk az e célra fordított összegeket. A NATO-nak máris a rosszallását váltotta ki, hogy az ígértnél kisebb összeget fordítunk honvédelmi célra, pedig ez a vád valószínűleg nem állja meg a helyét.

Az említett törvény szerint **a fegyveres erők mentesülnek az üzemanyagok jövedéki adójának befizetése alól** (és ezen belül gyakorlatilag a környezetvédelmi befizetések alól is). Ugyanakkor a fegyveres erők járművei ugyanúgy, sőt sokszor fokozottabb mértékben terhelik a környezetet és rongálják az utakat, mint az egyéb járművek. (Korábban a környezetvédő szervezetek már tiltakoztak az ellen, hogy az Amerikai Egyesült Államok hazánkban tartózkodó fegyveres erőinek mentességet nyújtanak a jövedéki termékek termékdíjainak befizetése alól. A termékdíjakról szóló 1995. évi LVI. törvény 1. §-a szerint „A törvény célja, hogy a környezetet vagy annak valamely elemét a termék előállítása, felhasználása során, vagy azt követően közvetlenül, illetve közvetve terhelő vagy veszélyeztető termék által okozott környezeti károk csökkentéséhez és megelőzéséhez szükséges pénzügyi forrásokat teremtsen, valamint járuljon hozzá a környezetszennyezés csökkentéséhez, a természeti erőforrásokkal való takarékos gazdálkodásra irányuló tevékenységek ösztönzéséhez.”. Az Amerikai Egyesült Államok kormánya és számos intézménye az elmúlt években anyagilag és egyéb módon sok alkalommal segített Magyarországnak különböző környezetvédelmi problémák enyhítésében. A törvénymódosítás viszont anyagi előnyhöz juttatta az Egyesült Államokat a magyarországi környezet kárára. Tehát ez ellentétes volt az Egyesült Államok kinyilvánított politikájával is.)

Az Észak-Atlanti Szerződés tagállamai közötti, fegyveres erők jogállásáról szóló Megállapodáshoz történő csatlakozásról, a Megállapodás kihirdetéséről, valamint a Megállapodáshoz kapcsolódó egyes jogszabályok módosításáról szóló 1999. évi CXVII. törvény IX. cikkének 8. bekezdése szerint: „Sem fegyveres erő, sem polgári állomány, sem azok tagjai, sem a hozzátartozók nem élveznek ezen cikk értelmében semilyen mentességet adók vagy vámok alól, melyek a fogadó állam pénzügyi jogszabályai alapján a beszerzésekkel és szolgáltatásokkal kapcsolatban kerülnek felszámításra.” A törvény XI. cikkének 11. bekezdése szerint: „A fegyveres erő és polgári állomány szolgálati járműveiben, légijárműveiben és hajóiban felhasznált üzemanyag-, olaj- és kenőanyag-ellátást a fogadó állam különleges elbánásban részesíti, annak érdekében, hogy az mentes legyen minden vámtól és adótól.” Véleményünk szerint e két törvényhely ellentétes egymással. Mivel azonban ennek megváltoztatásához a NATO tagállamainak egyetértése szükséges, egy ilyen módosítás keresztülvitele kétséges és túlságosan körülményes. Ezért **áthidaló megoldásként**



**javasoljuk az összes kedvezmény pontos kimutatót az Országgyűlés részére és beszámítását a honvédelmi kiadások közé.** Ennek összege ugyanis a magyar honvédelmi kiadásokat növeli, és így a NATO által előírt honvédelmi kiadás-növekedésnek ezen összeggel csökkentve tudunk eleget tenni.

További problémát jelent a honvédelmi kiadásoknál, hogy azok összegét a GDP százalékában szabták meg, azonban Magyarország nem rendelkezik a GDP azon részével, amelyet a külföldi tulajdonú cégek hazavisznek. A nyugati NATO-tagállamok (például az USA és Németország) viszont a saját megtermelt GDP-jüknél nagyobb összeggel rendelkeznek, mivel egyebek között túlnyújtják is repatriálnak hozzájuk jövedelmet a külföldi cégek. Tehát célszerűbb lenne a GNI-t figyelembe venni, ugyanúgy, mint ahogy az EU-ban teszik. Tehát annak érdekében, hogy a NATO kötelezettségeknél eleget tudjunk tenni, a külföldi cégeknek honvédelmi, illetve NATO hozzájárulást kellene fizetniük.

A fenti okok miatt javasoltuk a Honvédelmi Minisztérium fejezetén belül 2003-ban 20 milliárd forint átcsoportosítását környezet- és természetvédelmi feladatok elvégzésére. A honvédelmi kiadások még békeidőben is nagyrészt súlyos környezetszennyezéssel járó tevékenységeket finanszíroznak, és a korábbi évekből is jelentős környezeti szennyezés maradt hátra a katonai tevékenységek következtében. A javasolt összeg átcsoportosítása lehetővé tenné a honvédelemnél a környezet védelmét szolgáló nagyobb mértékű fejlesztéseket, a korábbi évekből maradt és a jelenleg keletkező környezeti károk nagyobb mértékű felszámolását, valamint a környezetvédelmi tudatformálás számottevő javítását. Ezeket a tevékenységeket a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériummal egyeztetve kellene végezni. Az átcsoportosítás további indoka, hogy a honvédelmi kiadások jelentős összegeket vonnak el egyéb területekről. A Business Central Europe című folyóirat ez utóbbi témáról a következőket írja 2000. októberi számának vezércikkében: „A közép-európaiak még mindig ellenállnak annak, hogy a kiadásait a lehetőségeikhez igazítsák. Keveset költenek az egészségügyi és oktatási rendszereikre, miközben odaadják a pénzt a politikailag befolyásos hadseregnek... A honvédelmi kiadásuk emelése katonailag értelmetlen. Gazdaságilag pedig örültség.” A költségvetési törvény 2002-re 261 milliárd forint kiadást irányzott elő a Honvédelmi Minisztérium részére. A Környezetvédelmi Minisztérium előirányzott kiadásai ugyanakkor 2002-ben 50 milliárd forintot tettek ki. A jelenlegi nemzetközi politikai helyzetet, valamint országunk körülményeit egyaránt figyelembe véve, a környezet állapotának javítása napjainkban jóval inkább növekvő kiadásokat követel meg, mint a honvédelem.

Fontos azt is figyelembe venni, hogy a honvédelem nemcsak az elmúlt időszakban hozott jogszabály-módo-

sítások, hanem egyéb tényezők következtében is évi több milliárd forint rejtett támogatást is élvez. Ezek közé tartozik, hogy a NATO-t a pénzügyi kedvezmények mellett azzal is támogatjuk, hogy a környezetvédelmi előírásokat az előírtnál kisebb szigorúsággal tartatjuk be. A NATO-csapatok magyarországi hadgyakorlatai során lehetőség nyílik éleslövészetre, korlátlan légtérhasználatra, valamint az Európai Unióban elfogadott környezetvédelmi előírások figyelmen kívül hagyására is. Ezekre a nyugat-európai országokban már a lakossági tiltakozások miatt sincs lehetőség, így a NATO szívesen tartja Magyarországon hadgyakorlatait, amiknek a káros környezetvédelmi következményeit mi viseljük. Ezt a gyakorlatot tehát be kell szüntetnünk. Az eddig ilyen módon okozott károkat pedig szintén számszerűen be kell mutatnunk a védelmi kiadások részeként.

Meg kell vizsgálni azt is, hogy vajon egyéb módon kap-e rejtett támogatásokat a honvédelem. A rendszerváltás előtt ugyanis általános gyakorlat volt a katonai kiadások „csökkentése” olyan módon, hogy különböző vállalatoknak, oktatási intézményeknek, K+F tevékenységeknek stb. nyújtott katonai célú kiadásokat nem a honvédelmi tárca költségvetésében mutatták ki. Amennyiben ilyen rejtett támogatások még mindig előfordulnak, akkor ezek pontos összegét is ki kell mutatni.

## **9.20. A külföldi tőkebefektetések elősegítése az ország számára előnyös módon**

Magyarországon a külföldi befektetések az utóbbi évtizedben látványos fejlődést értek el. (Természetesen ebbe bele kell érteni a magyar vagyonnak a külföldiek részére történt készpénzes értékesítését.) A térség többi országával összehasonlítva hazánk összességében és az egy főre jutó külföldi tőkebefektetés állományában egyaránt továbbra is az élbolyba tartozik. Bár több tanulmány készült a külföldi befektetésekről, véleményünk szerint ezek többsége a minisztériumi megrendelők kívánságait fejezte ki, így egyoldalúan csak az előnyöket hangsúlyozta, vagyis csak a befektetések összegét, illetve az összes bejött bruttó tőkét vette alapul.

A külföldi működőtőke-befektetések volumenének növelési lehetősége, valamint a magyar gazdaságban játszott szerepe 2000–2001 fordulóján lényeges változáson ment át. A magyar gazdaságban a külföldi tőke egyes szektorokban kimagaslóan magas arányt ért el, ami egyes vélemények szerint „nem kívánatos”. (Részletesebben lásd a II.9.20.a. táblázatot!)

A világgazdaságban az 1990-es évek végén és 2000-ben tapasztalt működőtőke-áramlás kiugróan magas

volt. Ennek oka főleg a részvénytőke buborék virágzása és az ebből származó felvásárlási láz volt. Az 1990-es évek végi ragyogó technológiai és telekommunikációs papírok jegyzése napjaikban a korábbi érték töredékére esett vissza, és így alábbhagyott a felvásárlási hullám. Emellett néhány országban az erőteljes privatizáció, illetve privatizációs „soha vissza nem térő kiadás” folyamata is nagy szerepet játszott. Legjobb példa erre a MOL Rt. részvényei többségeinek 0,8 milliárd USA dollárért való kiadását, a cég valódi, közel 30 milliárd

USD-t érő vagyonával szemben. E globális folyamat alakulását a tényszámok jól szemléltetik: a 2000-ben regisztrált 1270 milliárd dollár tőke-beáramláshoz viszonyítva 2001-ben már csak 566 milliárd dollár tőke mozgott világviszonylatban, ami több mint 55%-os csökkenést jelent. 2002-ben az eddigi adatok alapján további 20–25 %-kal mérséklődött az OECD-országokba irányuló működőtőke-beáramlás. Várható ennek mérséklő hatása a Magyarországra irányuló működőtőke-beáramlásra is, ami mérsékli a tőke kínálati oldalát.

**II.9.20.a. táblázat: A külföldi tulajdon részarányának változása ágazati bontásban (%)**

Ágazat	1995	1996	1997	1998	1999*	2000*	2001*
Mező- és erdőgazdaság, vadgazdálkodás	5,3	6,2	6,9	7,2	9,8	10,5	8,5
Bányászat	25,0	34,9	42,5	27,0	28,9	43,8	55,4
Élelmiszeripar	51,1	52,2	59,3	61,7	60,9	62,8	60,7
Dohányipar**	97,3	67,4	93,3	88,1			
Textil- és ruházati ipar	40,6	43,7	45,9	49,1	50,0	55,1	54,8
Fa- és papíripar	41,9	41,3	48,4	48,8	44,6	43,9	40,1
Kőolajfeldolgozás, vegyipar	38,9	49,0	54,4	56,4	57,7	55,4	59,3
Nem fém feldolgozott termékek	68,7	69,3	70,3	72,8	71,7	71,3	66,4
Kohászat, fémfeldolgozás	32,4	38,9	45,6	57,1	57,8	56,3	58,3
Gépek, berendezések gyártása	52,1	58,8	51,2	64,4	66,5	68,6	77,2
ebből: közúti jármű				76,6	72,0	69,7	84,3
Bútor- és egyéb ipar	30,3	28,5	34,0	38,4	41,0	39,8	40,6
Feldolgozóipar összesen	46,6	51,0	53,8	59,6	59,8	60,5	63,9
Villamosenergia-, gáz-, hő- és vízellátás	16,4	21,4	25,7	31,2	28,4	26,7	26,3
<b>Ipar összesen</b>	<b>32,5</b>	<b>37,5</b>	<b>42,0</b>	<b>47,5</b>	<b>47,3</b>	<b>47,8</b>	<b>50,2</b>
Építőipar	35,6	41,2	27,3	28,2	24,4	20,4	13,9
Kereskedelem és javítás	33,6	36,0	44,7	45,7	46,8	50,4	53,9
Szálláshely-szolgáltatás	32,9	38,0	39,5	30,9	29,9	29,2	29,4
Szállítás, posta, távközlés	25,7	22,9	23,1	22,6	29,5	28,9	27,5
Pénzügyi tevékenység	34,4	43,6	47,4	48,2	53,8	57,9	58,1
Ingatlanforgalmazás és -szolgáltatás	18,2	20,6	22,6	25,2	29,8	33,0	33,4
Oktatás	15,6	12,3	10,5	10,5	10,2	14,9	15,4
Egészségügyi és szociális ellátás	48,6	40,5	30,5	24,1	21,8	15,0	15,5
Egyéb tevékenység	6,1	5,2	15,9	18,6	26,7	27,5	17,2
<b>Nemzetgazdaság összesen</b>	<b>28,4</b>	<b>31,5</b>	<b>35,3</b>	<b>37,4</b>	<b>39,2</b>	<b>40,8</b>	<b>41,4</b>

Megjegyzés:

\* Off-shore cégek nélkül

\*\* 1999-től élelmiszeriparral együtt

Forrás: APEH Gyorsjelentések

**II.9.20.b. táblázat: A hozzáadott érték %-os megoszlása tulajdonosi alszektoronként**

Kód	Nemzetgazdasági ág	1998			1999			2000		
		Közös-ségi	Kül-földi	Hazai magán	Közös-ségi	Kül-földi	Hazai magán	Közös-ségi	Kül-földi	Hazai magán
A+B	Mező- és erdőgazdaság, halászat	10,1	2,7	87,2	10,1	3,2	86,7	11,1	4,2	84,7
C	Bányászat	5,9	32,7	61,4	9,2	33,0	57,8	9,4	24,5	66,1
D	Feldolgozóipar	10,6	50,1	39,3	10,3	52,3	37,4	7,3	54,6	38,1
E	Villamosenergia-, gáz-, gőz- és vízellátás	91,1	3,0	5,9	89,3	4,6	6,1	91,5	5,1	3,4
F	Építőipar	2,2	10,8	87,0	1,9	10,8	87,3	1,2	9,9	88,9
G	Kereskedelem, javítás	0,5	26,5	73,0	0,4	28,3	71,3	0,5	27,9	71,6
H	Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás	8,9	14,4	76,7	9,7	14,2	76,1	8,5	15,3	76,2
I	Szállítás, raktározás, posta, távközlés	60,8	8,7	30,5	58,7	9,7	31,6	57,2	9,2	33,6
J	Pénzügyi tevékenység	19,0	51,5	29,5	22,2	49,5	28,4	23,0	48,2	28,8
K	Ingatlanügyletek, gazdasági szolgáltatás	5,9	10,9	83,2	5,9	11,8	82,3	5,8	12,9	81,3
L	Közigazgatás, védelem; kötelező társ.bizt.	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
M	Oktatás	87,2	0,2	12,6	86,4	0,2	13,4	84,6	0,2	15,2
N	Egészségügyi, szociális ellátás	72,5	1,0	26,5	69,7	1,0	29,3	67,5	0,8	31,7
O	Egyéb közösségi, személyi szolgáltatás	32,7	3,8	63,5	31,0	4,2	64,8	30,9	4,2	64,9
A-O	Összesen (alapáron)	30,0	21,1	48,9	30,1	21,6	48,3	28,3	22,9	48,8

Megjegyzés: A tulajdonosi alszektorba sorolás a többségi tulajdonlás elve alapján történik.

Forrás: KSH Évkönyv

**II.9.20.c. táblázat: A saját tőke összetevőinek alakulása a külföldi érdekeltségű vállalkozásokban**

Megnevezés	1998		1999		2000		2000/1998 (%)	
	Saját tőke	ebből: külföldi	Saját tőke	ebből: külföldi	Saját tőke	ebből: külföldi	Saját tőke	ebből: külföldi
Saját tőke	20,529	16,519	22,750	18,612	23,093	19,109	112,5	115,7
ebből:								
Jegyzett tőke	13,855	11,025	13,297	11,059	12,228	10,400	88,3	94,3
Tőketartalék	4,186	3,370	3,887	3,180	3,972	3,202	94,9	95,0
Eredménytartalék	1,251	1,007	3,005	2,458	4,580	3,740	366,2	371,5
Mérleg szerinti eredmény	0,995	0,801	1,767	1,445	1,496	1,225	150,3	152,9

Forrás: Külföldi működő tőke Magyarországon 1999–2000, KSH, 2002

A működőtőke-beáramlás magyar gazdaságra gyakorolt nettó hatását több tényező is mérsékli:

A már Magyarországon működő külföldi tulajdonú tőke rendelkezésére álló, évente nálunk újratermelődő, szabad rendelkezésű pénzeszközök – az óriási kedvezmények következtében – csak 2000-ben összesen **5,4 milliárd USD** összeget tettek ki (adózás utáni profit = 3,2 milliárd USD és az elszámolt amortizáció = 2,2 milliárd USD), ezzel szemben az összes beáramlás mindössze **1,3 milliárd USD**-t ért el. Ezt fejezi ki az is, hogy a GDP-ből való külföldi részesedés aránya évről-évre nő (lásd a II.9.20.b. táblázatot), és 2000-ben elérte a 22,9%-ot. Külön problémát jelent az újratermelődő külföldi rendelkezésű szabad pénzeszközök itthon tartása, illetve újrabefektetési körforgása. Ezt támasztja alá, hogy a külföldi tulajdonú eszközök összetételében a tőketartalék részaránya 2000-re 17 %-ra csökkent, miközben a könnyen mobilizálható eredménytartalék állománya 81 %-kal nőtt, és 2000-ben már meghaladta a tőketartalék állományát (Lásd a II.9.20.c. táblázatot!). Ha ezt a negatív folyamatot az eddigi módszerekkel, egyre több kedvezménnyel akarják elérni, akkor zsákutcába jutunk. Lassan mi segítjük az ország vagyonának külföldre vándorlását, miközben tovább romlik a foglalkoztatás helyzete, és a környezet állapota.

A beáramlással szemben már megindult a működőtőke-kiáramlás, amelynek összege 2000-ben közel 0,6 milliárd USD-t tett ki. Tehát egyre kevesebb az új, „friss” tőke, sőt bizonyos módszerekkel végzett számítások szerint a tőkebeáramlás jelentős negatív értéket ért el.

Összefoglalva a fentieket, a jelenlegi folyamat tisztán pénzügyi szempontból sem fenntartható.

Részletes ágazati vizsgálatot végeztünk a külföldi tulajdonú jegyzett tőke ágazati és évek közötti összegére és dinamikájára vonatkozóan. A II.9.20.c. táblázatból megállapítható, hogy az utóbbi években csökken a külföldi működő tőkén belül a tartós jellegű befektetések aránya. Ezzel szemben nő a könnyen repatriálható tulajdonosi hitel és egyéb tételek aránya. Másik probléma, hogy a feldolgozóiparból a kereskedelem és a pénzügyi szféra felé mozdultak el a befektetések. (Lásd a II.9.20.a. táblázatot!)

Jelen tanulmányunkban a külföldi befektetések egyik leglényegesebb szegmensét, a **közúti járműipart** emeljük ki. Az elérhető adatok egybevetésével és elemzésével az alábbi leglényegesebb következtetésekre jutottunk.

A befektetések fajlagosan rendkívül magas eszköz-igényűek, fajlagosan magas anyagigényűek, és ebből következően magas termelékenységűek, ezzel szemben a termeléshez viszonyítva kevés munkavállalót alkalmaznak.

Fajlagosan magas importigényűek, a közhiedelemmel ellentétben magyar beszállítást alig tartalmaznak (a sze-

mélygépkocsik gyártásához engedélyezett vámkontingens összege például 1999-re a 189 milliárd forintot is meghaladja). Így valójában alig tartalmaznak jelentős számú magyar munkaerőt foglalkoztató beszállításokat. A négy nagy külföldi befektető (Audi, Opel, Ford, Suzuki) 1997-ben mindössze 5500 fő foglalkoztatását tudta kimutatni. Ezzel szemben a magyar IKARUS és RÁBA – amelyek a környezetvédelem szempontjából fontos autóbusz-vertikumot alkotják – több mint 18500 főt foglalkoztatnak közvetlenül, ugyanakkor a széles és mély hazai beszállítói hálózat következtében összesen több mint 50 ezer fő foglalkoztatását biztosítják (Ld. a II.9.20.d. táblázatot!).

Az említett külföldi befektetők a szakágazat egészében összesen 311 millió USD összegű tőkét fektettek be (jegyzett tőke). Ezzel szemben 1997-ben a kimutatott nyereségük 329 millió USD-t tett ki. Tehát befektetésük egy év alatt megtérült. Különösen veszélyes az olyan cégek túlzott állami támogatása, amelyek a nyereséget könnyedén kivihetik az országból. Ez a jelenlegi pénzügyi válság idején abban mutatkozik meg, hogy a tőkejövedelmek kivonásának összege napjainkban megkét-szereződik.

Az említett négy külföldi befektető érdekltségébe tartozó személygépkocsi típusok aránya a belföldön forgalomba helyezett járművek között fokozatosan nőtt, és 1997-ben elérte az 55%-ot, vagyis a befektetéssel megszerzték a belföldi piac nagyobbik részét is.

A külföldi befektetések támogatásával elért cél az osztrák gyakorlathoz viszonyítva hátrányos országunk számára a viszonylag alacsony foglalkoztatottság, a magas importhányad és az alacsony devizahozam következtében (ld. a II.9.20.e. táblázatot!).

Ezek a befektetések súlyosan környezetszennyező és ezért fenntarthatatlan tevékenységek növelését szolgálják.

Már 1992-ben kimutattuk a Greenpeace megbízásából készített tanulmányunkban, hogy a Suzuki és a General Motors (Opel) hatalmas nyílt és rejtett támogatást kapott a magyar államtól, és hogy ezek a befektetések nemzetgazdasági szempontból alacsony hatékonyságúak, sőt az ebből származó környezetszennyező tevékenységek felerősödése végeredményben nemzetgazdasági veszteséget okoz.

A II.9.20.f. táblázat adatai szerint az Audi Hungária Kft. árbevétele az Audi konszern egész árbevételeinek nem egészen egy ötödét teszi ki. Ezzel szemben a profitja négyszer akkora, mint az Audi összes többi részének együttvéve. Más szavakkal kifejezve a magyar telephelyű cég árbevétel-arányos nyeresége 15-ször akkora, mint a cég összes többi telephelyének együttesen. Ezt az óriási extraprofitot annak köszönhetően érték el, hogy alacsony a magyarországi társasági adó, és az adókedvezmények miatt gyakorlatilag ezt sem kell

II.9.20.d. táblázat: A közúti járműipar néhány kiemelt nagy cégének adata

	1995				1996				1997				1998				Foglalkoztatottak száma (fő)		
	Forgalom*		Nyereség**		Forgalom*		Nyereség**		Forgalom*		Nyereség**		Forgalom*		Nyereség**		1996	1997	1998
	milliárd Ft	millió USD	milliárd Ft	millió USD	milliárd Ft	millió USD	milliárd Ft	millió USD	milliárd Ft	millió USD	milliárd Ft	millió USD	milliárd Ft	millió USD					
Audi Hungária	27,7	220,5	4,4	34,9	54,1	354,4	4,4	28,7	188,9	1011,6	15,9	85,1	482,7	2250,9	65,0	303,1	661	1760	2809
Opel-jármű	101,7	809,4	14,6	116,0	113,3	742,6	20,6	135,2	141,9	759,9	32,2	172,7	183,3	854,7	33,3	155,3	837	1009	1141
Ford Hungária	12,8	102,1		0,0	17,9	117,0	1,5	10,0	32,4	173,6	2,1	11,4	56,2	262,1	4,6	21,4	942	1334	1306
Suzuki Rt.	36,8	293,1	-0,4	-2,8	56,8	372,1	0,9	5,8	77,0	412,5	1,7	8,8	87,2	406,6	1,0	4,7	1450	1547	1528
Suzuki Rt.****	36,8	293,1	-0,4	-2,8	56,8	372,1	5,7	37,2	77,0	412,5	7,7	41,2	87,2	406,6	8,7	40,7	1450	1547	1528
I. rész összesen	179,1	1425,0	18,6	148,1	242,0	1586,1	32,2	211,1	440,3	2357,6	58,0	310,5	809,4	3774,3	111,6	520,4	3890	5650	6784
Ikarus-csoport					29,5	193,1	3,2	21,2	61,5	329,5	1,5	7,9						6312	
Ikarus-Jármű					14,0	91,7	-4,2	-27,3	38,7	207,4	0,6	3,4						3231	
Rába MVG					37,8	247,8	1,7	11,4	38,0	203,4	2,9	15,3	42,1	177,1	3,1	13,3		6308	6239
II. rész összesen*****					81,3	532,7	0,8	5,3	138,2	740,2	5,0	26,7						15851	
Végösszesen					323,3	2118,7	33,0	216,4	578,5	3097,9	63,0	337,1						21501	
34. sz. iparág összesen***	222,7	1771,5	18,7	148,7	271,9	1782,4	27,5	179,9	412,9	2211,0	46,8	250,6					22694	26257	
Külföldi jegyzett tőke***			39,6	315,2				47,5	311,3	64,3	344,3								
Árfolyam Ft/USD	125,69	125,69	125,69	125,69	152,57	152,57	152,57	152,57	186,75	186,75	186,75	186,75	214,45	214,45	214,45	214,45			

Megjegyzés:

\* Értékesítés nettó árbevétele

\*\* Adózás előtti nyereség

\*\*\* APEH adatok a közúti jármű szakágazat egészére

\*\*\*\* A Suzuki az import alkatrészénél felülzámláz, az EU-ba exportált személygépkocsiknál alulzámláz, ezért 10%-os forgalomarányos nyereséggel számoltunk

\*\*\*\*\* A hazai közúti járműipar a bedolgozókkal együtt kb. 50 ezer főt foglalkoztat

Forrás: Világgazdaság, „TOP 200”, 1999. október, Külkereskedelmi statisztikai és APEH éves jelentések

**II.9.20.e. táblázat: Az OPEL magyar és osztrák üzemének összehasonlítása (1996. évi adatok, 1996. évi árbázison)**

Megnevezés	Mértékegység	Szentgotthárd telephely	Bécs-Aspern telephely	Magyar üzem 4.) 100%	Osztrák üzem 100%
Beruházás összege 1.)	millió USD	450	2045	454,44	22,00
Létszám	fő	800	3000	375,00	26,67
Termelés	millió USD	744	1260	169,35	59,05
ebből: Export	millió USD	705	1260	178,72	55,95
Import	millió USD	648	850	131,17	76,24
Profit 2.)	millió USD	135,6	...		
Béreköltség 3.)	millió USD	4,2	120,7		
Devizaegyenleg	millió USD	57	410	719,30	13,90
<b>Hatékonysági mutatók</b>					
1 millió USD beruházásra jutó termelés értéke	millió USD	1,653	0,616	37,27	268,34
<b>Az 1 főre jutó:</b>					
beruházás értéke	millió USD	0,563	0,682	121,19	82,52
termelés értéke	millió USD	0,930	0,420	45,16	221,43
export értéke	millió USD	0,881	0,420	47,66	209,82
import értéke	millió USD	0,810	0,283	34,98	285,88
devizaegyenleg	millió USD	0,071	0,137	191,81	52,13
béreköltség	ezer USD	5,250	40,233	766,35	13,05
Az egységnyi exportra jutó import	millió USD	0,919	0,675	73,39	136,25
<b>Nettó devizahozam mutatói</b>					
Devizaegyenleg/export	millió USD	0,081	0,325	402,46	24,85
Devizaegyenleg/fő	millió USD	0,071	0,137	191,81	52,13
Devizaegyenleg/beruházás	millió USD	0,127	0,200	158,28	63,18

Forrás:

1.) Mindkét gyár fő profiljában új Ecotec\* típusú motorokat szerelt össze 1996-ban, Szentgotthárdon 832 ezer db-ot, Aspernben 435 ezer db-ot. Ezen felül Szentgotthárdon hengerfejeket gyártanak (1997-ben 150 ezer db-ot), Aspernben sebességváltókat állítanak elő (1996-ban 839 ezer db-ot).

2.) A The Economist gazdasági hetilap Business Central Europe havi kiadványa. Az 1996. évi forgalom 100 legnagyobb cége

3.) A KSH Évkönyve, 1996, nemzetközi adatokból számolt érték (496. oldal)

4.) Az Opel ezzel megerősítette magyar piacát is, mivel 1996-ban 20 ezer Opel márkájú személygépkocsit vettek nyilvántartásba, melyből kb. 15 ezer új gyártmány volt. Így ez piacszerző befektetésnek is számít.

Megjegyzések:

Az adatok devizaárfolyamai az 1996. évi átlag alapján kerültek átszámításra.

Az osztrák gyár beruházása 1980-tól, a magyar gyáré pedig 1990-től datálódik.

\* ECOTEC-Compact motor=economy+ecology+technology

**II.9.20.f. táblázat: Az AUDI konszern 1999. évi gazdálkodásának főbb adatai (millió DM)**

Megnevezés	Nettó árbevétel	Adózás előtti eredmény	Adózás utáni eredmény	Árbevétel-arányos adózás utáni eredmény (%)
AUDI konszern összesen	27000	634	582	2,16
ebből:				
AUDI Hungária M. Kft.*	5580	511	511	9,16
AUDI konszern (a magyar részleg kivételével)**	21420	123	71	0,33

\* Magyarországon a 18%-os társasági adó fizetése alól mentesül

\*\* A németországi átlag 42%-os társasági adókulccsal számolva

Forrás: Világgazdaság

megfizetni, továbbá számos egyéb nyílt és burkolt kedvezményben részesültek, élvezték az alacsony magyarországi munkabért és – ezzel szemben – a viszonylag magas munkaintenzitást.

A fenti elemzések és megállapítások birtokában azt javasoljuk, hogy a külföldi befektetéseket szelektív módon támogassák az alábbiak szerint:

1. A súlyosan környezetszennyező, illetve az ilyen jellegű tevékenységeket gerjesztő beruházásokat ki kell zárni a támogatottak köréből. Ezt írják elő a hatályos hazai és EU-jogszabályok, amelyeket be kellene tartani. Ezt az Alkotmánybíróság is megerősítette 28/1994. és 48/1997. számú határozataival.
2. A komparatív előnyök elősegítése céljából a fajlagosan magas élők munkát és ezen belül a hazai K+F tevékenységet tartalmazó befektetéseket célszerű előmozdítani. Erre számos külföldi példa is van. Például Írországban előírták, hogy a privatizált állami üzemek visszakerülnek állami tulajdonba, amennyiben az új tulajdonos csökkenteni az alkalmazottak számát. Tehát a szerződés-kötésnél nem a pillanatnyi bevételt tartották a legfontosabbnak, hanem az ország hosszú távú érdekeit. Mindenféle kedvezmény megadásánál alapvető szempont legyen a foglalkoztatottság megfelelő szintjének hosszú távon történő biztosítása.
3. A környezetvédelmi iparhoz tartozó tevékenységek előmozdítása kiemelten támogatandó.
4. A hazai környezet javítását szolgáló tevékenységekbe történő befektetéseket elő kell segíteni.

## **9.21. Az EU-hoz való csatlakozás miatti új helyzet a vámok területén**

Az EU-csatlakozás időpontjától teljes vámunió válsól meg. Kevés és átmeneti kivételtől eltekintve az

EU vámszabályai érvényesülnek. A vámbevételek az EU-ba folynak be, azonban ezekből a behajtás költségeként 25%-ot visszatarthatunk.

Jellemző, hogy a vámrendszer egészéből Magyarország csak az alábbi három területen kért és kapott átmeneti felmentést (ebből két felmentés a külföldi érdekeltségek miatt történt): „Magyarország a csatlakozási tárgyalásokon vállalta, hogy az alábbi eltérésekkel alkalmazza a vámunióra vonatkozó EU-szabályokat:”

1. „Magyarország a nyersalumíniumra három évre szóló, fokozatosan csökkenő mennyiségre fokozatosan növekvő vámtételű vámkontingenst kap, amelyet legfeljebb 2007. december 31-ig vehet igénybe.” (Ez a kivétel csak az ALCOA cég Oroszországból származó alumíniumtömb importjának vámentességét hivatott biztosítani.)
2. „Mivel az EU-ban nem öt, hanem három év a vámfizetési kötelezettségek elévülési ideje, Magyarország jelezte, hogy a vámfizetések elengedésére, visszatérítésére és visszafizetésére vonatkozó nemzeti rendszerét – a tagság előtt hozott határozatok alapján keletkező követelések, tartozások elévülési határidejéig – fenn kívánja tartani. Az Európai Unió ezt az igényt elfogadta, azzal a megkötéssel, hogy a csatlakozás utáni utólagos vámvisszatérítés a magyar költségvetés terhére történhet.” (Ez a kivétel a költségvetési bevételek biztosítása szempontjából fontos és jogos.)
3. „A gazdasági vám eljárások és a vámszabad területek tekintetében Magyarország igényelte a csatlakozáskor hatályban lévő, az EU-vámszabályok feltételeivel már összhangban álló magyar engedélyek érvényességének elismerését – a közösségi eljárás szerinti új engedélyek kibocsátásáig, de legfeljebb a csatlakozás időpontjától számított egy évre szólóan. Ezt az igényt az Európai Unió elfogadta.” (Ez a kivétel az ipari vámszabad területek tevékenységét hivatott egy évvel meghosszabbítani, melyet szinte kizárólag 100%-os külföldi tulajdonú cégek végeznek.)

# 10. A környezeti és gazdasági szempontból hátrányos kedvezményekkel kapcsolatos egyéb javaslatok

## 10.1. A kedvezmények felülvizsgálata, nyilvánosságra hozatala

A bújtatott támogatások egyik kedvelt módszere az általános szabály alóli különböző kivételek alkalmazása. Különösen nehezen átláthatók ezek a kivételek akkor, amikor meghatározásuk egyedileg, esetről esetre történik. Gyakran éppen a súlyosan környezetszennyező tevékenységek részesülnek ilyen kedvező elbírálásban. (Jellegző példa erre a külföldi kamionoknak adott felmentés a gépjárműadó fizetése alól, amiről fentebb már részletesebben írtunk.) Ráadásul az egyedi kedvezményeknél, ahol a nyilvánosság, a társadalom rálátása rendkívül korlátozott, ugrásszerűen megnő a korrupció veszélye. A kedvezmények automatikusan növelik a külföldi cégek repatriálható nyereségét is, és ezzel indokolatlanul tovább rontják az ország fizetési mérlegét.

Mindenképpen törekedni kell tehát a kedvezmények szűkítésére. Teljes eltörlésük azonban hiú ábránd, és esetenként társadalmi, környezetvédelmi vagy egyéb szempontból nem is célszerű. *„Megoldásként az javasolható, hogy a költségvetési dokumentumokhoz célszerű lenne mellékelni – mind a tervezés, mind a zárszámadás során – a kedvezményekről és mentességekről egy teljes körű elszámolást. ... A részletes elszámolás mindenképp szükséges lenne, hogy a politikusok a tényleges költségvetési folyamatokat meg tudják ítélni. Ez a jogilag is kötelezővé teendő megoldás a kedvezmények kordában tartása mellett elégséges, hogy a bruttó elszámolás elvét tekintve is elfogadható legyen.”* (László Csaba: Tépett vitorlák. 217. old.)

A gazdasági társaságoknak adott bármilyen kedvezményt (vámkedvezmény, adókedvezmény, közmű-hozzájárulás, helyi adó, közvetlen támogatás stb.) egységesen kötelező legyen bejelenteni a Pénzügyminisztériumnak, amely ezeket nyilvántartja, feldolgozza és mindenki számára hozzáférhetővé teszi. A PM-nek évente egyszer egységes szerkezetben közzé kellene ezt tenni, és eljuttatni az Országgyűlésnek.

## 10.2. Az elkülönített állami alapok és fejezeti kezelésű előirányzatok felülvizsgálata, átláthatóbbá tétele

Az elkülönített állami alapok és a fejezeti kezelésű előirányzatok gyakran gazdaságilag alacsony hatékonyságú és környezeti szempontból káros tevékenységeket finanszíroznak. Kezelésük, pénzosztási gyakorlatuk nagyrészt átláthatatlan, ami a korrupció veszélyét is növeli. Működésük esetenként feltehetően sérti a piacgazdaság elveit és a versenysemlegességet is. Ezért felülvizsgálatuk, tevékenységük szigorúbb szabályozása és átláthatóbbá tétele sürgető feladat.

Amennyiben valamilyen cél össztársadalmi szempontból támogatandó, akkor ezt a támogatást lehetőleg normatív módon kell a jogszabályokban előírni. Tudjuk, hogy az egyedi támogatási döntésekre a továbbiakban is szükség lesz, azonban ezek számát a lehető legkisebbre kell csökkenteni, és minden esetben biztosítani kell a lehető legnagyobb nyilvánosságot, átláthatóságot és a felhasználás hatékonyságát.

Ésszerű lépésnek tartjuk, hogy az elkülönített állami alapokat – kettő kivételével – beolvasztották a központi költségvetésbe, az alábbi okok miatt:

1. Az elkülönített állami alapok önállósultak a központi költségvetéstől, ami megnehezítette az államháztartás elszámolásainak megértését, áttekinthetőségét. A Kormány döntése nyomán egyszerűbbé, átláthatóbbá vált az egész költségvetési rendszer.
2. Mivel ezek az alapok nem a központi költségvetéstől függttek, hanem saját bevételeikből gazdálkodtak, semmilyen biztosíték nem volt arra, hogy – az adott társadalmi és gazdasági feltételek között – optimális mennyiségű forrás fordítódik az elvégzendő feladatra. Elképzelhető, hogy az adott alapnál képződő forrás többszörösére lett volna szükség, de elvileg az sem kizárt, hogy annak a töredékére. Az alapok beolvasz-



tása a költségvetésbe nagyobb lehetőséget ad az Országgyűlés számára, hogy az adott feladat elvégzéséhez megfelelő forrást rendeljen.

3. Véleményünk szerint az elkülönített állami alapok léte ellentétes volt az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvénnyel, amelynek célja, hogy „elősegítse az államháztartás kívánatos pénzügyi egyensúlyát; figyelemmel ... a közpénzekkel való hatékony és ellenőrizhető gazdálkodás garanciáinak megteremtésére; érvényesítve a teljesség, a részletesség, a valódiság, az egységesség, az áttekinthetőség és a nyilvánosság alapelvét”.

A témával kapcsolatban felhívjuk még a figyelmet Tanyi Anita „Környezetvédelmi szempontok beépítése támogatási rendszerünkbe” című tanulmányára (készült a „Zöld Belépő MTA kutatási program” keretében a Levegő Munkacsoport közreműködésével, kiadta a BKE Környezetgazdaságtani és technológiai tanszéke 1999-ben).

### 10.3. Az állami kezességvállalás és hitelfelvétel feltételeinek szigorítása

Az elmúlt években az Országgyűlés több esetben adott lehetőséget a Kormánynak „összecszerű korlátozás nélküli kezességre” állami hitelfelvelek esetén. Véleményünk szerint ez ellentmond a hatályos törvényeknek és országgyűlési határozatoknak. A felhasználó összeg céljait ugyanis meg kell nevezni és indokolni, és a felhasználásról az Országgyűlésnek kell döntenie. Az ilyen kezességvállalások és hitelfelvelek tulajdonképpen részben meghatározzák az elkövetkező évek költségvetési lehetőségeit, amit kizárólag az Országgyűlés tehet meg.

Az Európai Unió is egyre határozottabban lép fel az ilyen jellegű kezességvállalások ellen. A European Voice című hetilap (a The Economist Csoport tagja) 1999. december 1-jei számában közli, hogy a versenyért felelős EU főbiztos, Mario Monti újabb támadásba lendült a nemzeti és regionális kormányok által a vállalatoknak és bankoknak nyújtott kezességvállalások ellen. A főbiztos kijelentette, hogy nem tűrhetőek tovább az ilyen kezességvállalások, hiszen ezek torzítják a szabad gazdasági versenyt. A főbiztos azzal is megfenyegette az érintetteket, hogy kötelezik őket a kezességvállalás révén nyert haszon visszafizetésére.

A kezességvállalás azt is jelenti, hogy bizonytalanabban tesszük az elkövetkező évek költségvetéseit. „A kezességvállalások alapján, ha nagy összegű kiadást kell teljesíteni, a költségvetési egyensúly alapjaiban felborulhat. Különösen veszélyes lehet, ha az éves felhatalmazás elvét megsértve a

jelen kiadási kötelezettségeit a kezességvállalás lehetőségével kerülik meg.” (László Csaba: Tépett vitorlák. 266. old.)

Az „összecszerű korlátozás nélküli kezesség” megadása véleményünk szerint többek között az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény alábbi rendelkezéseinek mond ellent:

„14. § (1) Az államháztartás alrendszerei hiányának államadósságot növelő rendezését, továbbá tartozásokat átvállalni, elengedni, visszatérítendő támogatást vissza nem térítendő támogatássá átalakítani, illetve bármely más módon államadósságot növelő újabb kötelezettséget vállalni kizárólag a költségvetésük útján, előiránnyal megtervezve lehet. (...)”

„23. § (2) A szakmai programokkal összhangban álló központi beruházások hároméves programját évente ki kell dolgozni, és a költségvetési törvényjavaslattal egyidejűleg – annak részeként – kell előterjeszteni. A költségvetési törvényjavaslat keretösszegével egyező és az egyéb pénzügyi forrásokat is részletező beruházási programban az 1000 millió forint összköltség feletti beruházásokat tételesen, e összeghatár alatti projekteket összevontan kell bemutatni.”

„33. § (1) Az Országgyűlés felhatalmazza a Kormányt, hogy a központi költségvetés terhére, a költségvetési törvényben **meghatározott mértéken belül**, meghatározott célokra, egyedi esetben kezességet vállaljon.”

„36. § A Kormány a költségvetési törvényjavaslat benyújtásakor ...

b) tájékoztatást ad a többéves elkötelezettséggel járó kiadási tételek későbbi évekre vonatkozó hatásairól.”

Amennyiben a Kormány felhatalmazást kap az „összecszerű korlátozás nélküli kezesség” megadására, akkor jelentősen megnövekszik annak a veszélye, hogy a felvett hitelek úgy növelik az adósságállományt, hogy azok felhasználása nem térül meg. A tapasztalatok szerint ezek a kezességvállalások egyes esetekben súlyosan környezet-szennyező beruházások megvalósítását segítik elő.

A fentieknek megfelelően javasoljuk, hogy a jövőben **az Országgyűlés semmilyen esetben ne adjon felhatalmazást a Kormánynak összecszerű korlátozás nélküli kezességvállalásra.**

Ugyancsak a fenti indokok miatt szorgalmazzuk azt is, hogy az Országgyűlés lehetőleg kerülje a felhatalmazás megadását a meghatározott összegre adott kezességvállalásokra is. Amennyiben ilyenre mégis sor kerül, azt javasoljuk, hogy az Áht. 33. §-a szerinti kezességvállalás, illetve **a hitelfelvétel egyik feltétele** az legyen, hogy **a hazai beszállítás aránya legalább 60 százalék legyen.** (A világ vezető gazdasági hatalmának, az Egyesült Államoknak a települési önkormányzatai például csak olyan buszokat vásárolhatnak, amelyeknél a hazai hozzáadott érték legalább 60%-os.)

A tömegközlekedés támogatására szolgáló központi költségvetési normatíva kidolgozása jelenleg folyamat-

ban van. Az összességében magas költségvetési támogatási szint (legalább 50%) miatt szükséges a **hazai beszállítás arányának legalább 60%-os szinten történő előírása**. Az így elősegített hazai termelés és foglalkoztatás nyomán az államháztartásnál az szja-, tb-járu-lék-, társaságiadó- és helyiadó-befizetések, valamint a vásárló oldali államháztartási bevételek (áfa, jövedéki adó) eredményeként jelentős többletbevétel képződik. Ez évi 50 milliárd forintos nettó hazai megrendelés esetén 2004-től évente várhatóan 20–30 milliárd forintos államháztartási bruttó többletbevételt tesz ki.

## 10.4. A bankok gazdálkodási fegyelmeinek szigorítása

A korábbi években a bankok hitelkihelyezését nagyfokú felelőtlenség jellemezte. Ezt bizonyították az utóbbi évtized sorozatos bankcsődjei és a hatalmas összegű bankkonszolidációk. A nem megfelelő szabályozás megnövelte a korrupció és a feketegazdasággal való összefonódás veszélyét. A Korridor Politikai Kutatások Központja felkérésére 1998. februárjában készített tanulmány szerint a megvesztegethetőség leginkább a bankokat és a politikai pártokat fertőzte meg (Népszabadság, 1999. január 12.). Azóta több jogszabály született, amelyek szigorították a pénzügyi intézetek és a pénzgazdálkodás általános feltételeit (például a pénzmosás elleni intézkedések). Azonban a 2001-ben és 2002-ben az USA-ban napvilágot látott pénzügyi botrányok fényében nálunk is további szigorítás szükséges. Ez azért is lényeges, mert a pénzügyileg túlságosan kockázatos pénzkihelyezések gyakran környezetpusztítást okozó beruházásokhoz kapcsolódnak (példák erre a bevásárlóközpontok). Ezért rendkívül sürgető az ez irányú szabályozás komoly szigorítása, beleértve a környezetvédelmi előírások szigorítását is. Egy ilyen intézkedés elősegítené a közpénzekkel való takarékoskosságot is (csökkentené annak a valószínűségét, hogy az államnak kell konszolidálnia egyes bankokat), és igen kedvezően hatna az állami költségvetésre.

## 10.5. A biztosító intézetek gazdálkodási fegyelmeinek szigorítása és hatékonyságának társadalmi szintű javítása

A magán és az önkéntes nyugdíjbiztosítók 2001-ben és 2002-ben a költségek levonása után is infláció alatti hozamot realizáltak, ami azt jelenti, hogy a betétek vesz-

tettek reálértékükből, ezért a kötelező magánnyugdíjbiztosításnak 6 százalékról 8 százalékra történő emelése előtt gazdálkodásuk átfogó felülvizsgálata és ellenőrzése szükséges. Ismert, hogy az Orbán-kormány megvonta a magánnyugdíj-intézeteknek nyújtott költségvetési garanciát. 2003-tól a Medgyesi-kormány megemelte a magánnyugdíj befizetés mértékét 7% százalékra, ami jelentős összeggel növelte a költségvetés hiányát.

A nyugdíjrendszernek stabilnak kellene lennie. A nyugdíjbiztosítással szemben érzett jogos bizalmatlanság hozzájárul a járulékfizetés elszabotálásához, amely rövid távon a munkaadóknak és a munkavállalóknak közös érdeke, hosszú távon azonban az idősek – rendszer váltás óta meglevő – kiszolgáltatottságát konzerválja az elkövetkező évtizedekre. Különösen az előregedő társadalmakban megengedhetetlen ez az „üzenet”.

A magánnyugdíj intézményének bevezetésével együtt felemelték a nyugdíjkorhatárt a férfiaknál 60 évről, a nőknél 55 évről egyaránt 62 évre (bár ennek végrehajtásában bizonyos rugalmasság érvényesül). Ez nagymértékben rombolta az nyugdíj egész intézményének „nemzedéki szerződésébe” vetett bizalmat. Ennél is súlyosabb probléma, hogy a nyugdíjba lépés elhalasztásával Magyarországon gyakorlatilag 500 ezer munkahely „ragadt be” – olyan országban, ahol nemzetközi viszonylatban a legalacsonyabb a foglalkoztatás szintje. Ezt az ellentmondást úgy kellene feloldani, hogy az állam csak az új munkahelyek létesítésére befektetett nyugdíjalapok számára nyújtson garanciát. Ez nemcsak munkahelyeket teremtené, hanem többletforrásokat is a biztosítók részére.

## 10.6. Az államadósság csökkentése

Az állami költségvetés 1999-ben 835 milliárd forintot fordított az adósságtérhek törlesztésére. Ennél jóval nagyobb teher és probléma az adósságszolgálat kamatkiadása, amely 1999-ben 838,7 milliárd forintot tett ki az előírányzott 768,7 milliárd forinttal szemben. Ez az összeg nemcsak óriási terhet jelent a nemzetgazdaságnak, de egyúttal tulajdonképpen egy pénzszivattyú is, amely a hazai és külföldi pénztulajdonosok vagyonát növeli a nagy többség kárára. Ezért lehetőség szerint mindent el kell követni az adósság csökkentésére. Ennek egyik lehetősége, hogy amennyire csak lehet, csökkentjük az újabb hitelek felvételét. Ezt elsősorban a súlyosan környezetkárosító tevékenységekre, illetve a társadalom fejlődése szempontjából kevésbé sürgető beruházásokra történő hitelfelvétel elkerülésével kell megvalósítani (ld. például a 3.12. és a 3.14. pontot).

## C.) EGYÉB JOGSZABÁLYI VÁLTOZTATÁSOK

### 11. A környezet állapotának javítását, a humán szféra fejlesztését, a gazdaság korszerűsítését és a feketegazdaság visszaszorítását szolgáló egyéb jogszabályok megalkotása

Az alábbiakban javasolt intézkedések elsősorban a feketegazdaság visszaszorítását célozzák, azonban egyúttal hozzájárulnak a környezetszennyezés és a társadalmi feszültségek mérsékléséhez és az életkörülmények javulásához is.

Az adószervezet általunk javasolt átalakítása egyéb kedvező hatásain túlmenően jelentősen segíti a feketegazdaság visszaszorítását is. A fogyasztáshoz kapcsolt adók ugyanis jóval könnyebben beszedhetők, mint a béreket terhelő sja és tb-járulék. Különösen igaz ez az energiahordozókra (beleértve az üzemanyagokat is), ahol viszonylag kis számú adózót kell csak ellenőrizni. Tehát az eddigi adószervezet fenntartása nemcsak a gazdasági szerkezetváltást akadályozza, hanem a feketegazdaság nyílt támogatásaként is értékelhető.

A Kormány komoly szándékát és tetteit a feketegazdaság területén csak a költségvetésbe számszerűen beállított bevétel nagysága jelezheti. Örömmel üdvözljük, hogy az utóbbi években a költségvetés több tíz milliárd forintnyi ilyen jellegű bevétellel számolt. Bízunk benne, hogy ez a folyamat a jövőben is tovább folytatódik. (Ennek egyik biztató jele, hogy a vámhatóság beszerzte és üzembe állította a kamionokat átvilágító mobil berendezéseket.)

#### 11.1. A VPOP, az APEH, a rendőrség, a külkereskedelmi engedélyezés, a környezet- és természetvédelmi felügyelőségek, az egészségügyi hatóságok és a fogyasztói érdekvédelmi intézmények érdekeltiségének javítása

A feketegazdaság és a bűnözés visszaszorításának egyik leghatékonyabb eszköze, ha az erre szakosodott intézmények érdekeltiségét és kapacitását javítjuk.

A VPOP érdekeltiségének további növelésével több célt érhetünk el egyidejűleg. Egyrészt ez elősegítené a hazai gazdaság WTO-konform védelmét. Másrészt csökkenne a költségvetés nettó kiadásai azáltal, hogy a külföldi importtal fizettetjük meg a vámszervek tisztességes bérezését és korszerű munkahelyi körülményeinek megteremtését. Így 15–20 milliárd Ft többletbevétel biztosítható arra, hogy a VPOP szervezetét érdekeltiségi alapra helyezzük. Ugyanakkor teljes egészében felszabadulna az az összeg, amelyet jelenleg a költségvetés közvetlenül fordít a VPOP-re (2003-ban mintegy 14 milliárd Ft, amit ezentúl más célra lehet majd fordítani).

A VPOP-nál a jelenlegi bérek átlagosan 50–100%-kal növelhetők és növelendők. (Egyik változat szerint az EU-beli bérek szintjére való emelés lehetőségét is megvizsgáltuk.) Természetesen ennek kihatását teljes mértékben az importnak kell megfizetnie. Ezzel nem szabad takarékoskodni, mivel minden itt elköltött forint az import versenyképességét csökkenti, és ezzel a hazai gazdaság védelmét erősíti. Mivel a magyar vámosok bérszintje még ekkor is jelentősen elmarad majd a nyugat-európaiktól, nem indokolt, hogy ezeket az intézkedéseket más országok diszkriminációként értékeljék.

A feketegazdaság elleni harcban egy rendkívül hatékony és kellően érdekelt szervezet áll majd így rendelkezésre. Az VPOP és egyéb hatóságok megerősítésével évente legalább 40 milliárd Ft többletbevételt lehetne elérni. Hasonló módon lehetne átalakítani és fejleszteni az APEH szervezetét, a rendőrséget, a külkereskedelmi engedélyezést, a környezetvédelmi felügyelőségeket, az egészségügyi hatósági intézményeket, és a fogyasztói érdekvédelmi intézményeket.

Ezzel az átszervezéssel az államigazgatás költségvetéséből történő finanszírozását mérsékelni lehet, és egyúttal érdemi modernizációt hajthatnánk végre.

Ezen szervezetek vezetői és személyi állománya az ilyen jellegű átszervezésben érdekeltnek lesznek, ezért ez gyorsan végrehajtható. Ezen átszervezés költségvetési haszna kettős: egyrészt mérsékli a költségvetésből történő finanszírozást, másrészt a feketegazdaság elleni fellépés hatékonyságának növekedése következtében en-

nél jóval nagyobb összeg behajtására képes, sőt ennek nyomán a törvényellenes tevékenységek jelentős visszaszorítása várható. Ily módon egy évente mintegy **100 milliárd Ft** többletbevételt jelentő intézkedés-csomagot lehetne megvalósítani.

A társadalombiztosítás, a VPOP és az APEH kinnlevőségeinek összege több száz milliárd Ft-ot tesz ki. Az előzőekben vázolt intézkedésekkel megelőzhető lenne ennek további halmozása, és a hátralékból **több 10 milliárd Ft-ot lehetne behajtani** évente. Ezen összeg be nem fizetése a vállalkozók részéről súlyos adócsalást is jelent. Ennek be nem hajtása ezért a feketegazdaság állami támogatásával egyenértékű. Egyes becslések szerint a feketegazdaság évente több mint 3000 milliárd Ft-ot tehet ki. Ennek egy részét ki lehetne „fehéríteni”, és az ennek nyomán pótlólag beszédhető összegekkel az állami költségvetés az oktatást, az egészségügyet, a kultúrát és a társadalom más fontos területeit lényegesen javíthatná. Ehelyett jelenleg ez az összeg a kevesek – többnyire a környezetet súlyosan szennyező – fogyasztására, ezen belül a felesleges import (fogyasztás, nem pedig beruházás) finanszírozására folyik el.

## **11.2. Egyéb intézkedések az államigazgatásban előforduló korrupció megakadályozására**

Az általunk fentebb javasolt intézkedések (pl. a tb-járulék csökkentése) egyrészt érdekeltébbé teszik a vállalkozókat a fekete- és szürkegazdaság legalizálásában, másrészt az ellenőrzések szigorításával, a jogszabályok egyértelműbbé tételével és a büntetések mértékének emelésével is csökken a feketegazdaság mozgásteré. A fejlődés érdekében a magyar társadalomban ugyanakkor további hatékony intézkedéseket kell tenni az államigazgatásban előforduló korrupció megfékezésére. Az államigazgatásban végre intézkedéseket kell hozni a korrupció, összefonódások és az összeférhetlenségek kiszűrése céljából. Ezért különösen üdvözlendő volt **a korrupcióval szembeni kormányzati stratégiáról szóló 1023/2001. (III. 14.) kormányhatározat elfogadása. Sajnos a kormányhatározat nagy része még nem került végrehajtásra, így ennek munkálatait fel kell gyorsítani.**

Javasoljuk, hogy a vonatkozó jogszabályok megalkotásánál vegyék figyelembe a Transparency International ajánlásait. A jogszabályoknak tartalmazniuk kellene többek között az alábbiakat:

A jelenleginél sokkal szigorúbb összeférhetlenségi szabályokat kell kialakítani: pl. állami tisztségviselők ne fogadhassanak el pénzt vállalatoktól, mint felügyelő-

bizottsági vagy igazgatósági tagok stb. (Nehezen várható el például, hogy biztosítási ügyekben tárgyyszerűen döntsön az illetékes pénzügyminisztériumi főosztályvezető, ha egyúttal felügyelőbizottsági tag is az egyik biztosítótársaságnál.) Az összeférhetlenségi szabályok az önkormányzatokra is vonatkozzanak, pl. ne lehessen egy település rendezési terveinek elkészítéséért felelős ugyanaz a cég vagy személy, amelyik/aki a konkrét beruházások tervezését, illetve kivitelezését végzi. (Véleményünk szerint az ilyen jellegű összefonódás is közrejátszott a Budapesten kialakult súlyos közlekedési és környezeti állapot kialakulásában.) A hatóságok pedig legyenek valóban hatóságok, ne pedig vállalkozások. (Például a környezetvédelmi felügyelőségeket ne kényszerítsék arra, hogy bevételeiket részben különböző szolgáltatásokkal teremtsék elő. Nehezen képzelhető el, hogy ugyanaz a felügyelőség tárgyyszerűen hoz döntést egy olyan cég beruházásáról, amely korábban egy mérés vagy tanulmány elkészítésével bízta meg a felügyelőséget. A felügyelőségek költségvetésének rendezése néhány száz millió forintból megoldható. Ezért az összegért különösen nem szabad egy ennyire demoralizáló és káros szabályozást hatályban tartani.)

A jogtalan előnynyújtást ugyanúgy ítélik meg, mint a megvesztegetést, még akkor is, ha a konkrét megvesztegetés ténye nem bizonyítható. Erre lehetőséget nyújt a Btk. 225. §-a, amely kimondja: „Az a hivatalos személy, aki azért, hogy jogtalan hátrányt okozzon vagy jogtalan előnyt szerezzen, hivatali kötelességét megszegi, hatáskörét túllépi, vagy hivatali helyzetével egyébként visszaél, büntetett követ el, és három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.” Sajnálatos módon a gyakorlatban messze nem használják ki ezt a büntetési lehetőséget.

Úgy véljük, hogy a Kormánynak az eddigieknél sokkal szigorúbb gyakorlatot kellene folytatni e tekintetben

Rendkívül kedvezőtlennek tartjuk, hogy az államháztartási törvény (Áht.) olyan módosításaira is sor került, amelyek jelentősen rontják az államháztartás áttekinthetőségét, ellenőrizhetőségét. Ez szöges ellentétben van azzal, amit a Kormány indokként hozott fel például az elkülönített állami alapok megszüntetésére. Idézzünk az Állami Számvevőszék T/321/1. számú véleményéből:

„Az Áht. 16. §-át a törvény hatályon kívül helyezi. A rendes és rendkívüli bevételek, kiadások különválasztásának megszüntetésével csökken a költségvetési előirányzatok indokoltságának, a következő évekre való kihatásának megítélhetősége.

Az Áht. 18/C. § (10) bekezdésének módosítása a jelenleg hatályos rendelkezés szövegéből elhagyni javasolja az adatszolgáltatási kötelezettséget. A rendszer zártága indokolja ennek további fenntartását.

Az Áht. 23. §-ának tervezett módosítása megítélésünk szerint nincs összhangban a 24. § (1) bekezdésben foglaltakkal, amely továbbra is kiemelt előirányzatként

kezeli a felhalmozási kiadásokon belül a beruházások, a felújítások és egyéb felhalmozási célú támogatások előirányzatait. Az előirányzatok bontásának megszüntetésével kevesebb információ áll rendelkezésre a beruházásokról.

Az Áht. 27. és 30. §-ának hatályon kívül helyezése szűkíti az Országgyűlés döntési jogosultságát a költségvetés előirányzatainak megállapításában, illetve a költségvetés egyenlegével kapcsolatos kérdésekben. Ez a megoldás a költségvetési gazdálkodás egyik legfontosabb alapszabályának elhagyását jelenti.”

Szorgalmazzuk az Áht. olyan jellegű (vissza)módosítását, ami elősegíti az államháztartás átláthatóságát, a gazdálkodás hatékonyságának javítását.

Üdvözlendőnek tartjuk, hogy bevezették a határregisztrációs rendszert, valamint hogy végre komoly intézkedések történtek a pénzmosás visszaszorítására. Ezek az intézkedések hatékonyan szolgálják a feketegazdaság és a terrorizmus visszaszorítását, valamint a környezetvédelem céljainak érvényesülését.

### **11.3. A környezetvédelmi és természetvédelmi biztosítékadási, valamint környezetvédelmi céltartalék-képzési kötelezettség bevezetése**

A feketegazdaság, a bűnözés és a környezetszennyezés csökkentése érdekében elengedhetetlen annak előírása, hogy a vállalkozó csak olyan tevékenységre vállalkozzon, amely tevékenység környezeti és egészségi kockázatainak fedezésére megfelelő vagyonnal vagy biztosítással rendelkezik. (Ennek mértékét minden konkrét esetben a környezetvédelmi hatóságnak kell meghatároznia.) Egy ilyen intézkedés évente több milliárd forint kiadáscsökkentést jelentene a költségvetés számára, hiszen jelenleg gyakori az az eset, hogy a környezetszennyezésben, illetve egészségkárosításban vétkes

vállalkozó nem rendelkezik a szükséges összeggel az általa okozott kár felszámolására, s így azt az adófizetők pénzéből kell elvégezni. (Tulajdonképpen a társadalom részére ez évi sok milliárd Ft veszteséget jelent, mivel a költségvetés a károknak csak kis részét téríti meg, illetve számolja fel.)

A vonatkozó koncepciót a Környezetvédelmi Minisztérium már elkészítette, s sürgető feladat ennek jogszabályi megfogalmazása és hatályba léptetése.

Ehhez a témakörhöz tartozik, hogy az új üzemanyag-töltő állomások létesítésének egy része pénzmosást fed vagy az üzemanyag-kereskedéssel történő visszaélésekhez kapcsolódik. Ezen felül ezek gyakran veszélyeztetik a környezetet és a lakosság egészségét. A régi kútak megfelelő felszámolására, az ott okozott környezeti kár elhárítására gyakran nem jut pénz, vagy azt közpénzből kell fedezni. Ezért javasoljuk, hogy csak azal a feltétellel adjanak ki építési engedélyt új üzemanyag-töltő állomás létesítésére, ha a vállalkozó előre leteszi a kút felszámolásának árát is.

### **11.4. A bírságok mértékének emelése**

A bírságok mértéke ma már gyakran elmarad attól a szinttől, amely visszatartó hatású lenne, sőt gyakran még ösztönöz is a szabályok megsértésére. Ezért mielőbb szükség van a bírságok mértékének számottevő emelésére, különös tekintettel a környezet- és természetvédelemmel, valamint a fogyasztóvédelemmel kapcsolatos bírságokra, illetve a földvédelmi és a talajvédelmi bírságra.

A bírságokat és egyéb büntetéseket úgy kell kivetni, hogy azok arányban legyenek az elkövetett jogszabályellenes cselekedetekkel, azaz **valóban visszatartó erejűek** legyenek. A jelenlegi gyakorlat tulajdonképpen sok esetben a feketegazdaság és a bűnözés ösztönzését jelenti.

Különösen fontosnak tartjuk a környezet- és természetvédelmi bírságok rendszerének felülvizsgálatát és szigorítását (ld. a 16. mellékletet!).

## D.) KUTATÁSI FELADATOK

### 12. Az 1–11. pontokban megjelölt intézkedések jobb megalapozásához szükséges kutatási feladatok

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 36. §-a szerint „A Kormány a költségvetési törvényjavaslat benyújtásakor (...) bemutatja a költségvetési törvény legfontosabb társadalmi és gazdasági hatásait; értékeli a költségvetési évet megelőző időszak gazdasági, költségvetési folyamatait.” A jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény pedig a következőket mondja ki: „18. § (1) A jogszabály megalkotása előtt – a tudomány eredményeire támaszkodva – elemezni kell a szabályozni kívánt társadalmi-gazdasági viszonyokat, az állampolgári jogok és kötelességek érvényesülését, az érdek-összetükközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.”

Úgy véljük, hogy a költségvetési törvényjavaslat benyújtása előtt a társadalmi és a gazdasági hatások sokkal alaposabb és sokoldalúbb elemzésére van szükség, mint ahogyan ez eddig történt. Az ehhez szükséges kutatásokat a Miniszterelnöki Hivatal irányítása alatt tartjuk szükségesnek elvégezni, mivel így jobban biztosítható az átfogó, részérdekektől mentes megközelítés.

Többek között ennek a követelménynek a teljesítéséhez kíván hozzájárulni jelen tanulmányunk is.

Különösen fontosnak tartanánk a költségvetési törvényjavaslat környezetvédelmi hatásainak elemzését is. Ez ideig ilyen jellegű próbálkozás sem történt annak ellenére, hogy – véleményünk szerint – ezt a fent említettekén kívül az Alkotmány és a környezetvédelmi törvény is megkövetelik.

1.) A Magyar Köztársaság Alkotmánya kinyilvánítja:

„18. § A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.

(...)

61. § (1) A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a szabad véleménynyilvánításra, továbbá arra, hogy a közérdekű adatokat megismerje, illetőleg terjessze.

(...)

70/D. § (1) A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.

(2) Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás

megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.”

2.) A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény előírja:

„6. § (1) A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy

a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;

b) megelőzze a környezetszennyezést;

c) kizárja a környezetkárosítást.

(2) A környezethasználatot az elővigyázatosság elvének figyelembevételével, a környezeti elemek kímélével, takarékos használatával, továbbá a hulladékkeletkezés csökkentésével, a természetes és az előállított anyagok visszaforgatására és újrafelhasználására törekedni kell végezni.

(...)

12. § (1) Mindenkinek joga van a környezetre vonatkozó tényeknek, adatoknak, így különösen a környezet állapotának, a környezetszennyezettség mértékének, a környezetvédelmi tevékenységeknek, valamint a környezet emberi egészségre gyakorolt hatásainak megismerésére.

(2) A környezet védelmével kapcsolatos állampolgári jogok gyakorlása és kötelezettségek teljesítése céljából az állam mindenki számára lehetővé teszi a környezet és az egészség lényeges összefüggéseinek, a környezetkárosító tevékenységek és azok fontosságának megismerését.

(...)

43. § (1) A környezetvédelemmel összefüggő törvényjavaslat és más jogszabály (a továbbiakban együtt: jogszabály), az ország társadalmi-gazdasági tervei, területfejlesztési koncepciói, továbbá a regionális hatást eredményező döntések (a továbbiakban együtt: döntés) előkészítője köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni, s azt vizsgálati elemzésben (a továbbiakban: vizsgálati elemzés) összefoglalni.

(2) A (1) bekezdés alkalmazásában a környezetvédelemmel összefüggő jogszabály az a törvény, kormányrendelet, miniszteri rendelet, illetőleg döntés, amely

a) a környezeti elemekre,

- b) a környezet minőségére, vagy
- c) a környezettel összefüggésben az emberi egészségre hatást gyakorol.

(3) A környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök (vám-, adó- és illetékszabályok stb.) bevezetésére irányuló szabályozások, továbbá jelentős módosítások esetében a vizsgálati elemzést minden esetben el kell végezni.

**44. § (1)** A vizsgálati elemzésnek különösen a következőkre kell kiterjednie:

- a) a tervezett előírások, intézkedések mennyiben befolyásolják, illetőleg javíthatják a környezet állapotát;
- b) a tervezett intézkedések elmaradása esetén milyen kár érheti a környezetet, illetőleg a lakosságot;
- c) a hazai feltételek mennyiben adottak a tervezett intézkedések bevezetéséhez;
- d) a közigazgatási szervek mennyiben felkészültek a tervezett intézkedések végrehajtására;
- e) a tervezett intézkedések megvalósításához az állami, pénzügyi, szervezeti és eljárási feltételek rendelkezésre állnak-e;
- f) a javaslat mennyiben jelent eltérést a nemzetközileg általánosan elfogadott megoldásoktól.

(2) A 43. § (1) bekezdésében meghatározott terveket és a vizsgálati elemzést a döntésre jogosult szervhez történő benyújtás előtt – véleménynyilvánítás céljából – meg kell küldeni az Országos Környezetvédelmi Tanácsnak. A véleménynyilvánításra – a tervezet kézbesítésétől számított – legalább harminc napot kell biztosítani.”

Alapvető fontosságú ebből a szempontból az Alkotmánybíróság 28/1994. számú határozata, amelyet a 48/1997. számú határozatában is megerősített, és amelyből idézünk: „Az állam nem élvez szabadságot abban, hogy a környezet állapotát romlani engedje, vagy a romlás kockázatát megengedje. ... A környezetvédelemhez való jog érvényesülésében nem lehet a gazdasági és társadalmi körülményektől függő olyan minőségi és mennyiségi hullámozást megengedni, mint a szociális és kulturális jogokéban, ahol a körülmények megkívánta megszorítások később orvosolhatók. E sajátosságok miatt a környezethez való jog védelmének eszközei között a megelőzésnek elsőbbsége van, hiszen a visszafordíthatatlan károk utólagos szankcionálása nem tudja helyreállítani az eredeti állapotot.”

Az említett alkotmánybírósági határozatokat a költségvetési törvény megalkotásakor különösképpen figyelembe kell venni, hiszen ez a törvény a kapcsolódó egyéb jogszabályokkal együtt alapvetően meghatározza a környezet állapotának alakulását. (Ezek a határozatok azonban arra sem jogosítják fel a Kormányt, hogy a szociális és a kulturális jogok biztosítását elhanyagolja, illetve hogy az e téren történő joggyakorlás esélyeit rontsa. Úgy véljük, hogy az Alkotmánybíróság egyéb határozataiból ez a következtetés egyértelműen levonható.)

Az elmúlt éveket, évtizedeket sajnos az jellemezte, hogy a költségvetési törvény megalkotásakor jórészt figyelmen kívül hagyták az előbbieket során említett szempontokat, és így a társadalomnak jelentős károkat okozva, alkotmányos sértő módon elősegítették a környezet tisztítását és az emberek egészségének romlását. Ezen a helyzeten a jövőben gyökeresen változtatni kell.

Különösen fontosnak tartjuk, hogy alapos elemzések készüljenek a költségvetés hatásáról a gyermekek helyzetére. Ezt az is indokolja, hogy a gyermekek a legkiszolgáltatottabbak, és ők a rendszerváltás legnagyobb vesztesei (az UNICEF megállapításai alapján is), viszont az ő jelenük határozza meg a társadalmunk jövőjét. Ilyen jellegű elemzésekkel és hatásvizsgálatokkal eleget tehetnének az ENSZ Gyermek Jogai Bizottsága Magyarországra vonatkozó ajánlásának, melynek 26. pontja kimondja: „A Bizottság azt ajánlja a tagállamnak, hogy átfogó és integrált politikát folytasson a gyermekek érdekében. Így például dolgozzon ki egy, az Egyezmény által elismert jogok megvalósítása során a központi és a helyi szinteken elért előrehaladás és jelentkező nehézségek felmérésére, és **különösen a gazdasági változásoknak a gyermekekre gyakorolt hatása rendszeres figyelmére irányuló országos intézkedési tervet.**” (A szöveg a gyermek jogairól szóló nemzetközi egyezményre utal, amelyhez Magyarország 1991-ben csatlakozott, és amely többek között kimondja: „Az Egyezményben részes államok elismerik a gyermeknek a lehető legjobb egészségi állapothoz való jogát.”)

## 12.1. Az egyes intézkedések részletes előzetes hatásvizsgálata

Sok évtizedes rossz hagyománya van annak, hogy az állami költségvetési törvényben és a kapcsolódó egyéb jogszabályokban megtestesülő egyes intézkedéseket nem előzi meg részletes hatásvizsgálat. (Ennek a gyakorlatnak kirívóan káros példája volt a Bokros-csomag.) Ezen a helyzeten mielőbb változtatni kell.

Bár az ilyen jellegű kutatások rendkívül fontosak, tudatában kell lennünk annak is, hogy ezek soha nem tudnak tökéletes előrejelzést adni a tervezett intézkedések várható hatásairól. Ezért nem fogadható el a nyilvánvalóan szükséges és ésszerű lépések megtételének elhalasztása arra való hivatkozással, hogy nem áll rendelkezésünkre elegendő adat vagy elemzés a témával kapcsolatban. A környezet romló állapota, a lakosság egészségi állapotának tragikus helyzete, a növekvő számú deviancia és számos egyéb tényező arra mutat, hogy a jelenlegi út nem megfelelő, és a változtatások elkerülhetetlenek. Így az elővigyázatosság elvét is alkalmazva, mielőbb lépünk kell.

## 12.2. A külső költségek (externáliák) meghatározása

Azokat a költségeket, amelyeket nem az okozó (szennyező) fizet, külső – idegen szóval: externális – költségeknek nevezik. Az árakba történő beépítésüket világszerte egyre többen sürgetik. A „szennyező fizessen” elvet az Európai Unió az Alapszerződésében is rögzítette. Magyarországon ezt írja elő a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény is.

Amennyiben a környezeti és egyéb károk költségei nem érvényesülnek az árakban, akkor mindezeket nem (vagy nem közvetlenül) a használóknak kell megfizetniük. Ez a költségáthárítás nemcsak tisztességtelen, de gazdaságilag is ésszerűtlen: a torz árak minden szinten – a fogyasztóktól és a vállalkozóktól kezdve a miniszterekig és az országgyűlésig – hibás döntéseket eredményeznek. Az így hozott döntések pedig súlyos gazdasági válsághoz vezethetnek. (Az elmúlt évtizedekben erre vonatkozóan bőséges tapasztalatot szerezhettünk mind-egyik szocialista országban.) Ennek elkerülése a gazdasági élet minden szereplőjének alapvető érdeke.

Nem véletlen, hogy az Európai Unióban és a világ más országaiban is jelentős összegeket fordítanak a külső költségek meghatározására. Sürgetőnek tartjuk, hogy ezek eredményeinek felhasználásával Magyarországon az eddigieknél jóval erőteljesebb kutatói munka folyjék ezen a területen.

## 12.3. Az ún. valódi fejlődési mutató hazai viszonyokra történő alkalmazása

A hagyományos gazdasági mutatók nem mérik megfelelő módon az emberi jólétet. A bruttó hazai termékben (GDP) például nem tükröződnek mindazok az értékek, amelyeket az ember a természettől pótolhatatlanul elvesz. A GDP nem mutatja a természet kereskedelmi forgalomba nem hozott áruinak, az ökoszisztémák szolgáltatásainak értékét, de azt sem, mennyi fizetetlen munkát végeznek az emberek a háztartásokban vagy más közösségekben. A GDP sok olyan elemet is tartalmaz, amely valójában rossz az egyes embereknek és az egész társadalomnak egyaránt (így például azáltal is növekszik a GDP, ha a növekvő bűnözés miatt egyre több biztonsági berendezést vesznek az emberek). Tehát **a GDP sokszor nyereségnek tünteti fel a társadalom életminőségének romlását és a környezet pusztítását.** Így a GDP félrevezeti a közvéleményt, és a politikusokat hibás döntések meghozatalára ösztönzi.

Ennek a súlyos helyzetnek a megszüntetésére javasoljuk a GDP mellett a Herman Daly és John Cobb által javasolt „valódi fejlődési mutató”, VFM (Genuine Progress Indicator, GPI) kiszámítását is. A VFM beszámítja a háztartásokban és közösségekben végzett fizetetlen munkát, és levonja a természet rombolását, a környezetszennyezést, a jövedelemszerkezet változását és a bűnözést. Ennek a mutatónak a hazai viszonyokra történő kidolgozása elsősorban tudományos kutatási feladat, ami viszonylag kis összegből megoldható. A politikusok aztán majd eldönthetik, hogy ezt a mutatót mennyire veszik figyelembe, azonban megfelelő ismeretek nélkül dönteni – ahogy ez jelenleg folyik – a legnagyobb felelőtlenség.



## E.) TÁRSADALMI RÉSZVÉTEL BIZTOSÍTÁSA

A javasolt változtatások kidolgozása és elfogadtatása csak úgy képzelhető el, ha a társadalom széles köreit bevonják a döntések előkészítésébe. A civil szervezetek, a szakmai és egyéb érdekképviselők folyamatosan részt kell, hogy vegyenek ebben a munkában. Ennek jogi, tudati és anyagi feltételeit egyaránt meg kell teremteni. Az államnak az eddigénél sokkal jelentősebb mértékben kellene anyagilag is hozzájárulnia a nonprofit szervezetek működési feltételeinek javításához. A magyarországi nonprofit szektor bevételei ugyanis nagyságrendekkel maradnak el a fejlett országokra jellemző értékektől (lásd a II.13.a. táblázatot). Ugyanakkor a vállalt feladatok számos területen alig kisebbek, mint Nyugat-Európában, sőt, a szociális problémák idehaza sokkal nagyobbak.

**II.13.a. táblázat: A nonprofit szektor bevételei**

Ország	A nonprofit szektor bevételének	
	összege, millió USD	1 lakosra jutó összege, USD
USA	566 960	2155
Japán	264 366	2112
Németország	94 454	1157
Nagy-Britannia	78 220	1340
Franciaország	57 304	985
Hollandia	56 291	3643
Belgium	26 505	2629
Spanyolország	25 778	657
Ausztrália	20 096	1113
Izrael	10 947	2027
Ausztria	6 262	780
Finnország	6 064	1187
Írország	4 982	1392
<b>Magyarország</b>	<b>1 433</b>	<b>140</b>
Peru	1 190	51
Románia	1 040	46
Csehország	900	87
Szlovákia	309	58
Mexikó	229	2

Forrás: Salamon-Anheier (1998) alapján Kuti Éva: Hívjuk talán nonprofitnak...

A nyugat-európai országokban és az Amerikai Egyesült Államokban már nagy hagyománya van annak, hogy a magánszemélyek elismerjék a különböző nonprofit szervezetek tevékenységét és ezt anyagi támogatással is kifejezésre juttassák. Magyarországon ez a hagyomány hiányzik. Ráadásul az amerikai társadalom komoly gyanakvással tekint az állami beavatkozásokra és a kormányzat lehetőleg tartózkodik is az ilyen beavatkozásoktól. Mindezek figyelembevételével különösen megdöbbentő, hogy még az amerikai állam is jóval nagyobb arányban támogatja a nonprofit szférát, mint a magyar állam.

Ezen a helyzeten annál is inkább változtatni kell, mert az állami hozzájárulás mértéke az összes költségvetési kiadáshoz viszonyítva igen szerény, viszont a nonprofit szféra nélkülözhetetlen a társadalom hatékony és demokratikus működéséhez.

A jelenlegi helyzetet – a teljesség igénye nélkül – még az alábbiakkal jellemezhetjük:

- Az Országgyűlés által a társadalmi szervezeteknek nyújtott támogatási keret 1991-ben 400 millió Ft volt, 2000-ben pedig már 348,1 millió Ft-ra süllyedt, ami reálértékben 1/5-e a 9 évvel ezelőttinek! Még ennél is sokkal erőteljesebben esett vissza a környezet- és természetvédő szervezetek támogatása: reálértékben az 1991. évi szint kevesebb mint 1/8-ára (lásd a II.13.b. táblázatot). Ráadásul ezen időszak alatt nagymértékben megszaporodtak az ilyen tevékenységet folytató szervezetek, óriásira nőttek a velük szembeni lakossági elvárások és egyre gyakrabban kéri ki a véleményüket a döntéshozók, politikusok is. Ennek megfelelően az általuk nyújtott, egyre növekvő társadalmi igényt kielégítő szolgáltatások valódi értékének egyre kisebb részére jut fedezet.
- A nyugati országokból származó támogatások is csökkennek, ugyanis a támogatók a korábban hozzáink juttatott pénzeik egyre jelentősebb részét Kelet- és Dél-Európába helyezik át.
- Továbbra is érvényes, hogy a vállalatok és pénzintézetek üzletpolitikájába nem épült még be kellő mértékben a társadalmi célok, és ezen belül a környezetvédelmi feladatok önkéntes támogatása. Mindezek mellett a civil mozgalmak nagy része – és ezen belül különösen a környezet- és természetvédő szervezetek – etikai okokból nem hajlandók a súlyosan környezetszennyező cégektől adományokat elfogadni, mivel úgy vélik, hogy ez veszélyeztetné függetlenségüket és rontaná a hitelüket. Az államnak sem lehet célja, hogy a civil szervezetek a (nagy)vállalatok befolyása alá kerüljenek, hiszen akkor nem tudnák megfelelően ellátni alapvető feladatukat, az állam-

polgárok érdekképviseletét az élet különböző területein. Amennyiben a civil szervezetek túlzott függőségbe kerülnek a (nagy)vállalati érdekcsoportoktól, az azt is jelentené, hogy egy olyan vezető réteg szerezne a jelenleginél is jóval nagyobb befolyást, amelyre a választópolgárok alig lehetnek hatással, hiszen ezekre a személyekre nem lehet szavazni, és visszahívni sem lehet őket.

- d.) A nyugati országokkal ellentétben Magyarországon még nem alakult ki a civil szervezeteknek történő adományozás hagyománya és kultúrája. Ráadásul a magyar polgárok általában jóval alacsonyabb jövedelemmel rendelkeznek, mint a fejlett ipari országok polgárai.
- e.) A személyi jövedelemadó 1%-ának felajánlása sem jelent megoldást számos, a társadalomban fontos szerepet betöltő civil mozgalom finanszírozására. Például a környezet- és természetvédő szervezeteknek jóval kisebb az esélyük az 1%-ért folyó versenyben, hiszen azt a polgárok elsősorban azoknak az iskoláknak és egészségügyi, illetve karitatív szervezeteknek adják, amelyek tevékenységében (pl. a gyermekeik révén) általában közvetlenebbül érintettek.
- f.) Nonprofit szervezeteink részére az EU növekvő támogatást nyújt, ami az egész ország számára nettó bevételt jelent. Ez a támogatás azonban csak akkor elérhető, ha ezek a szervezetek megfelelő saját forrást is fel tudnak mutatni.

A nonprofit szféra erősítése elengedhetetlen az Európai Unióhoz történő csatlakozásunkhoz is. Az EU Bi-

zottságának közleménye az önkéntes szervezetek és alapítványok szerepének erősítéséről Európában (COM(97) 241 final, Brüsszel, 1997. június 6.) egyebek között az alábbiakat szögezi le: „Ezek a szervezetek a társadalmi élet szinte minden területén fontos szerepet töltenek be. Tevékenységükkel munkahelyeket hoznak létre, lehetőséget teremtenek az aktív polgári részvételre a közéletben, hozzájárulnak a demokrácia működtetéséhez, széles körben szolgáltatásokat nyújtanak, kiemelten fontos szerepet töltenek be a sportéletben, képviselik az állampolgárok érdekeit a különböző állami hatóságok felé, és kiemelkedő szerepet játszanak az emberi jogok megvalósításában és védelmében, valamint a közpolitikák kialakításának folyamatában.”

Mindezek tudatában felmerül a kérdés, hogy vajon vállalhatja-e egy ország az európai uniós csatlakozási folyamat időszakában azt, hogy a regionális illetve az országos hatáskörű környezet- és természetvédő szervezetek működési források hiányában csődbe jutva feladják vagy jelentősen csökkentik közhasznú tevékenységüket?

A jelenlegi helyzetet tekintve felettébb időszzerűnek tartjuk kidolgozni azt a mechanizmust, amellyel a civil szervezetek folyamatos működése biztosítható és amelyben **a stabilitás és kiszámíthatóság** fontos szempont.

A fentieknek megfelelően javaslunk 20 milliárd forint többlettámogatást biztosítani a nonprofit szervezeteknek ahhoz, hogy hatékonyan tudjanak élni azokkal a jogaikkal, amelyeket a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény így határoz meg:

„19. § Az állampolgárok – közvetlenül, illetőleg képviseleti szerveik útján – közreműködnek az életviszo-

**II.13.b. táblázat: A társadalmi szervezetek országgyűlési támogatásának alakulása 1991 és 2000 között**

Év	Összes odaitélt támogatás, millió Ft		Ebből: természet- és környezetvédelmi szervezetek részére, millió Ft		Fogyasztói árindex	
	folyó áron	2002. évi áron	folyó áron	2002. évi áron	(1991=100)	(2002=100)
1991	400,0	2028,0	57,143	289,715	100,0	507,0
1992	426,0	1757,4	63,390	261,503	122,9	412,5
1993	411,0	1383,6	69,000	232,291	150,6	336,7
1994	429,0	1215,8	76,000	215,383	178,9	283,4
1995	400,0	884,4	64,000	141,509	229,3	221,1
1996	390,0	697,7	59,400	106,266	283,4	178,9
1997	258,5	405,6	33,350	52,332	323,1	156,9
1998	291,1	404,2	37,650	52,283	365,1	138,9
1999	317,0	400,2	29,200	36,864	401,6	126,2
2000	348,1	400,2	34,000	39,088	441,0	115,0
2001	348,1	366,5	28,810	30,336	481,5	105,3
2002	348,1	348,1	24,820	24,820	507,0	100,0
2003**	400,0	384,6			527,3	96,2

\* 2002-ig az Országgyűlés döntött az elosztásról.

\*\* A költségvetési előterjesztésben szereplő 104%-os inflációval számolva (a várható kb. 105%)

Forrás: Országgyűlési határozatok, Költségvetési törvények, KSH évkönyvek és KSH gyorsjelentések

nyaikat érintő jogszabályok előkészítésében és megalakításában.

20. § A jogalkalmazó szervezet, a társadalmi szervezeteket és az érdekképviselői szervezeteket be kell vonni az olyan jogszabályok tervezetének elkészítésébe, amelyek az általuk képviselt és védett érdekeket, illetőleg társadalmi viszonyokat érintik.

...

27. § A Kormány elé terjesztendő jogszabálytervezetről véleményt nyilvánítanak ...

c) az érdekelt társadalmi szervezetek és érdekképviselői szervek.”

Egyúttal javasoljuk, hogy ennek az összegnek a felhasználása pályázati úton történjen. A különböző tevékenységi területekre kiírt pályázatok szigorú és minél konkrétan számonkérhető feltételeket szabjanak meg. Az elbírálást az érintettek által megválasztott személyek végezzék a lehető legnagyobb nyilvánosság mellett.

# III. Összegzés

A III. táblázatban összesítjük azokat a bevételi (III.a.) és kiadási (III.b.) különbségeket, amelyek akkor valósulnának meg, ha az Országgyűlés ajánlásaink szerint fogadná el a 2004. évi költségvetési törvényt. Amint látható, összességében 1393–1763 forint átcsoportosítását javasoljuk. A bevételek és a kiadások közötti különbséget (227–566 milliárd forintot) tartalékként javasoljuk kezelni, mivel az EU-belépés és a dekonjunkktúra elhúzódása miatt egyes összegeket csak később lehet pontosítani.

A táblázat III., illetve II.1.1. pontját azzal indokoljuk, hogy a közszolgálati szféra (közalkalmazottak és köztisztviselők) reálbérének olyan emelése szükséges, amely nem a létszámcsökkentésből teremti meg a bérnövekedés feltételeit. Megjegyezzük, hogy a kormány 2002. évi köztisztviselői és közszolgálati béremelése részben megfelel a Levegő Munkacsoport eddigi javaslatainak. Az EU-ba történő belépésünk folyamata hatékony államigazgatást és közszolgáltatásokat követel meg, ezért az egyes szektorokban (vámósok stb.) az EU-szintű bérek mielőbbi elérése szükséges. A bérek emeléséhez szükséges többletbevételt pedig úgy kell előteremteni, hogy azt főleg a külföldi fél, illetve az import viselje. Mivel a béreket különféle járulékok terhelik, ezért ebből további jelentős összegű egyéb államháztartási bevétel is keletkezik, azonban ezeket itt nem vesszük számításba (ez tulajdonképpen a költségvetés „rejtett” tartalékát képezheti).

A bevételi tételek utolsó sorában számszerűsítettük azt a kedvezőbb gazdasági környezetet, amely a javaslataink nagyobb részének elfogadása esetén az egész nemzetgazdaságban multiplikatív hatásaként kialakul a következő okoknak köszönhetően:

- a foglalkoztatottság növekedése pótlólagos keresletet támaszt,

- az adószerkezet kedvező módosítása és a behajtás hatékonyságának javulása hatására növekszik a befizetési hajlandóság,
- az adók és támogatások módosításának hatására, a költségeket jobban tükröző árak kialakulásával ésszerűbbé válik a gazdaság minden szereplőjének a viselkedése, ami javítja a nemzetgazdaság teljesítményét,
- a környezet állapotának és a lakosság egészségének javulása emeli a társadalmi hatékonyságot, a nemzetközi versenyképességet, javítja az ország arculatát és vonzerejét.

Mindezeknek a tényezőknek a hatása feltehetően jóval nagyobb, mint a többletbevételként kimutatott összeg, azonban a jövőbeni haszon számszerűsítésének nehézségei miatt jelen esetben csak kisebb összeget jeleltünk meg.

Külön kiemелendő, hogy amennyiben megvalósulnak a javasolt többletbevételek és többletkiadások, akkor társfinanszírozásként az EU-tól is jelentős többletforrás vonható be.

Amint a táblázatokból is látható, költségvetési javaslataink úgy kívánják erősíteni az ország versenyképességét, javítani az oktatás, a közművelődés, az egészségügy, a tudományos kutatás helyzetét és a környezet állapotát, valamint visszaszorítani a fekete gazdaságot és a bűnözést, hogy összességében nem növelik sem a központi költségvetés, sem a lakosság, sem a vállalkozások terheit. Javaslataink megvalósításának nincs gazdasági vagy technikai akadálya, és nem ütköznek az Európai Unió követelményivel sem. A politikai akadályokat nem feladatunk megítélni, azonban azt leszögezzük, hogy ezek megfelelő felvilágosító munkával nagymértékben mérsékelhetők. A 17. mellékletben ennek mikéntjére is teszünk javaslatot.

**III. a. táblázat: Javasolt többletbevételek, ill. kiadáscsökkentések  
a 2003. évi költségvetési törvényhez képest  
(Összesítő táblázat)**

		minimális	maximális
<b>Fejezet- szám</b>	<b>Többletbevétel forrása:</b>		
III.	Társadalombiztosítási járulék és szja többletbevétel a közsféra többletbéréből	180	180
II.2.7.2.	KKKSZ-készlet értékének 1%-a	1	1
II.2.8.	Kkv-k támogatása következtében a gazdasági növekedés hozadéka	50	50
II.2.9.	Öko- és a gyógyturizmus	5	5
II.2.4.	Közbiztonságot javító bírságok	3	4
II.3.3.	Üzemanyag-turizmus visszaszorítása	60	80
II.3.17.	Városi útdíj bevezetése Budapesten	40	40
II.3.18.	Parkolási egyensúlyi díj bevezetése	20	30
II.2.7.8.	Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program többlethozama	30	40
II.3.4.	Gépjárműadó emelése és befizettetése	26	26
II.3.5.	Infrastruktúra-használati díj – belső után	30	30
II.3.5.	Infrastruktúra-használati díj – külföldiek után	35	35
II.3.6.	Infrastruktúra pótlólagos terhelését kompenzáló tonna-km díj – belső után	8	8
II.3.6.	Infrastruktúra pótlólagos terhelését kompenzáló tonna-km díj – külföldiek után	10	10
II.3.7.	Külföldi kiküldetés napidíjának egységesítése	6	6
II.3.8.	Személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása, ill. megszüntetése	20	200
II.3.9.	Cégautók adójának emelése	20	20
II.3.10.	Személygépkocsik fogyasztási adójának (regisztrációs díjának) emelése	38	38
II.3.11.	Használt gépjárművekre kivetett fogyasztási adó (regisztrációs díj) emelése	30	40
II.3.13.	Személygépkocsik áfa-visszatartási lehetőségének megszüntetése	2	3
II.3.14.	Új autópályák, gyorsforgalmi útépitések összegének átcsoportosítása	90	90
II.3.15.	Forma-1 Magyar Nagydíj támogatásának megszüntetése	3	3
II.3.16.	Külföldi autóbuszok utaskilométer teljesítménye utáni áfa beszedése	5	5
II.3.20.1.	Légi útvonal-használati díj emelése az EU szintjére	9	9
II.3.20.2.	Repülőtéri igénybevételi járulék bevezetése	1	1
II.3.20.3.	Repülőtéri vámmentes boltok megszüntetése	1	1
II.3.20.5.	Vidéki repülőtéri beruházások támogatásának megvonása	2	3
II.4.1.	Energiaadó	60	60
II.4.4.	Paksi atomerőmű	6	6
II.4.6.	Földgáz beszerzése barter-ügyletekkel	30	30
II.4.7.	Műtrágyák és növényvédőszer áfa-mértékének átsorolása	3	3
II.4.7.	Eldobó pelenka áfa-mértékének átsorolása	1	1
II.5.4.	Környezetvédelmi termékdíjak emelése	5	5
II.5.5.	Bányajáradék emelése (szénhidrogén)	40	40
II.5.5.	Bányajáradék emelése (nem szénhidrogén)	3	3
II.6.1.	Földvédelmi járulék emelése	20	30
II.6.2.	Földvédelmi járulék kiterjesztése	10	20
II.6.5.	Agrártámogatási rendszer átalakítása (átcsoportosítás)	20	20
II.7.1.	Dohánytermékek jövedéki adójának emelése	40	40
II.7.2.	Pornó-, szex- és erőszak tartalmú termékek és szolgáltatások kulturális járulékanak emelése és megfizettetése	4	6
II.7.3.	Hirdetések kulturális járulékanak emelése	25	25
II.9.4.	Vámszabad területek beruházási importjának belső adóztatása	100	100
II.9.8.	Külföldi befektetésekkel kapcsolatos foglalkoztatás rendezése	6	6
II.9.11.	Társasági adó emelése	50	50
II.9.13.	Tőzsdeügyletek adókedvezményének megszüntetése	5	10
II.9.15.	Közvetítői kereskedelem visszaszorítása	100	200
II.9.18.	Embargó Kárpótlási Alap	100	100
II.9.18.	Embargó Kárpótlási Alap áfája	20	20
II.9.20.	Hazai beszállítás arányának legalább 60%-os szinten történő előírása	20	30
	<b>Összesen (többletbevétel)</b>	<b>1393</b>	<b>1763</b>

**III. b. táblázat: Javasolt többletkiadások, ill. bevételcsökkentések  
a 2003. évre szóló költségvetési törvényhez képest  
(Összesítő táblázat)**

		minimális	maximális
<b>Fejezet- szám</b>	<b>Többletkiadás célterülete</b>		
II.1.1.	Társadalombiztosítási járulék csökkentése	300	300
II.2.1.	Oktatás, kultúra, egészségügy, K+F többlet bérköltség	300	300
II.2.1.	Oktatás, kultúra, egészségügy, K+F dologi többletköltség	30	30
II.2.2.	Családdal kapcsolatos juttatások	15	15
II.2.4.	Közbiztonság javítása	2	3
II.2.5.	Az elmaradott, hátrányos helyzetű térségek támogatása	10	10
II.2.6.	A lakáspolitikát átalakítása	130	130
II.2.7.1.	Környezet- és egészségvédelmi tudatformálás, felvilágosítás, oktatás-nevelés, kultúra	25	25
II.2.7.2.	Energia áremelések kompenzációja (villamos áram és földgáz)	50	50
II.2.7.2.	Energiahatékonyság javítása (átcsoportosítás a KKKSZ-díjbevételekből)	1	1
II.2.7.2.	Energia racionalizálás (bányajáradékból)	30	30
II.2.7.3.1.	Tömegközlekedés támogatása Budapesten (városi útdíj bevezetéséből)	40	40
II.2.7.3.1.	Tömegközlekedés támogatása (parkolási díjak bevezetéséből)	20	30
II.2.7.3.2.	A vasúti közlekedés javítása	100	100
II.2.7.3.3.	A környezetkímélő módon történő szállítás (vasúti és kombinált fuvarozás) költségeinek részbeni ellentételezése refakció (fuvardíj-visszatérítés) alkalmazásával	5	5
II.2.7.3.6.	Kerékpáros közlekedés elterjesztése	8	8
II.2.7.3.9.	Az autópályadíjak eltörlése	15	15
II.2.7.8.	Agrár-környezetvédelem támogatása (FVM keretemelés)	20	20
II.2.8.	Kkv-k támogatása	20	40
II.2.9.	Ökoturizmus támogatása	5	5
II.3.2.	Fogyatékosok társadalmi lehetőségeinek javítása	2	2
II.3.15.	Kábítószer-ellenes intézkedések (átcsoportosítás a GYISM keretén belül I a Forma-1-ből)	3	3
II.3.17.	Városi útdíj bevezetésének egyszeri költsége	5	5
II.4.7.	Agrár-környezetvédelem támogatása (áfa emelésből)	15	15
II.4.7.	Pamut (nem eldobó!) pelenka áfájának csökkentése	1	1
II.5.5.	Az építőipari anyagok másodlagos felhasználásának előmozdítására (átcsoportosítás bányajáradékból)	3	3
II.7.1.	Egészségvédelmi felvilágosításra (dohányadókból)	10	10
II.7.2.	Sorstalanság című regény filmváltozata (kulturális járulékból)	1	1
	<b>Összesen (többletkiadás)</b>	<b>1166</b>	<b>1197</b>

# Felhasznált irodalom

Az alábbiakban felsoroltakon kívül tanulmányunkhoz széles körűen felhasználtuk a magyar statisztikai rendszer, illetve az APEH adatszolgáltatását is, köztük a következőket:

Magyar statisztikai évkönyv, KSH, Budapest, 1996 ... 2002.

Törvényjavaslatok és törvények a Magyar Köztársaság éves költségvetéseiről és a költségvetések végrehajtásáról  
Állami Számvevőszék véleményei az állami költségvetési törvényjavaslatokról

Nemzetközi statisztikai évkönyv, KSH, 2001

CESTAT STATISTICAL BULLETIN, KSH, 1997/4; 1999/1

CANSTAT STATISTICAL BULLETIN, KSH, 2002/3  
MNB jelentései ( árfolyam, fizetési mérleg stb.)

Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (APEH) Gyorsjelentései, különösen az 1999. évi, 2000. évi és 2001. évi adatokat tartalmazó jelentések.

Külkereskedelmi statisztika, GKM jelentések, különösen az 1999; 2000; 2001 évekről.

A BKV Rt. alternatív finanszírozásának alapvető irányai. Pénzügykutató Részvénytársaság, Budapest, 1998.

A European environmental aviation charge. Centrum voor energiebesparing en schone technologie. Delft, 1998.

A GKI-EGI makrogazdasági tanulmány fontosabb megállapításai az energiagazdálkodásról, az energiahatékonyság növelésének szükségességéről és lehetőségeiről. GKI-EGI. Budapest, 1998.

A hazai vasúti kötőpályás járművek gyártásának és hazai forrásból történő beszerzésének makrogazdasági előnyei. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1997.

Abschlussbericht der Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt – Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltig zukunftsverträglichem Entwicklung" des 13. Deutschen Bundestages, 4/98.

Adatok hazánk környezeti állapotáról. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 1997.

A környezetterhelési díjakról szóló koncepció hatásvizsgálata. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 1997.

A Levegő Munkacsoport észrevételei az Ipari, Kereskedelmi és Idegenforgalmi Minisztérium "Jelentés az Országgyűlésnek a magyar energiapolitikához" c. anyagához. Budapest, 1997. december

Alternative Federal Budget Papers 1997. Canadian Centre for Policy Alternatives. Ottawa, 1997

A Magyar Köztársaság Kormányának közlekedéspolitikája. Budapest, 1995. augusztus.

An ecological tax reform in Germany. Centrum voor energiebesparing en schone technologie. Delft, 1992.

Assessing Priorities for Action in Community Environmental Policy. European Commission. Luxembourg, 1997.

Axelsson, Svante: Ecological Tax Reform. Naturskydds föreningen, Stockholm, 1996.

Az energiahatékonyság makrogazdasági kihatásai. GKI Gazdaságkutató Rt. Budapest, 1997.

Az energiahatékonyság makrogazdasági hatásainak elemzése a közlekedésben. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1997.

Az ENSZ Gyermeki Jogok Bizottságának észrevételei a gyermeki jogok magyarországi helyzetéről (Az ENSZ Gyermeki Jogok Bizottságának Tizennyolcadik ülése. Az Egyezmény 44. cikkelye alapján a tagállamok által beterjesztett jelentések vitája. CRC C.15. Add.87, 1998. június)

Az Európai Energia Charta Konferencia Záróokmánya. 1994. december 17.

Az Európai Közösség Bizottságának közleménye az önkéntes szervezetek és alapítványok szerepének erősítéséről Európában. Európa Ház, Budapest, 1998.

Az OECD Tanács környezetpolitikai eszközei. Szemelvények az OECD környezetpolitikájából. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 1997.

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése: Kiotói Jegyzőkönyv az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményéhez és a hazai feladatok. Fenntartható Fejlődés Bizottság, Budapest, 1998.

Az üvegházhatású gázok emisszió katasztere, kibocsátásának korlátozása és jövőképei Magyarországon. Fenntartható Fejlődés Bizottság. Budapest, 1998.

Bándi Gyula (szerk.): Az Európai Unió környezetvédelmi szabályozása. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1999.

Beliczay Erzsébet: Budapest biztonsága. Levegő Munkacsoport, Budapest, 1998.

Beliczay Erzsébet: Közbiztonság Budapesten. Ajánlások a polgárok biztonságérzetének javítására elsősorban építészeti eszközökkel. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1998.

Beliczay Erzsébet, Szabó Zoltán: Az éghajlatvédelem gazdasági eszközei – Az emisszió-kereskedelem. Levegő Munkacsoport, Budapest, 2003

- Bóc Imre – Klauber Mátyás: Külföldi közvetítők a magyar külkereskedelmében. Ipari Szemle, 2000/3.
- Boda Zsolt – Pataki György: Szabadkereskedelem és a természeti környezet. Műhelytanulmány sorozat. Budapesti Közgazdaság-tudományi Egyetem, Vállalatgazdaságtan Tanszék, 1998.
- Bradley, Theresa: Public Finance Restructuring for Sustainable Development in Emerging Market Economies. World Resources Institute, Washington, 1998.
- Bray, Jonathan: The Rush for Roads: a road programme for economic recovery? ALARM UK and TRANSPORT 2000, London, 1992.
- Brown, Lester R – Renner, Michael – Flavin, Christopher: Vital Signs 1997. Worldwatch Institute. America, 1997.
- Clear Skies. T&E, Amsterdam, 1998.
- Consumption Tax Trends. OECD, 2001.
- Corporate Taxes. A Worldwide Summary. Price Waterhouse, London–New York, 1996.
- Davey, Kenneth – Péteri gábor: A helyi önkormányzati pénzügyi rendszer átalakítási lehetőségei. Helyi önkormányzati know-how program, Nagykovácsi, 1998.
- Demográfiai évkönyv. KSH, 1998.
- Directive of the European Parliament and of the Council, establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC
- Dorigoni, S. and Gulli F.: Energy Tax Harmonization in the European Union: A Proposal Based on the Internalization of Environmental External Costs. European Environment 12, 17-34, 2002
- Driving Britain off the roads. The Economist, 1998. január 24.
- Előterjesztés a Kormány részére: A közlekedési munkamegosztás befolyásolásának programja az áruszállítás területén (tervezet). Közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, 353.800/1993.
- Economic Foundations for Energy Policy. Energy in Europe, Special Issue, December 1999. European Commission, Directorate-General for Energy Policy.
- Economic Impact Analysis of Ecotax Proposals. INFRAS, Zürich – ECOPLAN, Bern, 1996.
- Economic Incentives and Disincentives for Environmental Protection. European Commission. Luxembourg, 1996.
- Efficient Transport for Europe. Policies for Internalisation of External Costs. – European Conference of Ministers of Transport, Paris, 1998.
- Együttműködési lehetőségek civil szervezetek és a helyi önkormányzatok között. Hálózat a Demokráciáért Program (DemNet), Budapest, 1998.
- Engelman, Robert: Profiles in Carbon. An Update on Population, Consumption and Carbon Dioxide Emissions. Population Action International, Washington, 1998.
- Environment and Employment. Conference Proceedings. European Commission. Brussels, 1997.
- Environment in the Transition to a Market Economy. Progress in Central and Eastern Europe and the New Independent States. OECD, Paris, 1999.
- Environmental Cost Internalization. Case Studies from the Czech Republic, Egypt and South Africa. United Nations Environmental Programme, New York and Geneva, 1999.
- Environmentally Related Taxes in OECD Countries. OECD, Paris, 2001
- Environmental Signals. European Environmental Agency (EEA), 2000
- Environmental taxes: recent developments in tools for integration. European Environmental Agency (EEA), 2000
- Environmental Taxes and Charges in the Single Market. Commission Communication 97/C 224/04. European Commission, Brussels, 1997
- Environmental taxes in Sweden. Swedish Environmental Protection Agency. Stockholm, 1997.
- Environmental Tax Reform: What Does Europe Think? Petras (Policies for Environmental Tax Reform: Assessment of Social Responses), 2002
- Észak-Kelet-Magyarország gazdasági és infrastruktúra fejlesztésének összefüggése, különös tekintettel az M3-as autópálya megvalósításának társadalmi-gazdasági-környezeti vonatkozásaira. Deloitte & Touche, Budapest.
- EU Energy Taxation '98. Presentation of the New Community Taxation System for the Taxation of Energy Products. 1997.
- European Union Energy Outlook to 2020. Energy in Europe, Special Issue, November 1999, European Commission, Directorate-General for Energy.
- External Effects of Transport. International Union of Railways (UIC). Paris, 1995.
- Externalities of Energy. EXTERNE. ECSC-EC-EAEC. Brussels Luxembourg, 1995.
- Factors 4 and 10 in the Nordic Countries. Nordic Council of Ministers, Kopenhága, 1999.
- Facts about Swedish Excise duties 1998. Tax Administration. Vsymbol 228 \f “Courier New” \s 10rnamo, 1998.
- Fair Payment for Infrastructure Use. A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – European Commission, Directorate General VII Transport, 22 July 1998



- Francis, Patrick – Klarer, Jürg – Petkova, Nelly (szerk.): Sourcebook on Environmental Funds in Economies in Transition. OECD – Phare, Paric, 1999.
- Frey Mária: A Luxemburgi Foglalkoztatási Csúcstalálkozó Zárónyilatkozatából adódó foglalkoztatáspolitikai feladatok. Munkaügyi Minisztérium Munkaügyi Kutatóintézete, Budapest, 1998. június.
- Gale, Robert – Barg, Stephan – Gillies Alexander: Green Budget Reform. Eartscan Publications, London, 1995.
- Görbe Angéla: A valódi fejlődés mutatója. Egy alternatív jóléti mérőszám. (Szakdolgozat) Eötvös Loránd Tudományegyetem, Posztgraduális Humánökológus Képzés, Budapest, 1997.
- Gennaro, Ralph De – Kripke, Gawain: Earth Budget. Making Our Tax Dollars Work for the Environment. Friends of the Earth. Arlington, 1993.
- Green Scissors '96. Friends of the Earth. Washington, 1996.
- Green Taxes and Duties. A Way Towards a Better Environment and Increased Employment. The General Workers Union in Denmark (SiD), Kobenhavn, 1997.
- Guide On Economic Instruments For Local And Regional Authorities – Local Incentives for Environment and Employment. International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) and Congress of Local and Regional Authorities of Europe (CLRAE), Freiburg, 1998.
- Halász Gábor – Lannert Judit (szerk.): Jelentés a magyar közoktatásról 1997. Országos Közoktatási Intézet, Budapest, 1998.
- Hamond, M. Jeef: Tax Waste, Not Work. Redefining Progress, San Francisco, 1997.
- Háttéranyag a nemdohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyes szabályairól szóló törvényjavaslathoz. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1998. október.
- Heggie, Jan C. – Vickers, Piers: Utak üzleti szemléletű kezelése és finanszírozása. 409. sz. Világbanki Szakmai Tanulmány. Világbank, Washington, 1998.
- Hey, Christian – Pfeiffer, Thomas – Topan, Angelina: The Economic Impact of Motorways on the Peripheral Regions of the EU. EURES Report 7, Institute for Regional Studies in Europe, Freiburg, 1996.
- Hogyan tegyük helyre az árakat? T&E, Magyar Közlekedési Klub. Budapest, 1993.
- Hook, Walter: 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 (ITDP). New York, 1996.
- Hook, Walter – Lukács András: The European Investment Bank's Loan to Hungary's M3 Highway. A case study. ITDP – Levegő Munkacsoport, New York–Budapest, 1997
- Hungary On the Road to the European Union. A World Bank Country Study. World Bank, Washington, D.C., 1999
- Hyman, Merlin: The impact of accessibility to the road network on the economy of peripheral regions of the European Union. 1995
- I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia. Amici della Terra. Roma, 1998.
- Javaslat Budapest Főváros Önkormányzata 1999. évi költségvetési koncepciójára. Budapest Főváros Főpolgármester-helyettese. Budapest, 1998.
- Javaslatok a nemzetközi áruforgalom okozta környezeti károk mérséklésére Magyarországon. Készítette a Környezetgazdász Kör az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) és a Magyar Közlekedési Klub megbízásából. Budapest, 1994
- Kaderják Péter: Az integrált energia-környezetpolitika közgazdasági keretei. A KTM 1234/K szerződése alapján készült tanulmány. Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, Budapest, 1996.
- Kageson, Per: Road Fuel and Vehicles Taxation in Light of EU Enlargement. T&E, Brüsszel, 1999.
- Kageson, Per: Bringing the Eurovignette into the Electronic Age: The need to change Directive 1999/62/EC to allow kilometre charging for heavy goods vehicles. T&E, Brüsszel, 2000
- Kerekes Sándor (szerk.): Gazdaság és környezet. Útban az Európai Unió felé. Magyar Tudományos Akadémia. Budapest, 1998.
- Kerekes Sándor (szerk.): Környezetpolitika és uniós csatlakozás. Magyar Tudományos Akadémia. Budapest, 1998.
- Kerekes Sándor és Kiss Károly (szerk.): Termelés, piac, természet, környezet. Zöld belépő az Európai Unióba. Magyar Tudományos Akadémia. Budapest, 1998.
- Kerekes Sándor – Szlávik János: A környezeti menedzsment közgazdasági eszközei. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1996.
- Kiegészítés az energiahatékonyság makrogazdasági kihatásai című tanulmányhoz. GKI-EGI. Budapest, 1998.
- Kiss Károly: Ezredvégi Kertmagyarország. V-Kiadó, Budapest, 1994.
- Kiss Károly (szerk.): Célpont: Magyarország. A közúti járműforgalom jellemzői és a motorizációban érdekelt nyugati tőke támadása. A Levegő Munkacsoport szakértőinek tanulmánya. Készült a Greenpeace International megbízásából. Budapest, 1992.
- Kiss Károly (szerk.): Forced March. The Hungarian Traffic Policy since the Beginning of the Transition. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1997.
- Kiss Károly: Támogatások az OECD-országokban és az EU-ban – környezetgazdasági értékelés. A Budapes-

- ti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányai. Budapest, 2003.
- Kiss Károly: Zöld gazdaságpolitika. Egyetemi jegyzet közgazdász hallgatóknak. Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem, Környezetgazdaságtani és technológiai tanszék. Budapest, 2003. július 22.
- Klarer, Jürg – McNicholas, Jim – Knaus, Eva-Maria (szerk.): Sourcebook on Economic Instruments for Environmental Policy, Central and Eastern Europe. Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, Szentendre, 1999.
- Klímvédelem a fejlett országokban. OECD – KTM. Budapest, 1997.
- KOPINT-DATORG 1998/2. sz. konjunktúra-jelentése. Budapest.
- Környezetstatisztikai Adatok 1996. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 1998.
- Közlekedés 2000. A közlekedéspolitikai koncepció munkanyaga. KHVM, Budapest, 1994.
- Kunemann, Gijs: Towards more sensible decision making on infrastructure building. Contribution to the third Pan-European Transport Conference. T&E, Brussels, 1997.
- Kuti Éva: Hívjuk talán nonprofitnak... A jótékony, civil kezdeményezések és az állami keretből kiszoruló jóléti szolgáltatások szektorra szerveződése. Nonprofit Kutatócsoport, Budapest, 1998.
- László Csaba: Tépett vitorlák. Az államháztartásról közgazdasági és jogi szempontból. Aula Kiadó, Budapest, 1994.
- Lélegzet. A Levegő Munkacsoport környezetvédelmi havilapja. Budapest (különböző számok).
- Leurs, B.A. and Wit, R.C.N.: Environmentally harmful support measures in EU Member States, Report for DG Environment of the European Commission. CE, Delft, 2003
- Lottje, Christine: Climate Change and Employment in the European Union. Climate Network Europe, Brussels, 1998
- Lukács András: Államháztartási reform – másképpen. Levegő Munkacsoport. Budapest, 1998.
- Lukács András, Pavics Lázár, Szabó Zoltán: Energiaadók és díjak az Európai Unióban és Magyarországon, valamint a földgáz árának rendezése Magyarországon. Levegő Munkacsoport, Budapest, 2002
- Madas Katalin – Radó Dezső – Siklósi Engelbert: Zöldterületek eszmei értékének meghatározása.
- Magyar Energia Hivatal: Éves jelentések (2000. és 2001. évekről)
- Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetbarát értékrendben. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1994.
- Magyar Közlöny különböző számai, különösen az 1997/115. szám (1997. évi CXLVI. tv. a Magyar Köztársaság 1998. évi költségvetéséről) és az 1998/120. szám (1998. évi XC. tv. a Magyar Köztársaság 1999. évi költségvetéséről)
- Magyar Nemzeti Bank – Éves Jelentés 1997, 1998
- Magyarország élelmiszerbiztonsági helyzete az ezredfordulón. Az Élelmiszerbiztonsági Tanácsadó Testület tanulmánya a Nemzeti Élelmiszerbiztonsági Program megalapozásához. Budapest, 2000.
- Magyar Statisztikai Évkönyv 1998. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 1998.
- Markandya, Anil – Lehoczki Zsuzsa: Environmental Taxation. A Review of OECD Country Experience and Prospects for Economics in Transition. REC, Budapest, 1994
- Martin, Hans-Peter – Schumann: A globalizáció csapdája. Támadás a demokrácia és a jólét ellen. Perfekt Kiadó, Budapest, 1998.
- Mauch, Samuel – Iten, Rolf: Ecological Tax Reform. Case Study Switzerland. INFRAS, Zürich, 1993.
- Nonprofit szervezetek Magyarországon 1996. Társadalomstatisztikai Közlemények. KSH, Budapest, 1998.
- OECD Economic Outlook, December 1999.
- OECD Gazdasági tanulmányok.. Magyarország 1999.
- Ökoadó. A heidelbergi Környezet- és Jövőkutató Intézet 3 tanulmánya. Talento Alapítvány. Budaörs, 1994.
- Ökológiai Adóreform II., Magyar Környezetgazdaságtani Központ (MAKK), Budapest, 2000
- Pavics Lázár – Kiss Károly – Lukács András: Miért elkerülhetetlen és hogyan valósítható meg az energiaárak emelése. Levegő Munkacsoport, Budapest, 1994.
- Pavics Lázár – Lukács András: Az energia valódi költségei. Levegő Munkacsoport, Budapest, 1996.
- Pearce, Fred: A világ éghajlata: Megérett az idő a cselekvésre. WWF – Levegő Munkacsoport. Budapest, 1998.
- Policies for a Better Environment and High Employment. An English Summary of The Norwegian Green Tax Commission. Oslo, Norway, 1996.
- Prices of Motor Fuels in the European Union 1980-1995. Centrum voor energiebesparing en schone technologie. Delft, 1996.
- Proposal for a Council Directive 97/30/EC. Restructuring the Community Framework for the Taxation of Energy Products. Part I, April 1997; Part II, September 1998.
- Rabár Ferenc: A jóléti állam: emlék vagy jövő? Magyar Szemle, 1999. 5–6. szám
- Radó Dezső: A városi növényzet komplex értékelése. Egyszerűsített módszer. Levegő Munkacsoport, Budapest, 1998.

- Rejtett gazdaság Magyarországon, KSH, 1998.
- Resolution on the Policy Approach to Internalizing the External Costs of Transport. CEMT/CS(98)5/FINAL. Ministers of Transport of the CEMT, meeting in Copenhagen, 26-27 May 1998
- Results of meeting of Economics and Finance Ministers, Brussels, 20th March 2003, Taxation, MEMO/03/64
- Road User Charges Study Final Report. IWW. Budapest Karlsruhe, 1995.
- Roads and Economy. T&E. Brussels, 1996.
- Samuelson, Paul A. – Nordhaus, William D.: Közgazdaságtan. KJK, Budapest, 1987-1988.
- Saving The Climate. Centrum voor energiebesparing en schone technologie. Delft, 1995.
- Schlegelmilch, Kai: Energy Taxation in the EU and some Member States: Looking for Opportunities Ahead. Heinrich Böll Foundation. Brussels, 1998.
- Schlegelmilch, Kai (szerk.): Green Budget Reform in Europe. Countries at the Forefront. Springer. Berlin, 1998.
- Schlegelmilch, Kai: Energy Taxation in the EU – Recent Processes, 2000
- Sledsens, Ton: Taxing Diesel and Petrol. Contemplations on environmental, health and social aspects. T&E, Utrecht, 1995
- Stimulating Innovations, Competitiveness and Jobs. Förderverein Ökologische Steuerreform e. V. (FÖS). Hamburg, 1998.
- Structures of the taxation systems in the European Union 1990-1997. Eurostat, 2000,
- Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States. Ecotec, 2001
- Sustainable Aviation. The need for a European environmental aviation charge. T&E. Brussels, 1998.
- Sustainable Business – Economic development and environmentally sound technologies. The Regency Corporation Limited in association with the United Nations Environment Program, 1998.
- Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. The International Bank for Reconstruction and Development / THE WORLD BANK., Washington, 1996.
- Szabó Zoltán: A zöld államháztartási reform bevezetésének nehézségei. Lélegzet, 2002
- Szabó Zoltán: Környezetvédelmi adóreform: Mit gondol Európa? Lélegzet, 2002
- Szabó Zoltán.: Egységes európai energiaadó jövő januártól. Lélegzet, 2003
- Szakmai tanulmánykötet a dohányzással kapcsolatos kormányzati intézkedések megalapozásához. Nemzeti Egészségvédelmi Intézet, Budapest, 1996.
- Tájékoztató az adórendszer 1999. évi változtatásának irányáról. Pénzügyminisztérium, Budapest, 1998. október
- Taxation, environment, and employment. Swedish Green Tax Commission. Stockholm, 1997.
- Tax Provisions with a Potential Impact on Environmental Protection. European Communities. Belgium, 1997.
- Technológia, foglalkoztatás, versenyképesség az OECD országokban 1970–1995. OMFB – MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest, 1998. szeptember.
- Területi statisztikai évkönyv. KSH, 1998.
- Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final
- The effects in employment of a shift in taxation from labour to the environment. Centrum voor energiebesparing en schone technologie. Delft, 1994.
- The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy. Nordic Council of Ministers. TemaNord, Copenhagen, 1996.
- Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Commission of The European Communities. Brussels, 1995.
- Transport Economy & Environment. Centrum voor energiebesparing en schone technologie. Delft, 1992.
- Trunk Roads and the Generation of Traffic: Executive Summary. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, London, 1994.
- Útmutató az önkormányzatok zöldfelületi feladatainak ellátásához. Településfejlesztési füzetek 20. BM Kiadó, 1996.
- Valuation of Biodiversity Benefits. OECD, Paris, 2001:
- VAT Rates Applied in the Member States of the European Community. Situation at 1st May 2000. European Commission, Directorate-General Taxation and Customs.
- Voluntary Approaches for Environmental Policy. OECD, Paris, 2003:
- Wackernagel, Mathis, Advancing Sustainable Resource Management, 2001:
- Weizscker, Ernst U. von – Jesinghaus, Jochen: Ecological Tax Reform. New Jersey, 1992.
- Weizscker, Ernst U. von – Amory B Lovins – L Hunter Lovins: Factor Four. Doubling Wealth, Halving Resource Use. The New Report to the Club of Rome. Earthscan Publications, London, 1997.
- Working for Environmental Sustainability. Birdlife International, Climate Network Europe, European Environmental Bureau, Friends of the Earth Europe, Greenpeace European Unit, International Friends of Nature, The European Federation for Transport

and Environment, World Wide Fund for Nature.  
Brussels, 1998.

*További bőséges háttéranyag, irodalomjegyzék és további hivatkozások találhatóak a [www.eco-tax.info](http://www.eco-tax.info) Internetes honlapon, amelyeket szintén felhasználtunk tanulmányunk megírásakor. Ez a Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. (FÖS, Németország) honlapja. A FÖS, a Levegő Munkacsoport, az Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT, Ausztria) és a Det Økologiske Råd (Dánia) közösen dolgozik az Európai Bizottság által támogatott „Zöld költségvetési hírek” program megvalósításán.*



# **Mellékletek**



# Ajánlások az állampolgárok biztonságérzetét, normális életvezetését támogató, környezetkímélő lakáspolitikára kialakítására

„... a szükséges munkálatokhoz kevesebb fáradságra van szükségük, mint más nemzeteknek. Másutt például épületek emelése és tatarozása igényli oly sokak munkáját, mert amit az apa fölépít, azt a hanyag örökös lassan hagyja tönkremenni, és amit kevésből karban lehetett volna tartani, azt az utána következőnek nagy költségen, szinte az alapjaiból kell fölépíteni. De még gyakrabban előfordul, hogy az egyik óriási költséggel épít egy házat, a másik finom ízlésével megveti és elhanyagolja, úgyhogy rövidesen összedől, maga pedig másutt épít magának mást, nem kisebb költségen. De Sehol szigetén, ahol minden dolog olyan jól el van rendezve és a társadalom úgy meg van szervezve, a legritkább esetben fordul elő, hogy új ház építésére kell telket keresni. Sőt nemcsak a jelentkező hibákat orvosolják sürgősen, hanem a még várható bajokon is segítenek.

Így aztán nagyon kevés munka árán igen soká tartanak az épületek...”

*Morus Tamás (1478–1535): Utópia  
(Kardos Tibor fordítása)*

## A lakhatáshoz való jog

**A lakhatási támogatás alanyi jogon járjon az egy főre eső jövedelemtől illetve vagyoni helyzetétől függetlenül.**

A lakhatás, a privát szféra kialakításának lehetősége, ami éghajlati és kulturális környezetünkben – az élelemhez, a ruházódáshoz hasonlóan – olyan alapvető létszükséglet, amely nélkül a normális életvezetés esélyei sem adóttak. Ugyanakkor az ország lakásállományának alakulása meghatározó jelentőségű nemcsak társadalmi-szociális szempontból, hanem igen erősen befolyásolja a gazdaságot, a közkiadások nagyságát és a környezet állapotát is.

Az Európai Unió legtöbb tagállamában a lakhatás alapvető állampolgári jog. Az érintettek lakhatásának támogatásánál csak a jövedelmi illetve vagyoni viszo-

nyokat vizsgálják, és nem azt, hogy az illető milyen okból válik rászorulttá. A társadalmi kohézió fenntartásához, a leszakadás megakadályozásához szükséges szociális bérlakás-hálózat és a lakástámogatások egyéb rendszerének működtetését – eltérő arányban – az országos, regionális és helyi költségvetési szervek közös erőfeszítéssel végzik.

Az Alkotmánybíróság 42/2000. (XI. 8.) AB határozata szerint a Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló többször módosított 1949. évi XX. törvény 70/E. §-ában kinyilvánított szociális biztonsághoz való jogból nem vezethető le az állampolgárok hajlékhoz való joga. Ez azt jelenti, hogy az államnak csak életveszély elhárítása érdekében kötelessége ideiglenes szállást biztosítani.

A társadalmi kohézió erősítése, közbiztonsági és súlyos szociális feszültségek megelőzése érdekében módosítsuk az Alkotmányt és a lakhatással összefüggő egyéb törvényeket, hogy a rászorultak normális életvezetésének feltételei biztosíthatók legyenek.



## A lakhatás költségei és a bérek közötti aránytalanság

A központi költségvetésből az építési szektornak nyújtott támogatásokat emeljük az EU átlagos mértékére, vagyis a **GDP 1,6%-ára** a jelenlegi 0,9%-ról. Ennek az összegnek legalább az 50%-a az épületfelújításokat és a közterületek újjáélesztését szolgálja.

Magyarországon jóval alacsonyabb az átlagos bérszínvonal, mint az Európai Unióban, miközben a napi megélhetéshez illetve a társadalmi kirekesztettség elkerüléséhez nélkülözhetetlen kiadások nagysága egyre jobban közelít az EU-beli szinthez. Ráadásul az átlagok mögött óriási jövedelemeltérések bújnak meg. Tovább rontja az állampolgárok helyzetét, hogy jelentősen alacsonyabb a foglalkoztatottság, mint az EU országokban, vagyis egy keresőre nagyobb számú eltartott jut. Különböző számítások eltérően, 7–14 évi jövedelemre becsülik egy átlagos méretű lakás árát Magyarországon. Ezzel szemben az EU-ban 2–3 évi jövedelemből vásárolhatók meg a lakások. A lakosság mintegy 20–30%-a még a minimális karbantartást vagy a cserékkel kapcsolatos kisebb kiadásokat sem engedheti meg magának. Úgy szűnt meg a bérlakás-hálózat a rendszerváltás után, hogy a jövedelmekben nem jelent meg automatikusan a lakás vásárlásával és fenntartásával kapcsolatos költségek fedezete.

Nemcsak a társadalmon belül egészségtelenül nagyok a különbségek, hanem térbelileg is kiegyenlítetlenül fejlődik az ország. A lakás piaci értéke rendkívüli módon függ attól, hogy melyik térségben van. Ugyanolyan jellegű és méretű lakás esetén az eltérés akár két-háromszoros is lehet. (Vidéken elsődleges ármeghatározó tényező a munkalehetőség és a tömegközlekedés minősége.) Ez nehezíti a cseréket, az eladásokat, és a különböző nemzedékek összeköltözését egyes életszakaszokban, ami pedig csökkenthetné a szociális ellátás iránti igényt.

A lakásmobilitást hivatott elősegíteni az új (és újabban a használt) lakások vásárlásának támogatása. Ez az előírás jelenleg még féloldalas, mert a havi törlesztőrészek nagysága erősen behatárolja a felvehető összeget és azt a kört, amelyik a kedvezményes kamattámogatást igénybe tudja venni. Ráadásul az adófizetők pénzéből biztosított kamattámogatások esetenként a pénzügyi spekulációt és nem a szociális kohéziót szolgálják. Az indulótőkével nem rendelkezők számára továbbra is kilátástalan a lakáshoz jutás. A kisjövedelműek problémáját csak a nemrég megkezdett szociális bérlakásprogram felgyorsítása javíthatja.

A bérlakásarány növelése nemcsak szociális kérdés, de versenyképességünket is javítja. A pályakezdő, átlagos jövedelemmel rendelkező fiatalok családalapítását,

munka- és gyermekvállalását megfelelő számú bérlakás kedvezően befolyásolja.

## A bérlakás-arány növelése

A ciklus végére szociális bérlakás-állományunk érje el legalább a 400 ezer lakásegységet. Legyen kötelező a városok (8 ezer főnél nagyobb települések) számára középtávú bérlakáskialakítási koncepció kidolgozása, amely biztosítja, hogy 2010-ig összességében 20%-ra növekedjen a bérlakások (illetve vállalati szolgálati lakások, fecskeházak és egyéb speciális-otthoni férőhelyek) aránya. A bérlakás program elmulasztása esetén az önkormányzatok – a normatív támogatásokon kívül – ne részesülhessenek központi támogatásban.

Az átgondolatlan lakásprivatizáció eredményeképpen 8% a bérlakások aránya, szemben az EU 40%-os átlagával. (Még a nálunk kedvezőbb éghajlatú mediterrán régióban is meghaladja a 20%-ot, ahol a legalacsonyabb a bérlakások aránya.)

Általánosságban igaz, hogy a soklakásos házak szövetkezeti vagy bérlakás formában ésszerűbben üzemeltethetők. Emiatt a nyugati nagyvárosokban a bérlakások aránya 80% körül van szinte mindenütt. (Egyes országokban nincs külön „szociális” és „piaci” bérlakás, a rászorulóknak lakbérkiegészítést kapnak.)

Rendszeres lakhatási támogatásban csak a bérlakásban élő, szociálisan rászorulóknak részesülhessenek. Azok a lakástulajdonosok ugyanis, akiknek a közüzemi díjak folyamatos fizetése is gondot jelent, nem tudják a felújításokat finanszírozni, ezért a többi tulajdonostársat is akadályozzák a felújításban. Az elmaradt felújítások később csak jóval drágábban valósíthatók meg, ami ésszerűtlen és méltánytalan a többi tulajdonossal szemben.

Az alacsony jövedelműeknek törvénymódosítással kellene garanciát kapniuk arra, hogy ha beadják a lakásukat egy lakásalapba, akkor cserébe a rászorultságuknak megfelelő nagyságú bérlakásra (lakhatási támogatásra) lesznek jogosultak, vagy speciális otthonokban lakrészt, elhelyezést kaphatnak. Az ingatlantulajdonról való önkéntes lemondás a gyakorlatban akkor működne, ha lenne kínálat bérlakásokban, speciális otthonokban (mozgásérültek, idősek számára), és az ingatlan „felajánlása” nagyobb szociális biztonságot nyújtana, mintha az alacsony jövedelmű tulajdonosok a szabadpiacon értékesítenék a lakásukat. Nyugdíjasok esetében megfontolandó olyan törvénymódosítás is, hogy meghatározott feltételek mellett a jelzálogot úgy lehessen csak bejegyezni, hogy a tartozás meg nem fizetése esetén is csak a tulajdonos elhalálása után árverezhető el a lakás.

Mindez nemcsak a lakótelepi lakásokra vonatkozik, de az egyik első lépése lehetne az iparosított technológ-

giával készült lakótelepek ésszerűbben szervezhető felújításának, üzemeltetésének és a szociális lakásállomány gyorsabb bővítésének.

## A lakótelepi lakások üzemeltetése

Az iparosított technológiával épült lakások (lakótelepek) racionális felújítására és üzemeltetésére készüljön el a jogszabályi háttér. A helyi sajátosságokhoz igazodó komplex programok (helyi szabályozás, szervezet, források, kapacitás) alapján 2020-ig a teljes iparosított lakásállomány és a hozzá tartozó közterületek kerüljenek felújításra.

Az iparosított technológiával épített lakótelepek felújítása és gazdaságos üzemeltetése csak együttesen oldható meg. A felújítás jelentős energiamegtakarítást, a több mint 600 ezer lakás élettartamának meghosszabbodását és a biztonságot szolgálja. Ehhez meg kell változtatni a jelenleg domináns tulajdonformát (öröklakás helyett lakásszövetkezet, állami bérlakás), módosítani kell a bérlői jogokat, és létre kell hozni nonprofit lakásgazdálkodó szervezeteket.

## Épületállományunk minősége még korlátozott lehetőségeinktől is elmarad

A természetes területek védelme, a települések kompaktságának megőrzése és az infrastruktúra hatékonyságának javítása érdekében **új lakásokat legalább 70%-ban csak bolygatott területre (rozsdázónákba) szabadjon építeni.** A (köz)költségek visszaforgatásának elve alapján állapítsanak meg területenként differenciált, arányos földvédelmi járulékokat. Új lakás építéséhez csak a helyi lakásprogrammal összhangban lehessen támogatást kapni.

A lakástámogatás jelenlegi rendszere gerjeszti a természetes területek elfoglalását, a gépjármű-forgalmat, és az infrastruktúrahálózat folyamatos bővítésére kényszerít. Ez jellemző az időnként felzúdulásokat kiváltó és újabban értékesítési nehézségekkel küszködő lakópark-építésekre is.

További probléma, hogy a befektetők a lehető legnagyobb pillanatnyi haszon kedvéért túlépítik a telkeket, ráadásul gyakran alacsony műszaki színvonalon, és a kulturális-tájképi harmónia, esztétikai minőség legalacsonyabb elvárható szintjére sem ügyelve. Ez nemcsak az építési törvénynek mond ellent, de a gazdasági ésszerűség-

nek is. (Egyebek mellett csökken az érintett településrész idegenforgalmi vonzereje és leértékelődnek a környező ingatlanok.) Mindebben a területrendezési és építési szabályozás jelenlegi gyakorlata is hibás.

Az utóbbi időben lelassult a működőtőke beáramlása, és csökkent az idegenforgalom. Az országról alkotott összbemutató javítaná, ha – az említett tájképi harmónia biztosítása mellett – felgyorsítanánk a régebbi épületek helyreállítását.

A nemzetközi gyakorlat szerint az épületek karbantartására az értékük 1–1,6%-át kell költeni évente. Ez ma nemcsak az alacsony jövedelmek miatt és a megfelelő támogatási programok hiányában nem teljesül, hanem azért sem, mert a felújítások nagy szakértelmet és több élők munkáját igényelnek. Ebben is segítene a zöld államháztartási reform, amely az élők munkája nagyobb arányú alkalmazásában és az anyagtakarékosságban tenné érdekeltté a vállalkozásokat. A reform fokozná az építőipari kis- és középvállalkozások versenyképességét.

Egyidejűleg támogatni kellene a szakmunkásképzés színvonalának emelését, valamint annak számottevő kibővítését, mivel az jelenleg mennyiségi szempontból is mélyponton van. A minőségi munkavégzés számonkérhetősége érdekében érdekeltté kellene tenni a lakosságot a számlaadásban, visszaszorítva a szürkegazdaságot. Félő, hogy az EU-csatlakozás után az építőipari kis- és középvállalkozások közül sokan kiszorulnak a piacról alacsony morális és szakmai színvonaluk miatt.

## A felújítások mellett szólnak a szociális, a gazdasági és a környezeti szempontok

Kapja vissza jogállamisághoz méltó rangját az **építésfelügyelet** megfelelő források és intézményi háttér biztosításával.

**A lakókörnyezet állapotára az ingatlantulajdonosnak jelenleg még kevés a ráhatása. A közpénzekből történő fejlesztések haszna sokszor kevesek magánvagyonát gyarapítja, míg más fejlesztések, az önkormányzatok engedélyezési gyakorlata, a környezeti szempontok figyelmen kívül hagyása a meglévő ingatlanok értékcsökkenéséhez vezet.** Gyakori, hogy az önkormányzati képviselőtestületek – más források hiányára hivatkozva – az építési jogokkal kereskednek a pillanatnyi bevételek növelése érdekében. (Ebben sok esetben a korrupció is számottevő szerepet játszik.) Ez leértékeli a meglévő épületvagyon, rontja a

települések vonzerejét, ami súlyos veszteséget jelent a nemzetgazdaságnak is.

Jelenleg a fővárosban a 12–15 millió forint értékű új lakások a legkelendőbbek, és ez „egyenlakások” építésére ösztönzi az építési vállalkozásokat. 2002-re ugyan lelassult, sőt stagnál az új lakások árának emelkedése, a vállalkozók azonban nem javuló minőséggel, igényesebb alaprajzokkal, műszaki és esztétikai megoldásokkal versengenek a vevők kegyeiért, hanem igyekeznek a legnagyobb hasznot kihozni a tervezési és kivitelezési költségek lefaragásával, és minél előnyösebb építési jogok (szintterületi mutató, beépítési százalék stb.) kiharcolásával. Figyelembe véve a lakosság jövedelmi viszonyai és az építési költségek közötti, már említett arányokat, nehezen képzelhető el, hogy a jelenleg szokásos 30–35%-os fővállalkozói díjak mellett jó minőségű, igényes, évtizedeken át értékálló épületeket tömegesen lehetne építeni nyereségérdekeltségi alapon. **Javasolnánk a nonprofit építőszövetkezetek újjáélesztését, hogy sikerüljön megállítani a fenti folyamatot, az újonnan épülő lakások gyors erkölcsi avulását.** (Gondoljunk például Újlipótváros és Wekerle-telep két világháború között épült lakóházainak színvonalára!)

---

**Támogassák nonprofit városrehabilitációs centrumok** felállítását a lakosság és a vállalkozók tájékoztatása valamint a rehabilitációs fejlesztések koordinálása érdekében. Erre a célra évente 1 milliárd forintot javasolunk elkülöníteni, 60%-ban központi és 40%-ban önkormányzati forrásból.

---

Nincs egyetértés a szakemberek között a leromlott városrészek felújításával kapcsolatban. A nagyobb építőipari vállalkozások, befektetői csoportok a „bulldózeres városrehabilitációban” érdekeltek. Ez az önkormányzatoknak is kényelmesebb. Gyakori, hogy a területről készült értékkataszter és a szociológiai felmérések az írászatok fiókjában maradnak. Az eredmény a társadalmi kohézió gyengülése, szegregáció, jellegtelen, homogén negyedek kialakulása. Ma országszerte a jobb befektetési lehetőségek „kimazsolázása” folyik. A közérdek és általában a város hosszú távú érdekei háttérbe szorulnak. Szociális és kulturális szempontból, valamint a települések idegenforgalmi vonzerejének növelésére a „szelíd” (egyes elnevezések szerint „szociális”) városrehabilitáció lenne kívánatos az ott élők aktív részvételével. A megőrzésre méltó értékek közé az eredeti településszerkezet és az egyes épületek mellett az ott lakók társadalmi összetétele, a kulturális hagyományok is hozzátartoznak. A rehabilitációt a helyi lakosok saját erőfeszítéseinek támogatásával, a közterületek felújításával és a környezeti állapot javításával (zöldfelületek biztosítása, a levegő- és zajszennyezés csökkentése, a helyi ellátás megőrzése és a közlekedés megfelelő szabályozása) kell megvalósítani.

Ma is sokan laknak az igényeiket területileg meghaladó és egyéb szempontból sem megfelelő lakásokban. Jólval több alacsony rezsiű, kedvező környezeti állapotú, jó tömegközlekedéssel és egyéb infrastruktúrával ellátott speciális hajlékra lenne szükség az idősek, a mozgáskorlátozottak, a pályakezdők, az egyedülállók, a gyermekeiket egyedül nevelők szükségleteinek kielégítésére. Ugyanakkor segíteni kellene a többgenerációs együttélés korszerű, rugalmasabb formáit. Megfelelő kínálat és garanciák mellett az állampolgárok a szükségleteikhez jobban igazodó lakásokat foglalhatnak el, nőne a mobilitás, és ésszerűbben gazdálkodhatnánk a lakásvagyonnal. (Hollandia egyes városaiban az önkormányzat közreműködésével, rugalmas cserékkel 10%-kal sikerült javítani a lakásellátást egyetlen új lakás építése nélkül.) **Magyarországon nincs mennyiségi lakáshiány. A forrásokat elsősorban a meglevő épületállomány korszerűsítésére, a lakókörnyezet és a közterületek felújítására kellene fordítani.**

---

A lakástulajdonosokat **áfa- és szja-kedvezmények** ösztönözzék arra, hogy megtakarításaikat épületfelújításra fordítsák. Az eladott ingatlanokból származó bevétel ugyanolyan kedvezményeket élvezzen felújítás esetén, mint új lakás vásárlásánál. 2020-ig érje el az épületek energetikai minősége az EU hasonló klimatikus adottságú országainak átlagát. (Az épületek energetikai címkézése EU-követelmény lesz 2006-tól.)

Említettük már, hogy az eddigi lakásprogramok az új lakások felépítését, elsősorban „minőségi lakások” létrehozását és spekulációs pénzügyi manipulációkat támogattak – közpénzekből. **Kedvező, hogy beindult végre a bérlakásprogram, bár az előző ciklusban még mindig nagyságrenddel több lakástól „szabadultak meg” az önkormányzatok, mint amennyinek az építésébe belefogtak. A lakásfelújításban az elmaradás összege országosan 2000–3000 milliárd forintra tehető. Csak Budapesten 1000 milliárd forint körülire becsülik azt az összeget, amely a jelenlegi lakásállomány felújításához, korszerűsítéshez ténylegesen szükséges. Egész kerületek lakásállománya romlott le az elmúlt évtizedekben, és ez a leromlás egyre gyorsul. Márpedig ahogy halasztódik a felújítás, annak költségei exponenciálisan növekednek. A lakásfelújításokat súlyosan gátolja, hogy e tevékenységhez nem jár áfa-ellentételezés, nehéz támogatáshoz vagy kedvező hitelhez jutni. (Bonyolultak és bizonytalanok a támogatások.) Lakáseladás esetén a személyi jövedelemadóról szóló törvény új lakás megvételét és építését kedvezményezi, a lakásfelújítást nem. A fogyasztási és a teaurálási gyakorlatból is következtethetünk arra, hogy a lakások**

**felújítása kockázatos, nem szerepel a befektetési prioritások között.** A felújításba fektetett pénzüsszeg csak ritkán arányos a lakás értéknövekedésével. A szlömösödő területeken alig növeli az ingatlan értékét, míg a jó környezeti állapotú, jó közlekedési kapcsolatokkal és felújított közterületen található ingatlanok értéke akkor is gyorsan emelkedik, ha elhanyagolják. **A környezet és a közterületek állapotának javítása mellett szja-kedvezményekkel is ösztönözni kellene a lakosságot, hogy a megtakarításait energiatakarékos felújításba fektesse.**

---

A társasházaknak vissza nem térítendő felújítási támogatást csak az állékonyság érdekében végzett kényszer-tatarozásokhoz adjanak. Az élet- és vagyonsbiztonságot veszélyeztető épülethibák kijavítása, valamint a közösségi tulajdonú lakások mellett **a kommunális épületek (iskolák, kórházak stb.) felújítása és a közterületek állapotának javítása élvezzen elsőbbséget a közpénzek felhasználásánál.**

---

Újragondolásra javasoljuk a társasházaknak és lakástulajdonosoknak nyújtott vissza nem térítendő támogatások jelenlegi rendszerét. A társasházaknak nyújtott támogatások (1/3 önrész, 2/3 közpénz) elsősorban a nagyobb jövedelemmel rendelkező, jobb állapotban levő tulajdonok további értéknövekedését szolgálják, így a célzottságuk nem megfelelő. Ezzel szemben a sokszor majdnem életveszélyes házak állagmegóvása sem biztosított a bennük élők szociális helyzete miatt. **(Az állékonyságot és a gépészeti rendszerek ellenőrzését közbiztonsági feladatként kellene kezelni a kéményellenőrzésekhez hasonló, de kevésbé formális módon.)**

## **Az épületkorszerűsítés környezetvédelmi és térségi szempontjai**

### **1. Környezetvédelmi szempontok**

**Éghajlatvédelem, az energia racionális használata**

Az egyik ún. kiotói mechanizmus, a széndioxid-kereskedelem előreláthatóan 2012-ig nettó bevételt jelenthet az országnak. A megtakarított energia tehát nemcsak költséget és környezetszennyezést csökkent, hanem rövid tá-

von bevételt eredményez, hosszabb távon (2012 után) pedig a szigorodó üvegházhatású gázokkal kapcsolatos nemzetközi kötelezettségeink teljesítését könnyíti meg.

Ki kell dolgozni az **energetikai címkézést** az egyes épülettípusokra, és csak a fajlagosan kedvező műszaki megoldásokat szabad támogatni (kWh/m<sup>2</sup>/év, lakás m<sup>3</sup>/fő, egyéb mutatók). Tájékoztatásul: jelenleg a fűtési energiaszükséglet egy négyzetméter épületterületre vetítve Magyarországon kétszerese az osztrák átlagnak. (Az Európai Unióban a 2002. év végén elfogadtak egy közös rendeletet az építmények energetikai „címkzéséről”. Műszaki, elsősorban hőtechnikai minimumokat kell 2006-ig meghatározni a tagországoknak adottságaik figyelembevételével, amelyek alól csak egyes műemlékek, ideiglenes építmények, nyaralók stb. kaphatnak majd felmentést. Ki kell dolgozni egy közös épületdiagnosztikai rendszert, és a középületek adatait nyilvánossá kell tenni.)

Az épületfelújítást, átalakításokat, energiamegtakarító beavatkozásokat együttesen kell kezelni. Jelenleg egyes szolgáltatók alkalmoszerűen készülékcsereket kezdeményeznek, ezt azonban nem koordinálják, és nincs előírás a támogatott készülékek hatásfokára. **Általános tájékoztatatlanság és tanácsstalanság jellemzi a lakosságot az árakkal, minőséggel kapcsolatban. Az energiatakarékos pályázat (Széchenyi Terv) vissza nem térítendő támogatása legfeljebb az anyagköltség áfa-tartalmára nyújt fedezetet.** (2001-ben a lakásállomány 1 ezreléke, 2002-ben 2 ezreléke kapott pályázati támogatást.)

Magyarországban – többek között az erőteljes állami támogatás következtében – a legtöbben földgázzal fűtenek. (Ennek arányát tekintve Hollandia után a másodikak vagyunk Európában.) Ugyanakkor néhány éven belül szinte teljes egészében import gázra szorulunk, ami jóval drágább a hazainál, és stratégiaileg sem kedvező. Az egymástól távol eső kistelepeleken egyértelműen, de a többi településen is támogatni kell az alternatív, elsősorban **megújuló energiák használatát.** (Az EU 10 év múlva 12% – a villamos energia termelésében 22%-os – megújuló energia arányt ír elő. Nálunk ez most 3%.) Ennek érdekében egyebek mellett népszerűsíteni kell a hagyományos fűtési megoldások (kemence, cserépkályha), árnyékszék (komposzt toilet), szárító-hűtő helyiségek korszerű változatait, a napenergia hasznosítását.

**A távfűtés korszerűsítése, versenyképessé tételé közérdek.** Tévhit, hogy a távfűtés elsősorban annak a 2-2,5 millió embernek a magánügye, aki lakótelepen él vagy a távfűtött kommunális épületek ügyfele. A versenyképes távfűtés minden magyar állampolgár érdeke:

- A távfűtés biztosítja, hogy a sűrűn lakott, rossz levegőjű területeken mérsékeltebb legyen a légszennyezés.
- A korszerű távfűtés energiatakarékos, illetve hulladék elégetésével is működtethető. A villamos energi-

áról szóló törvény támogatja a kapcsolt, áramot és hőt párhuzamosan előállító kisebb erőművek létesítését, amelyek hatásfoka és ezáltal primerenergia felhasználása 30%-kal kisebb a hagyományos erőművekénél. Az energiamegtakarítás mindannyiunk érdeke. A szelektív hulladékgyűjtéssel szétválogathatók a magas energiatartalmú kommunális hulladékok, amelyeket ezentúl nem a nagy szállítási távolságra levő hulladéktelepeken kell tárolni, hanem energiát nyerhetünk belőlük. (2010-re Bécs fűtési és melegvíz szükségletének 40%-át ilyen módon tervezik biztosítani.)

- A távfűtés üzemeltetési költségeinek csökkenésével mérséklődnek azok a költségvetési kiadások is, amelyeket a rászoruló lakhatási támogatásként kapnak, illetve amelyeket a középületek fűtésére kell fordítanunk.
- Ha versenyképpé válik a távfűtés, akkor a belvárosi rehabilitációnál is indokolt ez a megoldás. Ezzel ott is javul a levegő minősége, és a távfűtési kapacitások optimális kihasználásával mindenütt tovább csökkenthetők a költségek. (Több uniós országban hosszú ideig környezetvédelmi okokból kötelezővé tették a sűrűn lakott városrészekben a távfűtést. Mára a távfűtés korszerű, versenyképes, ezért önként választják az ügyfelek. Nincs szükség többé a szabályozásra, a „pozitív diszkriminációra”.)

## A biológiai sokféleség megőrzése, zöldterület-gazdálkodás

a.) Még mindig nem eléggé tudatosult a lakosságban, az önkormányzatoknál és az állami döntéshozásban, hogy Magyarország lényegesen nagyobb biológiai vagyonnal rendelkezik, mint a nyugati államok. Nem szabadna a nyugati településfejlődési minták automatikus átvételével elveszni hagyni ezt a kincsünket. Sokkal komolyabban kell venni a települések kompaktságának megőrzését, a városi terjeszkedés meggátolását. Az úthálózatok kialakításánál a fragmentáció elkerülésének legalább akkora jelentőséget kell tulajdonítani, mint a közlekedéstechnikai szempontoknak.

Angliában a 90-es évek közepén ismerték fel a vidéken élők, hogy a városok fejlődése, az úthálózat sűrítése az ő rovásukra történik. Óriási kampányokat indítottak ennek megállítására. A jelenlegi előírások szerint az új épületeket legalább 60%-ban rozsdaterületre kell építeni. Az USA-ban is sokféle eszközzel támogatják a rozsdaterületek versenyképpé tételét, holott ott a beépítettség alig 5%-a az ország területének.

b.) A mi térségünkben még nem működik a fenntartható településfejlesztés egyik hatékony eszköze, a telekadó. Két fontos funkcióját emelnénk ki. Az egyik az, hogy ösztönzi a telektulajdonost arra, hogy a telkét a lehető legjobban hasznosítsa. A kitelepülés, illetve a peremke-

rületek értékes természetes területein építkezés egyik oka, hogy máshol alig van eladó lakótelek. Budapesten például nagy mennyiségű, a közterületek rendbetétele és a romos építmények eltakarítása esetén jó minőségű, közművesített (foghíj)telek van a középső kerületekben, amelyek pillanatnyi hasznosítása, eladása nem érdeke a tulajdonosnak. Kivár. Ha lenne telekadó, vagyis folyamatosan költeni kellene a telkére, akkor meggondolná, hogy csak teaurál, vagy csinál vele valamit. (A telekadó alól felmentést, sőt támogatást kaphatna az, aki aktív zöldterülettel alakítja a telkét.) A másik funkció a közpénzekből történő és a magántelkek értékét erőteljesen megnövelő fejlesztések hasznából a visszafogatás további közcéllok megvalósítására (ún. többletérték adó). Ezt az adófajtát a piacgazdaság fellegvárában, az Amerikai Egyesült Államokban is széles körben alkalmazzák. Magyarországon a zöldterületek pusztításának és az e téren szinte általánossá vált súlyos korrupciónak egyik fő oka, hogy az ingatlan értéknövekedésekor a megnövekedett haszon a tulajdonos zsebébe vándorol, a társadalmat ért kárt viszont a közösség viseli. (Ez utóbbiak közé tartozik az értékes zöldterületek pusztulása, az átszellőző csatornák, kilátás, benapozás „elépítése”, a megnövekedett közlekedési igények és az ezzel járó környezetszennyezés, a többlet infrastruktúra – víz, csatorna, egészségügyi ellátás, iskola stb. – iránti igény, a más helyütt már meglévő infrastruktúra kihasználtságának – és így a hatékonyságának – romlása stb.)

c.) A rendszerváltáskor, 1990-ben megalkotott önkormányzati törvény forgalomképtelenné nyilvánította a köztereket, közparkokat.\* Egy 1976-ban kelt és ma is hatályos ÉVM rendelet pedig előírja, hogy az elvett közhasználatú zöldterületet máshol kell pótolni.\*\* Mindkét jogszabályt folyamatosan ki lehetett játszani, és ezt az önkormányzatok a befektetőkkel együtt igen gyakran meg is tették. Szigorúan be kellene tartatni tehát a meglévő törvényeket és rendeleteket. Továbbá hatékony és differenciált földvédelmi járulékot kellene bevezetni a jelenlegi alacsony és a városi zöldterületekre nem alkalmazott járulék helyett. (Ez emlékeztet az olajszőkítések idején évekig késleltetett egységes adókulcs bevezetésére, amely lehetővé tette a manipulációt.)

d.) A Budapesti Agglomerációban a privatizálás, majd a felvásárlás, valamint a mezőgazdasági termelés rendkívül kedvezőtlen jövedelmezősége miatt hatalmas érdekek fűződnek a természetes területek átminősítéséhez. Ennek következtében becslések szerint 20–40 évre elegendő fejlesztési területet kínálnak eladásra – viszonylag alacsony áron. A nagy vagyoni tét miatt rengeteg a félretájékoztató, egyes szűk érdekcsoportok burkolt és nyílt fellépése, akik különös előszeretettel hivatkoznak a jogszabályok merevségére, a magántulajdonosi érdekek szentségére és arra, hogy a helyi lakosság sem egységes véleményen van. Mai napig sike-

rült megakadályozni a Budapesti Agglomerációs Területrendezési Terv elfogadását, vagy akár csak az érdeemi tárgyalását. A jelenség nemcsak Budapest térségében figyelhető meg. A szakmai érvek, nemzetgazdasági szempontok és a térségek hosszú távú érdekei a településrendezés során kevésbé érvényesülnek.

A színvonalas, de a jövedelemviszonyokkal is arányos költségű települési infrastruktúra versenyképességünk egyik alapfeltétele. Biztosításához következetes állami és önkormányzati beavatkozásokra van szükség, azaz szabályozott piaci feltételeket kell létrehozni. A humán és műszaki infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése jelentős részben közpénzekből történik. Az EU-beli tapasztalatok szerint a települések szétterülésével egységnyi magánérs infrastruktúra-fejlesztés az önkormányzatnak négy egységnyi költségbe kerül. Emellett a növekvő közüzemi költségek a kompaktabb területeken élők is sújtják, hiszen a tarifák egységesek. Ezt bizonyítják az amerikai Science folyóiratban 2000-ben közölt adatok is: a víz-csatorna, utak, energiahálózat fajlagos költsége a szétterülő családiházak területeken 15–40%-kal nagyobb, mint a kompaktabb területeken.

Tovább növeli a szétterülés okozta problémákat a települések társadalmi összetételében bekövetkező jelentős változás. A Budapesti Agglomerációban például egyes településeken 10 év alatt 40%-kal nőtt a – magasabb jövedelmű, iskolázottabb, más kultúrájú – lakosság. Ilyen esetben a szegényebb „öslakosok” számára csak az elköltözés marad, mert sem a szolgáltatások, a boltok megnövekedett árait, sem az utódaik építkezéséhez a telekárakat nem tudják többé megfizetni. Az egyensúly felborulása azonban azoknak is csalódást okozott, akik néhány évvel korábban a csendes, nyugalmasabb vidéki életet választva költöztek ki a városból.

Az ingatlanok értékét növeli a lazább beépítés, a nagy zöldterület, a változatos terepviszonyok stb. A zöldterületek beépítésének negatív externáliái azonban nem tervezik a közeljövőben beépíteni a közművek, a közlekedés és egyéb szolgáltatások tarifáiba. Meg kell határozni a **közművek, illetve egyéb infrastruktúrák kiépítésének és működtetésének fajlagos mutatóit**, és ennek alapján differenciált kommunális adókat kell kivetni. Ez tájékoztatna a valós lakhatási költségekről, és mérséklődne a jelenlegi keresztfinanszírozás. (Nem a perifériákon élők – megfizethető árú – infrastruktúrához való jogát kérdőjelezzük meg, hanem az ésszerűtlen beruházásokat, a rosszul megválasztott technológiákat.) Számos esetben éppen a társadalom szempontjából legpazarlóbb életmódot választók élvezik a támogatások nagy részét, és adóik nem oda kerülnek, ahol a költségeket előidézik. A megkezdődött visszatelepülések ráadásul azt mutatják, hogy a kiköltözés számukra sem mindig nyereséges. (Lásd még a 4. pontot, az infrastruktúra keresztfinanszírozásáról.)

## A nyersanyagigény csökkentése, az ásványvagyon megőrzése, hulladékgazdálkodás

Az Európai Unió egyes országai eltérően védik a fémek és nem fémek ásványkincseit. Egyre kevesebb a lehetőség a kvarchomok, kavics, mészkő és más építőipari alapanyagok bányászatára. Ezért a nyugati vállalatok kelet felé mennek, ahol a bányajáradék alacsony, és nincs határozott koncepció a természeti kincsek védelmére.

Az EU-ban most készül az építési hulladék újrahasznosítására vonatkozó közös szabályozás. Németországban már **70% feletti a visszaforgatási kötelezettség**, és kötelező az építés helyszínén szétválogatni a sítet. Ha nem teszik meg, akkor az önkormányzatok közhasznú munka keretében saját telepükön végzik a válogatást az építettköltségére.

Ugyancsak tanulságos az osztrák építőanyag-udvarok hálózata, ahol a bontásokból kikerült, illetve kisebb mennyiségben megmaradt anyagok forgalmazása folyik.

Az ésszerűség azt diktálná, hogy Magyarországon, ahol nincs mennyiségi lakáshiány, az épületek felújítását szorgalmazzák a közpénzekből, mert ezzel lehet a legnagyobb volumenű építőanyagot (beleértve az út- és egyéb infrastruktúrahálózatokat), energiát és területet megtakarítani. Ugyanakkor nálunk is célszerű lenne bevezetni a helyszínen történő szétválogatást és a kötelező visszaforgatási arányt. Várjuk azokat a szabályozókat, amelyek e tevékenységet gazdaságossá teszik.

Az építőipari anyagok bányászatára értékarányos **bányajáradékot** kell kivetni. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a fajlagosan alacsony értékű ásványi nyersanyagok termelése és exportja az utóbbi években jelentősen megnőtt, ami környezetvédelmi és gazdasági szempontból egyaránt kedvezőtlen (lásd a Levegő Munkacsoport állami költségvetésről szóló tanulmányának vonatkozó fejezetét!).

## 2. Regionalitás

Az elmúlt években a költségvetésből az elkényeztetett bankrendszer, a jelentős megtakarításokkal rendelkező kedvezőbb befektetési lehetőségeit, a magas törlesztőrészekre képes rétegeket, és – egyes hátrányos helyzetű térségekben – esetenként a szociálpolitikai támogatásokkal való manipulációt segítették. Felélénkült a lakáspiac, megszűnt a magas minőségű lakások hiánya, de bevallottan nem érvényesültek a szociális, valamint a környezeti szempontok. Véleményünk szerint a lakáspolitikai csak szűk csoportérdekeknek kedvezett, hiszen nem szolgálta sem a munkaerő mobilitását, sem pedig a meglévő épületállomány minőségének javulását. A lakáspolitikai akkor nevezhető eredményesnek, ha szigorú, de differenciált feltételekhez kötik, olyanokhoz, amelyek a

szociális igazságosságot, a gazdaság fejlődését és a környezet védelmét optimális arányban szolgálják.

A régióknak, kistérségeknek el kell készíteniük a **lakáskonceptiójukat**, összhangban a nemzetgazdasági és a térségfejlesztési elképzelésekkel. A támogatásokat ezeknek a koncepcióknak az alapján szabad megítélni.

A munkaerő mobilitása versenyképességünket javítja. Nem vagyunk azonban annyira gazdagok, hogy a munkanélküliségtől sújtott területekről átirányítsuk a munkaerőt a virágzó dunántúli térségekbe, illetve a fővárosba. Ez a kialakult közösségek, családok, az identitás megőrzése szempontjából sem kívánatos. Sokkal célszerűbb lenne a befektetőket a munkanélküliségtől sújtott térségekbe irányítani, célzott kedvezményekkel és egyéb intézkedésekkel. (Példaként említjük a Budapestről Biatorbágyra költöző kábelgyárat, amely 280 embernek ígér munkát egy tömegközlekedéssel nehezen megközelíthető, zöldmezős területen, ahol a térségben a munkaerő hiánya jelent gondot. Ezzel szemben Miskolcon, Ózdon a diplomások sem tudnak elhelyezkedni.)

### 3. Az Európai Uniótól megszerezhető források

Az EU nem támogatja közvetlenül a lakásépítést, de vannak alapok a városi környezet és gazdaság újjáélesztésére. Ezek az alapok elindíthatnák a keleti országrész munkanélküliségtől sújtott volt iparterületeinek (rozsdaövezeteinek) újjáélesztését. Akkor van esélyünk a csatlakozás után a támogatások elnyerésére, ha addigra kidolgozzuk a rozsdaövezetek versenyképességét növelő szabályozást, megteremtjük az önrész biztosításához szükséges forrásokat (naprakész rozsdaövezet-leltár, a földvédelmi járulékok emelése, differenciált ingatlanadók, technológiai tanácsadás, alapok a károk felmérésére és elhárítására stb.), helyi revitalizációs programokat készítünk, és gondoskodunk a magánbefektetők érdeklődésének felkeltéséről.

Megfontolásra javasoljuk, hogy a széndioxid-kereskedelemből származó bevételeket a gazdasági szerkezet-átalakítás sújtotta vidékek felélénkítésére fordítsák.

### 4. Tudatformálás, tájékoztatás, folyamatos (szak)képzés

A környezetet közismerten felvilágosítással lehet a leginkább költséghatékony módon védeni. Az elmúlt időszakban annyi féle új anyag, technológia, berendezés, szolgáltatás került a piacra, hogy helyesen választani csak folyamatos és tisztességes tájékoztatás esetén lehet.

Biztosítani kellene minden állampolgár számára a választást a költség- és környezetkímélő, de több fáradságot, szakértelmet és önmérsékletet kívánó megoldások és a pazarló, nemegyszer egészséget is veszélyeztető technológiák, életmódok között.

A lakhatás költségei folyamatosan az inflációt meghaladó mértékben emelkednek. Ez nemcsak nálunk van így, hanem az Európai Unióban is. A tudatos választás, a költségek **indokolatlan növekedésének fékezése segíti a társadalmi kohézió erősítését, amely az Európai Unió vitathatatlanul elismerésre méltó törekvéseinek egyike.**

**Nálunk a tudatformálás nem tartozik a mindennapok gyakorlatához: A településeket csatornázzák, ugyanakkor nem tudatosítják, hogyan lehet a vízzel környezetbarát módon takarékoskodni (szürke víz használata, komposzt toilet stb.). Megépítjük a regionális hulladéklerakó telepeket, amelyek jelentősen növelik a szállítási igényeket is, de nem tanítjuk meg az embereket komposztálni, nincs választási lehetőségük a vásárlásoknál, akadozik a szelektív hulladékgyűjtés. Új anyagokkal élőmunkát és összetettebb technológiai folyamatokat váltunk ki, de utána akár egy évtizedig is veszélyezteti az egészségünket a kipárolgó oldószer.**

Szorgalmazni kell, hogy ne csak a nagy profitot váró cégek információi jussanak el a nagyközönséghez, a tervezőkhöz, a szakmunkásokhoz, hanem a környezetbarát, a költségkímélő, a helyi sajátosságokhoz igazodó megoldásokkal is megismerkedjenek. A hálózatok a megfelelő tájékoztatáshoz ki vannak építve (közszolgálati média, szakképzés, falugondnokságok, civil szervezetek). A tartalommal való megtöltésre azonban forrásokat kell elkülöníteni.

## Javaslataink összegzése

*Az Európai Unióban a lakáspolitikák a nemzeti sajátosságokhoz, hagyományokhoz igazodnak. Nekünk is megvan a lehetőségünk arra, hogy válasszunk a jelenlegi trendek folytatása (egyidejű lakáshiány és túlkínálat, a lakhatás és a bérek közötti aránytalanság, a nemzedékek kényszerű szétköltözése, szuburbanizáció, szegregáció, alacsony mobilitás, lassú minőségi javulás a meglévő lakásállományban és környezetében, összevisszaság a formakincsben, stílusokban), vagy egy fenntarthatóbb, az ország korlátozott gazdasági erejéhez jobban igazodó, de ugyanakkor javuló életminőséget és esztétikus megjelenést biztosító, szolidáris lakáspolitikák között.*

## A szociális biztonság növelése

1. Az Alkotmányt úgy kell módosítani, hogy rögzítse: a Magyar Köztársaság minden rászoruló állampolgárának biztosítja a lakhatást.
2. Az átmeneti szállások helyett az elesetteknek garantálni kell a lakhatást a rászorultság teljes időtartamára – akár életük végéig. Külön figyelmet kell fordítani a pályakezdő, családalapító fiatalokra, a szerény jövedelmű nagycsaládosokra, a gyermekeiket egyedül nevelőkre, az állami gondozottakra és a kisnyugdíjasokra. A lakhatási támogatás alanyi jogon járjon az egy főre eső jövedelemtől és vagyoni helyzetétől függően.
3. A saját tulajdonú lakás költségeit fedezni nem tudóknak a lakásalapba beadott lakás fejében garantálni kell a megfelelő bérlakást a lakhatás egyidejű támogatása mellett. Így a szociális kiadások egy része a bérlakásvagyon gyarapodását is szolgálja.
4. A 8 ezer főnél nagyobb lakosságú településeken az önkormányzatok 10 év alatt 20%-ra növeljék a bérlakások arányát. Ennek elmulasztása esetén az önkormányzatok ne részesülhessenek semmilyen központi támogatásban a normatív támogatásokon kívül.
5. Programot kell kidolgozni a lakótelepi tömbök racionális felújítására, majd a hatékony üzemeltetésre. Felül kell vizsgálni a támogatást igénylő lakásbérlők jogait, és úgy módosítani, hogy célszerűen üzemeltethető bérlakás-hálózat legyen kialakítható. (A bérlő méltányos, de csak korlátozott jogokkal rendelkezessen.)
6. Pénzügyi támogatással és szabályozással kell átmenetileg segíteni a távfűtést, hogy versenyképessé válhasson.

## A meglévő épületállomány és a kialakult településrészek értéknövelő felújítása

7. Készüljenek el a rozsdáövezetek versenyképességét biztosító szabályozások és programok, legyen biztosítva az önrész az EU strukturális alapjainak fogadására.
8. Differenciált telekadóval is ösztönözzenek a területek ésszerű hasznosítására.
9. A költségvetésből nyújtott építési támogatásokat emeljék az EU átlagos mértékére, vagyis a GDP 1,6%-ára a jelenlegi 0,9%-ról. A támogatás legalább 50%-a az épületfelújításokat és a közterületek újjáélesztését szolgálja. Meg kell szüntetni azt a gyakorlatot, hogy a közpénzekből elsődlegesen a magántulajdonú lakások építését és vásárlását támogatják.
10. Központi támogatással nonprofit rehabilitációs tanácsadó-koordináló szervezeteket hozzanak létre az épületállomány és a lakóterületek felújításának elősegítésére. Erre különítsenek el 2003-ban 1 milliárd forintot.

11. A jövedelmekkel arányos építési és felújítási költségek érdekében segítsék elő a nonprofit kivitelező vállalatok létrehozását.
12. A lakosságot elsősorban áfa- és szja-kedvezményekkel ösztönözzék az energiatakarékos felújításokra. Az eladott ingatlanokból származó bevétel ugyanolyan kedvezményeket élvezzen felújítás esetén, mint új lakás vásárlásánál.
13. Biztosítani kell a szabálykövető állampolgárok védelmét a devianciák ellen (a lakóközösségeket nem szabad magukra hagyni a problémákkal). A biztonságérzet növelésére vissza kell állítani a naprakész lakónyilvántartást, a házirendet, módosítani kell a társasházi törvényt. Be kell vezetni a házak törzskönyvét, amely a tulajdonosi és műszaki (épületdiagnosztikai, felújítási stb.) adatokat, változásokat tartalmazza.
14. Olyan felújított negyedeket kell létrehozni, ahol a különböző társadalmi csoportok harmonikus együttélése biztosított. Pro-aktív beavatkozásokkal fékezni kell a vagyoni különbségek alapján történő elkülönülést, a rehabilitáció során erősíteni kell az egyes városrészek megőrzésre érdemes társadalmi-kulturális-gazdasági karakterét.
15. Meg kell erősíteni az építésügyi hatóságokat, az **építésfelügyeletet** (személyi állomány, források, jogszabályi háttér). Az általános építési morál megszilárdítása érdekében érvényt kell szerezni a bontási határozatoknak, a szabálytalan építkezések társadalmi veszélyességükkel arányos mértékben kell szankcionálni. Ellenőrizni kell az új építéseknel és felújításoknál a kötelező műszaki előírások betartását. Biztosítani kell a többlakásos házak rendszeres állapotellenőrzését.
16. Működjön a kormánynek közvetlenül alárendelt **építéspolitikai koordináló szervezet** a tárcák (BM, GKM, KvVM, MeH) építésügyi feladatainak összehangolására.

## Új lakások építése

17. A földvédelmi járulék differenciált emelésével és a belterületekre fokozottan vonatkozó kiterjesztésével is fékezni kell a zöldterületek, a termőföld beépítését. Az így keletkező többletbevételekből létre kell hozni olyan zöldterületi alapokat, amelyekre az önkormányzatok pályázhatnak zöldterületeik növelésére, illetve felújítására.
18. Lakásépítést támogatni csak célzottan szabad. Az önkormányzatoknak, kistérségeknek és régióknak a különféle érdekképviseleti szervekkel, kamarákkal egyeztetett lakásfejlesztési tervet kell kidolgozni, amely a lakásépítési támogatások alapját képezi. Új lakások építéséhez költségvetési támogatást, beleértve a kamattámogatást, csak a társadalmi-gazdasági és környe-



zetvédelmi szempontok alapján kidolgozott helyi önkormányzati lakásfejlesztési programnak való megfelelés esetén lehessen kapni, amely egyebek mellett a következő mutatókat kell, hogy tartalmazza:

- Az új lakások 70%-át bolygatott területre szabadon csak építeni.
- A területen a környezet szennyezése ne haladja meg az egészségügyi határértékeket.
- A lakás tömegközlekedéssel megfelelően ellátott területen épüljön (pl. a legközelebbi tömegközlekedési megálló legfeljebb 300 méterre legyen a lakástól, a tömegközlekedési járat követési időköze csúcsidőben legfeljebb 20 perc legyen).
- A fejlesztések – elsősorban a vidéki kistelepüléseken – ne okozzanak még nagyobb társadalmi feszültségeket, és ne tegyék az alacsony jövedelműek számára elviselhetetlenné a lakhatási költségeket. Lakás csak olyan területre és mennyiségben épüljön, ahol a növekedés a meglévő lakosság érdeksérelme nélkül megoldható.

## Tudatformálás, tájékoztatás – a szabad választás lehetősége

19. Biztosítani kell az állampolgár számára a választást a költség- és környezetkímélő, de több fáradságot, szakértelmet és önmérsékletet kívánó megoldások és a pazarló, nemegyszer egészséget is veszélyeztető technológiák, életmódok között.
20. Segíteni kell, hogy a tervezők, a szakmunkások, az építetők megismerkedjenek az egészségesebb, környezetkímélő műszaki megoldásokkal, és azok elterjedjenek a gyakorlatban.

*Beliczay Erzsébet*

\*Részlet a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvényből:

„79. § (1) Törzsvagyonnak az az önkormányzati tulajdon nyilvánítható, amely közvetlenül kötelező önkormányzati feladat- és hatáskör ellátását vagy a közhatalom gyakorlását szolgálja.

(2) A törzsvagyon körébe tartozó tulajdon vagy forgalomképtelen, vagy korlátozottan forgalomképes:

a) forgalomképtelenek a helyi közutak és műtárgyaik, a terek, parkok (...) és minden más ingatlan és ingó dolog, amelyet törvény vagy a helyi önkormányzat forgalomképtelennek nyilvánít;”

\*\*Részlet a tanácsi szervek kezelésében levő közhasználatú zöldterületek fenntartásáról és használatáról szóló – a 8/1992. számú BM rendelettel módosított – 2/1976. (I. 16.) számú ÉVM rendeletből:

„4. § (1) Közhasználatú zöldterületek jogszabályokon vagy hatósági határozaton (közterület-használati, építési engedélyen stb.) alapuló más célú használata esetében a jogosított köteles a növényzet megfelelő védelméről gondoskodni.

(2) Aki a közhasználatú zöldterület állapotát valamely engedélyezett tevékenységével összefüggésben megváltoztatja, köteles a tevékenysége befejezését követő 30 napon belül az eredeti állapotot - a szükséges mértékben - helyreállítani.

a) a növényzet előzetes áttelepítéséről, illetőleg annak azonos értékű növényzettel történő pótlásáról gondoskodni, továbbá

b) az építmények, berendezések és felszerelések ellenértékét, illetőleg az azok áttelepítésének (le- és felszerelésének, elszállításának stb.) költségét megtéríteni.

(4) A növényzet pótlása során minden kivágott

a) fa 50 centiméter magasságban mért törzskerületének megfelelő fát vagy fákat kell telepíteni,

b) cserje helyett legalább két darab cserjét kell ültetni,

c) egyéb növényzet pótlásáról - ha jogszabály másként nem rendelkezik - jegyző előírásai szerint kell gondoskodni [21/1992. (I. 28.) Korm. r. 8. §]

(5) A pótlási kötelezettséget a tevékenység befejezését követő 1 éven belül kell teljesíteni.”

# Elvi szerkezeti javaslatok az állami költségvetési törvényjavaslat mezőgazdaságra vonatkozó fejezeteihez

## Bevételi oldal

### 1. Termelési támogatások csökkentése

Ennek részletezéséhez az FVM jelenlegi költségvetésének ismeretére van szükség. Ez alapján ítéltethető meg, hogy mely támogatási tételek csökkentését célszerű javasolni. Annyi mindenesetre ezek pontos ismerete nélkül is előre jelezhető, hogy a termelési típusú és export-támogatások mindenképpen ebbe a kategóriába tartoznak. Tételes javaslatok a részletes agrárköltségvetés ismeretében adhatók.

### 2. Az agrárkörnyezeti, extenzifikációs programokra bevonható külső (EU) források

Az EU-konform környezetbarát mezőgazdálkodás kialakításának alapkérdése, hogy a földhasználat intenzitása sehol se haladja meg a környezetből fakadó mértéket. Az iparszerű gazdálkodásra a környezet túlhasználata jellemző, ezért a területek igen jelentős részén a földhasználat intenzitása jelentősen meghaladja az elfogadható mértéket. A hosszútávon működésképes mezőgazdálkodás és az EU agrárkörnyezeti programjaihoz való kapcsolódás éppen ezért elképzelhetetlen anélkül, hogy az ország területének jelentős részén extenzifikálnánk a mezőgazdálkodást.

E koncepció **úgy valósítható meg**, hogy a belterjes szántóföldi művelésből – az EU-csatlakozási tárgyalásokat megalapozó zonációs elemzések eredményei szerint – területet kell kivonni, és **erdősíteni vagy gyepesíteni kell, illetve ökológiai mezőgazdasági irányba kell állítani**. Ezek általában olyan termőhelyek, amelyek eredetileg – a mezőgazdaság iparosítását, kemizálását és eről-

tetett belterjesítését megelőzően – sem tartoztak a szántó művelési ágba, illetve az intenzív agrárterületekhez.

A megvalósításhoz – a meghatározott földhasználati arányok kialakításához – tehát mintegy:

- 762 ezer ha szántó → erdő konverziót,

Megnevezés	Mértékegység	Fajlagos támogatás (euró)
<b>Országos hatókörű programok</b>		
Integrált gazdálkodás		
Műtrágya-ráfordítás ésszerű csökkentése	ha	50-100
Növényvédőszer ráfordítás ésszerű csökkentése	ha	50-100
Mindkettő csökkentése (dekemizáció)	ha	100-150
<b>Biogazdálkodás</b>		
Gyepen	ha	100-180
Szántón	ha	150-300
Szőlő-gyümölcs	ha	600-800
Oktatás, képzés, tanácsadás, demonstrációs programok	fő	2000-3000
<b>Zonális hatókörű programok</b>		
Szántó-gyep konverzió	ha	150-300
Extenzív állattartás ( $\leq 1,4$ sz.á.)	sz.á.	150-250
Extenzív gyepek fenntartása	ha	50-100
Extenzív szántóföldi termelés	ha	100-180
Halgazdálkodás, nádgazdálkodás	ha	150-250
<b>Helyi hatókörű programok</b>		
Őshonos és veszélyeztetett állatfajok tartása	sz.á.	100-120
Veszélyeztetett növényfajok és tájfajták termesztése	ha	200-300
Elhagyott föld és erdőterület gondozása	ha	200-300
Környezeti célú területpihenetés	ha	500-700

- 255 ezer ha szántó → gyepek konverziót és
- 503 ezer ha intenzív szántó → extenzív szántó konverziót

kell végrehajtani. Ez az átalakítás tehát hozzávetőlegesen 2 millió ha-t, azaz az ország termőterületének 25%-át, összterületének pedig mintegy 21%-át érintené. A 2 millió hektár terület bevonása az EU agrárkörnyezeti programjaiba (a 2078/92 EEC direktíva hatálya alá) a csatlakozás évében, mai áron mintegy 400 millió euró (kb. 100 milliárd Ft) forrás bevonását teszi lehetővé, melynek saját (magyar költségvetési) forrásigénye mintegy 140 millió euró (35 milliárd Ft).

A támogatási prioritások és mértékek az EU tagállamok gyakorlatában az alábbiak szerint alakulnak:

A jelzett forrásbevonási mértékek megfelelően előkészített programok esetén már a csatlakozás évében elérhetők. Ennek egy része – várhatóan mintegy 50 millió euró/év – már az előkészítő fázisban is, a következő évtől igénybe vehető, ha a saját forrásfedezetet az agrárköltségvetés tartalmazza.

### 3. Extenzifikációból származó munkanélküliség-csökkenés

Az energiaintenzív, nagy mesterséges energiárafordítással dolgozó, erősen kemizált, gépesített és automatizált mezőgazdálkodás élőmunka igénye elenyésző. Nem véletlen az, hogy egy elemzés szerint az USA azon régióiban a legnagyobb a munkanélküliség, ahol az intenzifikációs folyamat a mezőgazdaságban a leginkább előrehaladott. Hollandiai rendszerösszehasonlító vizsgálatok szerint 100 ha terület átlagos élőmunka igénye (felvevő képessége) három különböző gazdálkodási rendszerben az alábbiak szerint alakul:

Mezőgazdálkodási rendszer	Élőmunka igény	
	fő/100 ha	%
Iparszerű, kemizált gazdálkodás	2,94	100
Integrált (mid. tech.) gazdálkodás	3,52	120
Biológiai/extenzív gazdálkodás	8,64	294

Forrás: Verijken, 1986

Az extenzív gazdálkodási formák munkaerő lekötő képessége tehát közel háromszorosa az iparszerű, kemizált gazdálkodásnak.

### 4. Negatív externális költségek csökkenése

A konvencionális ökonómia (conventional economics) nem értékeli a mezőgazdálkodás, a földhasználat környezettel kapcsolatos negatív, illetve pozitív teljesítményeit. Így az iparszerű, energiaintenzív

gazdálkodás káros környezeti hatásai negatív externáliaként (external costs, externale Kosten), társadalmi költségként (social costs, soziale Kosten) jelentkeznek, melyeket az egész társadalom visel, azok elhárításának költségeit nem a károkozók, hanem az egész társadalom viseli, fedezetét adók formájában az egész társadalomtól kell összeszedni (pl. a nitrátszennyezett ivóvíz tisztításának költségei, vagy pl. a környezet és az élelmiszerek – mezőgazdasági kémizációval összefüggő – szennyeződéséből és minőségromlásából származó egészségkárosodás elhárításának társadalombiztosítási költségei, stb.).

Az alternatív ökonómiai irányzatok olyan megoldásokat keresnek, melyekkel ezek az externáliák internalizálhatók, a termék önköltségének részévé válnak. Az adózás ökológiai alapokra helyezése annak a környezetgazdaságtani alapelvnek az érvényesítése, hogy minden tevékenység olyan mértékben járuljon hozzá az ökológiai stabilitás fenntartásához, amilyen mértékben használja a környezetet, a természeti erőforrásokat. A stabilitás fenntartásához szükséges költségek az egyes termékek önköltségében jelenjenek meg, és így váljanak versenyképtelenné azok a tevékenységek, amelyek a közösség életterét rombolják, vagy az ökológiai feltételek által diktált tevékenységektől távol esnek.

### 5. Az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása

A világ fejlettebbik fele, de különösen Európa egyre intenzívebben ezen dolgozik, vagyis a problémakör az eurogondolkodás és gazdaságpolitika középpontjában van, s ezen nem csupán a tudományos körök, hanem az európai integrációs szervezetek is intenzíven dolgoznak, s számos ezirányú lépést (pl. inputadók a N-műtrágyákra) már megtettek. A törekvések vázlatosan – megítélésünk szerint – három csoportba sorolhatók.

**a) A tevékenység típusának progresszív ökológiai adóztatása** aszerint, hogy milyen mértékben illeszkedik a környezetéhez, pl.:

<b>0%-os adókulcs:</b>	Ha a tevékenység tökéletesen illeszkedik az ökológiai adottságokhoz, a természeti erőforrásokat rendeltetésszerűen használja (pl. csernozjom talajon biológiai vagy integrált mezőgazdálkodás).
<b>40%-os adókulcs:</b>	A tevékenység maga igen, de annak módja nem illeszkedik az ökológiai adottságokhoz (pl. csernozjom talajon intenzív vagy szuperintenzív, iparszerű, erősen kemizált mezőgazdálkodás).
<b>90%-os adókulcs:</b>	A tevékenység nem illeszkedik az ökológiai adottságokhoz, a természeti erőforrásokat nem rendeltetésszerűen használja (pl. csernozjom talajokon ipartelepítés).

**b) A földhasználat intenzitási fokának sávos, progresszív ökológiai adóztatása, pl.:**

<b>0%-os adókulcs:</b>	Biológiai gazdálkodásban elérhető, a talaj természetes fertilitásának megfelelő terméshatárig (biológiai gazdálkodás felső termésszintje).
<b>10%-os adókulcs:</b>	A fertilitási szintet 20%-kal meghaladó termésszintig (integrált gazdálkodás termésszintje).
<b>30%-os adókulcs:</b>	A fertilitási szintet 40%-kal meghaladó termésszintig (integrált gazdálkodás felső termésszintje).
<b>60%-os adókulcs:</b>	A fertilitási szintet 60%-kal meghaladó termésszintig (intenzív, iparszerű, erősen kemizált gazdálkodás átlagos termésszintje).
<b>90%-os adókulcs:</b>	A fertilitási szintet több mint 60%-kal meghaladó termésszint (szuperintenzív, igen erősen kemizált, szélsőséges gazdálkodás átlagos termésszintje).

**c) Fajlagos ráfordítási szintek termőhelyek szerint differenciált adóztatása, pl.:**

N-hatóanyag (kg/ha)	Termőhelyek		
	Homok	Vályog	Agyag
≤ 50	20	10	0
50-100	60	50	40
≥ 100	100	90	80

N-műtrágya hatóanyag-ráfordítás ökológiai adója a műtrágyaár %-ában (példa):

Legelőrehaladottabb lépések Európában ez utóbbi, harmadik módszercsoport vonatkozásában, vagyis az input szintek adóztatásában történtek. Az így befolyó adók az intenzitáscsökkentésből származó jövedelemkiesés kompenzálására, vagyis prevencióra fordíthatók. **A mezőgazdaság tájat, élővilágot, környezetet is „termel”, nem csak élelmiszereket és nyersanyagokat. E forrásokból honorálhatók ezek a – közösség, a környezet és a fenntarthatóság szempontjából igen fontos – „termékek”. A tartamosságot és stabilitást biztosító térszerkezet és gazdálkodási mód kialakításának költségeit mindenképpen a későbbiekben fellépő károk helyreállításának nagyságrendekkel nagyobb költségeivel érdemes és lehet reálisan egybevetni. E majdani kárelhárító költségeknek egy töredékét mindenképpen érdemes azoknak ma odaadni, akik ezzel képesek tevékenységüket úgy megváltoztatni, hogy a károk mérsékelhetők, illetve elkerülhetők legyenek. Ennek fedezetét azoktól kell „összegyűjteni”, akik erre a változtatásra nem hajlandóak.**

**6. A mezőgazdaság nem termelési típusú tevékenységeiből származó többletbevételek**

Az európai gondolkodás középpontjában álló, **több-funkciós mezőgazdálkodás céljai**, feladatai vázlatosan a következőkben foglalhatók össze:

- a) Termelési célok, feladatok, teljesítmények**
- értékes beltartalmú, biztonságos, szermaradványmentes élelmiszerek és takarmányok előállítása;
  - egyéb, jó minőségű nyersanyagok előállítása;
  - energiatermelés, biomassa, megújuló energiaforrások előállítása.
- b) Környezeti célok, feladatok, teljesítmények**
- tájmegőrzés, a kultúrtáj ápolása és a diverzitás fenntartása;
  - a talajt, a vizeket, a levegőt, az élőhelyeket és az élővilágot érintő környezetterhelés csökkentése ill. elkerülése.
- c) Regionális szociális és kultúrfeladatok, teljesítmények**
- a vidéki régiók népességének megőrzése, elfogadható jövedelem biztosítása a lehető legtöbb ember számára;
  - munkahelyteremtés, a munkaerőpiac kiegyenlítése;
  - az ökológiai és műszaki infrastruktúra fenntartása;
  - a vendégfogadás, pihenés, rekreáció alapjának, háttérének biztosítása és fenntartása;
  - az ember és az élő természet kapcsolatának fenntartása;
  - a vidéki, paraszti kultúra értékeinek ápolása, fenntartása, a környezet „megnemesítése”, „emberarcúvá” formálása.

Ha ezekből a célokból és feladatokból indulunk ki, akkor az egyoldalú – kizárólag a termelési feladatokra összpontosító – mezőgazdálkodást más rendszerrel kell felváltanunk. Márpedig az **európai mezőgazdálkodás** fejlődését – úgy tűnik egyre inkább – ezek a célok és kritériumok határozzák meg. **A mezőgazdálkodás felsorolt céljai és feladatai mindenütt azonosak, ám a különböző adottságú zónákban a hangsúlyok máshová kerülnek.** Ez azonban egyik célt sem szüntetheti meg, csupán azt jelenti, hogy **a mezőgazdaság különböző teljesítményeit a különböző adottságú zónákban eltérő módon** (a piactól a támogatásig) **honorálja.** A gazdaságpolitikának e felsorolt célokat és feladatokat kell szem előtt tartania, és zónánként differenciált eszközrendszerrel kell a fejlődést e célok felé mozdítania.

A mezőgazdaság felsorolt, nem termelési típusú teljesítményei olyan pozitív externáliaként értékelhetők, melyek nemzetgazdasági szinten jelentős többletbevételeket jelenthetnek, ha ezeken a területeken fejlesztéseket hajtunk végre.

## 7. Agrárkörnyezeti, extenzifikációs stratégiai kutatások költségei

Az 1992-es **CAP reform** keretében megszületett EEC 2078/92. számú rendelet **valamennyi tagállamban szorgalmazza olyan támogatási rendszerek bevezetését, amelyek elősegítik a környezet-, természet- és tájvédelmi célok integrálását a mezőgazdasági tevékenységbe.** Másrészt **a világkereskedelem liberalizálása** a WTO keretében – különösen az 1995-ös GATT megállapodás (Uruguay) után – **a mezőgazdasági termelést azokra a területekre fogja nagy valószínűséggel koncentrálni, ahol az a leginkább jövedelmező, ahol a komparatív ökológiai előnyök a legnagyobbak.** Ebből következően az új WTO tárgyalások egyik igen fontos témája az lehet, hogy **hogyan kell és lehet felhasználni azokat az összegeket a vidéki térségek fejlesztésére, a mezőgazdálkodás nem termelési típusú** (környezeti, ökológiai, szociális, foglalkoztatási, kulturális, stb.) **funkcióinak támogatására, amelyeket korábban a gazdálkodók termelési támogatására fordítottak.**

Ez az EU-ban zajló és nyilvánvalóan **elkerülhetetlennek tűnő agrár- és vidékpolitikai átrendeződés,** az ehhez való alkalmazkodás **számunkra csak akkor lehet előnyös, ha pontosan felmérjük a különböző típusú intézkedések célterületeit,** vagyis egy olyan **földhasználati zónarendszert** alakítunk ki, amely

- a lehető legteljesebb mértékben figyelembe veszi a különböző régiók agrártermelési és nem termelési típusú potenciáljait,
- e koordináták mentén kategorizálja az ország különböző területeit, és
- az így kialakuló zónákban eltérő agrár- és vidékfejlesztési prioritásokat alkalmaz.

**A természetvédelem és a mezőgazdálkodás zonációs igényeit** egyesítve, ennek a rendszernek a **kategóriái** a következők lehetnek:

1) **Természetvédelmi magzónák:** a természetvédelmi funkciók kizárólagossága, egyéb földhasználat teljes tilalma.

2) **Természetvédelmi pufferzónák, vízbázisvédelmi területek:** tájapoló, természet- és környezetvédelmi szempontú gazdálkodás, környezeti, foglalkoztatási, kulturális és rekreációs funkciók.

3) **Átmeneti zónák:** mezőgazdasági termelési + védelmi és egyéb funkciók, ökológiai és egyéb extenzív gazdálkodási formák, ESA területek, bolygatatlan biotóp-hálózati rendszerekkel,

4) **Agrárzónák:** mezőgazdasági termelési funkciók, integrált, környezetkímélő gazdálkodás.

5) **Művelés alól kivett területek:** urbanizációs, fogyasztási-szolgáltatási, infrastrukturális és ipari funkciók.

**A termőterület-felhasználás első három kategóriája a támogatások várható célterülete,** itt tehát olyan **projekteket** kell indítani, amelyek a támogatási prioritásoknak megfelelnek. A termőterület-felhasználás negyedik, vagyis **az agrártermelés zónája,** a GATT-WTO folyamat eredményeképpen **a piaci versenykategóriába kerül.** Termelési funkcióihoz közvetlen **termelési típusú támogatást nem kap.** Komparatív ökológiai előnyeit a piacon kell hogy érvényesítse, így ez a kategória **a legjobb ökológiai adottságú területeket** foglalja csak magába. **Támogatásra csak az egyéb kísérő funkciók** (pl. a 7–12% mezőgazdasági területet kitevő biotóp-hálózati rendszer kialakítása, fenntartása, ápolása, vidéki foglalkoztatás, szociális, kulturális funkciók, stb.) **vállalása arányában számíthat.**

Az EU- és WTO-konform módon **támogatható extenzív gazdálkodás** új lehetőséget ad nemcsak a termelési értékek, a biológiai sokféleség fenntartására, de a termelési struktúra átalakulása (erdősítés, gyepesítés, tájgazdálkodás) a rekreációs fejlesztések (falusi turizmus, agroturizmus) támogatása révén a vidéki térségek komplex fejlesztését, szociális biztonságát is elősegítheti.

Az **intenzív** módon hasznosított **területeken** a gazdaságos, elfogadható mennyiséget és jó minőséget adó árutermelet az elsődleges cél, amely csakis visszafogottabb mesterséges erőforrás-ráfordítással és nagyobb termelési erőforráshányaddal érhető el. Nagyon fontos tehát, hogy ezeken a helyeken **is erőforrás-takarékos, szakszerű és ellenőrzött** termelési technológiákat alkalmazzanak, s valósítsák meg itt is a **környezetkímélő agrárgazdaság** alapvető céljait.

Az ezredforduló korszerű, környezetbarát agrárgazdaságának kialakítása és megvalósítása lehetővé teszi egy olyan modernizációs pálya kialakítását, amely a környezetkímélő, energiatakarékos, hulladékszegény technológiák alkalmazását és az ország speciális adottságait valamint szaktudását kihasználó, nagy értékű termékek előállítására alapul. Ennek érdekében **országos és regionális cselekvési programok** kialakítása szükséges, s **az agrár-környezetvédelmi feladatokat megfelelő hangsúllyal be kell illeszteni az agrártámogatás rendszerébe.**

## 8. Agrárkörnyezeti kutató, oktató és tanácsadó hálózat létrehozásának költsége

Az agrár-környezetgazdálkodás EU trendekhez illeszkedő fejlesztése szükségessé teszi olyan oktató, bemutató és tanácsadó bázisok kialakítását, illetve az e területen már létrejött kezdeményezések továbbfejlesztését, melyek lehetővé teszik e gazdálkodási forma decentra-

lizált, gyors ütemű fejlesztését és területi integrációját. Ennek elindítása és működtetése állami szerepvállalást igényel. A javaslat **célkitűzése** e bázisok egységes hálózatának kialakítása, vagyis az agrár-környezetgazdálkodás olyan **oktató, kutató, fejlesztő és demonstrációs bázisainak kialakítása és beindítása**, amelyek a környezet és természet védelmének, mezőgazdasági célú használatának, valamint tervezésének és alakításának tájba illő, harmonikus fejlődését igyekeznek támogatni, szervezni és kiszolgálni.

A koncepció abból a felismerésből táplálkozik, hogy a tájakban magukban kell – a **szubszidiaritás** elvének megfelelően – segíteni azokat a meglévő kezdeményezéseket, melyek a tájba illő, adottságaihoz alkalmazkodó, ökológikus gazdálkodás irányába mutatnak. Létre kell hozni ezek segítésére egy olyan **tájéközpont-hálózatot**, mely tanácsokkal, mintákkal, modellekkel, oktatással, eszközökkel és a kereskedelmi háttér, a piac integrált szervezésével segíti, felkarolja az ilyen típusú kezdeményezéseket.

E központok hálózatának e gazdálkodási mód elterjesztésében és a vidéki térség fejlesztésében egyaránt nagy a jelentősége. A rendszer alközpontjainak területi eloszlása meg kell, hogy egyezzen az ökológiai adottságok és a kialakult művelési kultúrák szempontjából homogén **mezőgazdasági tájak** struktúrájával. Az alközpontoknak ezeken a tájegységeken belül kifejezetten **térségi jelentőségű feladatokat** kell vállalniuk. A rendszerhez kapcsolódó **kutató, igazgatási, ellenőrzési és irányítási bázisok** segítik a célok megvalósítását.

Magyarország – ma társult tagja az Európai Uniónak – nagy valószínűséggel teljes jogú tag lesz az EU-ban, és ezzel az európai belső piachoz fog tartozni. Az **agrár-környezetgazdálkodás** előmozdításának ebben az összefüggésben a mezőgazdaság támogatásában **prioritást** kell élveznie. Jól látható ugyanis a GATT tárgyalások uruguayi fordulójára (1995) óta, hogy a Közösség 6 év alatt zömében **leépíti a termelési típusú támogatásokat**, és azok **át-helyeződnek** a mezőgazdálkodás egyéb, nem termelési – a tájjal, a környezettel, annak fenntartásával, a vidéki népesség megtartásával kapcsolatos munkahelyteremtési, szociális és egyéb környezetgazdálkodási – típusú, **vidékfejlesztéssel kapcsolatos funkcióira**. Ha részt akarunk venni ezekben a folyamatokban, akkor ehhez **ki kell alakítanunk azt az oktató és bemutató hálózatot, tá-**

**mogató intézményrendszert, mely segíti a vidéki térségeket ilyen irányú fejlődésükben. Ez adja egyben az agrárkörnyezeti programok megvalósításának intézményrendszerét.**

A hálózat **három ágra bomlik** a fő tevékenységi köröknek megfelelően, melyek a következők:

- oktatás, bemutatás, modellkezdeményezések, tanácsadás,
- kutatás, információs rendszerfejlesztés,
- igazgatás, ellenőrzés, operatív irányítás.

## 9. A mezőgazdaság agrárkörnyezeti, extenzifikációs programjainak (belső) támogatási igénye

Az EU támogatási gyakorlatának megfelelően a Közösség akkor nyújt forrásokat az általa meghatározott prioritások szerint kidolgozott agrárkörnyezeti programokra, ha a befogadó ország saját forrásaiból is hozzájárul azok megvalósításához. A saját hozzájárulás mértéke – az ország besorolásától függően – általában a teljes költség 25–50%-áig terjed. Magyarország – Írországhoz és a mediterrán tagállamok többségéhez hasonlóan – várhatóan a 25%-os önrész kategóriájába kerül.

A bevételi tételek között – a korábban részletezetteknek megfelelően – valószínűsíthető, hogy az agrárkörnyezeti programok kidolgozására és beindítására már a jövő évtől mintegy 50 millió euró/év (12,5 milliárd Ft) támogatási összeggel lehet a csatlakozásig számolni. Ennek saját, kiegészítő forrásigénye mintegy 15 millió euró (3,8 milliárd Ft). A csatlakozás évétől ennek EU-forrásfedezete mintegy 400 millió euró lehetne (100 milliárd Ft), melynek saját, kiegészítő forrásigénye mintegy 140 millió euró (35 milliárd Ft) lehet. Az ország agrárköltségvetésében ennek fedezetét meg kell teremteni és programokat kell kidolgozni akkor, ha ezt a támogatási forrást be szeretnénk vonni az agrárkörnyezeti programok beindítására, a magyar agrárium és vidék fejlesztésére.

Ángyán József  
Podmaniczky László  
Balázs Katalin  
(Gödöllői Agrártudományi Egyetem Környezet-  
és Tájgazdálkodási Intézet)

# Javaslatok az állami költségvetés mezőgazdaságra vonatkozó fejezeteihez

## Az agrár- és vidékpolitika „második (ökoszociális) pillére”

### 1. Bevezetés

A mezőgazdaság mindig is több volt, mint egyszerű áru-termelő ágazat. Az élelmiszerek és nyersanyagok előállításán túl egyéb feladatokat is ellátott, tájat, élővilágot, talajt, vizet, környezetet is „termelt”, és munkát, megélhetést, életcélokat adott a vidék embere és közösségei számára. Ez ma sincs másképpen. Néhány évtizedes agráriparosítási, termésmaximalizálási kitérő után ismét rá kellett jönnünk: a mezőgazdaságnak a termelési feladatok mellett regionálisan eltérő környezeti és társadalmi, foglalkoztatási feladatokat is magára kell vállalnia. Ez utóbbiak olyan – az egész társadalom és a helyi közösségek számára egyaránt fontos – ökoszociális szolgáltatások, amelyek helyben keletkeznek, nem importálhatók, és amelyekért a mezőgazdaságot, a gazdálkodót fizetség illeti meg. E feladatok egyidejű megoldására az iparszerű mezőgazdálkodás, a mezőgazdaság feladatai közül egyedül a tömegtermelést magára vállaló és kizárólag a tőke megtérülést, az egydimenziós, rövid távú gazdasági hatékonyságot szem előtt tartó gazdálkodási rendszer úgy tűnik nem alkalmas. Erre csak olyan fenntartható mezőgazdasági földhasználati és gazdálkodási rendszerek képesek, amelyek úgy állítanak elő piacra vihető, jó minőségű, egészséges és biztonságos termékeket, hogy közben ökoszociális feladataikat is ellátják.

Ezek a felismerések vezettek el a **többfunkciós európai agrármodell** megfogalmazásához, és a modell elterjesztését szolgáló közös agrár- és vidékpolitika reformjához, támogatási rendszerének kiépítéséhez és közösségi költségvetési forrásainak európai megteremtéséhez.

Ennek szellemében és EU-harmonizációs feladataink megoldása sorában született meg a **Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program (NAKP)**, majd az ennek bevezetéséről rendelkező 2253/1999. (X.7.) számú kormányhatározat. A 2002-es költségvetés az agrártámogatások között 2,2 milliárd Ft-ot különített el e támogatási-kifizetési rendszer kísérleti indítására.

Ugyancsak e folyamat részeként született meg a **Nemzeti Vidékfejlesztési Terv** és ennek hazai háttérét adó 1996. évi XXI. számú Területfejlesztési és Területrendezési Törvény. A 2001. évi költségvetés e program támogatására 4,5 milliárd Ft-ot különített el, 2002-re 5,5 milliárd Ft-ot, 2003-ra pedig 6,1 milliárd Ft-ot irányzott elő.

**Ennek következtében, valamint az EU-Bizottság 2002. január 30-i – a csatlakozásra váró országok agrártámogatására vonatkozó pozíciójának – bejelentése után az agrár-környezetvédelem és vidékfejlesztés helyzete, megítélése gyökeresen megváltozott.** Az nem lehet már csupán egy kötelező, utolsó, „hatékonyságrontó” fejezete a „tisztességes agrárpolitikának”, nem „bokréta a kalapon”, hanem **az integrált agrár- és vidékfejlesztési politika ökoszociális pillérévé és az EU-források megszerzésének fontos tényezőjévé vált. E programok indításával a mezőgazdasági stratégiaváltás Magyarországon is elkezdődött.**

### 2. Az európai háttér

Az EU Közös Agrárpolitikájának (CAP<sup>1</sup>) 1992-es reformja óta zajlik annak agrár- és vidékpolitikává alakítása, vagyis épül a közös agrár- és vidékpolitika máso-

dik, a termeléspolitikai pillért kiegészítő – környezeti, társadalmi, regionális, szociális és foglalkoztatási elemekre épülő – vidékpolitikai (ökoszociális) pillére. E feladatok megoldása tehát az európai felfogás szerint – ellentétben sok magyar „*agrárstratégia*” elképzelésével – nem másra (pl. a szociálpolitikára, foglalkoztatáspolitikára, környezetpolitikára, stb.), hanem a mezőgazdaságra és az agrárpolitikára tartozik. Ezek a mezőgazdaságnak olyan – termeléssel egyenrangú – szolgáltatásai, amelyek helyben keletkező, „*nem importálható közjavak*”, a társadalom számára nélkülözhetetlenek, így e teljesítményeiért a parasztságot fizetség illeti meg.

Ez az **új agrárstratégiai rendszer**:

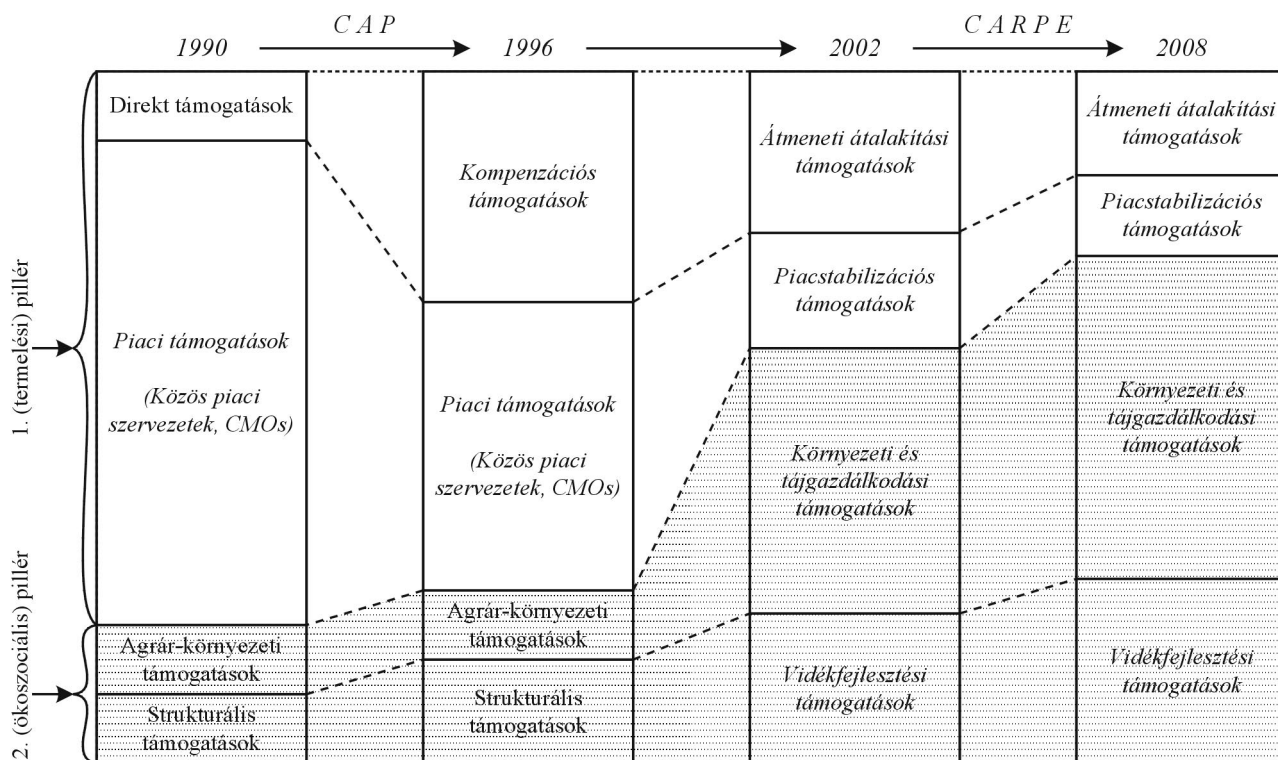
- **többfunkciós** mezőgazdaságot céloz, amely mindazon – minőségi élelmiszertermelési, ökológiai-környezeti valamint regionális, társadalmi – funkcióját betölti, melyeket a társadalom elvár tőle;
- **fenntartható** mezőgazdálkodást céloz, amely tartósan abban a helyzetben van, hogy e többféle funkcióját egyaránt el tudja látni azáltal, hogy fenntartható termelési módszereket alkalmaz, valamint annak beismerése által, hogy e termelési, gazdálkodási mód környezeti valamint társadalmi, regionális teljesítményeit honorálnunk kell;
- **alkalmazkodó** mezőgazdaságot céloz, amely a táj adottságainak megfelelő gazdálkodási rendszereket és intenzitási fokot használ a tájra, termőhelyre jellemző, minőségi termékek előállítására;

- **egész területünkre kiterjedő** („*területfedő*”) mezőgazdaságot céloz, amely védett vagy hátrányos helyzetű térségeinkben ugyanúgy jelen van, mint agrártermelési régióinkban, de itt ökoszociális feladatok kerülnek előtérbe; végezetül
- **versenyképes** mezőgazdaságot céloz, amely megállja a helyét a piacokon is; a verseny azonban tisztességes versenyt jelent, vagyis azokat az „**ökoszociális játékszabályokat**”, amelyeket az európai mezőgazdaság modellje magába foglal és gyakorlata betart, azokat a WTO<sup>2</sup> keretei között is rögzíteni kell.

Elsődleges törekvése tehát olyan mezőgazdasági gyakorlat kialakítása, amely a természeti erőforrások fenntartható használatán, a természeti értékek, a biodiverzitás megőrzésén, a táj értékeinek megővésén, valamint jó minőségű, egészséges és biztonságos termékek előállításán túl az embereknek életcélokat, feladatokat, munkát és megélhetést biztosító gazdálkodási rendszer megteremtésén alapszik.

**A Közös Agrár- és Vidékpolitika (CARPE)** „*két lábra állításának*” zajló folyamata a támogatások oldaláról úgy jelenik meg, hogy **csökkennek** a termeléshez (kvótákhoz, mennyiségekhez), **az első pillérhez kötődő támogatások, és az így felszabaduló források fokozatosan átkerülnek a második – agrár-környezeti és vidékfejlesztési – pillérhez kapcsolódó kifizetésekre** (1. ábra).

**1. ábra: Az EU Közös Agrárpolitikájának átalakítási folyamata**



Forrás: Buckwell Report, 1998



A termeléshez, mennyiségekhez, kvótákhoz kötődő támogatások leépítéséről az **EU megegyezett a szabadkereskedelmi tárgyalások Uruguay fordulóján** az Egyesült Államokkal, és ennek pénzügyi vonzatait az Agenda 2000, az EU 2000–2006 közötti időszakra szóló költségvetése már tükrözi. **Ezt azonban Európa** a vidék elnéptelenedése és a környezetromboló, méretökonomiai szempontok szerint felépülő, az embert kiszorító, iparos agrárfejlődés veszélye nélkül **csak akkor fogadhatja el, ha egyidejűleg a második pillér mentén adja vissza az agráriumnak, a vidéki népességnek ezeket a forrásokat.** Európa ezért komoly erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy a WTO keretében zajló szabadkereskedelmi tárgyalások tematikájában kellő súllyal megjelenítse az ökoszociális elemeket.

E folyamat jegyében és a 2000–2006-os időszakra vonatkozó Közösségi Költségvetés, az Agenda 2000 részeként született meg az **1257/1999. számú EU-tanácsi rendelet**, amely az Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garancia Alapból (EMOGA) nyújtandó **vidékfejlesztési támogatás formáiról és módszereiről** intézkedik. A rendelet – amely **a korábbi 2078/92 EU-agrárkörnyezetirendeletet teljes egészében magába emelte** – lényege, hogy az eddigiekben elszórtan és többnyire egymás ellenében is „dolgozó” **agrárkörnyezeti és vidékfejlesztési – a közös agrár- és vidékpolitika második (ökoszociális) pilléréhez kapcsolódó – intézkedéseket egységes rendszerbe foglalta**, és meghatározta alkalmazásuk keretszabályait is. Az Unió ezzel definiálta **a vidékfejlesztés célkitűzéseit, eszközeit, intézkedéseit**, amelyek a következőkben foglalhatók össze:

**agrár-környezetvédelmi és tájgazdálkodási támogatások**, melyek célja:

- a környezet védelmét és javítását, a táj és annak összetevői (a talaj, a természeti erőforrások és a genetikai sokféleség) megóvását illetve javítását elősegítő mezőgazdasági földhasznosítási módszerek alkalmazása,
- a gazdálkodás környezetbarát módon történő extenzifikálása és alacsony intenzitású legeltetési rendszerek alkalmazása,
- a veszélyeztetett, nagy természeti értékű mezőgazdasági területek megóvása,
- a mezőgazdasági táj karakterének és történelmi jellegzetességeinek fenntartása,
- a környezeti szempontú tervezés alkalmazása a gazdálkodási üzemi gyakorlatban;

**kedvezőtlen adottságú területek (LFA<sup>4</sup>) normatív támogatása**, melynek célja:

(a) kompenzáció a kedvezőtlen természeti adottságú térségek számára:

- a folyamatos földhasznosítás biztosítása és ezáltal hozzájárulás a vidéki közösségek életképességének megőrzéséhez,

- a tájjelleg megóvása,
- olyan fenntartható gazdálkodási rendszerek megőrzése és támogatása, amelyek különösképpen figyelembe veszik a természetvédelmi elvárásokat;

(b) kompenzáció a környezet- és/vagy természetvédelmi megszorítások alá tartozó térségek számára:

- a környezet- és/vagy természetvédelmi elvárások betartása és a gazdálkodás folytatásának biztosítása a megszorítások hatálya alatti térségekben;

**mezőgazdasági beruházások támogatása**, melyek célja:

- a termelési költségek csökkentése,
- a termelés fejlesztése, átalakítása,
- a minőség javítása,
- a természeti környezet, a higiéniai feltételek és az állatjóléti körülmények fenntartása és javítása,
- a gazdálkodási tevékenységek diverzifikációja;

**mezőgazdasági termékek feldolgozásának és értékesítésének támogatása**, melynek célja:

- az előre látható piaci fejlődési irányok jelzése a termelés számára,
- a mezőgazdasági termékek új értékesítési lehetőségeinek fejlesztése,
- az értékesítési csatornák és/vagy a feldolgozási eljárások javítása, ésszerűsítése,
- a termékek feldolgozásának és megjelenésének javítása, a melléktermékek és hulladékok jobb felhasználásának vagy megsemmisítésének ösztönzése,
- új technológiák, innovatív befektetések előnyben részesítése,
- a minőség és ellenőrzésének javítása,
- az egészségügyi körülmények javítása és nyomon követése,
- a környezet és természet védelme,

**erdőtelepítési támogatások**, melyek célja:

- a fenntartható erdőgazdálkodás és az erdészet fejlesztése,
- az erdészeti erőforrások megóvása és javítása,
- az erdősített térségek kiterjesztése;

**a vidéki térségek alkalmazkodásának és fejlődésének elősegítése**, úgymint pl.:

- falumegújítás,
- jövedelem diverzifikáció elősegítése,
- mezőgazdasági vízgazdálkodás támogatása,
- vidéki (agrár)infrastruktúrák fejlesztése,
- falusi turizmus és kézműves tevékenységek támogatása,
- birtokrendezés támogatása,
- minőségi termékek marketingje,
- életkörülmények javítása stb.;

**idős gazdálkodók korai nyugdíjazásának támogatása**, melynek célja:

- jövedelem biztosítása azoknak az idősebb korú gazdálkodóknak, akik úgy határoznak, hogy beszüntetik gazdálkodási tevékenységüket,

- az idősebb gazdálkodók felváltásának ösztönzése olyan gazdálkodókkal, akik képesek szükség esetén javítani a rájuk hagyott gazdaság életképességét,
- mezőgazdasági terület nem mezőgazdasági hasznosítású területté alakítása olyan esetekben, amikor a gazdálkodás nem folytatható a gazdasági életképesség szempontjából kielégítő módon;

**fiatal gazdálkodók támogatása**, amely megvalósulhat:

- a meghatározott maximális jogosultság mértékéig terjedő egyszeri támogatás, illetve
- az indulás költségeinek fedezésére felvett hitelre adott kamattámogatás formájában, amely nem haladhatja meg az egyszeri támogatás összegét;

**gazdálkodók oktatása, képzése**, melynek keretében:

- fel kell készíteni a gazdálkodókat a termelés minőségi irányváltására, a táj fenntartásának és gazdagításának megfelelő termelési módszerek alkalmazására, a környezet védelmére, a higiéniai és állatjóléti követelményekre, a gazdaságilag életképes mezőgazdasági vállalkozás működtetéséhez szükséges szakismeretek megszerzésére, és
- fel kell készíteni az erdőtulajdonosokat és az erdészeti tevékenységet végző más személyeket az erdők gazdasági, ökológiai és társadalmi funkcióit fejlesztő erdőgazdálkodási gyakorlat alkalmazására.

**A felsorolt intézkedések „menülistájáról” a tagországok maguk választhatnak, közülük azonban az agrár-környezetvédelmi és tájgazdálkodási támogatások alkalmazása kötelező elem.**

A kiválasztott intézkedéseket programokba kell csoportosítani, így legelőször egy országos keretprogramot kell alkotni (Országos Vidékfejlesztési Terv), amelyben meg kell jelölni és definiálni kell minden olyan intézkedést, amely a vidékfejlesztést szolgálja. Ezt követően az OVT kereteit (menülistáját) felhasználva az adott régiók igényeit, problémáit és kitérési lehetőségeit figyelembe véve térségi programokat kell kidolgozni. Ezek a területspecifikus programok végül konkrét megvalósítható projektekre bontódnak le, és így lehetséges lesz finanszírozásuk hazai és EU-forrásokból.

### 3. A magyar mozgástér és az EU-források bevonásának lehetősége

Ha a magyar vidék és agrárium érdekeit szem előtt tartó agrárfejlesztést akarunk megvalósítani, akkor nekünk is a többfunkciós gazdálkodási modellnek megfelelő megoldásokat kell alkalmaznunk, és nagyobb figyelmet kell fordítanunk e második, ökoszociális, vidékfejlesztési

pillér nyújtotta lehetőségekre. Ez különösen igaz egy olyan országban, mint Magyarország, amelynek agroökológiai adottságai kiválóak, gazdálkodási, agrikulturális hagyományai gazdagok, ugyanakkor energiahordozókban szegény, vidéki közzetei pedig jelentős munkanélküliséggel, illetve alulfoglalkoztatással küzdenek. Ilyen keretek között szerencsétlen lenne olyan – kizárólag első pilléres – fejlesztési stratégia követése, amely jelentős állami támogatással embert, élönmunkát helyettesítő műtrágya, növényvédőszer, gép és üzemanyag formájában megjelenő drága energiát importál, majd azt egy „csúcsra járó”, a potenciál felső határát közelítő szinten, a fizetőképes élelmiszerpiacok bizalmát tartósan romboló génmanipulált szervezetekkel (GMO-kkal) termelő, a környezetet degradáló, az élővilágot végveszélybe sodró rendszerben, rossz hatásokkal nagy tömegű, rossz minőségű terméké alakítja, amely csak igen nagy nehézségek árán és jelentős exporttámogatással, vagyis újabb állami költséggel adható el külföldön, vagy inkább „tuszkolható ki” az országból. Ez azonos lenne a külföldi beszállítók, tőkebefektetők majd a külföldi fogyasztók magyar forrásokból történő támogatásával, a külföldi munkanélküliség importálásával valamint a magyar vidék és munkaerő egyidejű leértékelésével, a természeti és társadalmi tőkénk felélésével.

Ezt egy felelős nemzeti agrár- és vidékstratégiai program nyilván nem akarhatja. És őszintén szólva az európai folyamatok – mint láttuk és amint azt az EU-Bizottság januári bejelentése brutálisan alá is húzta – egy ilyen típusú fejlesztésre egyre kevésbé biztosítanak lehetőséget és forrásokat. **Magyarország szempontjából ez a helyzet az EU-csatlakozást illetően kettős stratégia kialakítását kívánja meg, „egyszerre két pályán kell játszanunk”.**

**Egyrészt** a láthatóan szűkülő első pillér mentén is törekednünk kell a megfelelő kvóták és az ezekhez kötődő normatív támogatások, kompenzációs kifizetések (pl. a gabonánál ma 63 euró/tonna) megszerzésére. Ha minden kívánságunkat elfogadnák, amire a szűkülő első pilléres költségvetés ismeretében szinte semmi esélyünk sincs, akkor ez maximálisan 350 milliárd Ft éves forrást jelenthetne. Reális megítélés szerint azonban ha ennek az egyharmadát-egynegyedét (80–100 milliárd Ft-t) meg tudnánk szerezni, az komoly sikernek számítana. **Az EU-Bizottság jelenlegi (2002. január 30-i) ajánlata e pillér mentén éppen 25%!**

**Másrészt** a CARPE épülő és növekvő költségvetésű második pillére mentén a következő, 2007–2013-as EU költségvetési tervezési időszakra jelenlegi értéken számolva minimálisan évi mintegy 250 milliárd Ft forráskeretet tudunk az országba behozni, ha e pillér agrárkörnyezeti és egyéb vidékfejlesztési elemeire programok készülnek, indulnak, és ezekre a nemzeti költségvetésben forrásokat különítünk el. **Minden egyes**

**elkülönített és e programokban felhasznált forint-hoz** – agrárkörnyezetvédelmi és tájgazdálkodási intézkedés esetén – **három forint** – de az egyéb intézkedések esetén is legalább egy forint – **normatív közösségi támogatási forrás szerezhető**. Az EU-Bizottság 2002. januári ajánlata itt felső korlátot nem szabott meg, hanem úgy fogalmazott, hogy „**a csatlakozásra váró országok e pillér mentén felkészültségük arányában juthatnak forrásokhoz**”, vagyis a támogatás mértéke attól függ, hogy vannak-e ilyen második pilléres programjaik, és azokra mennyi saját forrást kölönítenek el.

**Mindez úgy valósulhat meg, hogy** nem termeléspolitikai, ágazati programokat („gabonaprogramot”, „húsprogramot”, „tejprogramot” stb.), hanem olyan **gazdálkodási rendszereket** (ökológiai gazdálkodás, integrált gazdálkodás, extenzív gyepre alapozott állattartás, vizes élőhelyek – árterek, belvizes területek, volt rizstelepek, tógazdaságok stb. – extenzív mezőgazdasági hasznosítása, Érzékeny Természeti Területek mezőgazdálkodása, stb.) **támogatunk**, amelyek:

- termelési oldalról jó minőségű, szermaradványmentes, egészséges, biztonságos élelmiszereket és egyéb nyersanyagokat állítanak elő,
- a második pillérhez tartozó környezeti valamint társadalmi, szociális, regionális, foglalkoztatási teljesítményeik, összehatékonyaságuk pedig jobb mint a mennyiségi termelési orientációjú rendszereké.

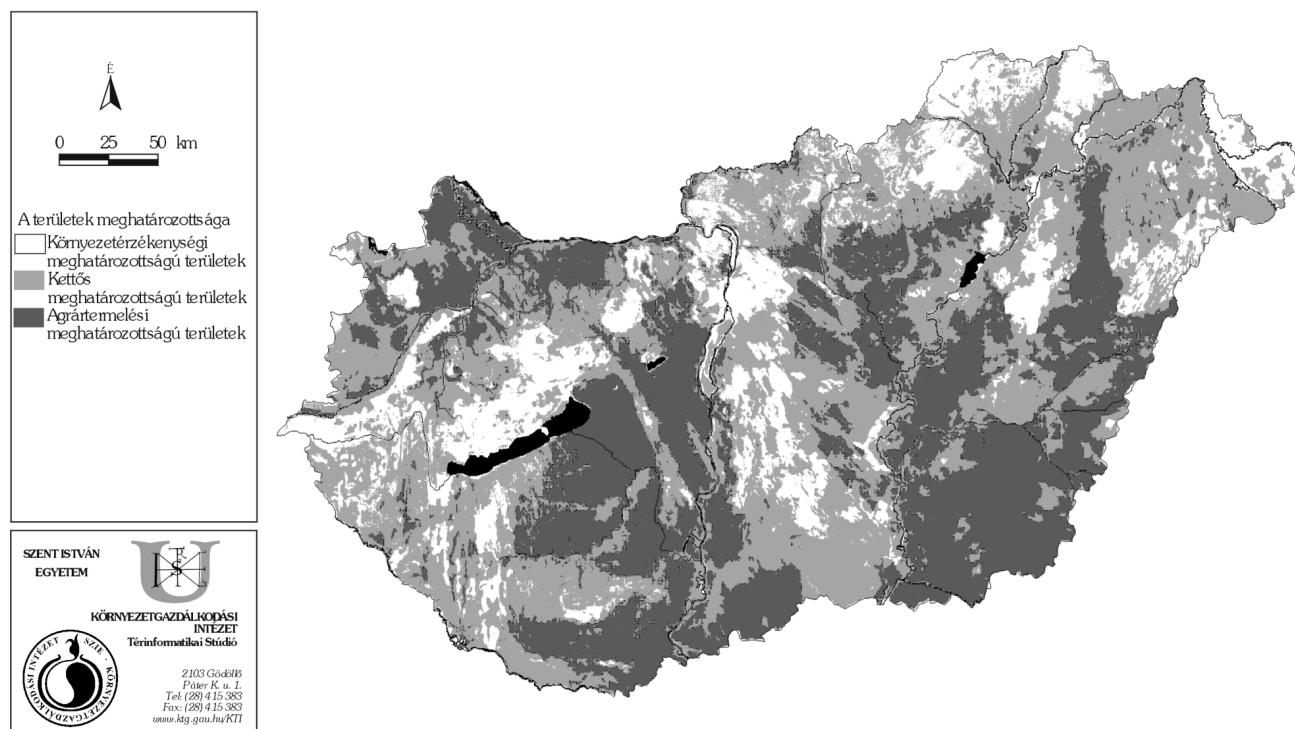
A Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program éppen ennek kereteit teremti meg.

Az, hogy a termelési, a környezeti és a szociális feladatok **milyen súlyt képviselnek** egy adott térség mezőgazdálkodásában, attól függ, hogy milyen adottságú területen helyezkedik el. Ebből a szempontból természetesen teljesen más a helyzete pl. Felső-Bácskának vagy a Hajdúságnak, mint a szatmár-beregi térségnek vagy az Órségnek. Erre vonatkozóan ad eligazítást **Magyarország földhasználati zónarendszere** (2. ábra), ahol is az agrártermelési meghatározottságú területek felől a környezetérzékenységi meghatározottságú területek felé haladva fokozatosan nő a második pilléres programok és az ezekhez kapcsolódó kifizetések szerepe, súlya, jelentősége.

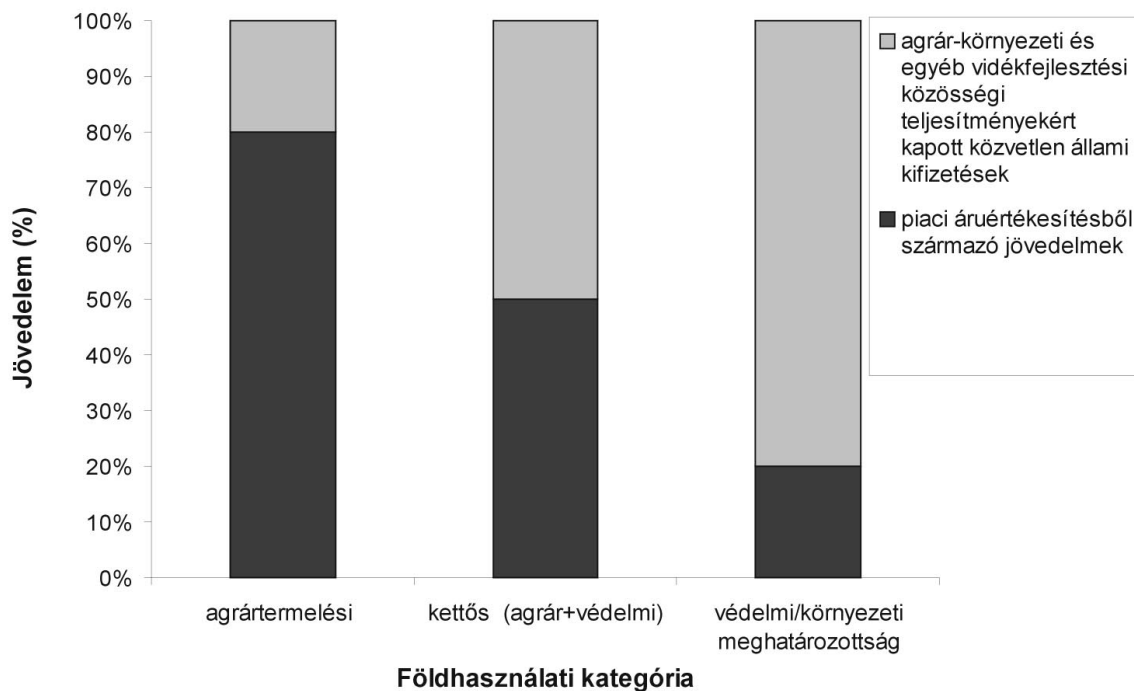
A jövő útja az lehet, hogy **a családok jövedelemszerkezete annak megfelelően alakul, hogy milyen típusú értéket „termelnek”**. Az azonban lényeges, hogy a különféle bevételi forrásokból származó – az 1. és 2. pillér mentén keletkező – jövedelmek az egész országban biztosítsák a mezőgazdaságban dolgozó családok megélhetését. Ezt szemlélteti egyszerűen a különböző földhasználati kategóriák szerinti megoszlásban a 3. ábra.

Miután **minden EU-tagállamnak kötelezően kell, hogy ilyen második pilléres programjai legyenek**, belépésünk alapkritériuma ezek indítása. Mindemellett kedvező európai fogadtatása jobb tárgyalási pozíciókat teremt, és lehetőséget biztosít egy olyan országimázs kialakítására, melynek mottója: „*Tiszta, élő környezetből egészséges és biztonságos élelmiszert!*” lehet. Elkerülhetetlen és érdekeinknek megfelelő **bevezetését** ezen túl az is **indokolja**, hogy:

**2. ábra: Magyarország területeinek elhelyezkedése a környezetérzékenységi-agrártermelési skálán**



### 3. ábra: A gazdálkodó családok jövedelmének várható megoszlása a gazdaság földhasználati zónarendszerben való elhelyezkedése szerint (elvi jövedelemszerkezet)



- a két pillér mentén megcélzott forrásbevonás mértéke és esélye lényegesen nagyobb, mint az első pillér termelési kvóták mentén megnyíló lehetősége;
- megteremti a forrásait a sokszínű és minőségi termékkínálat és környezet biztosításának, valamint az ökológiai szempontból tartamos („fenntartható”) agrár- és vidékfejlesztésnek;
- a vidéken élő emberek és családok, közösségek számára munkalehetőséget és megélhetést biztosít különösen azokban a térségekben, amelyek környezeti szempontból sérülékenyek, agrárpotenciáljuk és így piaci versenyképességük alacsonyabb, és már ma is jelentős munkanélküliséggel, foglalkoztatási gondokkal küzdenek;
- a kultúrtájak és a környezeti elemek fenntartásával alapvetően meghatározza a Nemzeti Környezetvédelmi Program céljai megvalósításának sikerét a vidéki térségekben;
- egészséges étellemmel, tiszta ivóvízzel és élő, egészséges környezettel jelentősen hozzájárul az „Egészséges Nemzetért” Népegészségügyi Program – a hangsúlyt a prevencióra helyező – törekvéseinek megvalósításához; valamint
- hozzájárul, konkrét formába önti és forrásokat teremt a „Magyarország Középtávú Gazdaságpolitikai Programja (az uniós csatlakozás megalapozásához)” kormánydokumentumban megfogalmazott agrár- és vidékfejlesztési, regionális fejlesztési és környezetvédelmi programelemekhez, valamint foglalkoztatáspolitikai célokhoz.

Mindezek alapján joggal mondhatjuk, hogy az egységes **Nemzeti Agrár-környezetgazdálkodási és Vidékfejlesztési Program** az ökoszociális piacgazdaság közegébe ágyazott fenntartható, többfunkciós európai agrármodell, a környezet- és tájgazdálkodás hazai megvalósításának, széleskörű elterjesztésének magyar keretét, nagyléptékű hazai programját adhatja, és így a termelés-, a környezet- és a vidékpolitika területileg differenciált összekapcsolásának, **az agrárpolitika paradigmaváltásának második – ökoszociális – pillére, alapvető jelentőségű kerete és eszköze lehet.**

Magyarország versenyelőnye ezen a téren kettős:

- *a környezet viszonylagos szennyezettsége kisebb, mint Nyugat-Európában,*
- *az ökotermelés fajlagosan magasabb munkaigényessége mellett a hazai bérek átmenetileg alacsonyabbak.*

## 4. A továbbfejlesztéssel kapcsolatos teendők

A program kiteljesítéséhez, a „második pillér” felépítéséhez **az alábbi feladatokat kell haladéktalanul megoldani:**

a **jogalkotás** terén az alábbi joganyagok kidolgozása és bevezetése:

- az EU egységes vidékfejlesztési (1257/1999) rendeletének megfelelően egységes Agrár-környezetgazdál-

- kodási és Vidékfejlesztési Program és ennek kereteit meghatározó törvény megalkotása, mely magában egyesíti a Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Programot és a Nemzeti Vidékfejlesztési Tervet,
- kormányrendelet az agrár-környezetgazdálkodási és vidékfejlesztési támogatásokról,
  - kormányrendelet az Érzékeny Természeti Területek kijelöléséről (a KöM előkészítésében időközben megtörtént),
  - kormányrendelet az agrár-környezetgazdálkodási és vidékfejlesztési intézményrendszer kialakításáról,
  - az FVM struktúra és SZMSZ módosítása (miniszteri rendelet),
  - a KöM struktúra és SZMSZ módosítása (miniszteri rendelet);
- az **intézményfejlesztés** terén (a két éve! elkészült és az FVM-ben található intézményfejlesztési tervnek megfelelően):
- Agrár-környezetgazdálkodási és Vidékfejlesztési Tárcaközi Koordinációs Bizottság és Iroda létrehozása;
  - az FVM-ben az EU 1257/1999. számú vidékfejlesztési rendeletének megfelelő szerkezetű Agrár-környezetgazdálkodási és Vidékfejlesztési Programok Főosztályának létrehozása önálló helyettes államtitkár irányításával;
  - az FVM növényegészségügyi és talajvédelmi állomások, megyei hivatalok agrárkörnyezeti részlegeinek valamint a SAPARD Irodáknak és Regionális Vidékfejlesztési Irodáknak (REVI-k) egységes területi intézményrendszerbe foglalása;
  - a KöM-TvH-ban ÉTT és Agrár-környezetgazdálkodási Osztály létrehozása (megtörtént);
  - a KöM nemzeti park igazgatóságokon valamint környezetvédelmi felügyelőségeken ellenőrzési és monitoring részlegek kialakítása (folyamatban);
  - országos agrár-környezetgazdálkodási és vidékfejlesztési tervező, oktató és kutató bázis, háttérintézeti feladatokat ellátó közhasznú társaság létrehozása; valamint
  - tájközpontok és tematikus központok hálózatának kiépítése;
- a PR kommunikáció és képzés** terén:
- az FVM-ben (nagy tömegben, másfél éve!) megtalálható agrár-környezetgazdálkodási és vidékfejlesztési kiadványok széles körű terjesztése, további kiadványok és tájékoztató anyagok összeállítása;
  - a (másfél éve!) elkészült és szintén az FVM-ben található, azonnal vetíthető 6×30 perces információs, programbemutató tv-sorozat vetítésének azonnali megkezdése;
  - regionális tanácskozások szervezése, képzési programok kidolgozása és indítása a programok lebonyolító intézményrendszere munkatársai valamint potenciális résztvevői számára;

- a **költségvetés** terén 2003-ban a program rendelkezésére álló kereteket **minimálisan 20 milliárd Ft-ra kell emelni**, amelyből **az NAKP-ban rögzített** agrár-környezetvédelmi és tájgazdálkodási **intézkedésekre** legalább **7,5 milliárd Ft-ot** kell elkülöníteni; ebből:
- 2,2 milliárd Ft a területalapú támogatásokra 2002-ben lekötött összeg jövő évi – inflációval valorizált – értéke,
  - 0,2 milliárd Ft a program működtetésének várható költsége,
  - 0,7 milliárd Ft a kiegészítő (üzemterv-készítési, oktatási, állatbeállítási (beruházási), mintagazdasági) támogatások várható költségigénye, így
  - az új pályázatok területalapú támogatására az ezévi keret duplája, mintegy 4,4 milliárd Ft állhat rendelkezésre.

Az **egyéb vidékfejlesztési intézkedésekre** rendelkezésre álló összeg így **12,5 milliárd Ft** lehet.

**E forrásbővítésre az agrártárca költségvetése önmagában is lehetőséget kínál.** Ha a tárca rendelkezésére álló támogatási keretet a kormányzat nem akarja növelni, akkor az első pilléres támogatások közül **a 11/3 alcím alatt megfogalmazott „Az agrártermelés költségeit csökkentő támogatások” keretéből lehetne forrásokat átcsoportosítani a második pillérré**, melynek 2001-es előirányzata 67,2 milliárd Ft volt, 2002-es tervezett összege 65,8 milliárd Ft, és a 2003-as irányzata 73,2 milliárd Ft (forrás: az FVM 2001–2001. évi költségvetése).

Ha azonban a kormányzat valóban fontosnak ítéli a második pilléres lehetőségeket, úgy **célszerű e fejlesztés fedezetét tárcán kívüli többletforrásokból biztosítani, vagyis a tárca költségvetését a második pillér mentén növelni.**

Ez a 2002. évi **második pilléres nemzeti költségvetési forrásokhoz** (NAKP: FVM költségvetésben 2,2 milliárd Ft, KöM költségvetésben 0,3 milliárd Ft; vidékfejlesztés: FVM költségvetésben 5,5 milliárd Ft) képest mintegy 12 milliárd Ft költségvetési forrás e célokra történő átcsoportosítását jelenti, megteremtve ezzel a keret **EU-forrásokból (EMOGA) történő megháromszorozásának lehetőségét az EU-csatlakozás pillanatában.**

A Foglalkoztatási Alapból is lehet egy meghatározott összeget biztosítani.

A roma foglalkoztatás egy részét is az ökoszociális alprogrammal lehetne megoldani.

Ahhoz, hogy az **ország az e kényes területeken megvalósuló csatlakozási folyamatból a lehető legelőnyösebben kerüljön ki**, az 1999-es kormányhatározatban foglaltak szerint **az NAKP-t, mint a nemzeti agrár- és vidékpolitika második alappillérenek meghatározó intézkedését gyors ütemben fejleszteni kell! Hangsúlyoznunk kell, hogy csak akkor**

**tudunk e pillér mentén EU-forrásokat bevonni, ha mi magunk is saját nemzeti költségvetésünkben forrásokat különítünk el a program céljaira.** Ha ez a saját forrás 2 milliárd Ft, akkor a bevonható EU-forrás a csatlakozást követően csupán 6 milliárd Ft. Ha azonban 20 milliárd Ft, akkor ez a forrásbővítési lehetőség 60 milliárd Ft! Fontos szempont, hogy az EU-ban is a bázisszintű költségvetési tervezés érvényesül, és az előnyök évről évre halmozódnak!

**A program gyors ütemű fejlesztésének elmaradása vagy késedelmes megtétele hátráltathatja – az egyébként nagy valószínűséggel 2004. január 1-jére prognosztizálható – EU-csatlakozásunkat, de a várható források bevonását mindenképpen veszélybe sodorhatja. Ebben az esetben vállalnunk kell ennek – a vidék érdekeivel ellentétes – történelmi konzekvenciáit!**

## 5. Ajánlott és továbbvivő szakirodalom

**Ángyán J.** (2000): Válaszúton a mezőgazdaság (in: Gadó Gy. P. (szerk.): A természet romlása, a romlás természete (Magyarország), Föld Napja Alapítvány Kiadó, Budapest, 216 p.), 37-59. p.

**Ángyán J.** (2001): Az európai agrármodell, a magyar útkeresés és a környezetgazdálkodás, Agroinform Kiadóház, Budapest, 308 p.

**Ángyán J.** (2001): Az európai agrármodell, a magyar útkeresés és a környezetgazdálkodás, A falu, Budapest, XVI. évf. 4. sz., 11-28. p.

**Ángyán J. – Fésűs I. – Németh T. – Podmaniczky L. – Tar F.** (szerk.) (1998): Magyarország földhasználati zónarendszerének kidolgozása a mezőgazdasági EU-csatlakozási tárgyalások megalapozásához, Alapozó modellvizsgálatok II., Készült: az FM Agrárkörnyezeti, Erdészeti, Biogazdálkodási és Vadgazdálkodási EU-Harmonizációs Munkacsoport megbízása alapján, Gödöllő, 46 p.

**Ángyán J. – Fésűs I. – Podmaniczky L. – Tar F. – Vajnáné Madarassy A.** (szerk.) (1999): Nemzeti

Agrár-környezetvédelmi Program (a környezetkímélő, a természet védelmét és a táj megőrzését szolgáló mezőgazdasági termelési módszerek támogatására), Agrár-környezetgazdálkodási tanulmánykötetek, 1. kötet, Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, Budapest, 174 p.

**Ángyán J. – Menyhért Z.** (1988): Integrált, alkalmazkodó növénytermesztés (Ésszerű környezetgazdálkodás), Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 163 p.

**Ángyán J. – Menyhért Z.** (szerk.) (1997): Alkalmazkodó növénytermesztés, ésszerű környezetgazdálkodás, Mezőgazdasági Szaktudás Kiadó, Bp., 414 p.

**Ángyán J. – Menyhért Z.** (1999): Az EU-konform mezőgazdasági stratégiaváltás legfontosabb területei és feladatai a növénytermesztésben, In: Kerekes S. (szerk.): Környezetbarát mezőgazdálkodás, Magyarország az ezredfordulón, Stratégiai Kutatások a Magyar Tudományos Akadémián: III. Környezetvédelem és integráció, Műhelytanulmányok, MTA, Budapest, (112 p.) 9-36. p.

**Ángyán J. – Podmaniczky L. – Szabó M. – Vajnáné M. A.** (2001): Az Érzékeny Természeti Területek (ÉTT) rendszere, Tanulmányok Magyarország és az Európai Unió természetvédelméről, TIB-JEP 13021-98 „EU Training for Nature Conservation Officials”, ELTE-TTK – SZIE-KGI – KöM-TvH – TEMPUS kiadás, Budapest-Gödöllő-Berlin-Madrid-Thessaloniki, 216 p.

*Dr. Ángyán József  
egyetemi tanár, intézetigazgató*

*Dr. Podmaniczky László  
egyetemi docens, intézetigazgató-helyettes*

<sup>1</sup> CAP: Common Agricultural Policy (Közös Agrárpolitika)

<sup>2</sup> WTO: World Trade Organisation (Világkereskedelmi Szervezet)

<sup>3</sup> CARPE: Common Agricultural and Rural Policy for Europe (Európai Közös Agrár- és Vidékfejlesztési Politika)

<sup>4</sup> LFA: Less Favourable Areas

\* Bár az EU nem sorolta fel, de jelentőségük miatt feltétlenül megemlítendő (a Szerk.)

<sup>5</sup> A szövegben hivatkozott forrásmunkák pontos bibliográfiai adatait a felsorolt ajánlott és továbbvivő szakirodalom irodalomjegyzéke tartalmazza.

# A közlekedés külső költségei Nyugat-Európában

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*<sup>1</sup> 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 előrejelzésein alapulnak),
- vizsgált közlekedési eszközök :
  - közúti közlekedés: személygépkocsi, motorkerékpár, busz, könnyű tehergépjármű, nehéz tehergépjármű;
  - vasúti közlekedés: személy- és teherszállítás;
  - légi közlekedés: személy- és teherszállítás;
  - vízi közlekedés: országon belüli áruszállítás,
- funkcionális és térségi megkülönböztetés:
  - városi és városok közötti személyszállítás;
  - áruszállítás rövid és nagy távolságra.

## A tanulmány kétféle költséget vizsgál:

- Egyrészt teljes és átlagos költséget országonként és közlekedési eszközönként minden költségkategóriá-

ra 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 milliárd euró volt 1995-ben, ami a vizsgált 17 ország GDP-jének 7,8%-a. A teljes költség legnagyobb részét, 29%-át, a balesetek külső költségei 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 környezeti költségei teszik ki, amelyek leginkább a levegőszennyezéshez, az éghajlatváltozáshoz és a környezeti kockázathoz kapcsolódnak. (A háttér folyamatokhoz 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 háttér folyamatok 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.

<sup>1</sup> 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

**1. táblázat: Külső költségek változása az 1991. évi és az 1995. évi becslés alapján  
milliárd euró/év**

Költségtényező	1991			1995			%-os változás 1991/1995
	személy- szállítás	áruszállítás	összesen	személy- szállítás	áruszállítás	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%

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-szer 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 költségkategóriákat 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 számos költségtényező mélyebb ismeretének és a jobb adatoknak köszönhetően.

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

Költség- tényező	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- gépkocsi	nehéz teher- gépkocsi	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%	
Levegő- szennyezés	-20%	66%	-1%	-18%	-45%	-8%	-19%	-10%	-11%	-29%	139%	-68%
Éghajlat- változás	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%		
Háttér- folyamatok	-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%



## 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 károkból, 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.

## Határköltések és átlagköltések összehasonlítása

A következő táblázat bemutatja mind a határköltéseket, mind az átlagköltéseket kategóriánként és közlekedési módokként. 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 határköltés széles intervalluma egyrészt az eltérő forgalmi helyzetekből adódik. Városban például a határköltések 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, míg városok között 40 eurót.

## Átlagköltések 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.

**3. táblázat: Átlag- és határköltések közlekedési módokként (euró/1000 utaskilométer, ill. árutonna-kilométer a határköltések zárójelben jelezve)**

Költség-tényező	Közút					Vasút		Légi		Vízi
	autó	motor-kerékpár	busz	könnyű tehergépkeszi	nehéz tehergépkeszi	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
Háttér-folyamatok	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 átlagköltségek Nyugat-Európában, 1995 (euró/1000 utaskm, ill. átlagkm)**

Ország	A személyszállítás átlagos költségei						Az áruszállítás átlagos költségei					
	közút				vasút	légi	közút			vasút	légi	vízi
	autó	motor-kerékpár	busz	közút összesen			könnyű tehergépkocsi	nehéz tehergépkocsi	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

## 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 gazdasági jóléti elmélet 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 idővesztés költségére. 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 fenn-

maradó 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.

Tanyi Anita

# A Levegő Munkacsoport beadványa az Alkotmánybírósághoz a gázolaj jövedéki adójával kapcsolatban

Budapest, 2002. július 1.

Magyar Köztársaság Alkotmánybírósága  
1015 Budapest  
Donáti u. 35/45.

**Tárgy:** Kérelem a 2002. évi XIII. törvény egyes szakaszainak megsemmisítésére

Tisztelt Alkotmánybíróság!

Az Alkotmánybíróságról szóló 1989. évi XXXII. törvény 1. § b) pontja alapján azzal a kéréssel fordulunk Önökhöz, hogy alább közölt indokaink mérlegelésével szíveskedjenek megsemmisíteni

**a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 1997. évi CIII. törvény módosításáról szóló 2002. évi XIII. törvény 1. §-át, 3. §-át és mellékletét.**

Álláspontunk szerint az idézett törvényhelyek ellentétesek a Magyar Köztársaság Alkotmánya 7. §-ának (1) bekezdésével, 9. §-ával, 18. §-ával, 35. §-a (1) bekezdésének b) pontjával, 36. §-ával, 61. §-ának (1) bekezdésével, 70/D. §-ával és 70/I. §-ával.

Kérésünket az alábbiakkal indokoljuk:

Az Országgyűlés által 2002. június 25-én elfogadott, a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 1997. évi CIII. törvény módosításáról szóló 2002. évi XIII. törvény 1. és 3. §-ának, valamint mellékletének az a lényege, hogy 2002. július 1-jén a gázolaj jövedéki adóját nem 9 forinttal emelik, amint azt az 1997. évi CIII. törvény előírta, hanem csak 4,80 Ft-tal.

(A szóban forgó törvény 2. §-át, amely a dohánytermékek adójának emelésére vonatkozik, alkotmányosnak és támogatandónak tartjuk.)

Az Alkotmány kimondja: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”<sup>1</sup>, valamint „A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez. Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.”<sup>2</sup> Az Alkotmánybíróság ennek megfelelően már több határozatában is megerősítette, hogy „az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.”<sup>3</sup> A kifogásolt törvényhelyekből következően viszont az állam úgy nyújt jelentős további – korábban már a törvény által megszüntetésre kötelezett – támogatást egy súlyosan környezetszennyező tevékenységhez, hogy az nem szükséges más alapjog érvényesítéséhez. Ilyen támogatásnak minősül ugyanis, hogy a gázolaj jövedéki adóját a korábban törvény által már jóváhagyott mértéknél kisebb mértékben emelik.

1990 és 2002 között az államnak a jövedéki adóból származó bevételei jelentősen csökkentek. Ugyanezen időszak alatt viszont számottevően emelkedtek az egy dolgozóra jutó, a munkabért terhelő adók és járulékok.<sup>4</sup> Tehát inkább ezeket kellene nagyobb mértékben csökkenteni (ami megfelel a jelenlegi kormány elképzelésének is), nem pedig a gázolaj jövedéki adóját.

Az alábbi táblázat pedig jól szemlélteti, hogy a szóban forgó súlyosan környezetszennyező tevékenységnek nyújtott állami támogatás az elmúlt négy évben is egyre növekedett.

## Az üzemanyagok jövedéki adójának és árának alakulása

Dátum	A benzin jövedéki adója			A gázolaj jövedéki adója			Fogyasztói árindex*	A benzin és a gázolaj fogyasztói árának aránya
	Ft/liter	változás folyó áron*	változás reál áron*	Ft/liter	változás folyó áron*	változás reál áron*		
1998. I. 1.	83,10	100	100	67,60	100	100	100,0	1,229
1999. I. 1.	86,90	105	95	75,00	111	100	110,0	1,159
2000. I. 1.	93,00	112	93	80,20	119	98	119,9	1,160
2001. I. 1.	93,00	112	85	80,20	119	90	130,9	1,160
2002. I. 1.	93,00			80,20			138,8	1,160
2002. VII. 1.	102,50			85,00				1,206
2002. évi átlag	97,75	118	84	82,60	122	87	106,0	

\* 1998=100

Az üzemanyagok jövedéki adóját a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD)<sup>5</sup> és az Európai Bizottság<sup>6</sup> egyaránt környezetvédelmi jellegű adónak tekinti, amelynek mértéke befolyásolja a környezet állapotát. Az Európai Unió 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című zöld könyve<sup>7</sup> és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra igazságos megfizetése”<sup>8</sup> című fehér könyve egyértelműen megállapítja, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használó fizet, és hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. Ennek egyik lehetséges módja az üzemanyagok adójának emelése. Ezt a politikát tükrözte az EU gazdasági és pénzügyminisztereinek 2000. szeptember 9-én (az olajár-válság idején) kiadott közös nyilatkozata, amely szerint gazdasági és környezetvédelmi okok miatt nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóit.<sup>9</sup> Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának 1998-ban elfogadott határozata<sup>10</sup> – amelyet Magyarország is aláírt – szintén rögzíti, hogy jelentősek a közlekedés által okozott olyan károk és veszteségek, amelyeknek a költségeit nem a használók fizetik meg, és ezért felhívja a tagországokat, hogy a lehető leghamarabb kezdjék meg ezeknek a költségeknek a teljes beépítését az árakba.

Az Európai Unió 2001 júniusában tartott göteborgi csúcstalálkozóján ennek megfelelően kinyilvánította, hogy „az Európai Bizottság ki fogja dolgozni azokat a kereteket, amelyek lehetővé teszik, hogy 2004-ben a különböző közlekedési módok használatának ára jobban tükrözze a társadalomnak okozott költségeket.”<sup>11</sup>

Az Európai Bizottság 2001-ben nyilvánosságra hozott zöld könyve az energiaellátás-biztonsági stratégiáról szintén szorgalmazza az energiaadók – köztük az üzemanyagok adóinak – emelését. Ezt egyebek mellett

a következőkkel indokolja: „Egy egyre inkább nyitott piacon az adóztatás a legrugalmasabb és leghatékonyabb eszköz a résztvevők viselkedésének megváltoztatására.” A zöld könyv szerint az energiaadók emelése „a fogyasztást a környezetbarátabb technológiák irányába tereli, ami elősegíti az ellátás biztonságának fokozását.”<sup>12</sup>

Magyarország elkötelezettségét az említett elvek gyakorlati megvalósítására Mádl Ferenc köztársasági elnök is hangsúlyozta az ENSZ Millenniumi Közgyűlésén, 2000. szeptember 7-én New Yorkban tartott beszédében: „A nemzetközi közösséget érintő egyik legfontosabb kérdés a környezetvédelem ügye. Úgy vélem, elérkezett az idő, hogy hatékony lépéseket tegyünk a környezetvédelmi feladatok megoldására, a környezet romlásának megállítására, és megtöbbszörözzük erőfeszítéseinket annak érdekében, hogy a jövő nemzedékek számára megőrizzük bolygónk természeti áldásait. A szennyező fizessen elvnek meg kell jelennie minden ezzel kapcsolatos nemzetközi dokumentumban. Magyarország eltökélt szándéka, hogy mind regionális, mind világméretben komoly lépéseket tegyen ennek érdekében.”

Az Alkotmány kimondja: „**Magyarország gazdasága ... piacgazdaság**” ... „**A Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.**”<sup>13</sup> A piacgazdaság alapelveivel és a gazdasági verseny szabadságával gyökeresen ellentétes, ha a gazdasági élet egyes szereplőinek nem kell megfizetniük az általuk okozott károkat és egyéb költségeket, hanem, azt másokra, illetve az egész társadalomra háríthatják. Ezzel kapcsolatos az Európai Unió egyik legfontosabb alapelve, „a használó (szennyező) fizet” elv is, amelyet az EU Alapszerződése is rögzített<sup>14</sup>. Most már több ezer hivatalos EU-dokumentum is hivatkozik erre az elvre.<sup>15</sup>

Az Alkotmány szerint „**A Magyar Köztársaság jogrendszere elfogadja a nemzetközi jog általánosan**

**elismert szabályait, biztosítja továbbá a nemzetközi jogi kötelezettségek és a belső jog összhangját.”<sup>16</sup>**

A fentebb leírtak alapján viszont az is egyértelműnek tűnik, hogy a kifogásolt törvényhelyek sértik Magyarországnak az Európai Közösségekkel kötött társulási szerződését<sup>17</sup>. Ez a szerződés egyebek mellett kimondja: (Bevezetés:) „Megerősítve elkötelezettségüket a jogállamiságon, az emberi jogokon és az alapvető szabadságokon, valamint a szabad és demokratikus választásokat magában foglaló többpárti rendszeren alapuló pluralista demokrácia mellett, továbbá a piacgazdaság elvei és a társadalmi igazságosság mellett, amelyek a társulás alapját jelentik;” (79. cikk:) „1. A Felek fejlesztik és erősítik együttműködésüket a környezet romlása elleni harc életbevágó feladata terén, amelyet elsődlegesnek ítélnék.”

Az Alkotmány rögzíti: „**A Magyar Köztársaság minden állampolgára köteles jövedelmi és vagyoni viszonyainak megfelelően a közterhekhez hozzájárulni.**”<sup>18</sup> Az a tény, hogy a gázolaj jövedéki adója jóval alacsonyabb, mint a benziné, azt jelenti, hogy ezen a téren az állampolgárok nem a jövedelmi és vagyoni viszonyaiknak megfelelően járulnak hozzá a közterhekhez, hanem attól függően, hogy benzinnel vagy gázolajjal működő gépjárművet üzemeltetnek. A kifogásolt törvény ezt az egyenlőtlenséget a korábban előirányozottnál is nagyobb mértékben növeli.

A gázolaj jövedéki adójának legalább ugyanolyan mértékűnek kell lennie, mint a benzin jövedéki adójának. Semmiféle ésszerű indoklást nem lehet találni ugyanis arra vonatkozóan, hogy miért kellene a gázolaj jövedéki adóját a benzinénél alacsonyabb szinten megállapítani. A józan érvek inkább ennek ellenkezőjét indokolják.

Az Európai Unió ide vonatkozó irányelv-tervezetében<sup>19</sup> szintén elfogadta azt az elvet, hogy a benzin és a gázolaj adóinak közelíteniük kell egymáshoz. (Ennek megfelelően Nagy-Britannia már megemelte a gázolaj adóját, és az így már meg is haladja a benzin-adó szintjét.) Ezt az elvet megerősítette az Európai Unió 2001-ben elfogadott Közös Közlekedéspolitikája is.<sup>20</sup>

A gázolaj kedvezményezettsége megszüntetésének egyik legfontosabb indoka, hogy a legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza általában jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. (Az ENSZ Egészségügyi Világszervezete azért nem ad meg levegőminőségi határértékeket a dízel-kipufogógázokban található egyes vegyületekre, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget.<sup>21</sup>) További indok, hogy a gázolajat általában tehergépkocsik és egyéb olyan haszongépjárművek használják, amelyek az utakat sokkal erősebben rongálják, mint a személygépkocsik. (Például egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint több százezer személyautó.)

A gázolaj használata kedvezményben részesül azáltal is, hogy általános forgalmi adóját a fuvarozók visszaigényelhetik. Az áfa-visszaigénylési lehetőség azonban a termeléshez, szolgáltatáshoz vásárolt minden termék esetében fennáll, és ez felel meg az EU gyakorlatának is, ezért eltörlését nem javasolhatjuk, a tényre azonban fel kell hívni a figyelmet. Az azonban már viszonylagos kedvezményt jelent, hogy Magyarországon az üzemanyagok áfája magasabb, mint általában az EU-országokban (Ausztriában például 20%), és így nagyobb a visszaigényelhető rész. Nem a magyarországi áfa szint csökkentését javasoljuk, csupán még egy érvet említünk a gázolaj jövedéki adójának nagyobb mértékű emelése mellett.

Az 1998-tól bevezetett jövedéki adó tartalmazta az Útalap-hozzájárulást és a környezetvédelmi termékdíjat. Ez a két tétel százalékos mértékben került annak idején megállapításra. Ennek értelmében az Útalap-hozzájárulás mértékét 1998 után az üzemanyagok után befizetett jövedéki adó 26,3 százalékának vettük. A környezetvédelmi termékdíj a mindenkori jövedéki adó 3%-a. Így tehát az Útalap-hozzájárulás és a környezetvédelmi termékdíj abszolút értéke az üzemanyag fajtájától is függött. Bár az Útalap azóta megszűnt, mindez szintén azt bizonyítja, hogy a benzin és a gázolaj eltérő adómértéke ellentmond az arányos köztelherviselés elvének.

Fontos megjegyezni, hogy a gázolaj jövedéki adójának emelése a mezőgazdasági tevékenységeket nem érinti, hiszen ebben a körben ezt az adót teljes mértékben visszatérítik.

Tudjuk, hogy a gázolaj és a benzin jövedéki adójának egységesítése jelenleg Magyarországon nem valószínűsíthető meg a várható politikai és gazdasági következmények miatt, valamint azért, mert a jelenlegi gázolaj ár már kissé meghaladja az ausztriai szintet (bár nálunk a visszaigényelhető áfa mértéke nagyobb, mint Ausztriában). A két üzemanyagfajta adójának későbbi egységesítését azonban azzal is elő kell segíteni, hogy a gázolaj jövedéki adóját legalább ugyanolyan százalékos mértékben emeljük, mint a benzinét.

A gázolaj adóemelésének csökkentésére vonatkozó törvénymódosítást tudomásunk szerint semmiféle szakmai elemzés nem előzte meg. Az Alkotmány kimondja: „**A Kormány ... biztosítja a törvények végrehajtását**”.<sup>22</sup> Ebben az esetben viszont nem került végrehajtásra a jogalkotásról szóló törvény előírása: „A jogszabály megalkotása előtt – a tudomány eredményeire támaszkodva – elemezni kell a szabályozni kívánt társadalmi-gazdasági viszonyokat, az állampolgári jogok és kötelezettségek érvényesülését, az érdekösszeütközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.”<sup>23</sup> Szintén sérült a környezetvédelmi törvény azon előírása<sup>24</sup>, amely szerint a

környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök (vám-, adó- és illetékszabályok stb.) bevezetése, továbbá jelentős módosítások esetében a döntés előkészítője minden esetben köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni.

Sérült a környezetvédelmi törvény azon előírása is, amely szerint a környezetvédelemmel összefüggő jogszabály-tervezeteket és a vizsgálati elemzést „a döntésre jogosult szervhez történő benyújtás előtt – véleménynyilvánítás céljából – meg kell küldeni az Országos Környezetvédelmi Tanácsnak.”<sup>25</sup> Mivel ez utóbbi nem történt meg, ismét sérült az Alkotmány, amely szerint „**Feladatai ellátása során a Kormány együttműködik az érintett társadalmi szervezetekkel.**”<sup>26</sup> Az Alkotmánybíróság 30/2000 (X. 11.) AB határozata alapján is nyilvánvaló ez az alkotmány sértés.

Az Alkotmány megállapítja: „**A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a szabad véleménynyilvánításra, továbbá arra, hogy a közérdekű adatokat megismerje, illetőleg terjessze.**”<sup>27</sup> Ennek megfelelően a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvény előírja, hogy az állami szervek kötelesek elősegíteni a közvélemény pontos és gyors tájékoztatását.<sup>28</sup> A lakosságnak viszont gyakorlatilag nem volt alkalma megismerni azokat a kutatási eredményeket és gyakorlati tapasztalatokat, amelyek megkérdőjelezzik az üzemanyag-adók csökkentésének előnyeit.

A gázolaj jövedéki adója emelési mértékének csökkentését a Pénzügyminisztérium (PM) azzal indokolta, hogy ezzel kívánja azt megelőzni, hogy a gázolaj felhasználói azt a szomszédos országokban szerezzék be, mivel ezekben az országokban a gázolaj olcsóbb, mint nálunk. Aligha hihető azonban, hogy a korábban előírtnál 4,20 forinttal alacsonyabb hazai üzemanyagár visszaveti majd ezt a nem kívánatos tevékenységet, amikor Ukrajnában 120 Ft-tal, Romániában 86 Ft-tal, Szlovákiában 51 Ft-tal, Szlovéniában 40 Ft-tal, Horvátországban pedig 22 Ft-tal olcsóbb a gázolaj, mint Magyarországon.<sup>29</sup> Ugyanakkor a PM tudomásunk szerint nem vizsgálta azokat a lehetőségeket, amelyekkel valóban hatékonyan vissza lehetne szorítani az üzemanyag-turizmust és -csempészetet. (Különböző szervezetek – egyebek mellett a Levegő Munkacsoport is – már számos alkalommal tettek konkrét javaslatokat ennek érdekében. Sajnálatos módon azonban az elmúlt években egyre inkább lazították a vonatkozó jogszabályokat, tág teret adva a visszaéléseknek, a bűnözésnek.)

Az egyoldalú tájékoztatáshoz jelentősen hozzájárultak a sajtóban megjelent írások, amelyek kedvezően mutatták be a gázolaj jövedéki adójának csökkentett mértékű emelését, mintha ezzel jól járnának a vállalkozók és a lakosság. A Kormány ezt sehol nem cáfolta, pedig az a tény, hogy az állam adót szed be, egyáltalán nem jelenti azt, hogy az így keletkező állami bevétel miatt a

lakosság és a vállalkozások kevésbé gyarapodnak, vagy hogy ez az összeg nemzetgazdasági szempontból kevésbé hatékonyan kerül felhasználásra. „A középületekre fordított kiadásoknak ugyanaz a makrogazdasági hatása, mint a magánépületekre fordított kiadásoknak, és a közkönyvtárak fenntartására fordított közösségi fogyasztási ráfordítások ugyanolyan hatást gyakorolnak a munkalehetőségekre, mint a filmekre vagy könyvekre fordított magánfogyasztási ráfordítások.” (Paul A. Samuelson – William D. Nordhaus: Közgazdaságtan. KJK, Budapest, 1987-1988.) Álláspontunk szerint valójában azzal nyernének a vállalkozások és a magánszemélyek, ha az állam beszedné az eredetileg meghatározott mértékű jövedéki adót, és az így keletkező többletbevételt például az egészségügyre fordítaná.

Elhangzott olyan hivatkozás is, amely a kedvezőtlen inflációs hatások elkerülésével próbálta igazolni a gázolaj adójának kisebb mértékű emelését. Ugyanakkor a Kormány elmulasztotta ismertetni azokat az érveket, amelyek ezt cáfolják. Egyrészt a jövedéki adó emelésével egyidejűleg lehetőség nyílt volna más adók vagy járulékok (személyi jövedelemadó, társadalombiztosítási járulék stb.) arányos csökkentésére. Másrészt nem készült semmiféle vizsgálat arra vonatkozóan, hogy a több üzemanyag fogyasztásából eredő fokozott környezet-szennyezés és egészségkárosodás miatt mekkora többlet-költségek terhelik a társadalmat és a gazdaságot. Több nemzetközi kutatás – így például az Európai Unió TRENEN és EUNET programjai – éppen arra mutatott rá, hogy a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító tevékenységek és termékek fokozott megadóztatása az össztársadalmi költségek csökkentését segítené elő, ami hozzájárulhat az infláció tartós mérsékléséhez és a gazdaság versenyképességének javításához. Az Európai Bizottság Gazdasági és Pénzügyi Főigazgatósága által a témában elkészített összegző anyag szintén kimutatja, hogy az energiaadók egyszeri emelése elhanyagolható mértékű inflációt okoz, és azt is csak egyszeri alkalommal, miközben a gazdaságra gyakorolt kedvező hatások hosszabb távon is fennmaradnak.<sup>30</sup>

A Közép- és Kelet-Európai Regionális Környezetvédelmi Központ által 2000-ben végzett felmérés szerint<sup>31</sup> a magyar lakosság 53 százaléka teljesen, további 31 százaléka pedig részben egyetért a következő kijelentéssel: „A környezetet meg kell védenünk a gyermekeink számára még akkor is, ha emiatt ma csökkentenünk kell az életszínvonalunkat.” Meggyőződésünk azonban, hogy a gázolaj adójának nagyobb mértékű emelése (pontosabban: szinten tartása) egyáltalán nem vezetne az életszínvonal csökkenéséhez, hiszen az így keletkező költségvetési többletbevételt az életszínvonalat javító intézkedésekre lehetne fordítani. Ha a gázolaj jövedéki adóját az eredetileg meghatározott mértékben emelnék, és az így származó költségvetési többletbevételből például

az egészségügy helyzetét javítanák, akkor javulna az emberek közérzete, környezetünk és egészségünk védelme pedig kétszeresen is jól járna.

Tekintettel a várható környezeti, egészségi és gazdasági hatások jelentős mértékére, rendkívül fontosnak tartjuk, hogy a T. Alkotmánybíróság mielőbb határozatot hozzon az említett törvényhelyek alkotmányellenességével kapcsolatban.

Tisztelettel:

*Lukács András  
elnök*

<sup>1</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmányának 18. §-a.

<sup>2</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmánya 70/D. §-ának (1) bekezdése.

<sup>3</sup> Az Alkotmánybíróság a 28/1994. (V. 20.) AB (ABH. 1994, 134.) határozat 1. pontjában ezt a természetvédelemre vonatkozóan állapította meg. A határozat indoklásából, valamint az azt követő hasonló tárgyú döntvényekből (például a 14/1998. (V. 8.) AB határozatból) azonban egyértelműen kiderül, hogy az Alkotmánybíróság a természet védelme alatt a környezetvédelmet általában is értette.

<sup>4</sup> Ld. az 1. mellékletet!

<sup>5</sup> <http://www1.oecd.org/scripts/taxbase/queries.htm>

<sup>6</sup> <http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/index.htm>

<sup>7</sup> Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final

<sup>8</sup> Fair Payment for Infrastructure Use. A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – European Commission, Directorate General VII Transport, 22 July 1998

<sup>9</sup> <http://ue.eu.int/newsroom/main.cfm?LANG=1>

<sup>10</sup> Resolution No. 98/1 on The Policy Approach to Internalising the External Costs of Transport CEMT/CM(98)5/FINAL, Ministers of Transport of the ECMT, Meeting in Copenhagen on 26-27 May 1998. <http://www1.oecd.org/cem/resol/env/index.htm>

<sup>11</sup> Presidency Conclusions, Göteborg European Council, 15 and

16 June 2001., 27. point

<sup>12</sup> Towards a European strategy for the security of energy supply. Green Paper, COM(2000) 769 final, European Commission, 29 November 2000.

<sup>13</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmányának 9. §-a.

<sup>14</sup> Treaty establishing the European Community, consolidated version incorporating the changes made by the Treaty of Amsterdam, signed on 2 October 1997, Official Journal C 340, 10.11.1997, pp. 173-308, article 174.

<sup>15</sup> <http://europa.eu.int/search/s97.vts>

<sup>16</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmánya 7. §-ának (1) bekezdése.

<sup>17</sup> A Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 1994. évi I. törvény.

<sup>18</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmányának 70/I. §-a.

<sup>19</sup> Az ún. Monti-javaslat.

<sup>20</sup> White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370.

<sup>21</sup> [http://www.who.int/environmental\\_information/Air/Guidelines/Chapter3.htm](http://www.who.int/environmental_information/Air/Guidelines/Chapter3.htm)

<sup>22</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmánya 35. §-a (1) bekezdésének b) pontja.

<sup>23</sup> A jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény 18. § (1) bekezdése.

<sup>24</sup> A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 43. §-a.

<sup>25</sup> A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 44. §-a.

<sup>26</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmányának 36. §-a.

<sup>27</sup> A Magyar Köztársaság Alkotmánya 61. §-ának (1) bekezdése

<sup>28</sup> A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény 19.§-a.

<sup>29</sup> Ld. a 2. mellékletet!

<sup>30</sup> Compromising the Energy Tax Proposal? A Brief Assessment of the Economic and Ecological Efficiency of a Possible Council Compromise on the 1997 Commission Proposal. European Commission, DG ECFIN, 11 October, 1999.

<sup>31</sup> Greener with Accession? Comparative Report on Public Perceptions of the EU Accession Process and the Environment in Hungary, FYR Macedonia and Romania.

# Környezetvédelmi adók és díjak az Európai Unióban

## I. Tendenciák

Az Európai Unió tagállamaiban a különböző környezetvédelmi célú adók egyre növekvő szerepet kapnak. Az ökoadókból származó költségvetési bevételek aránya, ha lassan is, de folyamatosan nő, ami bizonyítja ezen adók alkalmazásának eredményességét, hatékonyságát. Annak ellenére azonban, hogy az ökoadók alkalmazása tagállami szinten egyre inkább elterjed, uniós szinten még alig történt előrelépés. Az egységes, uniós szintű környezetvédelmi adóharmonizáció fő akadálya, hogy a tagországok egyöntetű akarata szükségeltetik egy ilyen lépés megtételéhez.

A '90-es évek második felében az Európai Unióban felgyorsult a környezetvédelmi adók bevezetésének folyamata, a tagállamok többségében most már bevezetésre kerültek olyan adók, amelyek a környezetre ártalmas termékeket, illetve tevékenységeket sújtják. Ezzel párhuzamosan a tagállamok módosították adórendszerüket olyan szempontok szerint, hogy a környezetvédelem érdekei jobban érvényesülhessenek. 2001-re a 15 EU-tagállamból 9-ben bevezették a széndioxid-adót, ami jelentős változás az 1990-es egy tagországhoz (Finnország) képest.

A környezetvédelmi adók, vagy más néven ökoadók alkalmazásának többszörös hozadéka van:

- ösztönzi a szennyezés-kibocsátás mérséklését és a természeti erőforrások hatékonyabb felhasználását,
- a befolyó többletbevételek visszaforgathatók a munkabért terhelő adók és járulékok csökkentésére, ezáltal növeli a foglalkoztatást,
- elősegíti a környezetvédelmi ipar fejlődését.

Az ökoadókat a működési területük, statisztikai besorolásuk alapján négy féle csoportba sorolhatjuk. Megkülönböztetünk energiaadókat (pl. földgáz adója, üzemanyagok jövedéki adója), közlekedési adókat (pl. gépjárműadó), szennyezési (kibocsátási) adókat, és a természeti erőforrásokat érintő (az energián kívüli természeti erőforrások, nyersanyagok, hulladék) adókat.

A különböző környezetvédelmi adókból származó tagállami költségvetési bevételek 1990 és 1997 között 9%-kal nőttek. Arányuk az összes költségvetési bevételeken belül az 1980-as 5,84%-ról 1997-re elérte a 6,71%-ot. Ez kedvező tendenciát mutat, azonban összességében az Európai Unió 15 tagországának költségvetésében az ökoadók még mindig viszonylag alacsony szerepet töltenek be. Mint az 1. táblázatból is látható, az energiaadókból származó bevétel 1997-re megközelítette az összes költségvetési bevétel 5,2%-át, ami 10%-os növekedés 1990-hez képest. A közlekedéshez kapcsolható környezetvédelmi adók (ide tartozik pl. a gépjárművek adója, a súlyadó, azonban az üzemanyagok jövedéki adói már energiaadónak számítanak) súlya a '90-es évek során nem változott, míg a szennyezési (kibocsátási) adók részesedése megduplázódott 1990 és 1997 között.

**1. táblázat: Ökoadó fajták részesedése az összes költségvetési bevételből %-ban**

EU 15	1990	1997	Változás %-ban
Energiaadók	4,708	5,184	10
Közlekedési adók	1,293	1,264	-2
Szennyezési adók	0,163	0,246	51
Összes ökoadó	6,174	6,706	9

Forrás: Eurostat

A környezetvédelmi adókból befolyó bevétel közel 75%-a az energia-, 20%-a a közlekedési (jármű) adókból, ugyanakkor kevesebb, mint 5%-a az ún. szennyezési adókból származik. Ez utóbbi kategóriába tartozik például az emissziós adó, a hulladékadó, a termékdíjak, stb. Mindazonáltal az ilyen típusú adók részaránya folyamatosan növekszik, és ezzel párhuzamosan egyre több új típusú adónem bevezetésére is sor kerül (pl. műtrágya, rovarölő szer, PVC, földvédelmi, légitöbblekedi, turizmus, stb. adók).

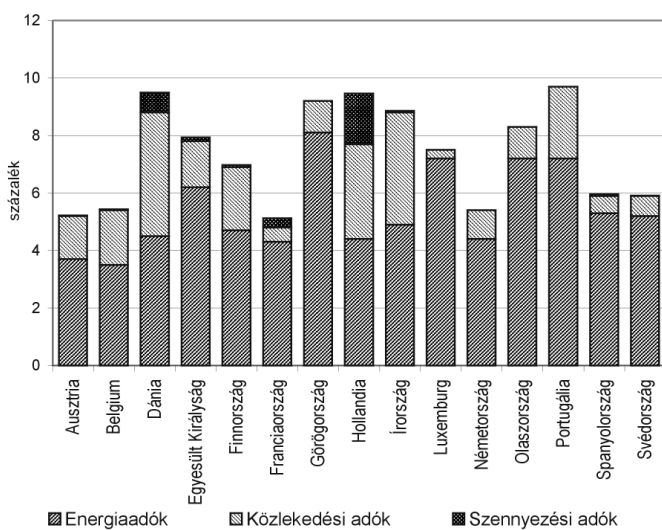
Az egyre többféle alapon kivetett ökoadó fajták térnyerése azt tükrözi, hogy a „szennyező fizet” elv fokozatosan kitágul a komplexebb „használó fizet” elvvé, ami-



kor is a felhasználó megfizeti az ökológiai szolgáltatások ellenértékét, és így közvetve hozzájárul az erőforrás-felhasználás csökkentéséhez, a környezethatékonyság javításához.

Mint az az 1. ábrán is látható, a környezetvédelmi adókból származó bevételeknek az összes költségvetési bevételhez viszonyított aránya nagy eltéréseket mutat az egyes tagországokban. A ökoadó részesedése a legalacsonyabb Ausztriában (mindössze 5,2%), míg a legmagasabb Portugáliában (9,7%). A környezetvédelmi adókon belül legnagyobb szerephez az energiaadók jutnak (ide tartoznak az üzemanyagok jövedéki adói is), míg a szennyezés-kibocsátáshoz köthető adók részesedése jelenleg szinte elhanyagolható. Ez utóbbi kategória alól kivételt képez Hollandia, Dánia és Franciaország, ahol a szennyezési adók részaránya viszonylag jelentős.

**2. táblázat: Az ökoadó fajtákból származó bevételek az összes költségvetési bevétel százalékában**



Forrás: Eurostat

Ugyanakkor fontos megemlíteni, hogy az energiaadók nagyobb hányadát az üzemanyagokra kivetett jövedéki adók teszik ki, amelyek leginkább fiskális, bevételnövelő célt szolgálnak, semmint környezetvédelmi célokat.

## II. Az ökoadó hatékonysága

Az EU-országokban az első környezetvédelmi adókat a '90-es évek legelején vezették be, így az azóta eltelt több mint egy évtized elegendőnek bizonyult arra, hogy értékeljék a környezetvédelmi adók hatékonyságát. A rendelkezésre álló értékelések szerint az ökoadó többsége igenis kedvező hatást gyakorol a környezet állapotára.

Az OECD 1999-es értékelése szerint a környezetvédelmi adók összességében hatékony eszköznek bizonyultak a környezetvédelem tekintetében. Mindazonáltal hozzáteszik, hogy az értékelést nagyban megnehezíti a rendelkezésre álló adatok hiányossága.

A környezetvédelmi adók:

- elősegítik a környezetvédelmi kívánalmak integrálását a különböző ágazatokban,
- alkalmazásukkal javul az úgynevezett „külső környezeti költségek” figyelembe vétele,
- a természeti erőforrások árának növelésén keresztül ökológiai hatékonyságra ösztönöznek,
- szennyezés-csökkentésre serkentenek,
- támogatják az innovációt,
- a „kettős hatás” elve alapján a befolyó többletbevételek visszaforgathatók a munkát terhelő elvonások csökkentésére, ezáltal csökkenhet a munkanélküliség,
- hosszabb távon mérséklék az inflációt,
- az élenjáró országok esetében javítják a nemzetközi versenyképességet,
- alkalmazásuk révén kitágul a gazdaságpolitika eszköztára.

A környezetvédelmi adók hatásáról az Ecotec folytatott kiterjedt kutatást, amelynek főbb megállapításai a következők:

- Az ökoadó környezetvédelmi hatása pozitív, azonban a legtöbb esetben nem elégséges a fennálló problémák megoldására.
- Azokban az esetekben, amikor az ökoadó mértékét emelték, javult környezeti hatékonyságuk.
- A társadalom és a gazdaság tevékenységében bekövetkező kedvező változások nem minden esetben tükröződnek vissza a környezet állapotában bekövetkező változásokban.
- Az esettanulmányok azt bizonyítják, hogy még egészen kis árváltozások is kedvező irányban befolyásolják a viselkedést. Ez azt jelenti, hogy a kedvező környezeti hatások valószínűleg nagyobbak, mint ami az egyszerű árjelzésekből következtethető, ugyanis az ökoadó javítja a környezettudatosságot, morális ösztönzést valósítanak meg.

Az ökoadó környezetvédelmi hatékonyságára szemléletes példa a több országban – köztük Magyarországon is – alkalmazott, az ólmozott benzint terhelő magasabb adórátá, aminek következtében az ólmozatlan benzin olcsóbbá vált, és fokozatosan kiszorította az ólmozottat. A közlekedésben használt ólom térszűrésével párhuzamosan a levegő ólomtartalma fokozatosan csökkent, a levegő minősége javult. Hasonlóak a tapasztalatok az üzemanyagok kéntartalmára vonatkozóan. Több EU-tagországban (pl. Svédország, Egyesült Királyság) az üzemanyagok adója annak kéntartalmától függ. Ennek

megfelelően a magasabb kéntartalmú üzemanyagok drágábbak, egyre kisebb irántuk a kereslet, így a levegőbe jutó kén fokozatosan csökken.

Az energiatermékek árrugalmassága rövid távon nem nagy, azonban hosszú távon már annál inkább. Az energiaadók alkalmazásával számítani lehet arra, hogy hosszabb távon a magasabb árú energiatermékek kereslete csökken, átstrukturálódás következik be a kevésbé adóztatott termékek fogyasztása felé. Az energiaadók az árnövelő hatásukon keresztül elősegítik az energiahatékonyságot, energiatakarékosságra ösztönöznek. Mivel a legtöbb országban a megújuló energiaforrások mentességet élveznek a környezetvédelmi célú energiaadók hatálya alól, így az energiaadók elősegítik a megújuló energiaforrások elterjedését.

Dániában a bevezetett energiaadók és szén-dioxid adók valószínűleg nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy 1986 óta az energiafelhasználás stagnál, és a szennyezés-kibocsátás csökkenő tendenciát mutat, míg ugyanezen időszak alatt a GDP több mint 50%-kal nőtt. A Svédországban bevezetett kénadó hatására az összes kénkibocsátás 1989 és 1995 között 30%-kal csökkent. Hollandiában a „szabályozó energiaadó” hatására a vállalati energiatakarékossági beruházások kifizetődőbbek lettek, csökkent a megtérülési idejük és kitágult a rentábilis energiahatékonysági beruházások köre. (EEA 2000)

Összességében elmondhatjuk tehát, hogy az ökoadó alkalmazására egyre több utólagos (ex-post) értékelés áll rendelkezésre, amik többségükben alátámasztják alkalmazásának környezetvédelmi hatásosságát.

A négy legnagyobb EU-tagállamban az elmúlt években meghatározó változások történtek a környezetvédelmi adók szerepe tekintetében. Míg korábban az északi tagállamok előbbre jártak az ökoadó alkalmazásának tekintetében, addig mostanra ez elmosódni látszik. Az EU lakosságának majdnem 70%-át kitevő Egyesült Királyság, Franciaország, Németország és Olaszország sorban bevezetett egy szén-dioxid-kibocsátást sújtó környezetvédelmi adót. Ezzel a lépéssel a 15 EU-tagállam többségében már bevezetésre került valamilyen CO<sub>2</sub>-adó. A négy legnagyobb tagállamban bekövetkezett nagy hatású változás egyrészt magyarázható azzal, hogy a politikai változások következtében három országban (Franciaország, Németország és Olaszország) a környezetvédelmi miniszterek a zöld pártokból kerültek ki, másrészt azonban a változásokat egyre inkább az is befolyásolta, hogy a döntéshozók felismerték, hogy a környezetvédelmi politikai célok eléréséhez hatékony és hatásos eszközök alkalmazása szükséges.

Mind a négy tagországban környezetvédelmi adóreformot kezdtek meg, ami magában foglalta a környezetvédelmi adók nagyobb fokú alkalmazását, valamint a befolyó többletbevételek visszaforgatását a munkát terhelő adók és járulékok csökkentésére.

A környezetvédelmi adók bevezetése elleni egyik legelterjedtebb ellenérv azoknak a nemzetközi versenyképességet rontó hatása. Az érv szerint azon országok energia-intenzív iparágai, amelyekben az energiatermékeket terhelő környezetvédelmi adót már bevezették, versenyhátrányba kerülnek azon országok energia-intenzív iparágaival szemben, ahol ilyen adó nem drágítja meg a termelést. A négy legnagyobb EU-tagállamban bevezetett CO<sub>2</sub>-adó azonban azt eredményezi, hogy ezen adó alkalmazása már általánosnak számít az EU-ban, így a nemzetközi versenyképességet torzító hatás egyre kevésbé releváns. Ehhez járul még, hogy az ökoadó energiahatékonyságra ösztönöznek, így a csökkenő energia-intenzitás végső soron javítja a nemzetközi versenyképességet.

### III. Energiaadók és a Monti-tervezet

Az energiaadók közelítése alapvető célként jelenik meg az Európai Unióban. Versenyjogi és környezetvédelmi szempontokból egyaránt a nemzeti költségvetések közelítése, „harmonizációja” nagyon fontos lépés az egységes európai piac kialakítása felé.

Az Európai Bizottság már egy évtizede próbálja megreformálni az energiaszektort. A reform elsődleges célja az lenne, hogy az egyes tagországok között jelenleg fennálló alapvető különbségek csökkenjenek az energiatermékeket terhelő adó terén. A fiskális szempontok azonban nem az egyedüli célt jelentik. A reform révén lehetőség adódna az energiatermékeket terhelő adók környezetvédelmi szempontú módosítására is. A környezetvédelmi adóreform egyre előkelőbb helyet foglal el a kormányok és az Európai Bizottság szemében. A Bizottság elismeri az energiaadók gazdasági hatékonyságát, és ennek megfelelően szorgalmazza olyan adók alkalmazását, amelyek az energia termelése és felhasználása tekintetében környezetvédelmi szempontból pozitív ösztönzőként tudnak működni. Mindazonáltal az egységes európai ökoadó kötelező érvényű bevezetése több szempontból is nehéz feladatnak bizonyult. Az Amszterdami-Szerződés kimondja, hogy egy egységes európai adó bevezetését minden egyes tagországnak egyöntetűen támogatnia kell.

A számtalan indítvány közül érdemes részletesebben is megvizsgálni az 1997-es úgynevezett Monti-irányelvet. Mario Monti EU versenyjogi főbiztosként terjesztette be javaslatát, amely az ásványolajokat terhelő jövedéki adók bizonyos mértékű közelítését célozta meg. A javaslatnak az energiaadók közelítése mellett a következők voltak a céljai:

**3. táblázat: Az EU megengedett legalacsonyabb adói egyes kereskedelmi és ipari célokra használt tüzelőanyagokra (tervezet)**

Megnevezés	Minimum szint 1998. január 1-jén	Minimum szint 2000. január 1-jén	Minimum szint 2002. január 1-jén
Gázolaj (euró / 1000 l)	32	37	41
Kerozin (euró / 1000 l)	30	35	39
PB-gáz (euró / 1000 kg)	41	48	53
Földgáz (euró / GJ)	0,3	0,6	1,1

Forrás: Európai Bizottság

- környezetvédelem (szén-dioxid-kibocsátás csökkentése),
- a közlekedési módok közötti váltás ösztönzése,
- munkahelyteremtés (az energiaadókból befolyó többletbevételeket a munka terhek csökkentésére fordítani),
- fiskális „harmonizáció”.

A fenti céloknak megfelelően a javaslat kötelezően alkalmazandó, minimális adórátákat állított fel a különböző energiatermékekre aszerint, hogy azok fűtési vagy közlekedési célú felhasználásúak. A minden tagországra kötelező érvényű adórátáknak jelentős hatása lenne azokban az országokban, ahol a jövedéki adó nem éri el a Monti-irányelv szerinti mértéket.

A Monti-irányelv szerinti energiaadókat a 3–5. táblázatban mutatjuk be.

Mint az a táblázatokból is látható, a javaslat három lépcsőben kívánta bevezetni az egységes energiaadót. Az első lépésben 1998. január 1-től 8 fő energiatermék-re vetettek volna ki az energiataralom alapján meghatározott mértékű adót. A kezdeti alacsony adórátákat két évente emelték volna, így 2002. január 1-jén lépett volna hatályba a javasolt teljes adómérték.

Az energiatermelés tekintetében a javaslat előírta a tagállamok számára az inputot terhelő szénadó tagállami szintű bevezetését.

S. Dorigoni és F. Gulli kutatása alapján a bevezetendő egységes európai energiaadó hatását tekintve a

**4. táblázat: Az EU megengedett legalacsonyabb adói a fűtésre és a villamos energiára (tervezet)**

Megnevezés	Minimum szint 1998. január 1-jén	Minimum szint 2000. január 1-jén	Minimum szint 2002. január 1-jén
<b>Háztartási tüzelőolaj</b> (euró / 1000 l)	21	23	26
<b>Nehéz tüzelőolaj</b> CN code 27100074 (euró / 1000 kg)	18	23	28
<b>Egyéb nehéz tüzelőolaj</b> CN code 2710 (euró / 1000 kg)	22	28	34
<b>Petróleum</b> (euró / 1000 l)	7	16	25
<b>PB-gáz (LPG)</b> (euró / 1000 kg)	10	22	34
<b>Földgáz</b> (euró / GJ)	0,2	0,45	0,7
<b>Szilárd tüzelőanyagok</b> (euró / GJ)	0,2	0,45	0,7
<b>Villamos áram</b> (euró / MWh)	1	2	3

Forrás: Európai Bizottság

**5. táblázat: Az EU megengedett legalacsonyabb adói szilárd energetikai termékre (tervezet, euró/tonna)**

Megnevezés	Minimum szint 1998. január 1-jén	Minimum szint 2000. január 1-jén	Minimum szint 2002. január 1-jén
Olajpala	6,3	14,2	22
Kőszén	5	11,25	17,5
Alacsonyabb fűtőértékű antracit	3,8	8,55	13,3
Bitumenes szén	2,5	5,7	8,8
Koksz	5,2	11,7	18,2
Külszíni lignit	1,5	3,4	5,2
Lignit-brikett	4	9	14
Mélyművelésű lignit	3,4	7,6	12
Tőzeg	2	4,5	7

Forrás: Európai Bizottság

tagországok két csoportját lehet megkülönböztetni. Az első csoportba tartoznak azon országok, ahol az energiaadók alkalmazása nem jelentős (Belgium, Írország, Luxemburg, Spanyolország, Németország, Franciaország), míg a másik csoportba azon országok tartoznak, ahol az energiaadók alkalmazása már szignifikáns (Olaszország, Finnország, Svédország, Ausztria, Dánia, Hollandia). (S. Dorigoni és F. Gulli, 2002). A kutatás szerint az EU-országokban az elektromos áram, a földgáz és a szén tekintetében szükségeltetik a legnagyobb adókiigazítás.

Dánia az egyetlen ország, ahol a környezetvédelmi adóreform eredményeként az érvényben levő adóráták meghaladják a Monti-irányelvben javasolt mértéket, míg Luxemburgban az összes energiatermék tekintetében jelentős adóemelést kellene végrehajtani.

A Monti-irányelv elfogadását sokáig az Egyesült Királyság és Spanyolország akadályozta arra való hivatkozással, hogy először az energiapiacot kell liberalizálni, és csak azután lehet az egységes energiaadót bevezetni.

A 2002. márciusi Barcelonai Európa-csúcson a Monti-irányelv ismét napirendre került, amikor is a miniszterelnökök megállapodtak abban, hogy ez év végére kidolgoznak és elfogadják egy egységes európai energiaadó-rendszert. A megállapodás értelmében az ECOFIN-nak (Európai Gazdasági és Pénzügyminiszterek Tanácsa) 2002 decemberére egységes álláspont-ra kellett jutni az energiaadó irányelvvel kapcsolatban, figyelembe véve az energiaszektor liberalizálását is. A Barcelonai EU-csúcson elhangzottak fontos mérföldkövet jelenthetnek az egységes európai energiaadó bevezetése tekintetében.

Az Európai Unióban legszélesebb körben alkalmazott energiaadó az energiatermékeket sújtó széndioxid-adó (CO<sub>2</sub>-adó). Azonban annak ellenére, hogy ezek az adók gyakran korábban nem adóztatott fosszilis energiatermékeket terhelnek, rátájuk általában csak bizonyos mérték-

ben veszi figyelembe a kérdéses energiatermék széntartalmát, így nem tekinthetjük őket igazi CO<sub>2</sub>-adóknak. Különböző politikai megfontolásokból, versenysemlegeségi, illetve szociális okokra hivatkozva, a kormányzat sok esetben mentességet vagy kedvezményt nyújt az adó alól. Erre eklatáns példa az energiatermelő szektornak nyújtott általános mentesség. Összességében tehát elmondhatjuk, hogy az úgynevezett szén-dioxid-adók nagysága legtöbbször nem változik az adóalapul szolgáló energiatermék széntartalmának függvényében. Ebből következően a CO<sub>2</sub>-adók az esetek többségében hatásukban gyakorlatilag megfelelnek a szóban forgó energiaterméket terhelő fiskális adónak. Az igazi széndioxid-adókat tehát az energiatermék széntartalma alapján különböző adókulcsokkal kell alkalmazni.

## IV. Irányelv az egységes energiaadókról

Az Európai Unió Gazdasági- és Pénzügyminiszterek Tanácsa (ECOFIN) 2003. március 20-án végre pontot tett a hat éve húzódó egységes európai energiaadó bevezetésének folyamatára. Az energiaadót jövő év januárjától tervezik bevezetni.

A most elfogadott irányelv minimális adómértékeket állít fel a különböző energiatermékekre aszerint, hogy azok fűtési vagy közlekedési célú felhasználásúak, ugyanakkor a termelési célra felhasználtakra nem vonatkozik (pl. vaskohók energiefelhasználása). A most elfogadott irányelv olyan sok kivételt, visszatérítést és átmeneti időszakot tartalmaz, hogy az egyes energiatermékek ára gyakorlatilag nem lesz jelentős hatással. Mindazonáltal fontos megjegyezni, hogy az ECOFIN-nak ezzel a lépésével megvalósult egy újabb ökoadó, azaz az energiaadó széles körű bevezetése. A jövő évtől kezdődően minden

**6. táblázat: Az üzemanyagok minimális adómértéke**

	Jelenlegi	2004. január 1-jétől (üzleti célú)	2004. január 1-jétől (nem üzleti célú)
Gázolaj (euró/1000 l)	18	21	21
Nehéz tüzelőolaj (euró/1000 kg)	13	15	15
Kerozin (euró/1000 l)	0	0	0
LPG (euró/1000 kg)	0	0	0
Földgáz (euró/gigajoule)	nincs	0,15	0,3
Szén és kocsz (euró/gigajoule)	nincs	0,15	0,3
Villamos áram (euró/MWh)	nincs	0,5	1,0

EU-tagországban – így Magyarországon is – az egyes energiatermékeket ennek megfelelő adó fogja terhelni. A kötelező minimális adómértékeket a 6–8. táblázatban ismertetjük.

Az eddig érvényben levő EU-szabályozás alapján idáig csak az ásványolaj-termékekre volt minimális adómérték meghatározva, és azokat sem emelték 1992 óta. A 2004. január elsejétől hatályba lépő irányelv kiterjeszti az alkalmazandó minimális adómértékeket egyéb energiatermékekre is (szén, földgáz, villamos áram), és az eddig érvényes mértékeket megemeli. Az elfogadott minimális adóráták csupán nagyon kevés országban haladják meg a

már jelenleg is alkalmazott mértékeket, így tényleges adóemelésre csak bizonyos energiatermékek esetében kell számítani (például Máltán a benzin jövedéki adóját, Luxemburgban a villamos áram, Magyarországon pedig a szén adóját kell megemelni, illetve bevezetni).

Az Európai Környezetvédelmi Iroda (EEB) – a Levegő Munkacsoport aktív közreműködésével – több éve dolgozott Brüsszelben az egységes energiaadó bevezetése érdekében. Az elfogadott irányelvet azonban súlyos visszalépésnek minősítette. Véleményük szerint az egyezmény gyakorlatilag nem tesz mást, mint az inflációval kiigazítja az ásványolajtermékek adómértékét, és nagyon alacsony új adókat vezet be egyes termékekre. Ezenkívül 2012-ig nem is tervezi a felülvizsgálatukat, azaz az elkövetkezendő tíz évben előrelépés nem is várható. Az új adómértékeknek alig lesz hatásuk a fogyasztói árakra, az is csak néhány EU-tagországban (főleg Görögország és Portugália), és egyes tagjelölt országokban. Sőt, ezen országok számára tekintélyes átmeneti időszakot biztosítanak.

Néhány példa a mentességekre, visszatérítésekre és átmeneti időszakokra:

- A légi és vízi közlekedés teljes mentességet élvez.
- A megújuló erőforrások, a bio-üzemanyagok, a vasúti szállítás mentességét az egyes tagállamok hatáskörébe utalták.
- Ugyancsak tagállami hatáskör a gázolaj adójának megkülönböztetése az üzleti és magánfelhasználás tekintetében, bár mindkét esetben el kell érni a minimum szintet.
- Néhány adómérték a későbbiek folyamán csökkenhet, amennyiben elfogadják az egységes úthasználati díjrendszert.
- Az üzleti célú felhasználás adómértéke akár feleakkora is lehet, mint a nem üzleti célúé.
- Az energiaintenzív iparágak akár teljes visszatérítést élvezhetnek, amennyiben energiahatékonyági beruházást valósítanak meg.
- Megengedett különböző adómértékek alkalmazása környezetvédelmi szempontok alapján, azonban itt is el kell érni a minimális mértéket.

**7. táblázat: Kereskedelmi és ipari célokra használt tüzelőanyagok minimális adómértéke**

	Jelenleg	2004. január 1-jétől	2010. január 1-jétől
Benzin (euró/1000 l)	337	421	421
Ólmozatlan benzin (euró/1000 l)	287	359	359
Gázolaj (euró/1000 l)	245	302	330
Kerozin (euró/1000 l)	245	302	330
LPG (euró/1000 kg)	100	125	125
Földgáz	100 euró/1000 kg	2,6 euró/gigajoule	2,6 euró/gigajoule

**8. táblázat: Fűtési célú energiafelhasználás és villamos áram minimális adómértéke**

	Jelenlegi	2004. január 1-jétől
Gázolaj (euró/1000 l)	18	21
Kerozin (euró/1000 l)	18	21
LPG (euró/1000 kg)	36	41
Földgáz	36 (euró/1000 kg)	0,3(euró/gigajoule)

- A tagállamok 2006 végéig folytathatják néhány adómentesség alkalmazását, amikor is a tanács felülvizsgálja azokat.

- Portugália, Franciaország, Görögország, Olaszország, Spanyolország, Ausztria és Belgium több esetben akár 2012-ig szóló átmeneti mentességet kapott (leginkább az üzleti célú gázolaj adójának alkalmazása alól), míg Görögországnak csak 2010-re kell elérnie a benzine vonatkozó minimális adómértéket.

John Hontelez, az EEB főtitkára szerint az elfogadott direktíva azt mutatja, hogy a pénzügyminiszterek visszautasították azt a lehetőséget, hogy az energiaadók környezetvédelmi szempontú alkalmazásával előmozdítsák a fenntartható fejlődést.

Össességében elmondhatjuk, hogy a most elfogadott direktívának a legnagyobb jelentősége egyes csatlakozó országokban lesz, ahol a minimális rátáknak köszönhetően meg kell emelni egyes termékek jövedéki adójának jelenleg alacsony szintjét.

*Szabó Zoltán*

## Irodalomjegyzék

S. Dorigoni and F. Gulli, 2002: Energy Tax Harmonization in the European Union: A Proposal Based on the Internalization of Environmental External Costs, *European Environment* 12, 17-34

Ecotec, 2001: Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States

EEA (European Environmental Agency) 2000: Environmental taxes: recent developments in tools for integration

EEA (European Environmental Agency): Environmental Signals 2000

EEA (European Environmental Agency) 1998: Database on Environmental Taxes in the European Union Member States, Plus Norway and Switzerland

European Commission 1997: Proposal for a Council Directive Restructuring the Community Framework for the Taxation of Energy Products, COM(97)30, Brussels. Monti Directive

Eurostat, 2000: Structures of the taxation systems in the European Union 1990–1997

Levegő Munkacsoport, 2002: Az államháztartás humán és ökológiai szemléletű reformjának szükségessége és lehetőségei

MAKK (Magyar Környezetgazdaságtani Központ), 2000: Ökológiai Adóreform II.

OECD, 2001: Environmentally Related Taxes in OECD Countries

Petras (Policies for Environmental Tax Reform: Assessment of Social Responses), 2002: Environmental Tax Reform: What Does Europe Think?

Kai Schlegelmilch, 2000: Energy Taxation in the EU – Recent Processes

*Szabó Zoltán – Tanyi Anita*

# Gazdaságosak-e az autópályák?

„...mit ad nekünk az EU és a pénzt mire költjük? Azokkal értek egyet, akik szerint a kapott pénz legfeljebb 30 százalékát szabad a gazdaság élénkítésére fordítani, 70 százalékát a társadalomba kell fektetni. Az újonnan felvett országok a strukturális és kohéziós alapok jelentős részét az infrastruktúrába tették, az egyetlen kakukktojás Írország volt. Ők a támogatás 80 százalékát az oktatásra, a tudás alapú társadalom építésére fordították. Tessék megnézni, hova jutottak az írek!”

*Fodor István, az Ericsson Magyarország elnöke  
és a Magyar EU-Bővítési Üzleti Tanács elnöke  
(Üzleti 7, 2002. december 16.)*

**Az elmúlt években az egymást váltó magyar kormányok versengtek abban, hogy melyikük épít majd több autópályát. Ebben a kérdésben minden parlamenti párt között egyetértés van. Ugyanakkor egyre többen kérdőjelezik meg ezeknek a beruházásoknak az ésszerűségét, azonban ezek a vélemények alig kapnak nyilvánosságot.**

## Javul az elérhetőség?

Az autópályák építésének egyik fő indokaként azt szokták felhozni, hogy általuk javul az érintett térség elérhetősége. Természetesen, ha csak az autóval, busszal vagy kamionnal az autópályán töltött időt hasonlítjuk össze a vele párhuzamos utakon történő haladással, akkor ez az állítás általában igaz. Ha azonban a szélesebb összefüggéseket tekintjük, akkor a helyzet egyáltalán nem ilyen egyértelmű.

Mivel a rendelkezésre álló források igen korlátozottak, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeiről kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától, a tömegközlekedés működtetésétől, a vasúthálózat fenntartásától, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.

Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Tehát az autópályák a települések közötti szakaszokon csökkentik az eljutási időt, azonban a településeken belül sok esetben növelik azt. Budapesten például jól láthatók ennek katasztrofális hatásai. A fővárosban és környékén több százezer ember tölt naponta 20–30 percet vagy ennél is

hosszabb többlet időt közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a több száz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!

Számos egyéb jelenség is azt bizonyítja, hogy az elérhetőséget – bár jelentősége sok esetben tagadhatatlan – nem szabad fetisizálni. Az elmúlt években például több száz ezer ember költözött ki Budapestről a környéki településekre, vállalva, hogy a korábnál akár egy-két órával is több időt tölt közlekedéssel csak azért, hogy ő és családja kellemesebb körülmények között lakjon. Tehát ebben az esetben (is) tömegesen részesítették előnyben az egészséges lakókörnyezetet a jobb elérhetőséggel szemben.

Magyarország egyes térségeiben a vállalkozások exportképességét aligha növeli, ha az utolsó 100–150 kilométeren 10–20 perccel hamarabb lehet oda eljutni, miközben exportunk legnagyobb része 1000 kilométeren felüli távolságra megy (legnagyobb felvevőpiacunk Németország). Ráadásul a kamionok a határokon ennél jóval több időt töltenek el várakozással.

Naponta olvashatjuk, hogy a hazai textilipar tönkremegy a távol-keleti olcsó termékek behozatala miatt. Számos egyéb termék esetében is a több ezer kilométer távolságban lévő országokból származó import hatékonyan versenyez a nagyságrendileg (esetenként több nagyságrendileg) közelebb előállított magyar termékekkel – itthon és külföldön egyaránt. Mindez szintén azt támasztja alá, hogy a tervezett új autópályák révén esetenként megtakarítható 10–20 perc szállítási idő gyakorlatilag semmivel nem járul hozzá az ország versenyképességének növeléséhez.

Furcsa az is, hogy a közlekedési tárca az M3-as megépítését szintén az elérhetőség javításával indokolta, ugyanakkor hosszú ideig elvetette a civil szervezetek

nek azt a javaslatát, hogy az M0-s keleti szakasza északi részének nyomvonala a lehetséges legrövidebb összekötést biztosítsa az M3-as autópálya és a 31-es főút között, hanem helyette azt az Árpádföld és Csömör közé tervezett nyomvonalat erőltették, amely az előbbi változathoz képest 20 kilométerrel hosszabb utat jelent az M0-son az M3-as és az M5-ös (illetve az M1/M7-es) autópályák között. (Értesüléseink szerint a tárca mind a mai napig az eredetileg tervezett, hosszabb változatot kívánja előbb megépíteni!)

Nehezen magyarázható az is, hogy ha a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását (és a települések tehermentesítését), és úgy véli, hogy ehhez sok száz milliárd forintot kell autópálya-építésre költenie, akkor miért riasztja el azok lehetséges használóit az autópálya-díjakkal. A másik oldalról pedig az a kérdés vetődik fel, hogy amennyiben az autópályák rendkívül fontosak a közlekedők, a fuvarozók részére, akkor miért kerül el a személy- és tehergépkocsik jelentős része – különösen a magyaroknál jóval magasabb jövedelemmel rendelkező külföldi kamionosok – a fizető autópályákat, és használja a településeket is kettészelő, párhuzamos régi utakat.

Az elérhetőség az elmúlt években folyamatosan romlott azok számára, akik tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog kívánták megközelíteni úticéljaikat (egyéb kedvezőtlen hatásai mellett ez a társadalmi feszültségeket is kiélezi). A közúthoz viszonyítva nagyszámú környezeti problémát okozó vasúti áruszállítás is egyre hátrányosabb helyzetbe került. Ugyanakkor az autópálya-építések jelentős forrásokat vonnak el, amelyeket a közforgalmú személyszállítás, a vasúti árufuvarozás, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására lehetne fordítani. Pedig ez utóbbiakkal sokkal költséghatékonyabban jóval több személy és vállalkozás számára lehetne javítani az elérhetőséget.

## Tehermentesít-e az autópálya?

Az autópálya tovább gerjeszti a közúti forgalmat annak összes káros hatásaival együtt. Ez különösen sújtja a településeket, hiszen az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik.

Számtalan konkrét példát lehet említeni arról, hogy az új útépitések csak növelték a közlekedési problémákat, ugyanakkor az útépitések elmaradása nem rontott a korábbi helyzeten, sőt ésszerűbb megoldásokat kényszerített ki. Ezt a jelenséget már az 1930-as évek óta jól ismerik a közlekedéssel foglalkozó szakemberek.

- Egy angliai város mellett épített autópálya hatásáról így számoltak be több mint 60 évvel ezelőtt: „Mihelyt átadták a forgalomnak az új utat, 4,5-szer több gépjármű haladt át rajta, mint a régi úton. Ugyanakkor a

régi úton egyáltalán nem csökkent a forgalom.” (A Brentford város belterületének tehermentesítése céljából épített autópálya hatásáról szóló jelentés, 1939)

- A brit kormány megbízásából készült tanulmány (Traffic in Towns, HMSO) 1963-ban a következőket állapította meg: „Az új autópályák előnyei ellenére sok amerikai kétségeit fejezi ki, hogy az autópálya-építési politika végleges megoldást jelentene. Minden új autópálya, amelyet azért építettek, hogy a már meglévő forgalmi gondokat megoldja, új forgalmat hozott létre, ami újabb torlódásokat eredményezett.”
- Amikor az M0-s körgyűrű déli szakaszát megépítették, a fő indok az volt, hogy tehermentesíteni kell a Budaörsi és a Bocskai utat. Az eredményről így nyilatkozott a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának vezetője: „Tény, hogy az autópálya átadása után csak néhány hétig volt kisebb a Bocskai út forgalma, utána újra kialakultak a torlódások.” (Népszabadság, 1995. január 31.) Megjegyzendő, hogy azóta megépült az ún. Dél-Budai Tehermentesítő út, azonban a dugók továbbra sem csökkentek. Ezen az úton, a Budaörsi úton és az M0-s déli szakaszán egyaránt hatalmas a gépjármű-forgalom, és az előbbi kettő esetében (illetve a hozzájuk csatlakozó utakon) állandósultak a lakossági tiltakozások a súlyos környezetszennyezés miatt.
- A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre a kérdés kivizsgálására. A neves szakemberekből álló bizottság 1994-ben közzétett jelentésében (Trunk Roads and the Generation of Traffic) egyértelműen leszögezte: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

Külföldön sokan kutatták a fenti jelenség okát, és meg is találták rá a választ. Az amerikai Robert Morris *A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye* című tanulmányában elmagyarázta, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont — például a forgalmi torlódások következményeként — növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni. Ily módon kialakul egy egyensúly a kereslet és a kínálat között.

Az iparilag fejlett országok példája ma is azt bizonyítja, hogy még a leggazdagabb nemzeteknek sincs annyi pénze, ami útépitésekkel megoldhatná a közlekedési torlódások egyre növekvő problémáját. Az Amerikai Egyesült Államok jól ellátott autópályákkal, gyorsforgalmi utakkal, az amerikaiak mégis idejük jórészét a dugókban



töltik. Egyes becslések szerint a közlekedési dugók következtében keletkező károk meghaladják az évi 100 milliárd dollárt (Victoria Transport Policy Institute, [www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)). Ráadásul a helyzet egyre romlik. A Texas Transportation Institute vizsgálatai szerint (<http://tti.tamu.edu/researcher/v34n1/congestion.stm>) az USA nagy agglomerációiban a közlekedési dugókban eltöltött átlagos idő 1990 és 2000 között 41 százalékkal növekedett! Az egész országra vonatkozóan pedig 1980 óta 236 százalékkal lett több az az idő, amelyet egy átlagos amerikai a közlekedési torlódások miatt vesztegetett el.

Hasonló gondokkal küszködik az Európai Unió is, ahol az autópálya-sűrűség jóval nagyobb, mint Magyarországon. Az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája megállapítja: „A közlekedési 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 eléri az évi 80 milliárd eurót, ami a Közösség GDP-jének mintegy 1%-a.” Az anyag következő mondatában már a probléma egyik fő okát is megjelöli: „A jelenlegi helyzet kialakulása részben arra vezethető vissza, hogy a közlekedők nem mindig fizetik meg az általuk okozott költségeket.” (Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Az Európai Bizottság Fehér Könyve, Brüsszel, 2001)

Ha a nálunk jóval magasabb gazdasági teljesítménnyel és sokkal nagyobb nemzeti vagyonnal rendelkező országok sem tudták autópályákkal megoldani a közlekedési problémáikat (sőt, azok inkább egyre csak súlyosbodtak), akkor esztelenység azt hinni, hogy Magyarországnak is ezt az utat kell követnie.

Az autópályák építése egyébként is a leggazdaságatlanabb módja a települések elkerülésének, hiszen az autópályák mentén mintegy 80–90 százalékbán semmilyen település nincs. (Ez alól csak az M7-es autópálya tervezett Balaton melletti szakasza és az M0-s jelent kivételt. A Balaton mellett azonban bőven elegendő lenne egy kétszer egy sávós új út megépítése, az M0-snak pedig elegendő csak a keleti szakaszát megépíteni a gödöllői átkötés nyomvonalán.)

Amennyiben alapos vizsgálatok nyomán célszerűnek látszik az adott települést elkerülő út létesítése, akkor is felesleges autópályát építeni: elegendő a tehermentesítést szolgáló rövid elkerülő út megépítése. Ez utóbbit pedig úgy kell megvalósítani, hogy az érintett térségben összességében ne növekedjen a közúti kapacitás (azaz a településen belül szűkíteni kell az utak áteresztőképességét). Az újonnan megépült út környé-

két pedig megfelelő területrendezési előírásokkal kell védeni a fokozott környezeti ártalmaktól (például attól, hogy újabb forgalomgerjesztő létesítmények települjenek oda).

A fentiekből egyértelműen következik, hogy a legtöbb esetben nem a kínálatot kell növelni az újabb utak megépítésével, hanem a keresletet (az autózás és a közúti teherfuvarozás iránti igényt) kell csökkenteni megfelelő adókkal és díjakkal, forgalomtechnikai módszerekkel, a tömegközlekedés és a vasúti szállítás javításával, parkolásszabályozással, a helyi ellátás, valamint a kis- és középvállalkozások támogatásával és más eszközök felhasználásával.

## **Új utak építése vagy a meglévők karbantartása a fontosabb?**

Közgazdasági és közlekedéstervezési szempontból egyaránt megkérdőjelezhető annak az értelme, hogy olyan területekre vezetünk autópályákat, ahol mind az országos közutak, mind a helyi (önkormányzati kezelésben lévő) utak leromlottak, felújításra szorulnak. Ráadásul az aránytalanság óriási, több nagyságrendű: az autópályák néhány száz kilométer hosszúak, míg az egyéb országos közutak hossza 30 ezer kilométer, az önkormányzati utaké pedig meghaladja a 100 ezer kilométert.

A New York-i székhelyű Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet igazgatója a következőket írta erről a témáról: „*Miután a Világbank alaposan megvizsgálta a magyarországi 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 kiadványban 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 500 gépjármű/nap forgalmat bonyolító út megfelelő állapotban tartására, az utat használó gépjárműüzemeltetők 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). Ezért azóta már nem is nyújtott kölcsönt a Világbank a magyarországi autópálya-építésekre.

Vidéki térségekben végzett forgalomszámlálások azt mutatták, hogy a mellékutak rossz állapota miatt az autósok inkább a jóval hosszabb kerülőket választják egy-egy település megközelítésére, feleslegesen tovább növelve a magasabb rendű utak terhelését.

A közlekedési tárca adatai szerint az országos közúthálózat karbantartására, felújítására évente feleakkora összeg jut, mint amekkora csupán a szinttartáshoz szükséges lenne. A helyi önkormányzatok kezelésében lévő közutak esetében általában még ennél is rosszabb a helyzet. Mindez azt jelenti, hogy a nemzeti vagyonunk tetemes részét képező útjaink és hídjaink egyre gyorsuló ütemben mennek tönkre. Ha így folytatjuk, akkor lesz néhány száz kilométer új autópályánk, amelyeket majd egyre nehezebb lesz megközelíteni...

## Mit kíván az Európai Unió?

Tévhit az a gyakran hangoztatott nézet, hogy „az autópálya-építés nem pusztán autonóm gazdaságpolitikai elhatározás, hanem az EU-tagsággal szemben támasztott követelmény, sőt esetleg már a tagsággá válás feltétele.” Az EU dokumentumaiból ugyanis az derül ki, hogy ők a magyarországi közlekedési infrastruktúra fejlesztésében nem az autópálya-építéseknek adnának elsőbbséget. 1997-ben készített országvéleményük szerint „Magyarországnak valószínűleg a közúti közlekedés egyenletes növekedésével kell szembenéznie, és erőfeszítéseit a vasút és a belvízi hajózás használatára kell összpontosítania. Ez esetleg bátorítaná a magyar hatóságokat, hogy megváltoztassák jelenlegi politikájukat, amely főleg a közútra összpontosít.”

Az EU Közlekedési Főigazgatósága az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetségnek 1997. áprilisában írt levelében egyértelműen leszögezte, hogy az Európai Unió „soha nem tett és nem is fog olyan kijelentést tenni, hogy Magyarország csak akkor csatlakozhat az EU-hoz, ha autópályákat épít.” A Neil Kinnock közlekedési főbiztos nevében írt levél hangsúlyozza, hogy egy ilyen állítás nem felelne meg az EU közlekedéspolitikájának, amely a környezet védelmét teszi az első helyre.

Az Európai Politikakutatói Központ (Centre for European Policy Studies) tanulmányt készített több bank, az üzleti élet, az Európai Bizottság és a csatlakozni kívánó országok kormányai képviselőinek részvételével. A tanulmány szerint éppen a vasúti személyszállítás és áru fuvarozás színvonalának emelése nélkülözhetetlen a kelet- és közép-európai országokban, ha azok gazdasági téren fel kívánnak zárkózni az Európai Unióhoz.

Nem véletlen az sem, hogy az EU előcsatlakozási alapja eddig csak a vasúti fejlesztésekhez nyújtott tá-

mogatást, illetve legutóbb az útburkolat-megerősítési programra (azaz nem új utak építésére).

Az EU fentebb említett új közlekedéspolitikája egyebek mellett leszögezi: „A vasút közlekedési munkamegosztáson belüli részarányának fenntartásához a csatlakozni kívánó országokban a közúti közlekedés területén még határozottabban kell fellépni a különböző közlekedési módok közötti igazságos verseny feltételeinek biztosítása érdekében (...) a csatlakozni kívánó országokban meg kell őrizni a vasút 35%-os részarányát a közlekedési munkamegosztásban 2010-re.”

Igaz, az Európai Uniónak léteznek tervei a Transz-Európai Hálózat (TEN), illetve a Közlekedési Infrastruktúra Szükségletek Értékelése (TINA) keretében a magyar közlekedési infrastruktúra – köztük a gyorsforgalmi úthálózat – olyan bővítésére, amely főközlekedési vonalainkat fokozottabban összekapcsolná az Európai Unióéval. Ezek a tervek azonban nincsenek megfelelően kidolgozva és megvizsgálva. Nem készült stratégiai környezeti hatásvizsgálat, és nem csupán a szociális és környezeti, hanem a hálózati szempontokat sem vették körültekintően figyelembe. Arról sem szólnak, hogy a rendelkezésre álló szűkös forrásokat mely közlekedési alágazat fejlesztésére kellene inkább fordítani az elkövetkező években, azonban a korábban leírtakból ez nyilvánvalónak tűnik.

## Elősegítik-e az autópályák a gazdasági fejlődést?

Tévhitnek tartjuk azt a nézetet is, mely szerint az autópályák szükségszerűen hozzájárulnak az általuk érintett térségek fejlődéséhez. A legújabb nemzetközi kutatások ugyanis nem tudnak ilyen kapcsolatokat kimutatni. A téma elismert brit kutatója, John Whitelegg 1994-ben több nagy-britanniai térség tanulmányozása során semmiféle összefüggést nem talált a vizsgált térségek, városok gazdasági fejlődése és az autópályákhoz való közelségük között. Számos olyan város mutatott fel gyenge gazdasági teljesítményt és nagymértékű munkanélküliséget, amelyeket autópályán könnyen meg lehetett közelíteni, míg az autópályáktól távolabb eső városok között szép számmal voltak olyanok, amelyek viszonylag gyorsan fejlődtek. Így például az autópálya-kapcsolatokkal kiválóan ellátott Birminghamben, Liverpoolban és Manchesterben volt a legnagyobb munkanélküliség és a legtöbb szegény ember. Whitelegg megállapításai szerint az autópályák kiépítésekor általában nem keletkeznek új munkahelyek, hanem a meglévők átcsoportosítása következik be. A vállalatok ekkor gyakran központosítják termelésüket és az árut nagy távolságra terítik. Az öt legnagyobb nagy-britanniai iparvállalat te-

lephelyeinek száma 10 év alatt 1260-ról 856-ra csökkent, miközben az egy telephelyre jutó termelési érték több mint másfélszeresére növekedett. Ez a folyamat különösen hátrányosan érintette a kevésbé fejlett térségeket, ahol munkaalkalmak szűntek meg, és amelyek termékeit kiszorították a gazdaságilag erősebb területekről behozott áruk.

Egy másik brit kutató 1995-ben az EU hat országára kiterjedően végzett kutatásokat a témáról, és a Whiteleggéhez hasonló következtetésekre jutott (Merlin Hyman: *The impact of accessibility to the road network on the economy of peripheral regions of the European Union*. 1995).

Az Európai Regionális Kutatóintézet (EURES) 1996-ban tanulmányt készített „Az autópályák gazdasági hatása az Európai Unió kevésbé fejlett területeire” címmel, amely megállapítja: téves az a feltételezés, hogy az autópályák mindig jótékonyan hatnak egy térség fejlődésére. Amikor egy kevésbé fejlett területre autópályát építettek, ez nemegyszer azzal a hatással járt, hogy a jól képzett munkaerő elvándorolt, kedvezőtlenül alakult a lakosság korösszetétele, a helyi piacok pedig jelentős veszteséget szenvedtek el, mert versenyképtelenségük bizonyultak a fejlettebb „központi” térségek gazdasági és politikai túlerejével szemben.

„Utak és gazdaság” címmel 1996-ban Brüsszelben nemzetközi konferenciát rendeztek a témáról. Az EU hivatalnokainak és a független szakértőknek az előadásait összefoglaló záróbeszédében Gijs Kunemann, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség igazgatója megállapította: nem sikerült egyértelmű bizonyítékot találni arra, hogy az autópályák építése a gazdaság és a foglalkoztatottság növekedését vonná maga után az érintett térségekben. (A konferencia előadásai a következő kiadványban olvashatók: *Roads and Economy – State-of-the-art report*. T&E, Brüsszel, 1996.)

A Holland Gazdaságpolitikai Elemzések Intézete nemrég megjelentetett tanulmánya kimutatja, hogy különösen a kis országok esetében áll fenn az a veszély, hogy feleslegesen építenek autópályákat, mivel az nem járul hozzá a gazdasági fejlődéshez (Richard Nahuis, Paul J. G. Tang: *Strategic competition with public infrastructure: ineffective and unwelcome?* CPB Discussion Paper. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, 2002. július).

## Az újabb SACTRA-jelentés megállapításai

A brit kormány által létrehozott – fentebb már említett – SACTRA bizottság egy újabb jelentésében az elmúlt 25 év legkiemelkedőbb szakértőinek véleménye ol-

vasható a témáról. A SACTRA-jelentés egyértelműen cáfolta, hogy automatikus kapcsolat lenne a gyorsforgalmi utak építése és a gazdasági fejlődés között. A közlekedés minőségének javítása nem feltétlenül jár pénzügyi haszonnal és új munkahelyekkel az ország vagy akár az érintett térség számára. Ha pedig mutatkozik ilyen előny, általában akkor sem ez a leggazdaságosabb megoldás annak elérésére. (A jelentés megtalálható a brit közlekedési tárca honlapján: <http://www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm>) A jelentés szerint gyakran előfordul, hogy nem az utak minősége hátráltatja a fejlődést egy gazdaságilag elmaradott területen. Itt tehát a közlekedés fejlesztése nem feltétlenül létesít új munkahelyeket. Ha pedig mégis létesülnek, akkor nagy valószínűséggel az a távolabbi, gazdaságilag fejlettebb területeken következik be. A gazdaságilag fejletlenebb területek piacaihoz való hozzáférés javítása ugyanis ahhoz vezethet, hogy a máshol lévő nagy cégek jutnak további előnyökhöz. Ebben az esetben az új utak, és különösen az autópályák építése valójában árt a helyi munkahelyeknek és gazdaságnak.

A SACTRA-jelentés a következő négy kérdésre adott választ:

1. *A közlekedés fejlesztése, mint például új utak építése feltétlenül a gazdaság felporzódásához vezet-e?* A válasz: Nem, nincs automatikus kapcsolat, mivel az út jellegén múlik minden: néha előnyös, néha pedig hátráltatja a helyi gazdaság fejlődését.
2. *Szét lehet-e választani a gazdasági fejlődést és a közlekedés fejlesztését?* A válasz: Igen, a piac torzulásainak megszüntetése (az árak helyretétele) általában jobban javítaná a közlekedés gazdasági hatékonyságát, mint az új utak építése.
3. *A jelenlegi értékelési módszerek valóságosan tükrözik-e a gazdasági hatásokat?* A válasz: Nem, a jelenlegi költség-haszon elemzések egyértelműen hibásak, és olyan esetekben is tökéletes piaci viszonyokat feltételeznek, ahol valójában arról szó sincs.
4. *Változhatnak-e az értékelési módszerek?* A válasz: Igen. Az értékelés valós tényeken alapuljon, ne pedig a csupán feltételezett szabad versenyt tekintse alapnak.

Phil Goodwin professzor, aki a SACTRA kutatási programot vezette, a „Fenntartható Fejlődés az Európai Unióban: A közlekedési igények kezelése, a gazdasági növekedés elősegítése” című nemzetközi konferencián (Brüsszel, 2001. július) előadásában kifejtette, hogy korábban a közlekedés növekedésére úgy tekintettek, mint a gazdasági fejlődés egyik hajtóerejére. Manapság azonban egyre inkább ennek az ellenkezője kezd igaz lenni: a közlekedés korlátlan növekedése a gazdasági fejlődés fék-jévé válhat. Lehetetlen ugyanis annyi pénzt előteremteni, amennyit a fokozódó forgalomhoz szükséges infrastruktúra létrehozása igényelne. Így a forgalmi torlódások és a környezeti károk elviselhetetlen mértéket érnek el.

Az sem feltétlenül igaz, hogy a termelés növekedéséhez nélkülözhetetlen a közlekedés teljesítményének emelése. Erre példaként említette, hogy Németországban 20 év alatt megkétszereződött az élelmiszerek szállítása, miközben az elfogyasztott élelmiszerek mennyisége gyakorlatilag nem változott. (Az élelmiszerek választéka sem nőtt olyan mértékben, ami esetleg indokolná a szállítási igényesség nagymértékű növekedését.) A professzor álláspontja szerint a közlekedés növekedésének megállítása lehetséges és szükséges. Felsorolt néhány olyan eszközt is, amelyek ezt elősegíthetik, külön hangsúlyozva annak a szükségességét, hogy a környezeti és egyéb károk költségeit be kell építeni az árakba.

## Írország vagy Portugália példáját kövessük?

Dr. Kiss Károly, Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem docense az Európai Unió egyes országainak fejlődését vizsgálva az alábbi következtetésekre jutott (A luzitán csapda. Heti Válasz, 2002-10-25.):

„... Az EU fenegyereke Írország. Az elmúlt két évtizedben a kelta tigris mutatta fel a legnagyobb fejlődést, a leggyorsabb gazdasági növekedést. 1973-as belépésekor egy főre jutó GDP-je még csak 59%-a volt az EK átlagának, ma már közel kétszerese, és meghaladja Németországot, Franciaországot, Hollandiát, Belgiumt, de még Ausztriát is. Autópályáinak hossza viszont nem éri el a száz kilométert (!). Kétség nem fér hozzá, látványos eredményeit nem a sűrű autópálya-hálózatnak köszönheti (bár igaz, szigetország lévén a tengeri közlekedés szerepe is jelentős).

Nézzünk meg most egy olyan országot, amely jó tanuló módjára híven követte az ajánlásokat, s mindent megtett azért, hogy autópálya-hálózatát a fejlett nyugat-európai országok szintjére emelje. Az érdeklődő újságolvasó hosszú éveken át győzelmi jelentéseket olvasott Portugáliáról. Az 1986-ban közös-piaci taggá vált, viszonylag elmaradott ibériai ország folyamatosan, már a csatlakozást megelőzően is hatalmas támogatásokban részesült a strukturális alapokból, a támogatások egyik legnagyobb haszonélvezője. 1989 és 1993 között 8,4 milliárd eurót, 1994 és 1999 között pedig 14 milliárd eurót kapott. A 2000 és 2006 közötti időszakban 21 milliárd euró jut Portugáliának a közösségi keretből. Az átutalások időnként elérték a GDP 3%-át. Ennek legnagyobb részét – az infrastruktúra fejlesztése jegyében – autópályák és bevásárlóközpontok látványos építésére fordította. (Más kiemelt cél volt még az egyéb gazdasági ágak modernizációja, a regionális fejlesztés, az oktatás és az urbanizáció.)

Mindez jelentős eredményekkel járt: a gazdasági növekedés többnyire gyors volt, az egy főre jutó jövedelmek tekintetében Portugália közeledett az uniós átlaghoz, az ország nettó külföldi befektetővé vált. Összességében azonban mégis negatívan ítéljük meg a portugáliai modernizációt. E kudarc az euró bevezetésével vált nyilvánvalóvá: kiderült, hogy Portugália az EU legdrágább országa. A közszükségleti cikkek és az élelmiszerek 15-20%-kal drágábbak, mint a szomszédos Spanyolországban, a háztartási energiával hasonló a helyzet, a vízszámla és a lakásárak pedig kétszeresek. Ezzel szemben a munkabérek itt a legalacsonyabbak, és mindent összevetve az élet-színvonal 45%-kal elmarad az EU átlagától.

Tovább rontja a helyzetet, hogy a jövedelemkülönbségek Portugáliában a legmagasabbak.

A termelékenység Portugáliában a legalacsonyabb, még a görögországitól is 30%-kal elmarad. Az elemzők az innováció-kerülő vállalkozókat és az oktatási rendszert hibáztatják. Ez bizonyára így van. De az is tény, hogy Portugália rosszul használta fel az EU-tól kapott hatalmas támogatásokat, vagy ami még kínosabb: a Közösség támogatási politikája elhibázott.

(...)

*A biológiából ismert Liebig-törvénnyel jól érzékeltethető, miről is van szó. Hiába próbáljuk az egyik tápanyag fokozott adagolásával serkenteni a növény fejlődését, az csak meghatározott arányban képes hasznosítani táplálékait, a túladagolás pocsékoláshoz vezet. Egy minimális közúti hálózatra, közúton történő elérhetőségre természetesen szükség van, de a doktrínér infrastruktúrafejlesztés a közpénzek elherdálását jelenti. (...) Portugália nekirugaskodása kimerült a végláthatatlan autópályák, hidak és a csillogó plazák építésében.”*

## „Titkosított” tanulmány az M3-as autópályáról

A Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából 1997-ben a Deloitte & Touche cég „Észak-Kelet-Magyarország gazdasági és infrastruktúra fejlesztésének összefüggése, különös tekintettel az M3-as autópálya megvalósításának társadalmi-gazdasági-környezeti vonatkozásaira” címmel átfogó tanulmányt készített arról, milyen hatása lehet az M3-as autópályának az érintett térség gazdaságára. Ezt a minisztérium soha nem hozta nyilvánosságra, és nem rendezett róla vitát. A Levegő Munkacsoportnak is több hónapos utánjárásába került, míg sikerült egy másolatot szereznie. A tanulmány néhány megállapítását az alábbiakban idézzük.

„A megfelelő központi kormányzati, önkormányzati és gazdálkodói lépések nélkül az autópálya közvetlen

hatásai önmagukban nem alkalmasak a területen kívánatos és szükséges gazdasági élénkítés megindításához, sőt a kivézetlen kedvezőtlen hatások a térség további periférialódását erősíthetik.”

„Rendelkezésre állnak ki nem használt alternatív szabad szállítási kapacitások, az adott irányba történő szállítás nem szűk kapacitás.”

„Az autópálya önmagában nem okoz gazdasági felendülést, ehhez sok tényező együttes jelenléte szükséges. Ezek között szerepel a műszaki fejlesztési potenciál, a szakképzett munkaerő, a megfelelő oktatási intézmények, az innováció-orientált vállalkozók és vállalkozások, a hagyományos és kockázati tőkét kínáló pénzügyi infrastruktúra, a telekommunikációs infrastruktúra, valamint a vállalkozásbarát politikai és gazdasági környezet, közigazgatás.”

„Az autópálya előnyei érvényesülhetnek a Nyugaton a gépjármű-, gép- és elektronikai, gyógyszer- és fogyasztási cikk-iparban elterjedt „just in time” rendszereknél, melyek kis földrajzi távolságra és megbízható, pontos szállításra alapozva néhány órás készlettel dolgoznak. Azonban Szabolcs-Szatmár fejletlen iparral és infrastruktúrával rendelkezik a fenti szektorokban, s földrajzilag viszonylag messze helyezkedik el a nyugati cégektől, melyek ilyen jellegű szállításra az ország nyugati felében levő telephelyeket részesítik előnyben. (S még onnan is igyekeznek a vasutat igénybe venni – például az Audi győri üzemének is ez a törekvése.)”

„Ugyanazt az összeget autópálya építés helyett a beruházások támogatására fordítva sok tízezerrel több munkahelyet lehet létrehozni.”

„A közlekedési infrastruktúra növelése megszünteti azt az Európában már ritka helyzetet, hogy viszonylag nagy összefüggő területeket hagy érintetlenül a közlekedés. Az utak keresztbe szelik az élővilág mozgásának pályáit, az ökológiai folyosókat, s évezredes génkicserélési kapcsolatok szűnnek meg.”

„...bizonyítható, hogy a transzport folyamatok által szállított szennyezőanyagok felhalmozódnak, akkumulálódnak a természetes környezetben. ... Kritikus a helyzet pl. a talajsavanyodás területén. Egy kilencvenéves ciklus alatt majdnem egy egész pH-értéket csökkent BAZ megye mezőgazdasági talajainak kémhatása, s az összes terület egyötödének savassága már meghaladta azt a kritikus értéket, amely alatt a talajélet ellehetetlenül, s ezáltal a termőképessége is lecsökken.”

„Csakis a helyi természeti és humán (természetesen fejleszthető) erőforrásokra szabad a fejlesztéseket alapozni és méretezni. A gazdasági szerkezetnek meg kell felelnie az ökológiai feltételrendszernek.”

„Borsod-Abaúj-Zemplén megyében szintén az autópályához közeli városok, kisvárosok számára jelentkezhetnek gazdasági előnyök. A ma és az autópálya-építés után is a perifériát alkotó, főként kistelepüléseket te-

kintve azonban nem lehetnek illúzióink. Ők kimaradnak az autópálya közvetlen előnyeiből, miközben közvetlenül vagy közvetve ők is részesednek a beruházás terheiből. Lemaradásuk további elmélyülése, ennek következtében a népességvándorlás felújulása várható.”

„Tapasztalatok alapján a különféle címeken kivetett, és az úthálózat finanszírozását célzó állami adókból (gépjárműadó, az üzemanyagra vonatkozó fogyasztási adó stb.) származó bevételek nagyságrendje nem elegendő új autópályák állami beruházások formájában történő finanszírozására. A magyar gazdaság jelenleg is túladdatott, az adóterhek további növelése az úthálózat fejlesztéséhez szükséges források előteremtése érdekében igen kedvezőtlen folyamatokat váltana ki a gazdaság egészében.”

„Megalapozottnak tűnik az a feltételezés, amely szerint jelenleg nem nehéz olyan befektetési lehetőségeket találni, ahol az autópályánál nagyobb jövedelmezőséget lehet elérni (pl. szállodarekonstrukciós program).”

„Ami a logikai összefüggéseket illeti, az autópálya-építés a legközvetlenebbül a beruházások, illetve konkrétan a beruházási multiplikátor hatás révén hat a gazdasági fejlődésre, ami időben meglehetősen korlátozott dinamikus hatásként minősíthető.”

„Az általa indukált kereslet révén az autópálya-építés kedvezően érinti a kapcsolódó szolgáltatások (az út mentén létesítendő vendéglők, szállodák, benzinkutak, javítóműhelyek, bankfiókok, üzletek, esetleg raktárak stb.) fejlődését. Ez helyi, illetve településfejlesztő hatás, amely az út menti 2-10 km széles sávra terjed ki. Területfejlesztő hatása csekély.”

„A kelet-magyarországi autópálya esetében nincs szó szűk keresztmetszetek megszüntetéséről. Az autópálya mentén fekvő települések eddig is megközelíthetők voltak.”

„Nincs szó továbbá arról, hogy a kelet-magyarországi autópálya olyan országokkal javítja a közlekedési-áruszállítási feltételeket, amelyekkel Magyarország külgazdasági kapcsolatai – legalább is rövid és közép távon – dinamikusabban növekednének.”

„Az empirikus vizsgálatok is igazolják azt a logikai összefüggést, amely szerint a lassúbb közlekedés által elvesztegetett idő a gazdaság, ezen belül a szolgáltatások jelenlegi állapota mellett nem olyan súlyú, hogy ez komoly gazdasági veszteséget okozna.”

„A magyarországi vállalkozások túlnyomó többségének a költségérzékenysége nem érte el azt a kritikus tömeget, amikor az utazási és/vagy szállítási idő csökkenése érzékelhető költség-megtakarítást és/vagy jövedelmezőségi pozíciójavulást eredményez. A gazdasági konjunktúra javulása ezt a helyzetet bizonyos mértékben módosíthatja. Az időmegtakarítás jelentősége még csekélyebb a turistaforgalom és a szabadidős utazások esetében.”

## Az autópályával rendelkező megyék gazdasági adatai

Megye	Munkanélküliségi ráta (%)			Alkalmazásban állók nettó keresete (Ft)			Egy lakosra jutó beruházás értéke (Ft)		
	1992	1996	1999	1991	1995	1999	1991	1996	1999
Komárom	11,5	11,5	9,4	12 774	25 548	46 307	61 483	130 485	206 018
Fejér	9,9	9,0	7,9	12 611	26 956	50 387	31 138	116 188	212 890
Heves	12,6	12,8	12,1	11 453	24 835	44 533	21 126	63 907	201 961
Bács-Kiskun	13,3	10,3	10,1	10 865	23 557	40 990	21 051	58 731	96 285
Országos átlag	10,1	10,8	9,6	12 385	26 637	49 858	31 933	92 224	182 448

## A Magyar Tudományos Akadémia kutatásainak eredménye

A Magyar Tudományos Akadémia „Magyarország az ezredfordulón” című stratégiai kutatásainak keretében készült tanulmány is elemezte a hazai autópályák gazdasági hatásait (Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György: A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. A Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmánya. Sorozatszerkesztők: Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001. december). Ebből idézünk néhány bekezdést:

„Az országos, kormány szintű dokumentumok a fenntarthatósági modellhez közel álló elveket vallanak. Azonban ahogy közeledünk az elméletben környezetbarát elképzelésektől a gyakorlatban megvalósuló fejlesztésekhez, úgy szorul háttérbe a környezetvédelem és erősödik a fejlett országok 60-as, 70-es éveire jellemző növekedési modell gondolkodásmódja. Jellemző példa, hogy mind a közlekedési, mind a területfejlesztési anyagok tele vannak a főváros-centrikusság, az agglomerációs zsúfoltság és a környezeti terhelések csökkentésének igényével, mégis a konkrét fejlesztési elképzelések a legtöbb esetben ennek ellentmondanak.

A növekedéscentrikus gazdaságokban a közlekedési rendszer fejlesztése a növekedés igényének van alárendelve. A közlekedési infrastruktúra, de főleg az autópályák megfelelő sűrűségű kiépítését a fejlődés legfontosabb feltételének tekintik. Magukat a beruházásokat a növekedés egyik motorjának használják. A fejlesztés csak a minimális környezetvédelmi feltételeket tartja be, hiszen a fejlesztési kényszer csak azt engedi meg, hogy kevésbé rossz megoldásokat valósítsunk meg. A rendszer működése az igények növekedésével jár, ami további beavatkozásokat gerjeszt. A hatékonyságot általában csak rövidtávon tartják fontosnak. A növekedéscentrikus gazdaságok nem a természettel való egyensúlyra, hanem egyértelműen «az ember fontosabb, mint a természet» elvre épülnek.”

(...)

„A nemzetközi közúti gyorsforgalmi hálózatok terve fejlődési zsákutcát képez, mivel pontosan olyan

funkciót vesz át, amelyet a **vasút** kevesebb környezeti ártalommal, kevesebb baleseti veszéllyel, kisebb területigénybevétellel, kevesebb energia felhasználásával és gazdaságosabban képes ellátni. A kedvezőbb változat azért nem tud mégsem érvényesülni, mert a gazdasági rendszeren belül világszerte olyan érdekláncolat épült ki – beleértve ebbe a rövid távú fogyasztói, munkavállalói érdekeket is, tehát egyfajta társadalmi támogatottságot –, amely diszpreferálja a vasút fejlesztését a közúttal, illetve az arra felépült iparral és szolgáltatásokkal szemben. Nincs olyan hatalomban lévő politikai erő a fejlett gazdaságokban, amely hozzá tudna nyúlni az olajkonszerneket, az acélgyártást, az autógyártást, az útépitést, az utak menti szolgáltatásokat egyszerre negatívan érintő, és ezáltal a gazdaság egészének azonnali megrázkódtatást okozó kérdéskörhöz. Ebben a tekintetben tehát a környezetbarát javaslat csak akkor realizálódhat, ha egyúttal gondoskodni képes a tőkének és a munkaerőnek a gazdaság valamely más területére történő elszívásáról.”

(...)

„A turizmusfejlesztési programból két gondolatkört emelünk ki. Az egyik arra vonatkozik, hogy Magyarország az országon átfolyó turisták mennyiségét illetően a világ nemzetközi turistaforgalmában a 14. helyet foglalja el, ezzel szemben az ebből származó bevételeket tekintve csak a 38. helyen áll. Ez arra mutat, hogy a hazai idegenforgalom felszívóképessége sokkal gyengébb, mint a fizikai átbocsátó kapacitása. Nyilvánvaló, hogy nem arra van sürgős szükség, hogy még tovább növeljük az ország turisztikai átbocsátóképességét, ellenkezőleg, esetleg kevesebb turista igény szintjének minőségi kiszolgálása segíthet a turisták megtartásában és ezzel a bevételekből való nagyobb részesedésben. Egyébként ezt a problémakört is rokoníthatjuk a belső csomópontok és kapcsolatrendszeirek fejlesztésének igényével (nem csak fizikai csomópontokról van szó), mert ezt, vagyis a kapcsolatgazdagságot tekintjük a felszívóképesség egyik előmozdítójának.”

(...)

„Az autópálya és a gazdasági tevékenység közötti összefüggés esetleges meglétét igazolhatják azok az adatok, amelyek azokra a megyékre vonatkoznak, ahol az autópályák már hosszabb ideje megépültek. A vizsgálat kezdő időpontja a rendszerváltást követő év, 1991, mivel korábban a fejlesztések allokációját más szempontok deter-

minálták (központi akarat, lévén döntő az állami tulajdon). A vizsgálatot az is árnyalja, hogy a gazdasági recesszió hatása a kezdeti években érződött, ezért inkább a relatív, megyék közötti különbséget kellett figyelembe venni. Nem vizsgáltuk a nyugati határhoz közeli Győr-Sopron megyét, mert ott a fejlődést elsősorban más tényező (Ausztria közelsége) befolyásolta. Az idősorokban a munkanélküliség számbavételének első éve 1992 volt, mivel az 1991-es évben még a teljes foglalkoztatás hatása érződött (országosan 2%-os munkanélküliséggel).”

„A fenti adatok elemzése messzemenő következtetésekre nem ad lehetőséget. Az autópályák által érintett megyék közül például Bács-Kiskun megyében az országos átlagnál lényegesen nagyobb ütemben csökkent a munkanélküliség, ugyanakkor a nettó átlagkereset és az egy főre jutó beruházások az átlagosnál kisebb mértékben nőttek (különösen a beruházások maradtak el). Heves megyében a beruházások növekedési üteme igen magas és Fejér megyében is hasonlóan alakul, de ott a munkanélküliség is nagyobb mértékben csökkent az országos átlagnál. Fejér és Komárom megyében az autópálya már adottságnak tekinthető az időszak kezdetén is.

Összességében tehát **az autópálya gazdaságélénkítő hatása nem mutatható ki egyértelműen.** Az érintett területeken egyes mutatók az országos átlagnál kedvezőbben, mások annak megfelelően vagy kedvezőtlenebbül alakultak.

A képet tovább árnyalja, hogy a vizsgált megyék értelemszerűen Budapesthez közelebb helyezkednek el, aminek két lényeges vonása lehet. Az egyik az, hogy az autópálya viszonylagos rövidege miatt jelentős időmegtakarítás eleve nem érhető el, hiszen mintegy 60–70 km-en legfeljebb néhány tíz perc nyerhető csak időben. A másik pedig az, hogy a főváros vonzóereje a munkaerő ingázásában erősebben jelenhet meg. Ez abban az esetben valószínűsíthető, ha a munkanélküliség mérséklése nem jár együtt a beruházások érzékelhető növekedésével. Ez a gyanú elsősorban Bács-Kiskun megyére terjed ki.

Az ország távolabbi pontjait érintő gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére vonatkozó következtetések tehát

se pro, se kontra nem vonhatók le. **Az eddigi tapasztalatok alapján nem igazolható, hogy az autópálya léte gazdaságélénkítő szerepet tölt be, ugyanakkor az sem, hogy a nagyobb távolságra kiépített gyorsforgalmi úthálózat, mely kevésbé fejlett területeket érint, nem jár ilyen hatással.”**

## További tények a már megépült hazai autópályák hatásáról

Még inkább megkérdőjelezzük az autópályák kedvező gazdasági hatását az alábbi táblázatban bemutatott adatok.

Tehát Vas és Zala megyében, ahol nincs autópálya, a foglalkoztatási szint jóval magasabb, a munkanélküliség pedig alacsonyabb, mint a felsorolt négy, autópályával rendelkező megyében.

Más tapasztalatok is azt mutatják, hogy a már meglévő hazai autópályák gazdasági hatásai nem egyértelműek. Magyarországon két autógyár (!), a Suzuki és a General Motors olyan helyre települt, amelyet viszonylag messze elkerülnek az autópályák. A harmadik autógyár, a Magyarországra települt legnagyobb külföldi befektető és exportőr, a győri Audi példája pedig a legjobb cáfolat arra, hogy az autópálya és a befektetés szoros összefüggésben van egymással. Bár a telephely autópálya mellett van, a cég szállításait szinte kizárólag vasúton bonyolítja le.

A két autópálya (M7-es, M1-es) és egy gyorsforgalmi út (M0-s) mentén fekvő Érd a hátrányosabb helyzetben lévő települések közé tartozik. Pest megyét szabdalja keresztül a legtöbb autópálya, mégsem tartozik a gazdaságilag legfejlettebb megyék közé. Igaz, hogy az „autópályagyűjtő” Budapest gazdasági teljesítménye jóval az országos átlag fölött van, viszont a gazdaságélénkítő hatás nem sugárzik ki a megye egész területére, inkább elszívja a térség hátrányosabb helyzetű településeiből a hasznos energiákat, tovább erősítve az egyenlőtlenségeket. Ugyanakkor intő jel, hogy Budapest történelmében a háborús idő-

### A gazdasági aktivitás alakulása egyes, autópályával rendelkező és azzal nem rendelkező megyékben

Megye	1999		2001	
	Aktivitási arány	Munkanélküliségi ráta	Aktivitási arány	Munkanélküliségi ráta
Komárom	54,4	6,6	57,3	4,8
Fejér	56,4	6,0	57,3	4,8
Heves	49,8	8,7	50,8	6,6
Bács-Kiskun	53,6	6,4	53,9	6,4
Vas	59,8	4,7	60,4	4,1
Zala	57,1	5,1	57,9	3,3
Országos átlag	53,1	7,0	53,3	5,7

Forrás: KSH Évkönyv 1999 és 2001

szakok kivételével korábban soha nem fordult elő akkora egészségromlás és a lakosság olyan mértékű menekülése, mint az elmúlt években. (Az Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet adatai szerint 1990 és 2000 között Budapesten az asztmás betegek aránya másfélszeresére százalékkal, a tüdőrákosoké pedig kétszeresére emelkedett. Az elmúlt 12 évben a főváros lakossága 220 ezerrel csökkent, és a közvélemény-kutatások adatai szerint további százazrek kívánnak elköltözni lakhelyükről a környezet szennyezettsége miatt.) Mindez pedig szoros összefüggésben van a motorizáció rohamos térhódításával, beleértve az autópályák használatát.

A magyar sajtó rendszeresen arról ír, hogy az új autópályák építése jelentősen hozzájárul az érintett térségek gazdasági fejlődéséhez. Erről szól például a Magyar Nemzet 2001. augusztus 1-jei számában címlapon kezdődő, „Munkahelyeket teremtett az M3-as” című cikk is. A cikket elolvasva azonban kiderül, hogy a gazdaság fellendülése és a munkahelyek teremtése szempontjából az autópályák építése valójában teljes kudarcot vallott. A cikk szerint az M3-asnak ezer új munkalehetőség köszönhető. A mintegy 100 milliárd forintos beruházás esetén ez azt jelenti, hogy egyetlen munkahely létrehozása 100 millió forintba került. Számos olyan gazdasági ágazat van az országban, ahol ekkora összegből százszor több munkahelyet lehet létrehozni. Ráadásul azt is figyelembe kell venni, hogy az autópályák építése nemzetgazdasági szinten munkahelyeket szüntet meg azzal, hogy jelentős összegeket von el, amelyeket más területeken sokkal hatékonyabban és több munkaerő alkalmazásával lehetne felhasználni. Nyilvánvaló tehát, hogy az autópályák építésével történő „munkahelyteremtés” az adófizetők pénzének hatalmas mértékű elvesztegetését jelenti.

A cikkben azt is olvashatjuk, hogy az autópályának köszönhetően Heves megye értékesítésének immár egyötödét, exportjának egyharmadát Hatvan adja. Ennek az állításnak az igazságtartalma azonban megkérdőjelezhető. Egyrészt a kitűnő vasúti összekötetés miatt az export egy részét a vasút bonyolítja le. Másrészt pedig a megye számos részén feltehetően visszaesés következik be, vagy legalábbis lelassul a fejlődés, mert Hatvan elszívja onnan az erőforrásokat. Tehát nemzetgazdasági szinten az autópályák nem a gazdasági fejlődést mozdítják elő, hanem csupán annak területi eloszlását módosítják, ráadásul azt is kedvezőtlenül. Ez pedig társadalmi szempontból rendkívül káros, és gyökeresen ellentmond az Európai Unió elvárásainak is, amelyek szerint csökkenteni kell az egyes térségek közötti társadalmi-gazdasági különbségeket.

A magyarországi autópályák építésekkel kapcsolatos kérdésre válaszolva, nem véletlenül jelentette ki Jack Short, az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának főtitkár-helyettese, hogy „esetenként eltúlozzák a közlekedési beruházások szerepét a gazdasági növekedés elő-

segítésében ... úgy vélem, hogy a magyar gazdaság fejlődése sokkal inkább más tényezőkön múlik, mint a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén.” (Lélegzet, 1996/3.)

## Környezetbarát autópályák?

Az autópályák építése és használata jelentős környezetszennyezéssel jár. Egy kilométernyi autópályák megépítéséhez hatalmas mennyiségű építőanyagot használnak fel, továbbá annyi energiát, amennyit egy személyautó 20 millió km megtétele során fogyasztana el. Az autópályák két oldalán 6-6 km széles szennyezett levegőből álló „alagút” alakul ki. Leginkább azonban a gépkocsikban utazók egészsége károsodik ettől a légszennyező hatástól, mivel ők szinte közvetlenül szívják be az előttük haladó gépkocsik kipufogógázát.

Az autópályák építése során jelentős mennyiségű növényzetet pusztítanak el. Az autópályák szinte áthágathatatlan falként választja el egymástól az élőhelyeket. Az autópályák közvetlen közelében a talaj és a növényzet erősen szennyezett, ezért tulajdonképpen a mellette levő 200 méteres sávban mindkét oldalon meg kellene tiltani az emberi fogyasztásra szánt növények termesztését.

Amint említettük, az autópályák nagymértékben tovább gerjesztik a gépkocsi-forgalmat, ami az autópályákon kívül is jelentős környezetkárosítást okoz.

Tágabban kitekintve elmondható, hogy a jelenlegi tudományos ismeretek szerint egy-két évtizednél tovább nem folytatható az a gyakorlat, hogy 10–15 évente 600 millió gépjárművet cserélünk le szerte a világon, és hogy egy év alatt annyi szén, kőolaj és földgáz égéstermékét engedjük a légkörbe, amennyi több százézer év alatt üledett le és alakult ki a föld mélyében. Tehát az autópályák építése sok 100 milliárd forint befektetést jelent egy olyan infrastruktúrába, amely nagy valószínűséggel már 15–20 év múlva feleslegessé válik. Ez az ok bőven elegendő lenne ahhoz, hogy beszüntessük az autópályák építéseket.

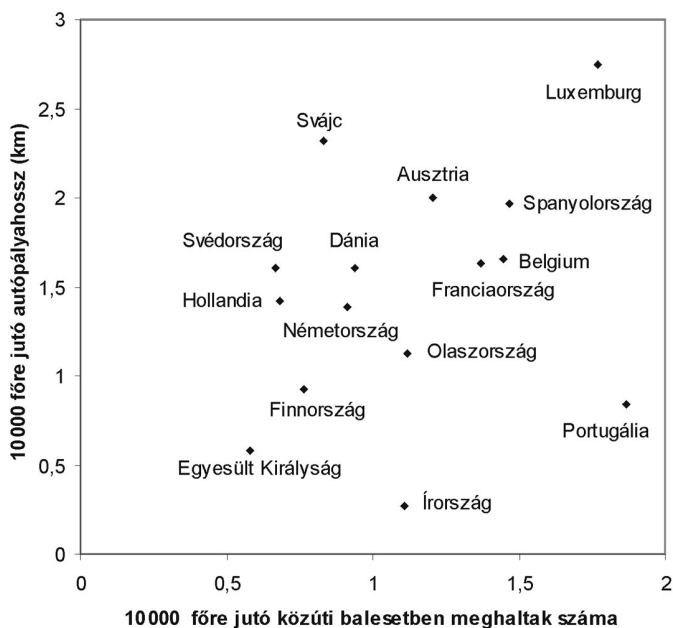
## Autópályák építés a közlekedésbiztonság javításáért?

Nem igaz az az állítás, hogy az autópályák üzembehelyezésével csökken a közlekedési balesetek száma. Hermann Knoflacher professzor, a Bécsi Műszaki Egyetem Útépítési és Közlekedéstudományi Intézetének igazgatója nemrég a következőket nyilatkozta a témáról: „Ez az álláspont több ok miatt is téves. Ugyanis ebben az esetben is az egy jármű-kilométerre jutó baleseteket számolják, és ez a mutató valóban kedvezőbb az autópályákon, mint általában az egyéb utakon. Ugyanakkor figyelmen kívül



hagyják, hogy az autópályákon sokkal több jármű és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint az egyéb utakon, és emiatt természetesen a balesetek száma és súlyossága is nagyobb, mint a kisebb forgalmú utakon. Továbbá a közlekedési szakmában lassan már elfogadott tényként kezelik, hogy az új utak általában újabb forgalmat gerjesztenek. Tehát amikor az új autópályákon megjelenik az addig ott nem létező forgalom, akkor ez legtöbbször csak átmenetileg csökkenti a gépjármű-forgalmat a tehermentesíteni kívánt párhuzamos utakon. Egy rövid idő elteltével a régi utakon ugyanolyan forgalom és ugyanannyi baleset lesz, mint korábban, és mindehhez hozzáadódik most már az új autópályán lévő forgalom miatti balesetek. Ráadásul az új autópályák a csatlakozó utakon és a közeli településeken is növelik a forgalmat. Összességében tehát romlik a helyzet.

Azonban még ha feltételezzük is, hogy a párhuzamos utakon forgalomcsillapítást vezetnek be, országosan akkor sem jelenthet megoldást az autópálya, hiszen az a településeknek csupán igen kis része mellett haladhat el, így az egyéb utak túlnyomó többségének forgalmára semmilyen hatása nincs. Fontos megvizsgálni a költséghatékonyságot is. Egy rövid autópálya-szakasz megépítésére, amely néhány települést érint, sok milliárd forintot költenek el, miközben sok magyar önkormányzatnak arra sincs pénze, hogy súlyosan balesetveszélyes csomópontokon vagy egyéb helyeken esetleg néhány millió vagy néhány tíz millió forintba kerülő átalakításokat hajtsanak végre, ami ott jelentősen javítaná a közlekedés biztonságát. Számos alkalommal jártam már Magyarországon, így személyes tapasztalataim is vannak a témáról.” (Lélegzet, 1999/1.)



Forrás: Saját számítások a KSH Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2001 és az Útügyi Szakirodalmi Tájékoztató 2002/2. alapján. Az adatok az 1998., 1999. vagy 2000. évre vonatkoznak (minden országra a rendelkezésünkre álló legfrissebb adatokat használtuk fel).

Nemrég a Levegő Munkacsoport szakértői egy érdekes összefüggést mutattak ki. Kiszámolták a 10 ezer lakosra jutó autópálya-hosszt és a 10 ezer főre jutó közúti balesetben elhunytak számát 15 nyugat-európai országban, és a két tényező összefüggését az alábbi ábrán tüntették fel. Az eredmény megdöbbentő: **minél nagyobb egy országban az autópályák hossza, annál többen halnak meg a közutakon!**

Ez az összefüggés a vizsgált országok túlnyomó részére érvényes. Érdemi eltérés mindössze Svájc és Svédország (kisebb részben Hollandia), valamint Írország és Portugália esetében tapasztalható. Az első két országról ismeretes, hogy rendkívül komoly figyelmet fordítanak a közlekedésbiztonságra. (A svéd kormány például 1997-ben olyan programot fogadott el, amelynek célja, hogy az ország útjain egyetlen ember se haljon meg, és egyetlen ember se szenvedjen súlyos sérülést!) Az utóbbi két országban pedig az általános közlekedési morállal vannak az átlagosnál nagyobb gondok.

A szakértőknek nem volt lehetőségük, hogy az említett összefüggésre ható egyéb tényezőket is megvizsgálják. Ezt figyelembe véve is elgondolkodtató az ábrán látható eredmény.

## Autópályák vagy vasút?

Magyarországon és Kelet-Európában teljes egészében kiépültek a vasúti áruszállítás műszaki alapfeltételei, bár azok jelentős korszerűsítésre szorulnak. Ezzel szemben a közúti hálózat általában kezdetleges, főleg tőlünk keletre. Tehát több száz milliárd euró pótlólagos befektetés lenne szükséges a térség korszerű színvonalon történő közúti bekapcsolásához Nyugat-Európába. Erre belátható időn belül nem áll rendelkezésre forrás. Mindez meghatározza a magyar közlekedéspolitika mozgásterét. Az osztrák és német érdekeknek megfelelően, amelyek valójában egybeesnek a magyar érdekekkel, az EU és Kelet-Európa közötti közlekedési kapcsolatot a meglévő vasúti hálózatra kell alapozni, annak korszerűsítésével, fejlesztésével. A vasút éppen a nagy távolságú, nagy tömegű áruszállítás terén mutatkozik különösen előnyösnek a közúttal szemben – tehát azon a téren, amit a közutak közül elsősorban az autópályák szolgálnak. Az EU említett új közlekedéspolitikája megállapítja: „A vasúti közlekedés szó szerinti értelemben az a stratégiai ágazat, amelyen a közlekedési munkamegosztás átrendezését célzó erőfeszítések sikere múlik, elsősorban az áru fuvarozás esetében.”

A vasúti áruszállítás versenyképességét bizonyítja az is, hogy az Amerikai Egyesült Államokban a vasút 1990 és 1997 között óriási fejlődést mutatott. A környezetileg kedvezőbb vasúti szállítás részaránya – árutonna-kilomé-

terben számolva – az 1990. évi 37,8%-ról 1997-re 39,4%-ra nőtt (ugyanakkor a közúti szállítás az 1990. évi 25,5%-ról 1997-re 29,1%-ra emelkedett). Különösen figyelemre méltó a vasúti áruszállítás volumenének növekedése: az 1990. évi 1591 milliárd átkm teljesítmény 1997-re 2072 milliárd átkm-re nőtt. Tehát ezen időszak alatt csak a növekedés volumene 481 milliárd átkm-t tett ki, ami több mint kétszerese az EU összes vasúti áruszállítási teljesítményének (1997-ben 237 milliárd átkm). Kiemelendő, hogy a 80-as évek közepén történt visszaesés óta 1997-ig a vasúti áruszállítás teljesítménye 528 milliárd átkm-rel nőtt az Egyesült Államokban. Ez azt mutatja, hogy a vasúti és a közúti áruszállítás piaci versenyében a vasút jelentős árelőnye figyelhető meg annak ellenére, hogy az USA-ban a külső költségeket még az európai mértéknél is kevésbé építették be az árakba (az üzemanyagadók jóval alacsonyabbak).

## **Érdemes-e növelni eladósodottságunkat?**

A jelenlegi magyar közlekedéspolitikát azért is alapvetően hibás, mivel a közúthálózat bővítését további hitelek felvételével kívánja megvalósítani, ami az ország eladósodását növeli.

Új utakat legfeljebb csak az úthasználók által befizetett, főleg deviza-többletforrások mértékének erejéig szabadna építenimegtenni, hogy elkerüljük további eladósodásunkat. Ennek megfelelően a közutakat használók vonatkozó adóit és díjait összességében olyan összegekben kell megállapítani, hogy ennek a követelménynek megfeleljenek. (Ezzel szemben például jelenleg a kamionoknak nyújtott rejtett támogatás meghaladja az évi 250 milliárd forintot.)

A közúthálózat bővítése rendkívül eszközigényes beruházási tevékenység. Egy autópálya minden méterének megépítése 1,3–2 millió forintba kerül, és rendkívül hosszú a megtérülési ideje. (Sok esetben nagy valószínűséggel soha nem térül meg.) Sőt, ezek a beruházások eszközöket vonnak el a gazdaság egyéb területeiről, vagyis fékezik a gazdasági fejlődést.

## **Mi a korszerű gazdaság húzóereje?**

John Whitelegg már idézett vizsgálatai arra is rámutattak, hogy a korábbi időszakokban, amikor a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok jelentették a gazdaság húzóerejét, a szállítási költségeknek sokkal nagyobb jelentőségük volt a vállalatok számára. Ma már azon-

ban gyökeresen más a helyzet: az információk, technológiák, gondolatok és az innováció áramlása határozza meg a gazdasági fejlődést. Whitelegg megállapítása szerint a vállalatok vezetői cégük telepítésekor a hatóságok nyújtotta pénzügyi és egyéb kedvezmények mellett elsősorban olyan tényezőket vesznek figyelembe, mint például a magasan képzett munkaerő és fejlett informatikai rendszerek megléte, a magas színvonalú oktatási intézmények közelsége, az egészséges környezet, a gazdag kulturális és rekreációs lehetőségek.

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: egyebek mellett jelentősen növelni kell az oktatást, képzést és a lakosság egészségének javítását szolgáló összegeket (ld. [http://europe.eu.int/information\\_society/newsroom/documents/catalogue\\_en.pdf](http://europe.eu.int/information_society/newsroom/documents/catalogue_en.pdf)).

A Magyar Kormányának is ez a kinyilvánított célja: „A kormány fordulatot hajt végre a társadalmi és gazdasági élet modernizációjának, a tudásalapú társadalom feltételeinek megteremtéséhez. A kormány fordulatot hajt végre a modern társadalom alapját jelentő oktatásban és képzésben, a kultúrához, az informatikához, a tudományhoz és az innovációhoz való viszonyában. A kormány programjának középpontjában a tudásalapú társadalom megteremtése áll. Az egyén biztos lehet abban, hogy élete során a társadalom mindvégig magas színvonalon segíti tanulását, szellemi épülését.” (Medgyessy Péter kormányának programja: „Cselekedni, most és mindenkiért!” A nemzeti közép, a demokratikus koalíció kormányának programja. Magyarország 2002-2006).

Ennek megfelelően a korlátozottan rendelkezésre álló forrásainkat erre a feladatra kell összpontosítani, nem pedig a hatalmas energia- és nyersanyag-igényű közúti közlekedés és az azt tovább gerjesztő autópálya-építés támogatására.

Lukács András

# A fővárosi 4. metró megépítésének feltételeiről és Budapest közlekedése javításának lehetőségeiről

## A 4-es metró megépítésének feltételei

**A tervezett 4-es fővárosi metró megépítésének számos feltétele van. Az alábbiakban ezek közül ismertetünk néhányat.**

**1. A befektetett összeggel arányosan javuljon a főváros környezeti állapota.** Egybehangzóak ugyanis a bel- és külföldi vélemények arról, hogy Budapest súlyos környezeti állapotát elsősorban a közlekedés és az azzal összefüggő jelenségek okozzák. Ezért nem fogadható el egy olyan közlekedési beruházás, amely több száz milliárd forint közpénz elköltését igényli, ugyanakkor nincs környezeti haszna. Ugyanakkor a 4-es metrónak a DBR Metró Projektigazgatóság megrendelésére készült környezeti hatástanulmánya azonban egyértelműen megállapítja, hogy annak megépítése nem javít a főváros környezeti állapotán.

**2. A BKV Rt. számára az elkövetkező 10 évben** a metróépítés költségein felül biztosítani kell az alapvető működési költségeket legalább olyan szinten, hogy ne romoljon a napi üzemeltetés színvonala, továbbá, hogy ezen felül évente (2002. évi áron) legalább 30 milliárd forint álljon a rendelkezésére a meglévő járművek, pályák és üzemi létesítmények – túlnyomó részt az elmúlt években elmaradt – **felújítására, korszerűsítésére, cseréjére.**

A metró építése óriási felfordulással jár legalább öt évig. Félő, hogy a metróépítés minden forrást elvonna az egyéb területekről. Erre utal az a tény, hogy a Levegő Munkacsoport eddig hiába kért a Fővárosi Önkormányzattól biztosítékot arra, hogy a metróépítéssel egyidejűleg a tömegközlekedés színvonala – ha már nem javul – legalább nem fog tovább romlani. Az önkormányzat-

nak az elkövetkező évekre vonatkozó költségvetési terveiből azonban a tömegközlekedés további alulfinanszírozása és így folyamatos romlása vetíthető előre. Pedig a BKV már most is 30 milliárd forint pénzügyi hiányt görget maga előtt.

A 2-es metró annyira elavult, hogy több helyen sebességkorlátozást kellett bevezetni. A tűzvédelmi és szellőzési rendszer balesetveszélyes, a járművek már 30 évesek és jelentős mértékben korrodálódtak. Az elmúlt időszak külföldi alagútbaleseteinek ismeretében megdöbbentő számunkra, hogy a Fővárosi Önkormányzat évek óta halasztgatja a szükséges munkálatok elvégzését. A budai oldal északi részének fő közlekedési tengelyét képező szentendrei HÉV olyan mértékben leromlott, hogy az utazási idő 50 (!) százalékkal több az eredetileg tervezettnél. A villamoskocsik jelentős része szintén megérett a cseréjére. A pályák nagy része szintén sok kívánnivalót hagy maga után.

Nagy a kockázata tehát, hogy bekövetkezik az, amit a Világbank így fogalmazott meg: „Amennyiben megépül a 4-es metróvonal, a BKV utasainak 10 százaléka számára egy luxus utazási rendszer jön létre, miközben a 90 százalékat arra szorítják, hogy nagyrészt alacsony színvonalú tömegközlekedési eszközökkel, kedvezőtlen feltételekkel utazzon. Idővel ez a helyzet tovább romlana, mivel a felújításra fordítható összegeket elviszi a metróépítés, miközben a tömegközlekedési tarifák még tovább növekednének.”

**3. Évente legalább 10 milliárd forintot kell biztosítani** az új tömegközlekedési fejlesztésekre a főváros egyéb területein (a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítésére, bizonyos villamosvonalak összekötésére, illetve meghosszabbítására, új autóbusz gyorsjáratok beindítására stb.). Súlyos feszültségekhez vezethet ugyanis, ha csak néhány kerületet érint éveken keresztül az évi több tíz

milliárd forint fejlesztési forrás, míg a kerületek nagy többsége egy forintot sem kap ilyen célra.

**4. Az elkövetkező években a BKV viteldíjak nem növekedhetnek az inflációnál nagyobb mértékben.** Ha a 4-es metró építési költségeit teljes egészében ajándékként megkapná a főváros (azaz nem kellene ezeket meg- illetve visszafizetni), az új metró üzemeltetési és amortizációs költségei akkor is annyira megterhelnék a BKV költségvetését, hogy egyéb forrás híján – számításaink szerint – 70 százalékkal kellene megemelnie a jegyek és bérletek árát. A tapasztalatok azonban azt bizonyítják, hogy a tarifaemelések elfogadhatatlanok az utazóközönség számára: minden emelés után csökken a – fizető – utasok száma.

**5. Az elkövetkező években nagymértékben fejleszteni kell az elővárosi tömegközlekedést, és ehhez évente legalább 25 milliárd forint többletforrást kell biztosítani.** Ami a személyszállítást illeti, a főváros közlekedésében a legnagyobb gondot a városhatáron túlról egyre növekvő számban érkező autók alkotják: jelenleg ezek teszik ki a fővárosi személygépkocsi-forgalom mintegy 65 százalékát! Ezért Budapest közlekedése és környezete számára létfontosságú, hogy ezek az autósok minél nagyobb arányban szálljanak át a tömegközlekedésre. (Ld. még a 9. pontot!)

**6. Az autóforgalom csökkentése érdekében forgalomcsillapítási intézkedéseket kell bevezetni a metró által érintett útvonalakon.** Amennyiben ugyanis a jelenlegi tervek valósulnak meg, akkor a metró megépítése esetén sem csökken majd a gépkocsi-forgalom. A Kelenföldi pályaudvar mellett naponta több mint 100 ezer személyautó halad el a városközpont irányában (elsősorban a Budaörsi úton, kisebb részben pedig az Etele téri oldalon). A tervek szerint az Etele téren és az Őrmezői lakótelep mellett (a sportpálya helyén!) alakítanak ki majd 900–900 férőhelyes parkolókat. Ha lenne is reggelente 1800 olyan autós, aki itt letéve az autóját, felszállna a metróra, ez nem érné el a bejövő személyautók 2 százalékát sem.

Viszont az a kilátás, hogy a 4-es metró üzembe helyezése után az erősen ritkított felszíni tömegközlekedést a Bartók Béla úton bezsúfolnák a középső „közös tömegközlekedési sávba”, és két-két közúti sáv szabadon maradna a személygépkocsik számára, olyan vonzerőt jelentene annak használatára, hogy sokan még azok közül is autóval járnának be ezentúl, akik eddig esetleg távolsági autóbusszal vagy vonattal jöttek el az Etele térig. Ezt támasztja alá a környezeti hatástanulmány is, amely szerint a metró üzembe lépése után a Bartók Béla úton naponta egy irányban 37 ezer autó fog elhaladni a mai 31 ezer helyett. Tehát itt ugyanolyan embertelen állapotok alakulnak ki, mint a 2-es és a 3-as metró felett a Rákóczi úton, az Üllői úton és a Váci úton.

**7. Egyáltalán nem szabad, hogy romoljanak a térségben a tömegközlekedéssel járók utazási feltételei.**

„A 4-es metró szükségességét nem elsősorban a tömegközlekedési kapacitások elégtelensége indokolja...” – írta Szirmay Tamás, a BKV Rt. vezérigazgató-helyettese. Tehát a kapacitások ma is elegendőek, így a metró megépítése csak akkor indokolható, ha az egyéb módon tud számottevő többletszolgáltatást nyújtani az utasoknak.

A 4-es metró megépítésével párhuzamosan számos felszíni járat ritkítását, illetve megszüntetését tervezik, ezért sok ember utazási feltételei romlanak majd. Például felszámolnák a kiskörúti villamost. Így akik ma a Fehérvári út környékéről a 47-es villamossal átszállás nélkül elérik az Astoriát és a Deák teret, azok kénytelenek lesznek a Bocskai útnál vagy a Móricz Zsigmond körtéren átszállni a metróra, majd a Kálvin téren ismét átszállnak a tervek szerint meghosszabbított útvonalú trolibuszra vagy a 3-as metróra – vagy szépen elsétálnak az Astoriáig, a Deák térig.

További példákat is hozhatnánk fel arra, hogy a 4-es metró megvalósítása esetén a belváros legtöbb utast vonzó térségeit Budáról csak átszállással vagy a jelenleginél sokkal hosszabb várakozással lehet majd elérni, de a területi korlátok miatt ettől most eltekintünk. Azt viszont meg kell jegyeznünk, hogy abszurd az az érvelés, amely szerint a Szabadság híd statikai állapota miatt kell itt megszüntetni a villamosközlekedést. Már a 4-es metró első megvalósíthatósági tanulmányában is leírták a szakemberek, hogy a Szabadság híd a metróépítés költségeinek 2 (!) százalékából megfelelően felújítható.

**8. Csak olyan szerződést írjon alá a Fővárosi Önkormányzat** az Európai Beruházási Bankkal (EIB), amelyben a bank vállalja, hogy amennyiben nem teljesülnek a megvalósíthatósági tanulmányban rögzített feltételek (pénzügyi mutatók, viteldíjak alakulása, utaslétszám, környezeti mutatók stb.), akkor se a hitelt, se annak kamatait nem kell visszafizetnünk. A metró megépítése melletti érvként ugyanis elhangzik, hogy arra az EIB-től rendkívül kedvező feltételekkel vehetünk fel hitelt. Széles körű nemzetközi tapasztalat birtokában állíthatjuk, hogy az EIB gyakran nem törődik azzal, hogy mennyire értelmes vagy gazdaságos az általa finanszírozott beruházás. Számára az a fontos, hogy a hitelt a kamatokkal együtt visszakapja, ez viszont teljes mértékben biztosított egy olyan beruházás esetén, ahol a hitel visszafizetésére – mindannyiunk pénzéből – az állam kezességet vállal. Ha viszont egy bank egy magánvállalatnak nyújt hitelt, akkor kockázatot vállal, hogy hibás gazdálkodása esetén a cég nem tudja a hitelt visszafizetni. Közpénzek felhasználásakor semmiképp nem szabad enyhébb követelményeket támasztani, mint magánpénzek esetén.

**9. A nem közforgalmú gépjármű-közlekedés résztvevőire a piacgazdaság szabályai vonatkoznak.** A tömegközlekedés közszolgáltatás, amelyet meg-

határozott keretek között biztosítani kell akkor is, ha az vállalati szinten nem gazdaságos. Ugyanez azonban egyáltalán nem mondható el a gépjármű-forgalom egyéb résztvevőiről. Nekik meg kell fizetni mindazokat a költségeket, amelyeket okoznak. Jelenleg azonban ez nem teljesül: a személy- és tehergépkocsi-közlekedés költségeinek számottevő részét nem azok fizetik meg, akik azt használják. Emiatt nem lehet helyes döntéseket sem hozni. (A költségek megfizetésének egyik módja lehet az útdíjak bevezetése, és ezeket először a főváros határán belépő gépkocsikra javasoljuk kivetni.)

#### **10. Jusson elegendő forrás arra, hogy támogatást kapjunk az Európai Uniótól a városrehabilitációra.**

Az EU a metróépítéshez nem nyújt támogatást, a városfelújításra viszont igen. Ez utóbbihoz viszont saját részt is fel kell mutatnunk. Elfogadhatatlan lenne, hogy a metróépítés miatt ellessünk az EU ezen forrásaitól – annál is inkább, mivel a fővárosi lakosság több mint fele leromlott, korszerűtlen épületekben lakik (a lakótelepeken és a belső kerületek lepusztult házaiban).

**11. Nem csökkenhetnek a zöldfelületek.** A 4-es metró környezeti hatástanulmánya szerint számos fát kellene kivágni – elsősorban a VIII. kerületi Köztársaság téren és a Rákóczi téren –, ha a metró a jelenlegi tervek szerint épül meg. A VIII. kerületben viszont az egy főre jutó zöldfelület már ma is a töredéke a nemzetközileg ajánlott 21 négyzetméternek.

Mivel a fenti feltételeket nyilvánvalóan nem lehet teljesíteni az elkövetkező években, meg kell vizsgálnunk az egyéb lehetőségeket a főváros közlekedésének és környezeti állapotának javítására. Ehhez először tekintsük át, hogy milyen intézkedéseket tett, illetve mulasztott el megtenni a Fővárosi Önkormányzat, ami hozzájárult a helyzet jelentős romlásához az érintett térségben.

Az elmúlt 12 év során 25 százalékkal csökkentették az érintett hidakon (Petőfi híd, Szabadság híd, Erzsébet híd) a csúcsórában áthaladó tömegközlekedési férőhelyek számát. Megszüntették az 1-es buszt. A 2-es metró keringési sebességét közel 10 százalékkal csökkentették. Elmulasztották megvédeni az egyéb forgalomtól a Kosuth Lajos utca és a Rákóczi út buszsávjait annak ellenére, hogy a BKV eddig legalább öt tanulmányban mutatta ki ennek konkrét lehetőségeit és előnyeit. Évről évre halasztgatják az 1-es villamos átvitelét a Lágymányosi hídon és elvezetését az Etele térig. Elvetették azokat a javaslatokat, amelyek megvalósítása elkerülhetővé tenné, hogy a buszok nap mint nap araszolva haladjanak végig a Budaörsi úton. Megszüntették a Gellért téri megállóban a villamosok járműosztályozóját (vagyis azt, hogy a Szabadság hídra, illetve az északi irányba tovább haladó villamosok már a megállóban külön pályára kerüljenek), és ugyanitt a sínekben egy olyan kanyart iktattak be, amely lelassítja a villamosok mozgását. A Móricz Zsigmond körtérről távolabb helyezik a 41-es villamos végállomását,

200 méteres gyaloglásra vagy egy újabb átszállásra kényszerítve az utasokat. Több hónapon keresztül fogják akadályozni a villamosok és a buszok mozgását azzal, hogy egy olyan gyalogos aluljárót építenek a Fehérvári út és a Bocskai út sarkán, amelyre a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya szerint sincs szüksége a gyalogosoknak. A Fővárosi Önkormányzat mindaddig elzárkózott attól, hogy a Bartók Béla úton az egyéb forgalomtól elkülönített buszsáv létesüljön, pedig a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya is javasolta annak kialakítását. (A buszsáv elmaradása ahhoz vezet, hogy a Bartók Béla úton a buszok a személygépkocsik között fognak araszolni – annak ellenére, hogy ezen az útvonalon az emberek 83 százaléka használ tömegközlekedést és csak 17 százaléka személygépkocsit.) Az alternatíva tehát kézenfekvő: mindezeknek az intézkedéseknek épp az ellenkezőjét kell(ett volna) tenni.

Az említettek közül csak egy tényezőre térnénk ki egy kicsit részletesebben. Ha a 7-es buszcsalád útvonalán a Tétényi út és a Baross tér között végig védett buszsávot alakítanának ki, amit valóban csak a buszok használhatnának, akkor a 7-es gyorsbusz a nap minden időszakában 19 perc alatt tenné meg az utat az Etele tér és a Keleti pályaudvar között. A mozgólépcsőn történő le- és felmenetel idejét is beleszámítva a 4-es metróval is csak ennyi idő alatt lehetne megtenni ezt a távolságot. A BKV által megrendelt tanulmány ráadásul kimutatta, hogy a valódi buszsáv kialakítása rövid idő alatt és viszonylag kis költséggel megvalósítható, sőt komoly megtakarítást eredményezne a vállalat – és így mindannyiunk – részére, és a környezet szennyezése is csökkenne. (A buszsáv alkalmazása világszerte jól bevált gyakorlat, csak Budapesten nem.)

Javasolnánk még a 19-es, 49-es és – ha majd elér odáig – az 1-es villamos meghosszabbítását a Kelenföldi pályaudvar felett a Budaörsi útig. Ez a beruházás a metróépítés költségének mindössze 7–8 százaléka kerülne, és tehermentesíteni tudná a Budaörsi utat és az ahhoz csatlakozó belső utakat.

A főváros általános közlekedési helyzetének javítását pedig az alábbi pontok megvalósításával képzeljük el.

## **A Levegő Munkacsoport javaslatai Budapest közlekedésének javítására**

**1. A tömegközlekedési járatoknak forgalmi előnyt kell adni minden vonalon.** Így a járművek folyamatosan, akadálytalanul tudnak majd haladni. Ez évente több milliárd forint megtakarítást eredményez a BKV részére. (A cég felmérései szerint ebben az eset-

ben csak a 7-es buszcsalád vonaláról húsz autóbuszt tudnának kivonni úgy, hogy az utazóközönség semmilyen színvonalromlást nem észlelné, sőt a menetidő is rövidülne.) Ezek az intézkedések viszonylag kis összegekből megoldhatók. A BKV és más intézmények már több tanulmányt készítettek erről, konkrét javaslatokkal, így sok esetben viszonylag rövid idő alatt el lehet jutni a gyakorlati kivitelezésig.

**2. Sürgetőnek tartjuk a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) mielőbbi létrehozását és működtetését.** Ennek érdekében mielőbb meg kellene teremteni a BKV, a MÁV és a Volánbusz járataira egyaránt érvényes egységes bérletek, majd később egységes jegyek bevezetésének feltételeit. Ezzel párhuzamosan a jelenleginél sokkal jobban össze kell hangolni a menetrendeket és az átszállási lehetőségeket.

**3. A helyi tömegközlekedési vállalatok, illetve az elkövetkező években létrejövő térségi közlekedési szövetségek üzemeltessék területükön a parkolási és az – esetleg bevezetésre kerülő – útdíj-fizetési rendszereket, és az így keletkező többlet-bevételeket a tömegközlekedés javítására használják fel.** Ezt a megoldást alkalmazzák például New Yorkban, ahol a **Metropolitan Transport Authority** (MTA) kezelésében van csaknem az összes fizető híd és alagút, valamint a busz, a metró és az elővárosi vasutak is. Az MTA pedig a híd- és alagút-díjából származó bevételeinek jelentős részét a tömegközlekedés támogatására fordítja. Már itthon is van példa ilyen megoldásra: Debrecenben a helyi tömegközlekedési vállalat, a DKV Rt. üzemelteti a fizető parkolók többségét. Egy ilyen rendszernek a bevezetése nagymértékben elősegíthetné annak a világbanki követelménynek a megvalósítását, hogy a BKV saját (a kormányzati és önkormányzati hozzájáruláson felüli) bevételei elérjék az összes bevételének 50%-át.

**4. Egyre nagyobb területen vezessék be a fizető parkolást, a díjakat pedig emeljék meg, és szigorítsák az ellenőrzést.** A terület az egyik legértékesebb vagyonunk, és lehetetlenné teszi az ésszerű területgazdálkodást, ha ingyen adják a területet olyan magáncélokra, mint a személyautók parkolása és tárolása. Különösen vonatkozik ez Budapest azon területeire, ahol a legnagyobb a zsúfoltság és magasak a telekárak.

**5. Mivel a parkolás-szabályozás az átmenő forgalomra alig van hatással, elektronikus fizető rendszer bevezetését is javasoljuk Budapest határánál.** Gazdasági szempontból teljesen ésszerűtlennek tartjuk és „a szennyező fizessen!” elvet is sérti a jelenlegi gyakorlat, hogy miközben a településeket elkerülő egyes gyorsforgalmi utak használatáért fizetni kell, a települések sűrűn lakott részein a gépjárművek ingyenesen áthaladhatnak. Ez utóbbi területeken ugyanis a járművek sokkal több költséget és kárt okoznak az épített kör-

nyezetben és az emberi egészségben, mint a településektől távolabb haladó utakon. Az **Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának** (ECMT) 1998-ban megjelent tanulmánya szerint a városokban közlekedő személyautóknak átlagosan 3,5 ECU-vel (kb 900 forinttal), a tehergépkocsiknak pedig 13,4 ECU-vel (kb. 3400 forinttal) többet kellene fizetniük száz kilométerenként, mint a vidéken közlekedőknek. Egyébként fizető rendszer már működik Budapest egyes területein (a Belvárosban és a Várban), azonban ezeken a helyeken is szükség lenne az ellenőrzés szigorítására, valamint a kedvezmények korlátozására. Egy elektronikus díjfizetési rendszer műszakilag viszonylag rövid idő alatt és kis költséggel megvalósítható. A bevezetés után pedig számottevő többletforrásokat eredményez, amit a tömegközlekedés javítására lehet felhasználni.

**6. Egyéb forgalomcsillapítási eszközöket is minél szélesebb körben kellene alkalmazni, mint például a 30 km/h sebességkorlátozású övezetek kijelölése.** Érvényt kell szerezni a magyar közlekedéspolitikáról szóló 68/1996. számú Országgyűlési határozat 3.f) pontjának, amely kimondja: „a lakott területek belső, sűrűn lakott övezeteiben ... a személygépkocsi-forgalmat az illetékes hatóságok jelentős mértékben korlátozzák.” Célszerű lenne megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy a főútvonalak, illetve a tömegközlekedési útvonalak kivételével mindenhol egységesen 30 km/h legyen a legnagyobb megengedett sebesség, mint például Münchenben, Grazban és Luzernben.

7. A Fővárosi Önkormányzatnak többletforrásokat kellene biztosítania a BKV részére, ezért egyes igen költséges nagyberuházások elhagyását, illetve elhalasztását javasoljuk. Ide tartozik a tervezett 4. metró, amelynek megépítését mindenképp meg kellene hogy előzze a már meglévő tömegközlekedési hálózat hatékony működtetése, fenntartása és felújítása. A közúti kapacitást bővítő egyes nagyberuházásokra fordítandó összegek is (a budai alsó rakpart vagy a XI. kerületi Andor utca kiszélesítése, az M0-s északi hídjá és a Körvasúti körút megépítése stb.) jóval alacsonyabb hatékonysággal hasznosulnának (sőt, inkább csak kárt okoznának), mint a tömegközlekedés fenntartása, így az ezekre szánt összegeket is át kell csoportosítani a BKV részére.

**8. Előnyt kell adni a meglévő tömegközlekedési eszközök, pályák és kiszolgáló egységek felújításának, korszerűsítésének.** Közgazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt hatékonyabb általában a meglévő vagyon megőrzése, mint az új beruházások megvalósítása. Fontos megjegyezni, hogy 1990 óta a Fővárosi Önkormányzat reálértékben fokozatosan kevesebb mint harmadára csökkentette a BKV-nak nyújtott támogatását, így összességében több mint 300 milliárd forint bevételről fosztotta meg a vállalatot. Az elkövetkező 10 évben a BKV-nak legalább ekkora összeget kell(ene) fordí-

tania csak a meglévő vasúti (villamos, metró, HÉV) járművek, pályák és kiszolgáló egységeik felújítására.

**9. Különösen fontosnak tartjuk az elővárosi vasúti hálózat fejlesztését.** A 2000. évi forgalomszámlálás szerint naponta 230 ezer autóval mintegy 350 ezer ember lép be a főváros területére. Ezek az autók okozzák Budapesten a személygépkocsikból eredő levegőszennyezés mintegy kétharmadát. Ugyanakkor szinte az összes, városközpontba vezető fő közlekedési úttal párhuzamosan ott haladnak az elővárosi közlekedésre alkalmas vasútvonalak (ez alól gyakorlatilag csak a Szilágyi Erzsébet fasorba torkolló utak jelentenek kivételt, itt viszont a még tovább fejleszhető 56-os BKV plusz villamos halad).

**10. Fontos az egyéb kötőpályás vonalak fejlesztése is.** Ezeket úgy kell kialakítani, hogy az utasok a lehető legkevesebb átszállással juthassanak el céljaikhoz.

**11. Az autóbusz-közlekedést is javítani kell.** A fentebb említetteken (járműpark-korszerűsítés, forgalmi előnyben részesítés) kívül el kell érni, hogy a menetrendek, a csatlakozások, a hálózat kialakítása jobban igazodjon az igényekhez, vonzóbb szolgáltatást nyújtson.

**12. A BKV viteldíjait a jelenlegi szinten kellene tartani, illetve csak az infláció mértékének megfelelően szabadna emelni.** A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy minden egyes áremelés után számottevően csökken a BKV utasainak száma, s folytatódik a tömegközlekedés térszűkítése.

**13. Minden intézkedés előtt társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi hatásvizsgálatot kellene végezni.** Ezek a vizsgálatok nemzetgazdasági szintű elemzést is foglaljanak magukban, számításba véve a közlekedés külső költségeit is.

**14. Átfogó forgalom-felmérést kellene végezni.** Legutóbb 1994-ben készült ilyen vizsgálat, és azóta a helyzet sok tekintetben megváltozott (pl. számos nagy bevásárlóközpont létesült), így a további megalapozott tervezéshez nélkülözhetetlenek a mai állapotot tükröző vizsgálati eredmények. Újabb felmérés egyelőre csak a Budapest határán belépő forgalomról készült (2000-ben).

**15. Szükségesnek tartjuk a BKV újabb belső átvilágítását.** Néhány évvel ezelőtt már készült egy ilyen munka, a világbanki program keretében. Bár további jelentős belső tartalékok feltárása már nem várható, mindent meg kellene tenni a vállalati működés hatékonyságának javítása érdekében.

**16. A Fővárosi Közgyűlésnek részletes tervet kellene elfogadnia arra vonatkozóan, hogy milyen ütemben fogja felújítani, korszerűsíteni a BKV egyes járatait, és hogy ehhez mikor mekkora összeget biztosít majd.** Ez nemcsak a tisztánlátást segítené elő, hanem talán azt is, hogy a tömegközlekedés sorsa kevésbé függjön a mindenkori költségvetési viták eredményétől.

**17. Olyan településpolitikát kellene folytatni, amely csökkenti a közlekedési igényeket.** Ebben fontos szerepet játszhat a leromlott városrészek felújítása, a közterületek rendezettebbé, kellemesebbé tétele.

**18. Szigorúan korlátozni kell a jelentős gépjármű-forgalmat vonzó létesítmények építését.** Az ilyen létesítmények, például a bevásárlóközpontok is komoly mértékben hozzájárultak a közúti forgalom növekedéséhez az elmúlt években. Európa egyre több országában vezetnek be olyan korlátozásokat az új bevásárlóközpontok létesítésére, amelyek szinte lehetetlenné teszik azok megépítését.

**19. Meg kell állítani a növényzet pusztítását, javítani kell a zöldfelületek állapotát és bővíteni azokat.** A növényzet jelentős szerepet tölthet be a közlekedés által okozott környezeti ártalmak csökkentésében. Egyebek mellett célszerű lenne minél több út mellé védősövényeket telepíteni.

**20. Fontos lenne a tömegközlekedés társadalmi támogatottságának, népszerűségének növelésére irányuló folyamatos tájékoztató, felvilágosító tevékenység.** Jelenleg szinte mindent ellepnek az autózásra ösztönző reklámok és üzenetek, miközben a tömegközlekedésről többnyire kedvezőtlen vélemények látnak napvilágot. Országunk és fővárosunk felelős vezetőitől joggal várható el, hogy végre letegyék már a voksot a mindannyiunk környezetét és egészségét kevésbé terhelő tömegközlekedés mellett.

**21. Sok előnnyel jár az is, ha a tömegközlekedéssel kapcsolatos döntések előkészítésébe a jelenleginél jóval nagyobb mértékben vonják be az érintett lakosságot és a civil szervezeteket.** Azon túlmenően, hogy erre a hatályos törvények és nemzetközi megállapodások is kötelezik a hatóságokat, a társadalmi részvétel növelése jelentős szellemi és erkölcsi támogatást is nyújthatna a tömegközlekedés javításához.

*Lukács András – Schnier Mária*

# A Pécs-Pogányi repülőtér fejlesztésének regionális gazdasági hatásairól

Az alábbi áttekintést a Magyar Környezetgazdaságtani Központ készítette a Levegő Munkacsoport felkérésére a „Pécs-Pogány repülőtér gazdasági megvalósíthatósági tanulmány” (Airport Consulting Kft., 2000. december) című anyag regionális hatásokra vonatkozó állításairól. Véleményünkkel a beruházásból fakadó hatások jobb megítélhetőségéhez kívánunk hozzájárulni. A véleménynyilvánításhoz megfelelő alapot jelent, hogy nem egy magán forrásokból finanszírozandó elképzelésről van szó, hanem egy olyan beruházásról, amely alapvetően közösségi források felhasználását tervezi. A megismert anyag a repülőtér működését kockázatos, de megtérülő beruházásként mutatja be, amely önmagán túlmutató pozitív hatásai miatt bírhatja a régió (és közvetetten végül is az állam) támogatását.

Áttekintésünkben két gondolatmenetet szeretnénk ismertetni. Az első elfogadja azt a kiinduló állapotot, amelyet a Kormány 2078/2000. (IV. 14.) határozata jelent a regionális jelentőségű repterek fejlesztésével kapcsolatban. (Noha a nemzeti szintű fejlesztési tervek az elkészítésük szűk határideje miatt nélkülözik azt az információ-szintetizálási és érdekegyeztetési alapot, amely megkülönböztetné azokat egy kívánság-gyűjteménytől, sajnos nem készült még olyan mélyességű és színvonalú anyag, amely kritikáját tudta volna adni a nemzeti fejlesztési programok elmúlt évtizedbeli és jelenlegi kidolgozásának, így ez a jogi keret részének tekintendő.) A második megközelítés megpróbálja kicsit tágabb összefüggéseiben szemlélni a problémát.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése a hozzáférési lehetőségek bővítésével, a termelés/szolgáltatás járulékos költségeinek csökkentésével járul hozzá az együttes gazdasági teljesítmény növeléséhez az összekapcsolt területeken<sup>1</sup>. Önmagában a hozzáférési feltételek javítása azonban nem oldja meg egy térség hiányzó, vagy fel nem tárt

fejlesztési lehetőségeinek problémáját. Egy térség válsága, illetve viszonylagos lemaradása az addigi erőforrás-felhasználás feltételeinek megváltozásából fakad. Kilábalás az erőforrások felhasználásának újjászervezésével érhető el. Más térségekhez viszonyított fejlődés („kitörés”) akkor tud bekövetkezni, ha a térségben nagy mennyiségben, illetve olcsón rendelkezésre álló erőforrásokat is felhasználva, sikerül azokat versenyképes termékek előállításához felhasználni, amellyel így nagy hozzáadott értéket állíthatnak elő. A térségi erőforrások használata következtében az így keletkező érték a térségben csapódik le és itt generál újabb keresletet. A térségen belüli gazdasági kapcsolatok sokasodása az, ami a térségen belül teríti a gazdasági fejlődés jótékony hatásait.

A hozzáférési lehetőségek javítása olyan esetekben, amikor a térség saját termelési struktúrája nem működik kielégítően, nem várt kedvezőtlen hatásokkal is járhat. Az olcsóbbá váló hozzáférés felértékelhet némely erőforrást (általában az amúgy is legversenyképesebbet), azonban ez nem jár a többi térségi erőforrás új felhasználási lehetőségeinek kialakításával, hiszen a letelepedő termelési rendszer szempontjából csak egy könnyen helyettesíthető inputot vesz igénybe. Ezen beruházások esetében a technológia adott, általában az egyéb beszállítók is, helyben alig jár a közvetlenül megjelenő jövedelmen túl sokszorozó hatással. Az így felhasznált helyi erőforrás egy olyan termelési struktúrában fejti ki hatását, amelynek hasznai nem az adott térségben fognak jelentkezni. Ez összességében konzerválóan hathat a feltételek megváltozásához még nem alkalmazkodott regionális gazdasági rendszerre. Továbbá az egy-egy szelektíven felhasznált erőforrásra épülő térségi gazdaság sérülékenysége és kiszolgáltatottsága nagy (hiszen egyedisége alacsony szintű), folyamatosan versenyre van kényszerítve más hasonló erőforrásokra építő régiókkal



a tőkebeáramlás fenn- és ott-tartása érdekében. A hozzáférés könnyítéséből fakadó hatások egyenlegére nincs triviális válasz, becslések a gazdaság részletesebb ismeretén alapulhatnak (az igen kiterjedt állapotleírás azonban e tekintetben nem ad támpontokat).

Az anyag érvelésének gondolatmenete egy követő stratégiát jelenít meg. A régiók közötti versenynek nevezett folyamatban az agglomerációk szolgáltatásaik összességét jelenítik meg kínálatként olyan mobil erőforrások megnyerése érdekében, mint a technológia, a tőke, de ide érhető a költségesen érkező turista is. A kínálatban a képzett munkaerő és a beruházások fogadására alkalmas területek mellett jelenik meg – általában – a város maga (kulturális életével, vagy az egyedinek tált környezetével). A külső erőforrások megszerzéséhez egyszerre kell egyedinek lenni és rendelkezni bizonyos általános alapvető feltételekkel. Ebben a megközelítésben egyes létesítmények léte vagy nem-léte önmagán túlmutató jelentőségre tehet szert, hiszen az összehasonlítás egy beruházási döntésnél, vagy egy hosszú hétvége eltöltése esetében a közel hasonló alapvető paraméterek mellett felsorakozó kiegészítő lehetőségek elemein múlhat. Ebből a szempontból a repülőtérnek az autópályákhoz hasonlóan jelzés értéke (signalling<sup>2</sup>) van (pl. a megcélzott befektetői körök döntéshozói, cégvezetői körében, akik vélelmezhetően a kiegészítő szolgáltatások fogyasztói is), így némely, önmagában megkérdőjelezhető beruházás megvalósítása esetenként kényszerű velejárója a választott fejlődési pályának. A megismert anyag fejlődésképe kimondatlanul is ebben a keretben gondolkodik. Ezen beruházások esetében erre a helyzetre tekintettel érdemes a ráfordításokat és a kockázatvállalás kereteit meghatározni, és a hátrányosan érintetteket kompenzálni. A magas presztízsű megközelítési lehetőségek közül a dél-dunántúli régióban az adott körülmények között valóban ez a leggyorsabb és legkisebb költséggel megvalósítható.

Az anyag elképzeléseihez hasonló fejlesztéseket valósítottak meg Debrecenben, ahol bár nem nagy léptékben, de több elem is megvalósult az anyagban tervezetből (high-tech cég letelepedése, logisztikai beruházások, illetve a gyógyfürdőturizmusra épülő néhány charterjárat-szerződés). Az önkormányzat azonban folyamatosan aktív szerepet játszik a fejlesztésekben, és részt vesz a repülőtér üzemeltetési költségeinek fedezésében is. A pogányi reptér esetében is valószínűsíthető, hogy a ráfordítások – az idő előrehaladtával különböző címen – meghaladhatják azt, amivel az anyag számol, ráadásul előre kevésbé tervezhető módon. Ezzel érdemes lenne tervezni annak érdekében, hogy a régió a legjobb hatásfokkal tudja a rendelkezésre álló eszközöket tervezetten felhasználni és ne megkezdett, majd kényszerpályákká váló célok megvalósítása érdekében kelljen azokat igénybe vennie.

## A regionális hatások mibenlétéről

A beruházás térségi hatásai szorosan összefüggnek a projekt saját gazdaságosságának kérdésével. Kérdés, sikerült-e a tervezés során feltárni a beruházás nyújtotta szolgáltatás iránt ténylegesen keresletként fellépő csoportokat, ami mindkét fél számára kölcsönös előnyökkel jár. Ez azért fontos, mert ez lehet a forgalom növekedésének alapja. Erről a kereslet kapcsán a következő alfejezetben szólnunk. Egy további kérdés, hogy a beruházás maga milyen új lehetőségekkel járul hozzá (hozzájárul-e) a térség gazdaságának dinamizálásához annak érdekében, hogy a térség valóban rendelkezzen azzal a jövedelemtermelő képességgel, amellyel a beruházás megtérülésekor számoltak. Hiszen a növekvő forgalom növekvő vásárlóerőt jelent, amely – a földi közlekedési kapcsolatok minőségi javításának közep-távú hiánya miatt – hajlandó lesz megfizetni ezt a szolgáltatást. Mitől fog növekedni a térség gazdasága és milyen szerepet szánunk ebben a folyamatban a régió forrásai felett rendelkezők ennek a beruházásnak? A jelenlegi kereslet ezt a várt szintet messze alulmúlja, amint azt az anyag is megállapítja az „alulról felfelé” forgalombecslési módszer kérdőíveinek összesítésében. Azok a logisztikai és kapcsolódó funkciók, amelyek fejlődését az anyag prognosztizálja, jellegüket tekintve olyan kiegészítő, hatékonyságnövelő funkciókat látnak el, amelyek ráépülnek már működő termelési rendszerekre. A régiót bemutató gazdasági-társadalmi leírás arra mutat rá, hogy pontosan ezek a „húzóágazatok” hiányoznak, váltak a kilencvenes évek gazdasági szerkezetváltásának áldozatává.

Közösségi forrásokból finanszírozott beruházás kapcsán – a hatékonyság kérdése mellett – nem lehet eltekinteni az újraelosztási hatás vizsgálatától. A megismert anyag is rámutat a régióközpontok (különösen Pécs) és a régió perifériájának fejlettségi mutatói közötti különbségre. A tervezett beruházásnál a kereslet felmérése kapcsán (alulról felfelé becslés) kiderült, hogy kereslet ezekben a fejlett központokban jelentkezik, és néhány (kettő) kiemelt turisztikai célterületen. A térség válságát azonban jelenleg sem ezek a területek okozzák. A repülőtér használatának lehetőségével az amúgy is kedvezőbb versenyhelyzetben lévő területek kapnak további támogatást a régiótól. A fejlesztésekkel foglalkozó irodalomban ez egy sokat vitatott probléma, hogy egyes társadalmi csoportokat közvetlenül vagy áttételesen ható támogatások/beruházások segítségével lehet-e hatékonyabban helyzetük javításához hozzásegíteni. Ez a beruházás a közvetett, ún. „húzó” hatás kialakulására számít. Arról azonban nem szól az anyag, hogy milyen megoldások segítenék a pozitív hatások tovagyűrűzését. A jelenlegi helyzet (a jelentős térségen belüli különbségekkel) pont azt

mutatja, hogy a térségben ezek a kapcsolatok nem működnek, dinamizálásuk nélkül a beruházás a régió belüli különbségek növeléséhez vezethet.

## **Gazdaságossági számítások – kereslet**

Mindenképpen értékelendő, hogy a forgalom becslésére több módszert is alkalmaztak. A fentről lefelé becslési módszer alkalmazásával kapcsolatban érdemesnek tartjuk megjegyezni, hogy a növekedési ráta becsléséhez igen rövid idősorokat alkalmaztak a kilencvenes évekből, egy olyan időszakból, amelyben az európai légi forgalom erős növekedést mutatott. Az extrapolálás így igen bizonytalan eredménnyel jár. A másik észrevételünk, hogy az alkalmazott összesített adatok (európai aggregátum, országos forgalmi adatok) mennyiben reprezentálják az európai jövedelmi színvonaltól messze elmaradó térség keresletét. Szerencsés lett volna referencia területek bemutatása, ahol a repülőtér-fejlesztések hasonló gazdasági körülmények között fejtették ki hatásukat.

A repülőtér szolgáltatása iránt megnyilvánuló kereslet feltérképezése a helyi nagyobb cégek igen csekély érdeklődését mutatta. A felmérés szerint a turisztikai ágazat jelezte, hogy potenciális keresletként lépne fel. Az anyag a turizmus három specifikus fajtáját emeli ki – termál- (Harkány), gasztró- (Villány) és etnoturizmus. Mindegyik igen jól körülhatárolható piac, azonban az elemzésből nem derült ki, hogy mekkora természetes fogadóképességbeli korlátokkal rendelkeznek. Képesek-e és milyen mértékben növelni a kapacitásaikat? Az a turisztikai piaci szegmens, amelyben jelenleg működnek, gazdasági szempontból lehetővé teszi-e akár az adott szegmens kínálata, akár kereslete számára, hogy alkalmazza ezt az új szolgáltatást? Ezen kérdésekre az anyag nem ad választ.

A turizmus önmagában nagyon kevés helyen képes – világhíres kiemelt célpontokat kivéve – a helyi gazdaságot eltartani. Nagyon fontos szerepe van abban, hogy a térség iparának és szolgáltatásainak piacot szerez, pótlólagos keresletet gerjeszt irántuk, de nem helyettesíti azokat. Másfelől, a repülőtér szolgáltatása iránt jelentkező potenciális helyi keresletet abból a szempontból nem vizsgálja az anyag, hogy a térség lakosságának pl. turista célpontjai szemszögéből versenyképes lehetne-e a jelenleg használt megoldásokkal szemben. Az anyagból hiányzik az eljutás költségének vizsgálata a fogyasztók szemszögéből. Pedig ez adhatna plasztikus választ arra, hogy lesz-e, és mely fogyasztói csoportok számára, létjogosultsága a regionális repülés biztosította idő-ár viszonyoknak pl. a belöldi utazások vagy a környező országok főbb célpontjainak elérése esetében. Az anyag nem egyértelmű ebből a szempontból, az utasforgalom és a bevételek nagyságá-

nak számításai arra utalnak, hogy itt csak a repülőtéri díjak kerültek be a számításba. Az, hogy a tervezett utasforgalmat kik fogják alkotni, és hogy a szolgáltatás ára versenyképes lesz-e, erről nem szól az elemzés.

Összességében a beruházásnak minden bizonnyal lesznek gazdaságilag értékelhető pozitív hozadékai és kevésbé egzaktul kimutatható hatásai a környezetre, az ott lakókra. A repülőtér generálta „kitörésről” azonban már a méreteknél fogva is túlzás beszélni. A repülőtéri beruházás nyújtotta lehetőségek nem pótolhatják a térség saját gazdasági szerkezetének újrafogalmazását, de egyes szegmenseinek prosperálásához hozzájárulhatnak, aminek a térségben is feltétlenül lesz pozitív hatása.

Ami a legkevésbé számszerűsíthető, az a beruházás haszonlehetőség költsége („opportunity cost-ja”). Vajon ez az a beruházás, ami a közösségi források elköltésével a legnagyobb hatású változást idézi elő annak érdekében, hogy a Pécs környéki régió új gazdasági pályára állhasson? Ez a kérdés elsősorban nem az anyag elkészítőinek, hanem a megrendelőinek tehető fel.

## **A közösségi források felhasználásáról**

Az elemzés pénzügyi megvalósíthatóságának áttekintéséből kiderül, hogy a beruházás a régió saját forrásain kívül alapvetően állami, majd a csatlakozás után uniós források bevonásával valósítható meg. Az anyag maga a piaci szereplők számára túlzottan kockázatosnak ítéli a beruházást. Ez különösen igaz, ha azt is figyelembe vesszük, hogy a megtérülési mutatók (a pénzügyi forgatókönyvekben) a saját forrásra, és nem a teljes beruházási összegre vannak vetítve. Ez a beruházó szempontjából akár indokolhatónak is tekinthető módszer valójában azt jelenti, hogy a támogatást talált pénznek tekintti, amellyel nem gazdálkodni kell, hanem el lehet költeni. Ez azonban a térségre üt vissza abban a tekintetben, hogy jövőképét olyan megoldásokra alapozza, amelyek a piac követelményeinek csak részben felelnek meg, ezzel torzítja az árviszonyokat és olyan elemekre épít, amelyek megvalósítása tőle független folyamatoknak van alárendelve.

Az állami források bevonása sok esetben a legegyszerűbb megoldásként adódik, azonban ez a módszer megfosztja a beruházás elindítóit attól az egyéb esetekben kényszerűen adódó folyamattól, amely a piaci alapon befektetni képes szereplők felkutatása során ismeri elképzeléseiket és speciális, a térségre vonatkozó információikat is. E folyamat hozadéka a jobban használható és beágyazottabb beruházás.

Közösségi és állami források felhasználása esetén elvárható, hogy az nem egy projekt megvalósíthatóságán keresztül vizsgálja annak regionális hatásait, hanem for-

dítva, egy régió szükségleteiből vezesse le egy-egy adott projekt megvalósításának feltételeit, összehasonlítva az egyes lehetséges projektek hatását. E tekintetben nem a vizsgált anyagnak lenne a feladata, hogy bizonyítsa saját regionális és egyéb hasznosságát, hanem tisztázott-nak kellene lennie, hogy milyen hatásokat kellene kiváltani, elérni. A repülőtér megvalósítása lehet hasznos cél (bár megalapozottsága a felvetett kérdések megválaszolatlansága miatt nem egyértelmű<sup>3</sup>), de kitörést a magunk részéről olyan megoldásoktól várnánk, amelyek a térségi gazdaság saját erőforrásainak együttműködését dinamizálják, a régió erre fordítható forrásainak segítségével. Például célzottan a régió felsőoktatási intézményeiből kikerülő képzett munkavállalók számára indított programokkal, amelyek támogatják őket abban, hogy a térségben indítsanak vállalkozást az ő helyismeretükre és kreativitásukra alapozva. Ez explicit módon segítené elő a ki nem használt erőforrások használatba vételét és a térségen belüli kapcsolatok erősítését.

*Ungvári Gábor*  
*Magyar Környezetgazdaságtani Központ*

<sup>1</sup> Közgazdasági zsargonban: a piaci „súrlódásokat” csökkenti, „olajozza” az árucserét, illetve egyéb tranzakciók csatornáit.

<sup>2</sup> Közgazdasági zsargonban: valamely közvetlenül meg nem figyelhető jó tulajdonság meglétére egy másodlagos, megfigyelhető jellemző (signal) meglétéből lehet, illetve próbálnak következtetni. A signalling csökkenti az „érdeklődő” szereplő kockázatát, de összességében hatékonytalanul költséges is lehet a „jeladás”.

<sup>3</sup> A repülőtéri beruházás privát megtérülése a teljes forrásra vetítve valószínűtlen (hiszen az anyag is elismeri, hogy a hitelfelvétel kizárt, illetve „szándékosan” nem a teljes erőforrásigényre – hanem mint említettük, a saját forrásra – vetítve számolja a még így sem túl imponáló megtérülési mutatókat). Ilyen esetben azonban közpénzeket csak akkor szabad áldozni, ha a projekt privát hasznain túl, elegendő nagyságú pozitív externális hasznok is generálódnak. Ezek léptéke, nagysága nem tűnik meggyőzőnek ahhoz, hogy összességében, társadalmi szinten is megtérülő projektről beszéljünk. Természetesen a repülőtér várható bevételeinek, illetve a pozitív „tovagyűrűző” hatások hasznainak becslése nagy fokú bizonytalanságot hordoz magában, de emellett is, vagy éppen ezért, keresni kellene a közpénzek valószínűsíthetően jobban hasznosuló elköltési alternatíváit. Az EU-forrás sem teljesen alternatíva költség nélküli, „végtelen” mértékben bevonható pénz, hiszen az EU-források bevonása saját forrásrészt követel meg, melyek végesen állnak rendelkezésre. A kérdés megint csak az, lehete-e ezeket hatékonyabban, társadalmilag nagyobb hozadékkal kecsegtető célokra költeni?

# Energiatámogatások az EU-ban

Az európai országok kormányai és maga az Európai Unió is nyújt pénzügyi támogatást különböző energiaforrások használatához, illetve az energiatermeléshez. Az energiatámogatások bevezetésének indokai a következők lehetnek:

- „hagyományos” energiapolitikai megfontolások, úgy mint az energiaellátás folyamatos biztosítása, a hazai energiaforrások fejlesztése, diverzifikálás és a versenyképesség megőrzése,
- szociális és regionális politikai megfontolások (pl. a foglalkoztatás és a jövedelem fenntartása a bányászvidékeken, illetve a fűtőanyag megfizethetővé tétele az alacsonyabb jövedelmű háztartások számára),
- technológiai okok (pl. erős nemzetközi pozíció kivívása a nukleáris know-how terén),
- környezetvédelmi megfontolások (pl. a megújuló energia elterjedésének elősegítése).

A kinyilvánított célok többnyire nemesek, az energiatámogatások azonban piactorzítók is lehetnek, ami rontja az energiapiac hatékonyságát és nem kívánt mellékhatásai is előfordulnak: többlet környezetszennyezés, pazarlás az erőforrásokkal, az energiahatékonyság, az energiatakarékosság és a megújuló energia használatának hátrányosabb helyzetbe kerülése. Az Európai Bizottság megbízásából az *Amszterdami Szabadegyetem Környezetvédelmi Intézetében nemrég elkészült egy tanulmány*<sup>1</sup>, amely ismerteti az EU tagállamaiban és a csatlakozni kívánó országokban jelenlévő, valamint az EU által nyújtott energiatámogatásokat. A támogatás meghatározásának nehézségei, valamint a támogatás mérésének problémái miatt a tanulmányban kimutatott adatok nem tekinthetők teljes körűnek, de jól jelzik a probléma nagyságát.

Az azonosított támogatások legnagyobb része adómentesség és adókedvezmény. Ezek két fő csoportra bonthatók: a szociális okokból bevezetett támogatásokra (általában a háztartásoknak nyújtott általános forgalmi adó kedvezmény) és azokra, amelyek célja, hogy megvédjék az ipart a nemzetközi versenyképesség elvesztésétől. Az utóbbi gyakran kapcsolódik egy külön energiaadó és/vagy szén-dioxid-adó bevezetéséhez. A megújuló energiaforrások is részesülnek adómentességben, illetve adókedvezményben. Az adókedvezmény, illetve adómentesség jelentős módja az olaj, a gáz és a villamos energia támogatásának. Számos esetben jelentősek a

közvetlen állami támogatások is. A K+F támogatások különösen fontos szerepet játszanak a nukleáris energia esetében. Bár a széntermelés közvetlen támogatása egész Európában csökkenőben van, Németországban még mindig jelentős mértékű. A megújuló energia támogatása fokozódik. A csatlakozni kívánó országokban, különösen a volt szocialista gazdaságokban a támogatások általában leépültek vagy leépülőben vannak. Fontos megemlíteni az ipar által a háztartásoknak nyújtott kereszt támogatás fokozatos megszűnését.

Kiemelt figyelmet kell szentelni azon nem elhanyagolható állami támogatásoknak, amelyek előnyben részesítenek egyes energiefajtákat másokkal szemben. Ilyen támogatási forma az, hogy az energiatermelők és -fogyasztók gyakran nem fizetik meg az általuk okozott károkat, így például a környezetszennyezést, a baleseteket vagy a nukleáris kockázatot. (Néhány esetben – ilyen az olajszivárgás és a nukleáris baleset – nemzetközi egyezmények rendelkeznek az elkövető korlátozott felelősségéről.)

A környezetvédelem fontos tárgyát képezi a vállalatok és magánszemélyek helyett a társadalom által viselt, ún. külső költségek elemzése.

Az említett tanulmány kimondja, hogy a villamosenergia-termelés külső költségeinek csak kis részét fedezi az energiaadók az EU-ban. A meg nem fizetett külső költség a fosszilis energiahordozókból előállított villamos energia esetében durván 50 milliárd euróra becsülhető évente.

## Az energia külső költségei

Egyre elfogadottabbá válik, hogy az energiatermelésben a tüzelőanyag és a technológia megválasztásánál figyelembe kell venni a belső költségek mellett azok külső költségeit is. (Externális, vagyis külső költségeknek tekintjük azon károkat, amelyek nem tükröződnek az energia piaci árában, mint például a levegő, a víz és a talaj szennyezéséből eredő egészségkárosodás, a természet megbotlygatása, fajok elvesztése, a táj rongálása stb.) Ezt a gondolatot már számos EU-dokumentum tükrözi, többek között az 5. Környezetvédelmi Akcióprogram, a növekedésről, versenyképességről és foglalkoztatásról szóló úgynevezett Fehér Könyv, az energiáról szóló Fehér Könyv,

valamint az EU energiapolitikáját taglaló Zöld Könyv, ami az energiapolitika és a környezetpolitika központi feladatává teszi az externális költségek internalizálását, vagyis az árakba történő beépítését. Ennek nélkülözhetetlen előfeltétele azonban egy EU-szintű közös törekvés az energia externáliáinak számszerűsítésére és az eredmények közvetítésére a politika és a döntéshozók számára.

Az Európai Bizottság 1991 és 1995 között megtette az első lépést az említett cél felé: kidolgozott egy módszert az energiatermelés externáliáinak értékelésére a JOULE I Kutatási és Fejlesztési Program keretein belül az „ExternE” Projektben. A következő lépésben a JOULE III keretein belül létrejött egy adathalmaz az externális költségekről tüzelőanyagokként, technológiáknaként és országokként csoportosítva. Annak ellenére, hogy további kutatások szükségesek a becslések javítására, ez az első átfogó kísérlet az EU villamosenergia-termelés külső költségeinek meghatározására.

Az externáliák csökkentésének számos módja van az új technológiák kifejlesztésétől a pénzügyi eszközökön át az emissziós határértékek felállításáig. Az externáliák kutatásának célja, hogy számszerűsítse a károkat annak érdekében, hogy racionális döntések szülessenek: a döntéshozók felmérjék az externáliák csökkentésének költségeit és hasznait egyaránt, összehasonlítsák a különböző energiarendszereket, internalizálják az energia externális költségeit.

## A kutatás eredményei

A villamosenergia-termelés legfőbb externáliáit a levegőszennyezők okozzák, úgymint a kén-dioxid, a nitrogén-oxidok és a por. Ezen szennyezők hatása áttekintve a határokon, ezért a legtöbb európai országban fő problémává lépett elő. A nagy távolságra jutó, országhatárokon áttekintve levegőszennyezésről szóló 1979. évi genfi egyezmény és más nemzetközi egyezmények, amelyekhez Magyarország csatlakozott, előírják a légszennyező anyagok csökkentését. Az Európai Unió maga is kísérletet tesz ezen szennyezők mérséklésére különböző stratégiákon keresztül, például emissziós határértékek megállapításával, illetve gazdasági eszközökkel. Minden esetben fontos meghatározni a kibocsátás csökkentésére irányuló törekvések hasznát, vagyis az elkerült károkat, illetve kiértékelni az alkalmazott intézkedések hatékonyságát.

A levegőszennyezés kárai közül a legjelentősebbek az emberi egészségben okozott károk (az éghajlatváltozás kárai mellett), tehát az adatokat legfőképpen ez határozza meg. Az érintett lakosság kárai függenek az adott helytől, ezért az eredmények még országon belül is különbözhetnek, így egy országra jellemző érték nem várható. A vizsgált terület határán lévő országokban, így Svédország-

ban, Finnországban, Görögországban, a kárt alulbecsülhették a szomszédos országokba, országokból áttekintve szennyezés becslésének nehézsége miatt. A kutatók mindenestre megpróbálták korrigálni ezt a torzító tényezőt. A tenger mellett fekvő országokban valószínűleg alacsonyabbak a károk, mert a szennyezés egy része a tengerbe kerül (ezt még nem tudták számszerűsíteni).

Az energia externáliái nagymértékben függenek a különböző ipari tevékenységek kibocsátásától is.

„A levegőszennyezők által okozott károk Nyugat-Európában” c. 1. táblázat az említett legfőbb levegőszennyezők által okozott károkat értékeli.

A nitrogén-oxid-szennyezés esetén a modell (EcoSense) a nitrátokon keresztül kifejtett káros hatást számítja. Az ózonon keresztüli hatás becslése sokkal bonyolultabb. Egy előzetes becslés szerint (ExternE Core Project) az ózon okozta kár egész Európára nézve átlagosan 1 500 euró/tonna kibocsátott  $\text{NO}_x$ .

A táblázatból láthatjuk, hogy a legmagasabb értéket, vagyis károkat a sűrűbben lakott országokban becsülték, elsősorban Franciaországban, Németországban, Olaszországban és Belgiumban, hiszen ezekben az országokban az adott területre jutó érintettek száma magasabb.

A következőkben az egyes energiahordozók életciklusa során keletkezett károk, külső költségek részletezésére kerül sor a 2. táblázat adatai alapján.

## Szén

Néhány esetben az EU országai az EU-n kívüli országokból importálnak szenet, ami azt jelenti, hogy a szén bányászatának és szállításának kedvezőtlen környezeti hatásai nem az EU-ban jelentkeznek. A kolumbiai, dél-amerikai és dél-afrikai szén sokkal „tisztább”, mint az európai, például a lengyel, melynek sajátosságai miatt jelentősebb környezetkárosító hatása van. Ezeket a különbségeket számba vették a károk becslésénél. (Itt azonban megjegyeznénk, hogy ismerve a harmadik világra jellemző technológiai és munkakörülményeket, a számítás globális környezetvédelmi és etikai szempontból egyaránt megkérdőjelezhető.)

A szén felhasználásánál a legnagyobb kár az energia-termelés során a légkörbe kibocsátott szennyező anyagokból származik. Jelentős még a szénbányászatban a munkahelyi balesetek előfordulása. Külszíni fejtés esetén és a fejlettebb technológiát használó országokban kisebb a baleseti arány. A belga szakértők figyelembe vették a szén vízi úton való szállításának környezeti kárait is, de csak a parti szakaszokon.

A légköri kibocsátást meghatározza a szén összetétele és az alkalmazott égetési technológia. A legtöbb esetben a szén alacsony kéntartalmú, de vannak módszerek a kén és a nitrogén kivonására is.

**1. táblázat: A levegőszennyezők által okozott károk Nyugat-Európában (euró/1 tonna kibocsátott szennyezőanyag)**

Ország	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	Por
Ausztria	9000	9000–16800	16800
Belgium	11388–12141	11536–12296	24536–24537
Dánia	2990–4216	3280–4728	3390–6666
Finnország	1027–1486	852–1388	1340–2611
Franciaország	7500–15300	10800–18000	6100–57000
Németország	1800–13688	10945–15100	19500–23415
Görögország	1978–7832	1240–7798	2014–8278
Írország	2800–5300	2750–3000	2800–5415
Olaszország	5700–12000	4600–13567	5700–20700
Hollandia	6205–7581	5480–6085	15006–16830
Norvégia	n.a.	n.a.	n.a.
Portugália	4960–5424	5975–6562	5565–6955
Spanyolország	4219–9583	4651–12056	4418–20250
Svédország	2357–2810	1957–2340	2732–3840
Nagy-Britannia	6027–10025	5736–9612	8000–22917

Forrás: Externalities of Energy. Vol. 10, National Implementation. European Commission, 1999

## Lignit

A lignit felhasználása nagyon hasonlít a szénéhez. A legnagyobb különbség az, hogy a lignit esetében kisebb energiatartalma miatt a nagy távolságra történő szállítás nem gazdaságos, ezért az erőművek közel vannak a lignitbányákhoz. A másik nagy különbség a szén és a lignit között, hogy a lignit külszíni fejtésű, ezáltal keve-

sebb a munkahelyi baleset. (Ugyanakkor az okozott táj-sebek a bezárás után sokszor nem, vagy csak igen költségesen és hosszú idő alatt javíthatók ki.)

A lignit alapú energiatermelés esetén ugyanúgy a légköri emisszió okozza a legnagyobb problémákat. A tüzelőanyagok közül fajlagosan a lignit fokozza leginkább a globális felmelegedést a kisebb energiatartalmából eredő nagyobb széndioxid-kibocsátásával.

**2. táblázat: Nyugat-Európában alkalmazott energiaforrások és azok által okozott károk**

Ország	Szén és lignit	Tőzeg	Olaj	Földgáz	Nukleáris	Bio-massza	Víz	Nap	Szél	Hulladék (euró/t)
Ausztria				11–26		24–25	0,04			
Belgium	37–150			11–22	4,0–4,7					
Németország	30–55		51–78	12–23	4,4–7,0	28–29		1,4–3,3	0,5–0,6	
Dánia	35–65			15–30		12,14			0,9–1,6	
Spanyolország	48–77			11–22		29–52			1,8–1,9	15–24
Finnország	20–44	23–51				8–11				
Franciaország	69–99		84–109	24–35	2,5	6–7	6			67–92
Görögország	46–84		26–48	7–13		1–8	5,1		2,4–2,6	
Írország	59–84	33–38								
Olaszország			34–56	15–27			3,4			46–77
Hollandia	28–42			5–19	7,4	4–5				
Norvégia				8–19		2,4	2,3		0,5–2,5	
Portugália	42–67			8–21		14–18	0,3			
Svédország	18–42					2,7–3	0,04–7			
Nagy-Britannia	42–67		29–47	11–22	2,4–2,7	5,3–5,7			1,3–1,5	

Forrás: Externalities of Energy. Vol. 10, National Implementation. European Commission, 1999

## Tőzeg

Tőzeget tüzelőanyagként Európában csak néhány országban használnak, habár ezekben az országokban jelentős szerepe van a villamosenergia-termelésben (Írországban 11%-os, Finnországban 9%-os arányt képvisel). Fosszilis energiahordozóként tartják számon, de eltérő jellemzőkkel bír. Alacsony a fűtőértéke, magas a nedvességtartalma, alacsony a sűrűsége és a kitermelése is speciális. A magas nedvességtartalom miatt fejlett égetési technológiát igényel.

A legfőbb károk a légköri kibocsátásból, a szállításból és a tőzeg előkészítése és betakarítása során keletkező ökológiai (egyedi élőhelyek eltávolítása) és vizuális károkból adódnak. Az energiatermelés fázisában a széndioxid-kibocsátás nagyon magas a tőzeg jellemzői miatt. A szállításból eredő kibocsátás szintén magasabb, mint más tüzelőanyagoknál.

## Gáz

A gáz felhasználása során a legjelentősebb kár az energiatermelés légköri kibocsátásából származik, habár a kitermelés és a szállítás is együtt jár némi emisszióval, főként az Oroszországból elavult vezetéken érkező gáz esetében. A fontosabb kibocsátott szennyezőanyagok az  $\text{NO}_x$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{CH}_4$ . Ugyanakkor az egységnyi energia előállítására jutó  $\text{CO}_2$ -kibocsátás jóval kisebb, mint a többi fosszilis tüzelőanyagnál, az  $\text{SO}_2$ -kibocsátás pedig elenyésző. Néhány esetben fontos még a gázkutatás és -kitermelés során a tenger szennyezése, bár ezt igen nehéz megbecsülni. A vezetékeknél bekövetkező baleset kockázatával is számolni kell. A legnagyobb károkat Olaszországban és Franciaországban okozza a földgáz-felhasználás az érintett terület nagy népsűrűsége miatt, a legkisebb kár Görögországban keletkezik.

## Kőolaj

A kőolajat tartályokban, illetve vezetéken szállítják, ami környezetszennyezéssel járhat. Az olajfinomítás is jelentős szennyezéssel jár, ez természetesen függ a nyersolaj jellemzőitől is (kéntartalom stb.). A legnagyobb szennyezést azonban a többi fosszilis energiahordozóhoz hasonlóan itt is az energiatermelés során keletkező légszennyezés jelenti. Az olaj kutatása (fúrása) és kitermelése, illetve szállítása során jelentkező vízszenyezéssel is számolnunk kell.

## Nukleáris energia

A nukleáris energia használata során jelentős a bányászat és a feldolgozás során a radioaktív kibocsátás. Számításba kell venni a balesetek kockázatát és az ener-

giatermelésen kívüli tevékenységek energiafelhasználásának légszennyezését is.

Az országok hatáselemzései elsősorban a radiológiai hatásokat vizsgálták az alkalmazottakon és a lakosságon, beleértve a halálos és a nem halálos rákbetegségeket és az örökletes hatásokat. Emellett értékelték az alkalmankénti halálos kimenetelű, illetve kisebb-nagyobb sérüléssel járó baleseteket. Figyelembe vették a nem radioaktív szennyezés kedvezőtlen hatásait is az egészségre, az anyagokra, az ökoszisztémára és a globális felmelegedésre.

A „Nyugat-Európában alkalmazott energiaforrások és azok által okozott károk” c. következő táblázatból látható, hogy az okozott károk elég alacsonyak, különösen az energiatermelés szakaszában. Az energiatermelésen kívüli tevékenységek egészségre és a globális felmelegedésre gyakorolt hatása jelentősebb. A radioaktív kibocsátás hatásai nehezen számszerűsíthetők, ráadásul hosszú távú hatásai miatt nem mindegy, hogy milyen diszkontrátát alkalmazunk. A számítások szerint a baleseti kockázat externáliái alacsonyak a módszer fejletlensége miatt. A nukleáris energia külső költségeinek megítélése nagyon összetett, ezért további kutatások szükségesek megbízható adatok nyeréséhez.

## Biomassza

Habár a biomassza elégetése a fosszilis tüzelőanyagokhoz hasonlóan történik, a biomassza eltérő tulajdonságai miatt az okozott károk kisebbek. Alacsonyabb a széndioxid- és a kéndioxid-kibocsátás – az utóbbi azért, mert a biomassza kéntartalma szinte elhanyagolható. Az emisszió természetesen függ a biomassza eredetétől, összetételétől és az alkalmazott technológiától is. Spanyolországban például azért olyan magas az externális költség, mert az erdei maradványokat lignittel együtt égetik.

A biomassza alkalmazásakor leginkább  $\text{NO}_x$  és illékony szerves vegyületek (VOC) kerülnek a levegőbe. Mennyiségük a tüzelőanyagban és a technológián múlik. A fejlett technológiák, mint a gázosítás vagy a fluidágyas égetés jelentősen csökkenthetik az  $\text{NO}_x$  emissziót.

A károk nem kizárólag az energiatermelés fázisában keletkeznek. Jelentős terhelést jelent az utakon a biomassza szállítása. Kis energiataralma miatt ugyanis nagy mennyiségek szükségesek. Ökológiai problémákat okozhat a biomassza eltávolítása a termőterületről, főként ha a gyűjtést nem megfelelően végzik, és tápanyagot vonnak el a talajtól vagy növelik az eróziót.

Általánosságban azonban elmondható, hogy a biomassza használata tüzelőanyagként kisebb károkat okoz, kevesebbet, mint a földgáz. Tisztább technológiák alkalmazása esetén még jobban csökkenthető a szennyezés. Az externália legnagyobb része az energiatermelés

során kibocsátott nitrogén-oxidokból és porból származnak, a járulékos tevékenységek is kisebb mértékben ugyan, de főként a levegőt szennyezik. A globális felmelegedésre csak kis hatással van a biomassa energetikai célú felhasználása. A biomassa keletkezésekor viszont szén-dioxid kerül kivonásra a légkörből, tehát a szén-dioxid esetében itt nem a bruttó, hanem a nettó kibocsátást kell figyelembe venni.

## Vízenergia

A fosszilis energiahordozókkal ellentétben a víz mint energiaforrás esetében a legfőbb károk a vízerőmű megépítéséből és lebontásából származnak. Vízenergia előállításánál a károk lokálisak, tehát a helyi környezetben keletkeznek, és nagy különbségek vannak attól függően, hogy milyen helyet, méretet és technológiát választunk. A vízerőmű telepítése és üzemeltetése ökológiai károkkal jár, az építése pedig szennyezőanyag-kibocsátással. Károk keletkezhetnek a folyó ökoszisztémájában a víz folyásának megváltozása, illetve a mesterségesen kialakított gátak által. Ezek a hatások magukba foglalják a vízminőségben, a hidrológiai rendszerben, a régió flórájában és faunájában bekövetkező változásokat is. Fontos szempont a tájkép és a pihenési lehetőségek megváltozása, a populációk áttelepítése, a föld elvonása. Ezek a hatások még nagyobbak a víztározók esetében, mivel elönthetik a völgyeket. A vízerőműveknek azonban kedvező hatásuk is lehet, például szabályozzák a közlekedést a folyón és megelőzhetik az árvizet. A víztározók pedig öntözővizet szolgáltatnak. Egyes esetekben problémát jelenthetnek a száraz évszakok, több éves száraz periódusok, amelyek bizonytalanná teszik a termelt energia mennyiségét.

A károkat az egyes országokban másként mérték fel, ezért az adatok nehezen összehasonlíthatók. Ausztria esetében például a szakértők csak a hasznokat vették számításba, Portugáliában sem számszerűsítették az ökológiai károkat és a pihenési lehetőségek megváltozását.

## Szélerenergia

Szélerenergia előállítása esetében a szélérőművek építésénél és működtetésénél keletkeznek környezeti károk. Légköri szennyezés például nem a működtetés fázisában lép fel, hanem a szélérőművek létesítésénél. A vízenergiához hasonlóan a szélerenergia is leginkább a helyi környezetben okoz károkat. A károk mértéke főként a szélérőművek elhelyezkedésétől függ. Görögország és Anglia szélfarmjai például elég közel vannak a sűrűn lakott területekhez, így nagyobb a külső költségük, mint a dániai „elhagyott” szélfarmoknak. Ha egy kWh-ra vetítjük a károkat, úgy egy jó széljárású területen kevesebb kár keletkezik (például Dániában, Angliában).

Általánosságban elmondhatjuk, hogy a szélerenergia externáliája kicsi, a legkisebb a vizsgált energiahordozók között. A zaj és a természeti kép megváltozása a legszámottevőbb kár, ami csökkenthető, ha a lakosságtól távol, illetve egyébként sem nagy természeti értékkel rendelkező területen helyezük el a turbinákat. Jelentős lehet a kedvezőtlen hatása a madárvilágra, főleg ha számottevő madárfaj él a környéken, vagy ha a madarak költözésének útvonalába esik. A földhasználatot és az elektromágneses interferenciát elhanyagolhatónak tartják az országtanulmányok.

A vízenergia és a szélerenergia esetében nem lehet egy átlagkárt meghatározni, tulajdonképpen minden helyszín külön értékelendő.

## Fotovoltaikus energia (napenergia)

A napenergiából történő villamosáram-termelés megítéléséhez életciklus elemzést kell végeznünk, mivel környezetterhelésről nem az energiatermelés fázisában beszélhetünk. Az ExternE Projektben csak német esetek számszerűsítése található. Levegőszennyezés, pontosabban kén-dioxid-, nitrogén-oxid-, por-, széndioxid- stb. kibocsátás a szükséges berendezések gyártásánál és beszerelésénél keletkezik. A gyártás során emellett sokféle anyag kerül a környezetbe, úgymint szilikon, vörösréz stb. A táblázatból kitűnik, hogy a keletkezett károk alacsonyak, habár magasabbak, mint a szélerenergia esetén a gyártási légszennyezés miatt. Vizuális kárt nem számoltak fel, mivel a lakosság nagymértékben elfogadja ezt az új technikát.

## Hulladékégetés

A hulladékot összegyűjtik és elszállítják a rendeltetési helyére, ahol szétválogatják újrahasznosítható, komposztálható és égethető hulladéokra. Hulladékégetésnél a legjelentősebb externália az energiatermeléskor keletkező levegőszennyezés, ahol sok esetben külön veszélyt jelent a dioxinok és furánok kibocsátása. A szennyezés kedvezőtlen hatását még fokozza, hogy általában sűrűn lakott területek közelében helyezkednek el az égetők. A szemétegetőkkel szembeni lakossági ellenállás miatt is meglehetősen szigorú szabályok vonatkoznak az égetőkre, a megengedett levegőszennyezés nagyon kicsi. Számolni kell továbbá a szállítás okozta útkárokkal és balesetekkel, mivel a hulladék alacsony sűrűsége miatt rengeteg kilométert futnak a szállítók. Figyelembe kell venni még az okozott zajt és a kellemetlen szagot, ami csak a közvetlen közelben élőket érinti.

A hulladék energiaforrásként való felhasználása fajlagosan igen jelentős károkkal jár az energiatermelés ala-



csony hatékonysága miatt. Nem szabad azonban elfelejtenünk, hogy ezek a létesítmények elsősorban a hulladék eltüntetésére szolgálnak, ezért az eredményeket nem feltétlenül lehet összevetni a többi energiaforrás okozta károkkal.

Fontos felhívni a figyelmet arra is, hogy az EU álláspontja szerint elsősorban a hulladék keletkezését kell elkerülni.

## Az Externe kutatás értékelése

A 2. táblázat adatai a felsorolt országok szakértői csoportjaitól származnak. Egyes országok táblázati adatai csak néhány esettanulmány eredményeinek összesítését tartalmazzák, így kisebb a megbízhatóságuk. Főként a nukleáris és a vízenergiára vonatkozó becslések ellentmondásosak (sokan más országok és helyek eredményeit vették át).

Az egyes országok energiatermelésének externáliát nehéz összemérni, mert különböző tüzelőanyagokat, technológiákat, szennyezés-csökkentési eljárásokat alkalmaznak, és eltérőek a nemzeti érdekeik is.

Összegzésként elmondhatjuk, hogy a fosszilis tüzelőanyagok, főként a szén, a lignit és az olaj okozza a legnagyobb károkat. A földgáz kivételt képez, mivel az előzőekhez képest viszonylag alacsonyak a külső költségei. A megújuló energiaforrások alacsony értékei a széndi-

oxid-mentességükből és a minimális szennyezőanyag-kibocsátásukból erednek. Nem igaz ez a biomassza-felhasználás esetében, mert a por és NO<sub>x</sub> kibocsátása viszonylag nagy károkat okoz.

Érdekességként kiemelhető, hogy a szén felhasználásának becsült külső költsége körülbelül 50 euró/MWh, ami közel azonos, ha nem több a „belső” költségénél. A földgáz, amit „tisztá” tüzelőanyagként szoktak emlegetni, is okoz nem elhanyagolható károkat, externális költsége körülbelül 10 euró/MWh. Megjegyzendő, hogy a kapcsolt energiatermelés hatékonyabb, és a felosztott kár sokkal alacsonyabb, mint a kizárólagos villamosenergiatermelésnél. A kapcsolt villamos energia és hő termelésénél nagy gondot okoz, hogy a külső költségeket szét kell osztani a villamos energiára és a hőre.

A nyugat-európai villamosenergia-szektor összesített externális költsége, amint a 3. táblázatból kiderül, a legtöbb országban a GDP 1%-át is meghaladja. Ez elég magas ahhoz, hogy befolyással legyen az energiapolitikai döntésekre. (Habár itt meg kell jegyezni, hogy a becslések még sok bizonytalanságot tartalmaznak. További kutatások szükségesek különösen az éghajlatváltozás okozta károk és a levegőszennyezés miatt az emberi egészségben keletkező károk kiszámítására. A globális felmelegedés kárainak becslése igen komplex feladat és az eredmények jelentősen befolyásolhatják a fosszilis energiahordozók megítélését – negatív irányba.)

**3. táblázat: Az előállított villamos energia mennyisége és externális költségei Nyugat-Európában, euró/MWh (összesített táblázat)**

Ország	Az előállított villamos energia mennyisége (TWh/év)				A villamos energia externális költségei (millió euró/év)				
	fosszilis	nukleáris	megújuló	összesen	fosszilis	nukleáris	megújuló	összesen	GDP %
Ausztria	n.a.								
Belgium (1995)	26,6	39,2	0,05	65,8	1893–5148	158–183	ng	2050–5411	1,2–3,1
Dánia (1995)	83,8	–	1,4	85	1706–2401	–	1,4–1,8	1776–2530	2,0–2,9
Finnország (1995)	23,6	18,1	18,9	61	829	ng	91	920	1,3
Franciaország (1995)	36,2	385	81	502	4106–5085	19	243	4364–5347	0,5–0,6
Görögország (1995)	36,4	–	3,8	40	3711–5005	–	7,7	3719–5013	3,9–5,2
NSZK (1990)	270	147	ng	417	9900–17118	121–691	ng	10021–17809	0,7–1,2
NDK (1990)	94	5	ng	99	37002–41003	4–24	ng	37006–41027	27–30
Írország (1996)	15,4	–	1,0	16,4	720–1300	–	ng	720–1300	1,7–3,1
Olaszország (1990)	181	–	38	225	13000–16000	–	ng	13,000–16,000	1,5–1,8
Hollandia (1994)	76,6	3,9	1,54	82	1490–2670	28	3,5–4,5	1522–2703	0,6–1,1
Norvégia (1995)	–	–	123	123	–	–	286	286	0,4
Portugália (1995)	20,9	–	10	31	1274–1783	–	2,7–3,0	1277–1786	1,3–1,8
Spanyolország (1996)	66,1	53,7	41,6	161	7137–9107	171	83	7391–9361	1,6–2,1
Svédország (1994)	7,7	70,2	60	138	162	23	117	302	0,2
Nagy-Britannia (1995)	236	89	7,7	334	17414–21931	214–240	12,5–12,8	17640–22184	1,9–2,4

n.a.: nincs adat

ng: elhanyagolható

Forrás: Externalities of Energy. Vol. 10, National Implementation. European Commission, 1999

Az eredményekre hatással van az is, hogy az emberi élet értékét hogyan határozzuk meg. Nemzetközi vita folyik erről. Az ExternE tanulmányban két módszert alkalmaztak erre, az ún. Statisztikai Élet Értékét és az Elvesztett Életek Értékét.

Az összesített adatokat a bizonytalanságok ellenére használhatjuk háttérinformációként. Ezek a háttérinformációk nagyon hasznosak lehetnek gazdasági ösztönzők tervezésénél, például környezetvédelmi adók bevezetésénél, illetve a megújuló energia támogatásának megítélésénél, valamint fontos szerepet játszhatnak az energia-tervezésben, egyes megoldások költség–haszon elemzésénél vagy különböző energia alternatívák közötti választásnál.

A tanulmányok eredményei azt mutatják, hogy a tisztább technológiák, úgymint a megújuló energia, a gáz vagy a szennyezést mérséklő technológiák szociális szempontból mindig kifizetődőbbek, habár környezeti hasznait még nem teljesen becsülték meg.

Az ExternE kutatások is igazolják a Levegő Munkacsoport azon álláspontját, hogy Magyarországon is szükséges az energiatermelés- és felhasználás külső költségeinek mielőbbi és minél pontosabb meghatározása, valamint ezek eredményeinek széles körű ismertetése és

#### 4. táblázat: A villamos energia termelésének környezeti és egyéb nem termelési jellegű költségei az EU-ban

Az energiahordozó fajtája	Költség (millió euró/év)
Fosszilis energiahordozók	63342 – 88539
Atomenergia	734 – 1355
Megújuló energia	562 – 564
<b>Összes energiahordozó</b>	<b>64638 – 90458</b>

Forrás: Externalities of Energy. Vol. 10, National Implementation. European Commission, 1999.

figyelembe vétele a döntések meghozatalánál. A kutatások azt a nézetünket is alátámasztják, hogy környezetvédelmi és gazdasági okokból egyaránt célszerű megkezdeni a külső költségek fokozatos – és megfelelő kompenzációval történő – beépítését az árakba.

Az ExternE program eredményei szerint egy nukleáris balesetnél a legrosszabb esetet tekintve a legnagyobb külső költség körülbelül 83 milliárd euróra tehető. Annak köszönhetően, hogy egy ilyen baleset bekövetkezési valószínűsége rendkívül alacsony, illetve a diszkontálás miatt, ami egy jövőbeni kárhoz alacsony jelenértéket rendel, az ExternE mindössze 1 milliárd euró körü-

#### 5. táblázat: Az energiátámogatások (pénzkifizetések, adókedvezmények, adómentességek) mértéke az EU-ban és a tagországokban (millió euró/év)

Ország	Szilárd tüzelőanyagok	Olaj és gáz	Atomenergia	Megújuló energia
EU	60	260	380	180
Ausztria	>15	>95	2	>150
Belgium	8	1	>40	5
Dánia	600	1000	2	>180
Finnország	>25	30	45	240
Franciaország	500	>30	>600	>300
Németország	9500	1000	>700	>300
Görögország	>1	>250	<1	>35
Írország	40	>50	-	>10
Olaszország	>75	>1500	100	>300
Luxemburg	-	>7	-	>10
Hollandia	>250	>4500	65	>250
Portugália	40	45	<1	70
Spanyolország	765	>5	150	>50
Svédország	70	180	90	>130
Nagy-Britannia	650	>1900	450	250
<b>EU + tagországok</b>	<b>&gt;12000</b>	<b>&gt;10000</b>	<b>&gt;2600</b>	<b>&gt;2400</b>

Megjegyzés: Villamos energia esetében csak az elsődleges erőforrásokra vonatkozó támogatást tartalmazza

Forrás: Externalities of Energy. Vol. 10, National Implementation. European Commission, 1999

**6. táblázat: A szélesen értelmezett energiátámogatás becslése az EU-ban (millió euró/év)**

A támogatás jellege	Fosszilis tüzelőanyagok	Atomenergia	Megújuló energia
Közvetlen pénzügyi támogatás és adókedvezmények	>22000	>2600	>2400
Nem megfizettetett külső költségek	±50000	>700 – >20000	±600
Múltbéli támogatások öröksége	n.a.	±8500	n.a.
Kedvező bánásmód			±1000
Teljes összeg	>70000	>10000	>4000

Forrás: Externalities of Energy. Vol. 10, National Implementation. European Commission, 1999

lire becsüli évente a szóban forgó externális költséget az egész EU-ra nézve (4. táblázat: „A villamos energia termelésének környezeti és egyéb nem termelési jellegű költségei az EU-ban”). Más vizsgálatok sokkal magasabb értékekhez jutottak. Az Eurostat (2000) számításai szerint a nukleáris baleseti kockázatból adódó külső költség az EU-ra nézve évente 20 milliárd euró. Az atomenergia élelciklusának többi részével is számolva még magasabb eredményeket kapunk. A becslések bizonytalanságai ellenére megállapíthatjuk, hogy az árakba be nem épített költségek mértéke jelentős. A szerzők szerint pontosabb és megbízhatóbb adatokat kaphatnánk erről a közvetett támogatásról – ami még jobban érzékeltené a megújuló energiaforrások és az energiahatékonysági beruházások jelenlegi hátrányos helyzetét –, ha készülné egy tanulmány, amely a következő kérdésre adná meg a választ: „Ha az energiatermelők és az energiafogyasztók teljes mértékben felelősek lennének az általuk okozott, említett károkért és kockázatokért, és ezt felelősségbiztosítással kellene fedezniük, mekkora lenne a biztosítás mértéke?”

## Piactorzító támogatások

A hagyományos energiaforrások továbbra is hasznot húznak a múltbólkapott támogatásokból (pl. az állami tulajdon miatt államilag finanszírozott hosszú távú beruházásokból), amelyeknek következtében alacsonyabbak az árak. Meg kell vizsgálni azokat a jogi intézkedéseket, amelyek gondoskodnak egyes energiafajták kedvező elbírálásáról. Ez különösen a megújuló energiaforrásokra érvényes.

A már említett Amszterdami Szabadegyetem Környezetvédelmi Intézetében nemrég elkészült tanulmány az EU-ban és a tagországaiban meglévő azon energiátá-

mogatásokat is vizsgálja, amelyeket a közvetlen pénzkifizetések, az adókedvezmények és adómentességek tesznek ki. A tanulmány eredményeit az 5. táblázat foglalja össze, amely a legfrissebb elérhető adatokon alapszik (általában az 1990-es évek végére vonatkoznak).

Ha csak a pénzátutalásokat és az adócsökkentéseket tekintjük, arra a következtetésre jutunk, hogy a megújuló energiaforrásoknak nyújtott teljes támogatás mértéke az EU-ban és az egyes tagországokban lényegesen kisebb, mint a fosszilis energiaforrások támogatása és valószínűleg kevesebb, mint egyedül a nukleáris energiának adott támogatás.

A múltbéli támogatások máig ható „örökségét” és a jogi szabályozás („kedvező bánásmód”) által biztosított rejtett támogatások mértékét még nehezebb pénzben kifejezni, mint a 4. és 5. táblázatban összegzett támogatásokat, mégis történtek erre kísérletek, ahogy ez a 6. táblázatban látható.

A táblázat egyértelműen bemutatja a hagyományos energiafajtákra adott hatalmas méretű támogatást.

Egy liberalizálódó európai energiapiacra szükség van a támogatások okozta piactorzítás felmérésére. Mindemellert a hagyományos energiaforrásoknak nyújtott pénzügyi segítség gátolhatja a széndioxid-csökkentésre, valamint a megújuló energia használatának növelésére irányuló törekvések megvalósítását. Egy támogatási reform keretében meg kell szüntetni azokat a támogatásokat, amelyek egyáltalán nem járulnak hozzá az energiaszektor fenntartható fejlődéséhez, vagy nem hatásosak és nem hatékonyak e cél elérésében.

*Tanyi Anita*

<sup>1</sup> Frans Oosterhuis: Energy Subsidies in the European Union. Institute for Environmental Studies (IVM), Vrije Universiteit Amsterdam, 2001. július

# Állami támogatások Magyarországon az energia- és a vízgazdálkodás területén

## A támogatás fogalma és típusai

A piac automatizmusa – amely főként a napi problémákra reagál –, nem képes bizonyos feladatokat ellátni, ezért szükség van állami beavatkozásra. Ennek egyik eszköze lehet a támogatás.

A támogatás többféleképpen definiálható. Egy általános, gazdasági szemléletű megfogalmazás szerint a támogatás egy olyan eszköz, amely az árakat a piaci árak alatt tartja a fogyasztók számára, vagy a termelők számára a piaci ár felett állapítja meg az árakat, vagy csökkenti a fogyasztók és a termelők költségeit közvetlen illetve közvetett támogatásokkal.<sup>1</sup>

Elvben a fent definiált támogatásban nincs semmi kivetnivaló, hiszen hasznos és jótékony eszközként szolgálhat gazdasági célok eléréséhez és szociális problémák megoldásához. Eltörlésük tehát bizonyos esetekben nem célszerű. Felhasználásukat azonban nyomon kell követni, és az erről szóló dokumentumokat hozzáférhetővé kell tenni.

Magyarországon a Kormány 76/1999. (V. 26.) Korm. rendelete definiálta a magyar szabályozásban a támogatást, amely egy, a támogatás költségvetésre gyakorolt hatásaira összpontosító fiskális szempontú megközelítéshez áll a legközelebb. A meghatározás szerint az állam által, a központi költségvetéshez tartozó forrásból vagy elkülönített állami pénzalapból a vállalkozások részére, ingyenes vagy kedvezményes források, illetőleg egyéb előny bármilyen formában történő nyújtása oly módon, hogy ez állami bevételkiesést vagy állami kiadást jelent.

A környezetvédelem megközelítése a támogatások meghatározásánál a meg nem fizetett környezeti károkat emeli ki.

Elméletileg a javak hatékony, a társadalom számára optimális allokációja a piacon csak akkor valósulhat meg, ha az árakban tükröződik egy adott termék termeléséhez és fogyasztásához kapcsolódó összes költség és haszon. A rossz árképzés és a nem fenntartható fejlődés között közvetlen ok-okozati kapcsolat húzódik. Az externáliák beépítése az árakba igen nehéz feladat azonosításuk és számszerűsítésük problémái miatt. (Gyakorlati alkalmazására a gazdaságpolitikában azonban már találhatunk példát.) Fontos az ilyen típusú „támogatá-

sokról” is említést tennünk az energiaszektor vizsgálata kapcsán, mert ez a szektor számos negatív externáliáért tehető felelőssé (levegőszennyezés, bányászat okozta szennyezések, atomhulladék elhelyezése, stb.).

A közvetlen és közvetett állami támogatások gyakran gazdaságilag alacsony hatékonyságú és környezeti szempontból káros tevékenységeket finanszíroznak, ezért felülvizsgálatuk mind környezetvédelmi, mind gazdasági és társadalmi szempontból szükséges. Ehhez azonban először azonosítani és számszerűsíteni kell a nyújtott támogatásokat, ami – mint említettük – gyakran igen nehéz feladat, majd meg kell vizsgálni azok hatásait a gazdaságra, a környezetre és a társadalomra. Az OECD úttörő munkát végzett ezeken a területeken. Számításuk szerint a világ csak a mezőgazdaságnak, vízgazdálkodásnak, energiaiparnak és közúti közlekedésnek, e négy gazdasági szektornak évente összesen 700–900 milliárd dollár támogatást nyújt, ami a GWP (Bruttó Világ Termék) 3–4%-át teszi ki.

Manapság valamiféle elmozdulás figyelhető meg egy nyitottabb piacgazdaság, a szabad kereskedelem, a költ-

### 1. táblázat: Támpontok a támogatások azonosításához

közvetlen támogatások	pl. fogyasztóknak vagy termelőknek nyújtott engedmény vagy fizetség
az adópolitika költségvetési hatása	pl. adómentesség, adókedvezmény, adólevonás, adó átvállalása, adó elhalasztása, kedvezményes adókezelés
közellátás önköltség alatt (árucikkek, szolgáltatások)	pl. infrastrukturális és kiegészítő szolgáltatások, központi K+F kiadások
tőkeköltség támogatások	pl. kedvezményes kölcsönök, hitelgaranciák, kezességvállalások, adóelengedés
a piaci mechanizmuson keresztül nyújtott támogatások	<i>a.</i> , belföld központi politikák pl. árszabályozás, mennyiségi korlátok, kormányzati politikák, törvényhozás <i>b.</i> , kereskedelemre irányuló politikák pl. import (és export) vámtarifák, nem vámjellegű korlátok

Forrás: Scanning Subsidies and Policy Trends in Europe and Central Asia. UNEP, Environment Information and Assessment Technical Report, February 1998

ségtvetési megszorítások felé, amely változást eredményezett a támogatási rendszerekben. Az elmúlt tíz évben számos OECD-országban – országonként és szektoronként eltérő módon – csökkentek a támogatások, például az Európai Unióban, Ausztráliában és Új-Zélandon az agrártámogatások, az Egyesült Királyságban és Németországban az energiatámogatások, az Egyesült Államokban és az Egyesült Királyságban a közlekedési támogatások. A támogatások leépítésére való törekvés bizonyíthatóan nemcsak a gazdasági liberalizáci-

óval hozható összefüggésbe, hanem a környezetvédelemmel, a környezeti szempontok fokozottabb figyelembevételével is. A támogatások és a környezet kapcsolatát felismerő és vizsgáló OECD- és európai uniós tanulmányokban olvasható, hogy egyes támogatási formák sok környezeti kárt okoznak.

Az OECD-országokhoz, így az Európai Unió tagállamaihoz hasonlóan az utóbbi évtizedben Magyarországon is csökkentek a támogatások összezsugorodó nemzeti termék mellett, ami főként a rendszerváltásnak volt

**2. táblázat: Egyes ágazatoknak nyújtott támogatások környezetvédelmi szempontból**

Támogatott szektor	A támogatás jellemző formái	Környezeti hatások (példák)	Reform-kezdeményezések, javaslatok	Példák a magyar rendszerből
Vízgazdálkodás	Vízellátás piaci áron alul	Túlzott vízhasználat: vízkészlet csökkenése, termőföld pusztulása	Kimutatták a mezőgazdaságban használt víz árrugalmasságát, tehát a vízdíj emelésével csökkenthető a víz iránti kereslet, a pazarlás	Fogyasztói árkiegészítés, vízügyi célelőirányzat, KAC, címzett és céltámogatások, agrártermelési támogatások, meliorációs, öntözésfejlesztési támogatások
Agrárrium	Piaci ártámogatás: export-támogatás, importadó, intervenció ár. Nem árjellegű támogatás: inputtámogatás (vetőmag, műtrágya, növényvédők szerek stb.), kutatás és betanítás, garanciaállás, kölcsönök, közvetlen jövedelem-támogatás	Rossz művelés, intenzív művelés (kiterjedt műtrágya-, növényvédőszer-használat és öntözés stb.): erdőirtás, talajdegradáció, elsivatagosodás, felszíni és felszín alatti vizek szennyezése. Környezeti haszon: megőrzi a vidéki tájat	Agrártámogatások szerkezeti átalakítása: agrár-környezetvédelmi reform (CARPE - környezeti-, tájgazdálkodási-, és vidékfejlesztési támogatások), piaci ártámogatás helyett közvetlen jövedelem-támogatás, inputtámogatások csökkentése	Normatív agrártámogatások, agrárgazdasági beruházások támogatása célelőirányzat, vidékfejlesztési célelőirányzat, állami kezességvállalás
Közúti közlekedés	Rejtett támogatások: infrastruktúra rendelkezésre bocsátása, kiegészítő szolgáltatások, externális költségek nem fedezése, kereszt-támogatások	Levegőszennyezés, zaj, talaj- és vízszennyezés, élővilág károsodása	A közlekedés teljes költségeinek megfizettetése, a külső költségek internalizálása adók, díjak révén (útdíjak, üzem-anyagadók, járműadók, emissziós díjak), szabványok, környezetkímélőbb szállítási módok, tömegközlekedés, a vasút támogatása	Fogyasztói árkiegészítés, útfenntartási és fejlesztési célelőirányzat, kormányzati infrastrukturális jellegű beruházások, állami kezességvállalás
Energia-szektor	Energiafogyasztáshoz, illetve energiatermeléshez legjellemzőbb támogatások: a szénsektornak nyújtott közvetlen segélyek, adó-támogatások a forrás kiaknázására és a háztartásoknak, költségen aluli állami szolgáltatások, főként K+F-re (atomenergia), hitelgaranciák, puha kölcsönök az energiatermelőknek alacsony kamatláb mellett	A nem megújuló energiaforrások (szén, olaj, földgáz) kimerítése, és a környezet-szennyezés, úgymint a savas esők, por, üvegházgázok kibocsátása révén a globális felmelegedés, vízszennyezés a kutatás, termelés, szivárgás során, kén-dioxid, nitrogén-dioxid, füst okozta egészségügyi problémák, veszélyes hulladék	Az energiatakarékosság és a megújuló energiaforrások támogatása	Fogyasztói árkiegészítés, állami kezességvállalás (importra, MVM Rt. programjaira, és energiatakarékosságra felvett hitelek-re), közvetlen támogatás (szénbányászat, földgáz-hálózat fejlesztés, atomenergia), energiahatékonysági beruházások támogatása
Ipar	Közvetlen támogatások, pénzsegélyek, adókedvezmények	Sokféle	Egyedi támogatások csökkentése, környezetszennyező tevékenységek támogatásának megszüntetése, környezetvédelmi ipar támogatása	Társasági adókedvezmény, helyi önkormányzati adókedvezmények, egyedi támogatások, célelőirányzatok, állami kezességvállalás

köszönhető. A magyar támogatási rendszer felülvizsgálatát annak EU-konform átalakítása érdekében is meg kell tennünk.

A 2. táblázat egyrészt a nemzetközi szakirodalomból összegyűjtött információkat foglalja össze, másrészt tartalmaz magyar vonatkozásokat is, amire a továbbiakban vissza lehet tekinteni. A táblázat pontosabban a vitatott szektorokra jellemző támogatásokat ismerteti, azok esetleges káros környezeti hatását, külföldi próbálkozásokat a fennálló támogatási rendszer átalakítására, illetve elemeket a magyar támogatási rendszerből. A felsorakoztatott szektorok közül ez a tanulmány az energiaszektorok nyújtott támogatásokat, illetve a víztámogatásokat próbálja feltérképezni.

## Az energiatámogatások nemzetközi vizsgálata

Az energia stratégiai fontosságú szerepet játszik a mai társadalomban. Alapvető szükségleti cikk a háztartások számára, illetve az iparágakban nélkülözhetetlen termelési tényező.

Energiatámogatásnak tekinthető bármely olyan kormányzati beavatkozás, amely az energiaszektorral kapcsolatos, és amely

- mesterségesen az energiatermelés költségeinek csökkentését eredményezi,
- növeli az árat, amelyet az energia előállítói kapnak az energiáért,
- csökkenti azt az árat, amelyet a fogyasztók fizetnek az energiáért.

Az energiatámogatások célja az ipari országokban általában a foglalkoztatás és befektetés védelme illetve a hazai ellátás, a fejlődő országokban a gazdasági fejlődés elősegítése és a szegények támogatása.

Az OECD országai főleg az energiatermeléshez nyújtanak támogatást, míg a fejlődő országok az energiafogyasztáshoz. Az energiaiparban a legjellemzőbb támogatások a következők: a szénsektornak nyújtott közvetlen segélyek a termelés ösztönzése céljából és a pénzügyi vesz-

teségek fedezésére (Németország, Spanyolország, Japán, Oroszország), adótámogatások a forrás kiaknázására és a háztartásoknak (az előbbi Kanadában és az USA-ban jellemző, míg az utóbbi az Egyesült Királyságban és Olaszországban), költségen aluli állami szolgáltatások, főként K+F-re (atomenergia), és hitelgaranciák vagy puha kölcsönök az energiatermelőknek alacsony kamatláb mellett. Az OECD országokban a teljes támogatás kis hányada, kb. 5%-a fordítódik megújuló energiaforrásokra. Az EU energiaiparában a fosszilis energiahordozók és az atomenergia sokféleképpen támogatottak: így például hosszú távú felelősségvállalások aláírásával, mint ahogy az történt a nukleáris iparban, tartalékok felkutatásának és fejlesztésének támogatásával, mint ahogy az történt az olaj- és gáziparban vagy hosszú távú támogatási szerződések aláírásával, mint ahogy pl. néhány országban történt a szénbányászatnál. Ezek a támogatások eredményesen leszorítják a tüzelőanyagok fogyasztói árait és csökkentik az alternatív energiaforrások és energiahatékonysági kezdeményezések esélyeit. Általában a nem megújuló erőforrások szennyezőbbek, mint a megújulók, mégis azok kapják a legnagyobb támogatásokat. A nemzetközi vizsgálatok azt mutatják, hogy minél piszkosabb a forrás, annál nagyobb támogatásban részesül, így a támogatás listáján első helyen a szén áll, másodikon az olaj, majd az atomenergia és végül a földgáz. Az atomenergia legnagyobb problémája a biztonság, a veszélyes hulladékok biztonságos elhelyezése, és a katasztrófák veszélye.

A Greenpeace elkészített egy értékelést az energiaparnak nyújtott támogatásokról Európában.<sup>2</sup> A 3. táblázat adatai az 1990 és 1995 között évente nyújtott közvetlen energiatámogatásokat számszerűsítik. Az első oszlop az egyes tagországokban nyújtott támogatásokat összegzi, a második oszlop az EU által folyósítottakat, az utolsó oszlop pedig az energiatámogatásokat egész Nyugat-Európára (EU-tagállamok, Norvégia és Svájc) nézve.

A 3. táblázatból látható, hogy a támogatások 75%-a fosszilis energiahordozókra és nukleáris energiára megy el, és csak egy csekély hányaduk megújuló energiaforrásokra és energiatakarékossági programokra.

**3. táblázat: A közvetlen energiatámogatások Európában Millió USD évente, az 1990–95 évek átlagában**

Közvetlen támogatások	Tagországokban összesen	EU központi alapokból	Nyugat-Európában összesen
Fosszilis energiahordozók	9681,1	531,2	10246,7
Nukleáris energia	4177,8	428,3	4674,8
Megújuló energia	1247,0	131,3	1488,1
Energiatakarékosság, és -hatékonyság	2944,1	144,9	3205,8
Villamos energia	254,3	100,7	384,4
Összesen	18304,3	1336,4	19999,8

Forrás: Rujigrok, E. – Oosterhuis, F.: Energy subsidies in Europe. Greenpeace International, Amsterdam, 1997

A Közösség bizonyos feltételekkel felfüggesztette 2002-ig a szén állami támogatását. Ott, ahol a speciális támogatási formák mégis megengedettek, a támogatás arra szolgál, hogy biztosítsák a Közösség középtávú széntermelésében az árak csökkenését, figyelembe véve a szén nemzetközi piaci árát, és ennek következtében biztosítsák a szénbányászatnak, hogy tovább fejlődjön a gazdasági életképesség felé.<sup>3</sup> Az energiaipar ugyanakkor közvetett támogatásban is részesült például puha kölcsönök formájában. Az 1973–1990 közötti időszakban az Európai Beruházási Bank, az EIB 20,2 milliárd eurós hitelt hagyott jóvá energiaberuházások számára, amelyből igen minimális összeget szántak a megújuló energiaforrásokra. 1991–1995 között a kölcsönök 15 milliárd eurót tettek ki (évi átlagban ez 4 milliárd USD), de itt a hangsúly eltolódott az energiatakarékosság és a megújuló energiaforrások támogatása felé, valamint az olaj és főként a földgáz felé. Közvetett támogatások fedezték az Euratom nukleáris biztonsági ellenőrzéseit, amelyek költsége 1994-ben elérte a 13,6 millió eurót, 1995-ben a 17,4 millió eurót. Közvetett támogatásnak tekinthető az is, hogy a Chicagói Egyezmény értelmében – amelyet az EU 1992-ben hagyott jóvá – a nemzetközi légi közlekedésben az EU-ban és valójában világszerte felhasznált repülőgép-üzemanyagot nem terheli fogyasztási adó. A T&E (European Federation for Transport and Environment, környezetvédelmi társadalmi szervezet) szerint ez az adómentesség évente 8 milliárd euró adóbevételekiesést jelent az EU számára.

Az OECD-országokban összességében az energiatámogatás jelentősen csökkent az utóbbi években. Nyugat-Európában a legtöbb ország növelni akarja a deregulációt és a versenyt a villamosenergia- és a gázszektorban. Ennek tényleges hatása azonban még nem ismert. Egy EC-döntés szerint az energiatámogatások folyósításának közvetlenül a költségvetésből kell történnie, ami növelné a támogatások átláthatóságát. Közép-Európa OECD országaiban a rendszerváltást követően az energia támogatása – az energiafogyasztás támogatása – csökkent. Az OECD-tagságunk és az EU-csatlakozásunk pedig energiapolitikánk változtatását eredményezheti.

A Világbank és az OECD számításai egyaránt azt mutatják, hogy az energiatámogatások megszüntetése világszerte 0,75%-os reáljövedelem-emelkedést idézne elő, bár ez nem egyenletesen osztódna el az országok között. Egy OECD-kiadványban azt olvashatjuk, hogy néhány OECD-országban az energiatermelők támogatásának megszüntetése 2010-re durván 80–180 millió tonnával csökkentené a széndioxid-kibocsátást. Ez a szénhasználat visszaszorításából adódna válaszul a szénárak 20%-os növekedésére. A fogyasztóknak nyújtott támogatás kiiktatása csökkentené az energia iránti keresletet, ami a nem OECD-országokban 7%-kal a 2010-re tervezett szint alá csökkentené a széndioxid-kibocsátást. Az energiatámogatások megvonása csökkenést eredményezne más üveg-

házgázok kibocsátásában és a kéndioxid, nitrogénoxidok emissziójában is. A széntámogatás teljes megszüntetésével Európában nagy teherrel mentesülne a környezet, mivel az európai szén magas kéntartalmú.

Számos érv hangzik el még a támogatások – különösen az energiaszektor érintők – leépítése mellett. A támogatások csökkentését nyer-nyer megoldásnak is tartják, mert további költségek felmerülése nélkül (sőt költségmegtakarításokon keresztül) okoznak hasznot. Az energiafogyasztás támogatása növeli az energiainport iránti keresletet és csökkentheti az exportra szánt üzemanyag mennyiséget, és így befolyásolja a fizetési mérleget. A támogatások a fenntarthatóság eszméjével is szemben állnak abban az esetben, ha az energiafogyasztásra ösztönöznek. A magas fogyasztás a természeti tőkeállomány csökkenését és így hosszú távon a jólét romlását eredményezi. A támogatások megakadályozzák azt, hogy a valós költségek megjelenjenek az árban, ami magasabb energiafogyasztáshoz és széndioxid-kibocsátáshoz vezet.

A támogatásoknak, így az energiatámogatásoknak is, nem várt elosztási hatásai lehetnek. A magasabb jövedelmű emberek jóval több energiát fogyasztanak, mint a kevésbé jómódúak (nagy ház, nagyobb fogyasztás, gyakoribb közlekedés). Az esetleges energiatámogatások elsősorban a magas jövedelmű rétegek számára jelentenek hasznot.

A legtöbb Nemzetközi Energia Ügynökséghez (IEA) tartozó ország az elmúlt két évtizedben csökkentette vagy teljesen meg is szüntette a szektor közvetlen támogatását és az árszabályozást.

Számos fejlődő és átmeneti gazdaságú országban az energiafogyasztás támogatásának leépítése valószínűleg a társadalom széles rétegeinek problémát okoz – különösen a kisebb jövedelmű rétegek számára –, így politikailag is nehezen keresztülvihető.

## Energiatámogatások Magyarországon

Az energia támogatása – mint ahogy a nemzetközi kitekintőben olvashattuk – többféle formában történhet. A fejezet bevezető része sorra veszi a hazánkban fellelhető energiatámogatás típusokat, amelyekről részletesebben az egyes energiahordozókat boncolgató alfejezetek szólnak.

**Árképzés, árszabályozás:** A rendszerváltás első éveiben még a fogyasztói árkiegészítésnek körülbelül a felét a háztartási energia (szén, fa, szilárd, egyéb, távhő- és táv-melegvíz-szolgáltatás) támogatása tette ki. Ezek leépítését késleltették, majd 1992-től megszüntették.

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény alapján az energiahordozók Magyarországon jelenleg két csoportba sorolhatók:

- Szabadáras termékre (szén és szénféleségek, folyékony szénhidrogének, pégégáz, tűzifa)
- Hatóságilag maximált áras termékre (villamos energia, földgáz, hőenergia)

A szabadáras termékek árait az ártörvény 1990. évi hatálybalépése és többszöri módosítása óta a piac határozza meg. Ezeknél az energiahordozóknál igen gyorsan, jelentős mértékű áremelkedés következett be, néhány év alatt az árak gyakorlatilag a világgpiaci szintre emelkedtek.

(Itt megjegyezném, hogy az energia ára – különösen, ha alapvető szükségleti termék – jellegénél fogva alacsony jövedelemrugalmassággal és árrugalmassággal bír, amit az árképzésnél nem szabad figyelmen kívül hagyni.)

**Adókedvezmények:** Nagymértékű támogatást jelentenek a kormányok részéről a termelőknek és fogyasztóknak nyújtott adókedvezmények, amelyeket nehezebb azonosítani és számszerűsíteni, mint a közvetlen összegszerű támogatásokat. Mindemellett az adókedvezmények is közvetlenül érintik a központi költségvetést, mivel bevételkiesést jelentenek. Az adókedvezményeknek jelentős – kedvező és kedvezőtlen – környezeti hatásai is lehetnek, ezért felülvizsgálatuk szükséges.

**Állami kezességvállalás, garancia:** Az 1991. évi költségvetésről szóló törvény 20. §-ában a Kormány felhatalmazást kapott arra, hogy olyan esetekben, amikor azt nemzeti érdek indokoltá teszi, a költségvetés terhére garanciát vállaljon. A költségvetési garanciavállalásra a törvény korlátot is szabott a költségvetés kiadási főösszegének százalékában, ami évről évre változik (például 1991-ben 0,5%, majd felemelték még abban az évben 3%-ra, 1996-ban 2,0% volt, 1998-ban 1,0%, 2000-ben 1,5%, ezen belül a készfizető kezesség mértéke ennek 50%-a). A megállapított mérték felett vállalható kezesség a kőolaj-, földgáz- és villamosenergia-importra, valamint a kőolaj és kőolajtermékek biztonsági készlet szintjének fenntartásához kapcsolódó beszerzésekhez. Ezenkívül az Országgyűlés felhatalmazhatja a Kormányt, hogy a központi költségvetés terhére összegszerű korlátozás nélkül kezességet vállaljon állami hitelfelvételek esetén. Az európai uniós előírások értelmében bizonyos feltételek együttes teljesülése esetén a kezességvállalás nem minősül állami támogatásnak. A feltételek e tanulmányban nem kerülnek bemutatásra (lásd Pénzügyminisztérium, Támogatásokat Vizsgáló Iroda információs füzet 1. szám), mert információk hiányában nem eldönthető, hogy az adott vállalat megfelel-e ezeknek a követelményeknek, vagy sem.

**Állami tulajdon:** Az energiapiacra lévő vállalatok tulajdonosi szerkezetének vizsgálata azért fontos, mert a tartósan állami tulajdonú vállalatok esetén az államnak megvan a lehetősége arra, hogy beavatkozzon a tulajdonában lévő vállalat tőkeszerkezetébe. A 2000. évi költségvetési törvény szerint a privatizációs tartalék felhasználható a tartósan állami tulajdonú társaságok tőkehely-

zetének rendezésére is. Tehát lehetőség van egyéb támogatás folyósítására az állami vállalatok számára, azonban ezek általában nem jelentkeznek az energiaárakban.

**Közvetlen támogatás:** Magyarországon az energiaszektor közvetlen támogatása már nem jellemző. A problémákkal küzdő szénsektornak nyújt még az állam közvetlen – a központi költségvetésből kiolvasható – segítséget. A vállalkozások folyó támogatása keretében az iparban az *egyedi támogatások* főként a bányabezárásokat (beleértve a bányakárt és a tájrendezést) segítik elő. (Lásd szénsektor támogatása!) Az atomerőmű lebontására és hulladék tároló építésére pénzt tartalékoló Központi Nukleáris Pénzügyi Alap is jelentős költségvetési pénzt kap kiegészítésül.

**Beruházási támogatások:** A beruházások után kapható társasági adókedvezmény mellett különböző pályázatokon, programokon is nyerhető támogatás az állami kasszából.

**Hosszú távú szerződések:** A hosszú távú szerződéseket azért soroljuk a támogatások közé, mert a lekötött megrendelések révén a nem hatékony cégeket is támogathatják.

**Importmonopólium:** Egy termék importjának monopóliuma gazdasági előnyt jelenthet a kiválasztott vállalat számára.

## A villamos energia támogatása

Ma az energetikában monopolhelyzetben van a villamosenergia és a földgáz kereskedelme, természetes monopolhelyzetben vannak az áram- és gázszolgáltatók, távhőszolgáltatók, továbbá a villamosenergia és a földgáz szállítása, átvitele. A monopolpozíciót élvező vállalatot az állam árplafonnal vagy nyereségszabályozással kényszerítheti a hatékonyabb gazdálkodásra és akadályozhatja meg, hogy ezen vállalatok a fogyasztók kárára extraprofitot jussanak.

A **természetes monopóliumok** termékeinek és szolgáltatásainak árazására a gyakorlatban számos mechanizmust dolgoztak ki. Ezek közül a két legelterjedtebb: az ún. tőkehozadék-ráta típusú és az árszínvonalkorlátokon alapuló szabályozás. Ezen szabályozási mechanizmusokat gyakran egészítik még ki az ún. automatikus árkorrekciós klauzával, a profitmegosztás intézményével, valamint a vállalati teljesítmények összehasonlításán alapuló szabályozással. A hazai árszabályozás rendszere olyan sajátos hibrid formának tekinthető, amely kísérletet tesz a fenti szabályozási mechanizmusok együttes érvényesítésére.

A villamos energia és az erőműből kiadott hőenergia árát 1997. január 1-jétől 2000. december 31-ig árképletekben foglalt szabályozási mechanizmus szerint állapítják meg. Az átlagárakat lényegében a következő tényezőkből kell kiszámítani:



- indokolt működési költségek + a tőkearányos nyereség
- az ipar (élelmiszeripar és energiaipar nélkül számított) belföldi értékesítési árindexe
- az MNB Ft/USD középárfolyam-változási indexe
- a tüzelőanyagok árindexe
- hatékonyságjavítási tényező (0,85 – 0,95)

Az árképletek a villamos energiánál három (termelői, nagykereskedelmi, végfelhasználói) – egymásra épülő – átlagárakat szabályoznak. A szabályzás deklarált célja, hogy az energiadíj fedezetet nyújtson a működési költségekre – tehát lényegében a tüzelőanyag költségekre – , a rendelkezésre állási díj pedig fedezze a tőkeköltseget és a tőkearányos nyereséget.

A Magyar Energia Hivatal legfőbb feladata a természetes monopóliumhelyzetben lévő gáz- és villamosenergia-ipari társaságok energetikai tevékenységének szabályozása, felügyelete és a fogyasztóvédelem.

Az ár hatósági szabályozása számos környezeti szempontból káros folyamatot indít el.

Az **árszabályozás** emellett lehetővé teszi, hogy a szabályozó hatóság támogassa (és ezt a fogyasztókkal fizettesse meg) a szektor vállalatait bizonyos, nem feltétlenül indokolt költségek árba való beépítésével. Tipikus példa erre a környezetvédelmi bírság elismertethetősége, ami „ösztönzi” a vállalatokat a szennyezésre. A szennyezés miatti bírságok fogyasztókra háríthatósága azt is jelenti, hogy pl. a levegőszennyezés csökkentése érdekében hozott környezetpolitikai intézkedések nem érik el a hatásukat.

A hatósági árszabályozás **keresztfinanszírozásokat** tartalmaz. Környezeti szempontból nem előnyös, ha az egyik fogyasztói csoport támogatja a másik energiafogyasztását, mert így a támogatott fogyasztó nem lesz ösztönözve az energiamegtakarításra. Keresztfinanszírozások valamilyen szinten mindig léteznek a költségalapú árszabályozásban. A szabályozó hatóság törekszik arra, hogy a költségokozás és költségviselés minél közelebb kerüljön egymáshoz. A keresztfinanszírozások teljes mértékű leépítésének azonban gátat szab, hogy az ármegállapítás rendszere túl bonyolulttá válhat, ha arra vállalkozik, hogy az egész ellátási láncban felmerülő költségeket igazságosan szétossza az egyes fogyasztók között. Sokszor a szociálpolitika is beleszól a folyamatba, ugyanis nem terhelhető az alacsony jövedelmű kisfogyasztókra az ellátásukhoz kapcsolódó összes költség.

A magyar energetikában az árszabályozás és a **hosszú távú áramvásárlási szerződések** biztosítják az alacsony hatékonyságú, szennyező vállalatok létét.

A fent említett problémákra megoldást jelenthet, ha a villamosenergia-piac szabályozásának leépítése következtében az áram ára is a piacon határozódna meg. Ekkor a keresztfinanszírozás leépül, az állami támogatások jobban átláthatóvá válnak, mivel nincs lehetőség arra,

hogy az árszabályozáson keresztül rejtett támogatásokat nyújtsanak például az energiatermelőknek.

Hazánkban a villamos energia fogyasztói ára a háztartások számára fele akkora, mint az európai OECD-országokban, viszont magasabb, mint Közép- és Kelet-Európa többi országában.

Magyarországon az általános forgalmi adó (áfa) normál mértéke 25%. Egyes termékek, szolgáltatások kedvezményes, **12%-os áfa kulccsal** terheltek. 12%-os áfát vetettek ki a villamos energiára, illetve a villamosenergia-szolgáltatásra. Az OECD-országok közül például Norvégiában, Nagy-Britanniában, Portugáliában és Írországbán alkalmaznak kedvezményes áfa kulcsot a villamos energiára. Ezenkívül némi **társasági adókedvezmény** olvasható ki a 4. táblázatból a villamos energia-, gáz-, hő- és vízellátásra vonatkozóan összesen.

Az **adókedvezményeken** kívül ismét megemlítem, hogy a megállapított mérték felett vállalható **állami kezesség** többek között a villamosenergia-importra is. Az állam kezességet vállalt az MVM Rt. által különböző programokra felvett hitelekre (1997: 60 millió USD a Gyorsindítású Gázturbina Programra, 1994: 20 millió euró az MVM Rt. hangfrekvenciás központi vezérlési programjának kiépítésére).

## A távhő piaci helyzetének javítása

A távhőszolgáltatás vezetékes szolgáltatás lévén, – a felhasználó szempontjából – természetes monopólium. E területen a piaci viszonyok csak korlátozottan érvényesülhetnek. A távhőellátás műszaki és gazdasági vonatkozásban egyaránt helyi közüzemi szolgáltatás. Ebből következően alapvetően települési önkormányzati szabályozást igényel. A kapcsoltan termelt, erőműi hőenergia aránya mintegy 53%. A kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés, amelynek növelése nemzetgazdasági és környezeti szempontból is kívánatos, kihat az erőműépítésre, a villamosenergia-rendszerre, ezért szabályozása országos jelentőségű. Az erőműben termelt hőenergia eladási árát a Gazdasági Minisztérium maximalja. A Magyar Energia Hivatal (MEH) ellenőrzi az engedélyezési jogkörébe tartozó távhőtermelők árait befolyásoló költségek indokoltságát.

Ma a távhőszolgáltató vállalatok döntő többsége önkormányzati tulajdonban van (kivételesen a Pécsi Erőmű 49%-a, Nyíregyházán egy kisebb egység és egyes új fejlesztések), és önkormányzati gazdasági társaságok vagy vállalkozások üzemeltetik azokat. Az **önkormányzatok tulajdonosként és ármegállapító hatóságként** is felelősek (az 1990. évi LXXXVII. tv. 1992. évi V. törvénnyel módosított melléklete alapján).

A távfűtés **árkiegészítésének megszüntetése** egy lépcsőben történt, rázúdítva a rendszer minden gazdasági terhét a fogyasztókra. A díjak erőteljes emelése ma már

– más közszolgáltatásokhoz hasonlóan – megbontotta a szolgáltatási árak és a fizetőképes kereslet közötti egyensúlyt. A nem fizetők ellen – műszaki korlátok miatt – nem lehet hatékonyan fellépni. Az önkormányzatok illetve a fizető fogyasztók kénytelenek a hiányt finanszírozni.

Az **árképzés** elméletileg a villamos energiánál leírt módszer alapján történik. Távhőrendszerenként eltérőek a távhőszolgáltatás díjai, mivel jelentős eltérések vannak a hőforrásokban, a felhasznált tüzelőanyag fajtájában, eltérőek a szolgáltatott távhő műszaki paraméterei és számottevő különbségek vannak a szolgáltatás műszaki-gazdasági feltételei tekintetében is. A kiszámított távhőárak nagyon kevés (0–5%-os) nyereséget tartalmaznak, és ez a „nyereség” is általában csak a rendszer kívánatos korszerűsítésének rovására képezhető. A lakossági árakat az önkormányzatok szakbizottságainak véleménye alapján az önkormányzat hagyja jóvá. (Itt említeném meg, hogy a fogyasztói érdekvédelem képviselői jelzik, hogy az ipari üzemek által felkínált hulladékhő ára, hasonlóan a kapcsolt erőműi hőárhoz, esetenként túlzottan magas.) A jóváhagyott árakat (elsősorban az energiaár-változások alkalmával) időszakonként korrigálják. A lakossági árakat az önkormányzat, a hőtermelők (erőművek) árait a gazdasági miniszter állapítja meg. A távhő törvény nem foglalkozik kellő mélységben az árképzés és ármegállapítás ügyeivel.

A távhő előállítási költségének mintegy 75–80%-át az energiaköltségek teszik ki. A fogyasztói díjban a ráakódó szállítási, elosztási, vállalati stb. költségek miatt az energiaköltség kb. 50% körül van.

Eredetileg a távfűtési rendszert az olcsó energiára és a beruházási költségek alacsony szinten tartására törekedve építették ki. Évtizedeken át elmaradt a fűtési rendszerek azon korszerűsítése, amely költségtakarékosabb üzemeltetést tenne lehetővé. Ez vezetett oda, hogy a távfűtés a korábbi „olcsó” szolgáltatásból mára az egyik legdrágább fűtési móddá vált, miközben sokak számára olyan szolgáltatást nyújt, amire egyébként nem tartanának igényt. A szolgáltatók eszközeinek karbantartási költségei (primer oldal) részben megjelennek a szolgáltatói díjakban, azonban a magántulajdonú eszközök (szekunder oldal) állapotának fenntartását, felújítását szolgáló amortizációs forrás képzése még nem természetes a társasházi közösségekben.

A távfűtés versenyképességét alapvetően **befolyásolja a földgáz árának alakulása**. A távhő célú hőtermelés döntően, 66%-ban földgáz, 11%-ban olaj, 19%-ban szén és minimális mértékben hulladék- vagy geotermikus energia bázison történik. A földgáz ára jelenleg alacsonyabb az indokoltnál és nem sokáig halogatható egy jelentősebb áremelés. A földgáz árának rendezése javítaná az egyéb energiaforrások versenyképességét a távhő előállításban is (pl. geotermikus energia, biogáz, szeméttégetés), amely stratégiai szempontból is kívánatos lenne. Magyar-

ország Hollandia után a második legnagyobb fajlagos földgázfelhasználó, miközben a földgázt néhány éven belül szinte teljes mértékben importálni lesz kénytelen. A lakossági elektromos áram ára vásárlóerőparitáson számolva az EU-átlag közelében van, ezzel szemben a lakosság a földgázhoz az EU-átlagtól jóval elmaradó áron jut hozzá. A távhőellátás igénybevétele esetén azonban kénytelen a hatalmas lekötött eszközállomány és az alacsony hatékonyság terhére is fizetni. Ez egyre nagyobb késztetést jelent az egyedi gázfűtésre való áttérésre. Ugyanakkor minél többen válnak ki – a torz gázárból következő pillanatnyi gazdasági előny alapján – a távfűtésből, annál drágább lesz a fűtés a visszamaradók részére. Ez ráadásul a lakótelepeken élő kevésbé tehetőseket sújtja.

A **kapcsolt hőtermelésnél** a működési költségek elosztása problémás. Az erőművekből szolgáltatott villamos energia és a távhő termelői árait úgy kell meghatározni, hogy a kapcsolt energiatermelés energetikai és környezetvédelmi haszna csökkentse a hőárat. Ezáltal a kapcsolt energiatermelés nemzetgazdasági haszna – tulajdonviszonyoktól függetlenül – a távhő gazdaságosságának javítását is szolgálja. A kapcsolt energiatermeléssel ugyanis ugyanannyi hő- és villamos energia előállításához 37 százalékkal kevesebb primer tüzelőanyagot kell elégetni. A primerenergia-megtakarítás nemzetgazdasági érdek, de emellett a kevesebb tüzelőanyag elégetése által csökken a szennyezőanyag-kibocsátás is.

Jelenleg a hőszolgáltatók úgy ítélik meg, hogy az erőművekből vásárolt hő ára magas, azaz a hőtermelő nem részesíti kellően a hő vásárlóját és szolgáltatóját a kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés ún. termodinamikai hasznából. Ezt a villamos energia alacsony átvételi ára okozza. Ezen a helyzeten változtatni kell: a kapcsolt energiatermelés előnye meg kell, hogy jelenjen a szolgáltatott hő árában. Ennek a feltételnek a teljesítése csak a villamosenergia-ár korrekciója árán érhető el. A távhő szempontjából kedvezőbb árakra a Távhőtörvény 52. § 3. bekezdése 1998. július 1-jei hatállyal utasítást ad: közcélú erőművekben a közcélú távhő árában a kapcsolt termelés haszna érvényesüljön. Ezt a Gazdasági Minisztérium az erőművek ármegállapításánál figyelembe kellene, hogy vegye.

Ésszerűtlen az inflációtól és a szociális feszültségektől való félelem miatt torz energiaárakat és arányokat fenntartani, vagyis egyik oldalról mind a 10 millió fogyasztót (beleértve a fogyasztás kb. 60%-át kitevő termelői felhasználást is) támogatni, és a szétesztható terhet a torz arányok fenntartásával a távfűtéses lakásokban élő mintegy 2,2 millió fogyasztóra koncentrálni. A távhő árának csökkentése túlnyomó részben közvetlenül a lakosság terheit mérsékelné, míg a villamosenergia-átlagár minimális növekedésének terhei több mint felerészben azokra a fogyasztókra hárulnának, akik termelési célra használják a villamos energiát. (A villamos energia ára-

nak növekedéséből származó szociális problémát az ökoszociális tarifarendszer bevezetése megoldhatná.) Nem állja meg a helyét az a többször hangoztatott érvelés, hogy ezzel versenyképtelenné tennénk az iparunkat, mivel a termelői célú villamosenergia-ár még ezt a reálértéken történő 3–4%-os emelést is figyelembe véve számottevően alatta maradna az EU-országok termelői átlagárának. Így szó sem lehet az EU-országokhoz viszonyított versenyhátrányról, csak a meglévő versenyelőny valamelyes csökkentéséről.

A fentiek mellett a szektor szabályozásánál figyelembe kell venni, hogy a távfűtött lakásokban élők gyakorlatilag **kényszerfogyasztók** (azonos komfortfokozatú fűtés és melegvízszolgáltatás nem, vagy csak jelentős költséggel valósítható meg), akiknek nincs valós döntési, választási lehetőségük. Az alternatív hőellátási módok – leginkább a gáz központi fűtés – igénybevételéhez ugyanis lakásonként 200–500 ezer Ft-os beruházásra lenne szükség, amelyre a lakástulajdonosok többsége nem képes.

Utalnánk még a korábbi fejezetekben leírtakra, hogy a villamos energiánál vitatott **keresztfinanszírozás** problémája a távhőnél is felmerül (pl. villamos energia-távhő vonatkozásában, illetve fogyasztói csoportok között). A távhőellátás **12%-os, kedvezményes áfával terhelt**.

Számos tényező alapján megállapíthatjuk, hogy a **távhőárak torzok, csakúgy, mint az alternatív fűtési módok árai. Gyakorlatilag a magyar lakosság téves információkat kap az árakon keresztül** a piaci viszonyokról. Az egyes energiafajták valós árának, a torz számviteli rendszernek és a környezeti szempontok háttérbe szorításának következtében, valamint néhány egyéb tényező figyelmen kívül hagyása miatt a távhő ára nem reális. Egy átfogó korrekció minden bizonnyal javítaná a szolgáltatás versenyképességét.

Felmerülhet a kérdés, hogy ha a szolgáltatás fenntartása nem hatékony, vagy nem jövedelmező, érdemes-e egyáltalán állami szabályozással biztosítani a működését. A távhő-ellátás **állami szabályozással való fenntartása mellett számos érv** szól. A távhő vitathatatlan nemzetgazdasági, energiastratégiai, környezetpolitikai (az externális költségek csökkenésén keresztül), várospolitikai és közvetlen komfort előnyökkel rendelkezik az egyéb ellátási módokhoz képest. (Itt említenénk azt a közegészségügyi-szociális előnyt, hogy a fizetési nehézségekkel küszködők – betegek, idősök, nagycsaládok – számára biztosítja a fűtést és melegvizet, ezzel a minimális életminőség megőrzését segítve elő.)

A fentiek alapján tehát indokolt és szükséges az állami beavatkozás és segítség a távhőszektor problémáinak orvosolásában. A távhőellátás azonban alapvetően regionális jellegű szolgáltatás, ebből következően és a távhőtörvény rendelkezései alapján is, ellátási kötele-

zettsége a helyi önkormányzatoknak van. Így a távhőellátó rendszerek korszerűsítésében, beleértve az anyagi források biztosítását is, az önkormányzatokra hárul a legnagyobb teher. A fogyasztói oldalon a lakástulajdonosok közül sokan – támogatás nélkül – nem tudják megfizetni a korszerűsítés rájuk eső terhet (lakásonként minimum 50 ezer forint), számukra csak a vissza nem térítendő támogatás jelenthet megoldást.

### **Beruházási támogatások:**

Magyarország energiafelhasználásának hatékonysága számottevő mértékben az épületállomány és a fűtési rendszerek korszerűtlensége miatt marad el az európai átlagtól. A távfűtés a lakások mellett a kommunális szektort is jelentősen érinti. A legtöbb távhőszolgáltató gyakorlatilag non-profit módon működik, esetleg kevés veszteséggel. A hatékony üzemeltetéshez szükséges folyamatos karbantartások és fejlesztések helyett csak a működéshez feltétlenül szükséges beavatkozásokat tudják elvégezni. Az önkormányzat is beszáll a fejlesztésekbe, illetve másféle finanszírozás is lehet, például harmadik feles finanszírozás.

Energiapolitikai feladat a távhőrendszerek **korszerűsítéséhez** szükséges beruházások támogatása.

Szükség lenne gyakorlatilag szinte a teljes épületállomány, a távfűtő rendszer korszerűsítésére. Ez biztosítaná az egyedi szabályozás, az igazságosabb költségmegosztás lehetőségét. Jelenleg azonban a korszerűsítés közgazdasági megtérülése nem kedvező (aminek nemcsak a korábban említett torz energiaárak, hanem az építőipar szervezetlensége, és az aránytalan építőipari árak is okozói). A korszerűsítés finanszírozhatóságához – hasonlóan a nyugati gyakorlathoz – állami segítség, program szükséges. Természetesen a fogyasztóknak is áldozniuk kell berendezéseik korszerűsítésére. A 2001-ben indult Széchenyi Program keretében elkülönített források állnak rendelkezésre mind a lakosság, mind az önkormányzatok számára a távhőrendszerek szekunder oldali rekonstrukciójához.

(Szeretnénk ismét megjegyezni, hogy az alacsony bérből és nyugdíjból élők, a lakosság nem kis hányada, hónapról-hónapra feléli a jövedelmét. E rétegek számára a kedvezményes hitellehetőségek helyett csak a vissza nem térítendő támogatások, esetleg áfa-, illetve szja-kedvezmények, vagy a szolgáltató által megelőlegezett, és a díjakban – a hatékonyság javulása miatt – csak kis mértékben érezhető felújítási törlesztések jelentenének megoldást.)

1999 második felében indult az Országos Távhőrekonstrukciós Program. Amennyiben a pályázó távhőszolgáltató társaság kap hitelt az Energiatakarékossági Hitel Program önkormányzati intézményi energetikai korszerűsítést elősegítő kedvezményes hitellehetőségből, és a beruházás összege meghaladja a 30 millió forintot, a beruházó további kiegészítő vissza nem térítendő támogatást illetve kamattámogatást kaphat a Környezet-

védelmi Alap Célelőirányzatokból, a KAC-ból (a távhőszolgáltatási rendszerek energiaracionalizálási, környezetkímélő korszerűsítésére), és kamattámogatást a Gazdaságfejlesztési Célelőirányzatból (GFC-ből).

A távhő esetében is beszélhetünk hosszú távú szerződésekről, amelyek támogatásnak minősülnek. A hőtermelők és szolgáltatók között a szerződések legalább 5 évre szólnak, valójában érdekük, hogy hosszabb legyen. A távhőszolgáltatók és a lakosság között a szerződések határozatlan időre szólnak, de a lakosság bármikor felmondhatja azokat. Nincs előírva, hogy a hosszú távú szerződés mit tartalmazzon. Az arra vonatkozóan tartalmazhatja a hőárat éves terminusokban. Ahol földgáz alapú az árképzés, az árat a földgáz árához köthetik. Általában évente közösen megállapodnak az árban.

## A földgáz támogatása

A földgázpiacon a domináns vállalat a MOL Rt., amely földgáz és kőolaj kutatásával és kitermelésével, földgáz és egyéb földgáz termékek, mint például PB gáz szállításával, tárolásával és nagykereskedelmi forgalmazásával foglalkozik. A MOL Rt., mint a magyar piac egyetlen engedélyes gázértékesítője, jelenleg a hazai piac egyedüli ellátója. A MOL Rt. vásárlói a gázszolgáltatók (8900 Mm<sup>3</sup>/év), az erőművek (1600 Mm<sup>3</sup>/év) és az ipari nagyfogyasztók (980 Mm<sup>3</sup>/év). A szállítás terén a MOL Rt. jelenleg monopolhelyzetben van, minden gerinchálózati vezeték a tulajdonát képezi, ez a cég rendelkezik a magyarországi tárolók fölött is.

A Magyarországon felhasznált földgázmennyiség  $\frac{3}{4}$  része viszonteladók közvetítésével jut el a fogyasztókhoz. Ezt a feladatot kilenc engedélyes gázszolgáltató társaság látja el (DÉGÁZ Rt., DDGÁZ Rt., ÉGÁZ Rt., FŐGÁZ Rt., KÖGÁZ Rt., TIGÁZ Rt., ZAB Rt., MOLGÁZ Kft. és a Főnix-gáz Kft.). A gázszolgáltató társaságok az engedélyezett területeken **monopolhelyzetben** (határozatlan időre szóló vevő kijelölés) vannak, a még elláthatlan területekért verseny folyik.

Összességében elmondható, hogy a gázpiacon nincs olyan vállalat, mely 100%-ban állami tulajdonú lenne. A gázszolgáltatók esetében az önkormányzati tulajdonlás nagysága jelentős, azonban egyik vállalat esetében sem éri el az 50%-ot.

Mint már említésre került, a Magyar Energia Hivatal feladata a természetes monopolhelyzetben lévő gáz- és villamosenergia-ipari társaságok energetikai tevékenységének szabályozása, felügyelete és a fogyasztóvédelem.

A költségek fogyasztói szektoronkénti (különböző nyomásfokozattal ellátott fogyasztók) elkülönítése azért fontos, mert csak így lehet elkerülni a keresztfinanszírozást.

A szakemberek általában egyetértenek abban, hogy **a földgáz ára jelenleg alacsonyabb a kellenénél**, és nem sokáig halogatható egy jelentősebb áremelés.

A lakossági földgázárak az európai OECD-országokénak közel harmada, Lengyelországnak fele. Az ipar által felhasznált földgáz ára Magyarországon alacsonyabb, mint például Lengyelországban, Csehországban, Szlovákiában és a nyugat-európai OECD-országokban. Magyarországon a lakossági és erőművi célú földgáz-átlagárak aránya elfogadhatatlanul torz, 1,21, míg a mértékadó országokban 2,43 és 4,35 között van.

A **földgázhálózat kiépítése** nagy lendületet vett az utóbbi időben, amelyhez többek között a KAC-ból is igényelhető támogatás. A KAC keretében támogatás nyerhető a szennyezett, illetve mérsékelten szennyezett levegőjű települések levegőminőségének javítására kommunális, illetve lakossági szférában. Támogatható fejlesztések a következők: kommunális létesítményeknél tüzelőanyag változtatáshoz kötődő fűtésrekonstrukció, a környezetszennyezés csökkenését eredményező tüzeléstechnikai korszerűsítés, közép- és kisnyomású gázhálózat kiépítése, bővítése, PB tartályos vezetékű gázellátás megvalósítása. Gázvezeték-hálózat kiépítéséhez a támogatási módok közül a vissza nem térítendő támogatás tervezhető mértéke a támogatás vetítési alapjához viszonyítva 20%.

A földgáz azonban még ma is jelentős ártámogatásban részesül. Felelőtlen lépés lenne tehát ezen támogatás fokozása – különösen a KAC-ból –, és ezáltal a felhasználók félretájékoztatása, és a fogyasztók racionalitásának kikapcsolása. A hazai földgáztermelés fokozatosan csökken, és tíz éven belül az import aránya előreláthatóan meg fogja haladni a 90%-ot. A növekvő földgázbehozatal pedig növeli az ország importfüggőségét és eladósodását. A földgázhálózat bővítése ugyanakkor helyenként olcsó helyi energiaforrásokat szorít ki. Több helyről hallottuk azt is, hogy ott, ahol bevezették a földgázt, a mezőgazdasági szerves hulladékot (pl. kukoricaszárát) felégetik a földeken. Ugyanezeket az anyagokat korábban fűtés, ill. főzés céljából tüzelték el. (Ezért helyenként a földgáz bevezetésével valójában nem csökkent, hanem növekedett a légszennyezés!) Legfeljebb olyan pályázatokat lehetne támogatni, ahol a *meglévő* földgáz-hálózatra történő egyedi rákötéssel váltható ki jelentős légszennyezés.

A fentiekben tárgyaltakhoz hasonlóan a földgáz, és a gázszolgáltatás is kedvezményes, **12%-os áfa kulccsal terhelt**. Más OECD-országban is találhatunk példát arra, hogy kisebb áfa mértéket vetettek ki a gázra, mint háztartási energiára (Nagy-Britannia, Írország stb.), de az ellenkezőjére is. Olaszországban például az általános (alacsony) kulcsnak a kétszeresével terheltek a gázt. Némi **társaságiadó-kedvezmény** olvasható ki a 4. táblázatból a villamosenergia-, gáz-, hő-, és vízellátásra vonatkozóan összesen, illetve a földgáz-import esetében is érvényesül a megállapított mérték felett vállalható **kezesség**. Ezenkívül az állam kezességet vállalt egyes térségek földgázellátási

programjának megvalósításához felvett hitelre (Zemplén-Abaúj: 3 milliárd Ft, Hajdú-Bihar: 1,2 milliárd Ft), illetve a magyar-osztrák földgázvezetékhez kapcsolódóan a MOL Rt. számára 1996–2016 között évenként 1,2–1,3 milliárd után 1996-os árfolyamon számolva.

Egy termék **importjának monopóliuma** gazdasági előnyt jelenthet a kiválasztott vállalat számára. Az import korlátozásával azonban a gázpiacon együtt jár az árak hatósági szabályozása, és a belső piaci árakat az importárak alatt tartja a szabályozó hatóság, holott a hazai fogyasztás forrását képező földgáz 35%-a hazai termelésből, 65%-a importból származik.

## A kőolaj és a kőolajtermékek támogatása

Magyarország legfőbb olajvállalata, a MOL Rt. (25% állami tulajdon) ez idáig az egyetlen olajtermelő és -feldolgozó az országban. Míg a termelés-feldolgozást 100%-ban uralja, a hazai kutatás területén a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény életbe lépését követően más szereplők is megjelentek (BLUE STAR, COASTAL, MOBIL, OCCIDENTAL). A hazai kutatást 90%-ban még mindig a MOL Rt. végzi. Piaci részesedése a nagykereskedelemben 70%, a kiskereskedelemben 35% az olajpiac liberalizációjának köszönhetően. Hazánk olajszükségletének 72-75%-át importálja. Az olaj és a gáz importját és külkereskedelmét a MOL Rt. tulajdonában lévő Mineralimpex végzi.

Az olajtermékek nagy részét (40%-át) a közlekedésben használják. A szektor jövőbeni növekedésével az üzemanyagok iránti igény is várhatóan gyorsabban nő, mint más olajtermékek kereslete. Kevesebb olajterméket fogyaszt az ipar, annál kevesebbet más szektorok együttesen (kereskedelem, közszolgáltatás, agrárgazdaság), és a sor végére a háztartási fogyasztás kerül.

Minden nyersolaj-vezeték, illetve Magyarország 1200 km olajtermék-vezetéke a MOL Rt. tulajdonában van. Hazánk három kőolajfinomítójának is a MOL Rt. a tulajdonosa.

Az utóbbi években a magyar olajtermékekre vonatkozó előírások szigorodtak, 1999. októberétől megegyeznek az EU-ban érvényben lévőkkel, bizonyos tekintetben már szigorúbbak azoknál. 1990 és 1997 között a MOL Rt. 27 milliárd forintot költött az üzemanyagokra vonatkozó előírások betartására, illetve területek megtisztítására, vízminőség-védelemre és hulladékkezelésre. Az utóbbi és az elkövetkezendő években is nagy hangsúlyt helyeznek ezen célokra.

1991. január 1-jétől **liberalizált az olajtermékek import- és exportpiaca.**

Az olaj az eddig tárgyalt energiahordozókkal ellentétben szabadáras termék, az **árát a piac határozza meg.**

A MOL Rt. 8–10 napos késleltetéssel követi például a nyersanyagárak, és a tőzsdén jegyzett termékárak bármilyen irányú változását, és ezt teszik a versenytársak is. A magyar üzemanyag-kereskedelem versenypiacon folyik, bárki szabadon választhat, hogy hazai feldolgozású üzemanyagot, vagy importárut forgalmaz. A MOL Rt. – a kontinens üzemanyag-kereskedőinek többségéhez hasonlóan – az árak alakításánál az európai kőolajtermék-kereskedelmi központok jegyzésárait veszi figyelembe, amelyek jól tükrözik az adott térség piaci tendenciáit.

Az olajtermékek esetében tehát az árképzésben rejlő támogatások csakis az esetleges adókedvezményekben érvényesülhetnek.

Az üzemanyagok esetében a különböző adók miatt a fogyasztói árak, például 2000. január 1-jén a 95-ös ólmozatlan benzín árának a 35%-a az az összeg, amelyen belül a MOL Rt. gazdálkodik, fedezi a termelési és forgalmazási költségeket – beleértve a kőolaj beszerzését is – illetve nyereséget képez magának, forrást teremtve a fejlesztéséhez. A többi adó, egyrészt a jövedéki adó, ami tartalmazza a hagyományos fogyasztási adót, az Út-alap hozzájárulást és az üzemanyag termékdíjat, másrészt a 25%-os áfa, ami a legvégén rakódik az árra. Közép- és Kelet-Európában nálunk a legmagasabbak az üzemanyagárak (néhány EU-tagországnál is magasabbak), és azok adótartalmai.

Még egy érdekesség, hogy az ipari szektor által felhasznált nehéz fűtőolaj mentesül a jövedéki adó alól, míg a könnyű fűtőolaj magas – 100%-os – jövedéki adóval terhelt. A felhasználói ár így kétszer nagyobb mind az európai OECD-országokéhoz képest, mind Közép- és Kelet-Európához viszonyítva.

A jövedéki adó hatálya alá tartozó termékcsoporthoz az ásványolajtermékek; a tömény szesz, szeszese italok a szőlőbor kivételével (vagyis az ún. köztes alkoholtermékek); valamint a dohánygyártmányok. Az energia témakörét érintő jövedéki adóval terhelt ásványolajtermékek az ólommentes benzín, az ólmozott benzín, egyéb benzín, a gázolaj, tüzelőolaj, egyes fűtőolajok, petróleum, LPG gáz, sűrített földgáz, benzol és homológjai, adalékanyagok, alapolajok.

A törvény hatálya alá vont, „ásványolaj”-ként meghatározott termékek köre – a jogharmonizációs követelményt szem előtt tartva – a vonatkozó európai uniós jogszabály, a 92/81/EGK irányelvvel összhangban került kialakításra. Figyelembe kellett továbbá venni a sajátos magyar viszonyokat, az üzemanyag-hamisítás területén tapasztalható „aktivitást”, rendkívüli leleményességet is. Ezért a kör kiegészül néhány további olyan termékkel, amely a hazai szakmai vélemények alapján szintén alkalmas üzemanyagként vagy üzemanyag-komponensként való felhasználásra. (Jöt. 34. §)

A jövedéki adó egyfázisú, közvetett adó, amelyet a termelési-forgalmazási fázis egy pontján kell megfizetni.

Végső soron a fogyasztót terheli, az adóalany az adót az árban továbbhárítja, így az adózásakor lényegében az árban beszedett (beszedésre kerülő) adót fizeti be a költségvetésbe. A jövedéki adó jellemzően a termékek mennyiségi egységére vetül, vagyis a jövedéki adó tételes adó.

**Jövedékiadó-kedvezményekre és -mentességre** a következő példák hozhatók:

2000-ben a gázüzemanyag jövedéki adója felére csökkent.

Az ásványolajok esetében adómentes felhasználási célnak minősül – a repülőbenzin, a motorbenzin és a gázolaj kivételével – az ásványolajtermékek más, nem ásványolajtermék előállításához való felhasználása, feltéve, ha az ásványolajtermék az előállított új termék részévé válik.

1999. január 1-jétől az ásványolajtermékek – kivéve az üzemanyagok – az előbbi megszorítás nélkül adómentesen beszerezhetők és felhasználhatók a gyógyszerhatóanyagok, intermedierek és egyéb vegyi termékek feldolgozásához, oldószerként való felhasználás céljára is. Ugyanezen időponttól nyílt meg a lehetőség az adalékanyagok felhasználására vegyipari, erőművi technológiákban vízlágyítóként, a kőolaj- és földgázkitermelésben segédanyagként. Kiterjed továbbá az adómentes beszerzés és felhasználás lehetősége a növényolaj-gyártásban az olaj oldószeres kivonásához extrakciós anyagként használt hexánra is.

A termék-előállításához való felhasználás körébe tartozik még az ásványolajok közül a tüzelőolajnak a villamos energia termelésére adott működési engedéllyel rendelkező erőműben kizárólag villamos energia termelésére vagy villamosenergia- és kapcsolt hőtermelésre való felhasználása is. 2000. január 1-jétől adómentes akkor is, ha távhőtermelésre használják. (A hőtermeléshez használt egyéb energiahordozók, mint például a földgáz és a fűtőolaj, eleve nem adókötelesek.)

A költségvetésből finanszírozott honvédség kiadásainak nettósítását szolgálja a kerozin adómentes beszerzésének és felhasználásának lehetősége a sugárhajtású vagy gázturbina meghajtású, katonai légi járművek üzemanyagaként.

A vámtörvény vámmentességi rendelkezéseivel való „igazodást” jelenti az a rendelkezés, melynek értelmében az ásványolajterméknek ipari vámszabad területen nem jövedéki termék-előállítás keretében, az üzem termelési célú tevékenységéhez segédanyagként (pl. motorok üzemi próbájához üzemanyagként) való, a vámtörvény szerint vámmentes felhasználása esetén a jövedéki adómentesség is érvényesülhet, ennek keretében a vámfelügyelet mellett felhasználásra kerülő jövedéki termékeket adómentesen lehet beszerezni. Növekedett a mezőgazdaságban felhasznált gázolaj utáni jövedékiadó-visszatérítés mértéke: az 1999. évi 65,6 százalékkal szemben 2000-től az adó 80 százaléka jár vissza.

2000. január 1-jétől a bányák visszaigényelhetik a kizárólag a bányaterületen üzemeltetett gépek és berendezések működtetésére igazoltan felhasznált gázolaj jövedéki adójának 15 százalékát.

2000. január 1-jétől kikerültek a jövedékitermék-körből – összhangban az európai uniós jogharmonizáció követelményeivel – a ciklikus éterek, a hidraulikus fékfolyadékok, a fagyásgátló és jégoldó készítmények. Ezentúl nem terheli jövedéki adó az 5 kilogrammos vagy annál kisebb kiszerelésű adalékanyagokat sem.

Környezetkímélő tulajdonságainak köszönhetően a MOL Rt. által forgalmazott ESZ98 benzinre alacsonyabb jövedéki adó alkalmazható, így az áfavonzata is alacsonyabb.

Kedvezményes áfakulccsal, **12%-kal adóznak** az ásványi tüzelőanyagok, így a fűtőolaj is. 2000-től bővült a 0 százalékos áfa-jú termékek köre a növényi olajból készült üzemanyaggal, a biodízzel.

Ágazati szempontból nézve a feldolgozóipar részesül a legjelentősebb **társaságiadó-kedvezményben**, azon belül is nagy arányt képvisel a *kőolaj-feldolgozás, vegyi termékek gyártásának adókedvezménye*. Csekély társasági adókedvezményben részesült a villamosenergia-, gáz-, hő- és vízellátás, valamint a bányászat. Társasági adókedvezményeket a következő jogcímenen lehet igénybevenni: külföldi részvételű gazdasági társaság után, befektetési adókedvezmény, 1 milliárd forint feletti beruházások kedvezménye (lehet akár környezetvédelmi beruházás is), egyéb adókedvezmény, kiemelt térségi és vállalkozói övezeti beruházás után, hitel- és kölcsönkamat kedvezménye, kamarai tagdíj kedvezménye, szövetkezetek adókedvezményei, kárpótlási utalványhoz kapcsolódó kedvezmény. A felsorolás az 1998-ban igénybevett adókedvezmény nagysága szerinti sorrendben történt. A kőolaj-feldolgozás, vegyi termékek gyártása főként a legelső jogcímen kapott társasági adókedvezményt.

**4. táblázat: Igénybevett társaságiadó-kedvezmények összesen (millió forint)**

Ágazat	1995	1996	1997	1998
bányászat	27	83	113	163
kőolaj-feldolgozás, vegyi termékek gyártása	4633	7436	12182	18249
villamosenergia-, gáz-, hő- és vízellátás	3	7	16	472
társasági adókedvezmény összesen	18563	43050	64298	92391

Forrás: A költségvetés végrehajtásáról szóló kiadványok

## A szén támogatása

A szén és szénféleségek a folyékony szénhidrogénekhez hasonlóan **szabadáras termékek** és **12%-os, kedvezményes áfa-val terheltek**.

**5. táblázat: A bányászat egyedi támogatása (millió forint)**

Támogatás	1994. évi teljesítés	1995. évi teljesítés	1996. évi teljesítés	1997. évi teljesítés
Szénbányabezárás támogatása	2800,0	2754,0	2476,2	3004,8
Integráción kívüli szénbánya társaságok támogatása		622,0	635,0	839,0
MÉV meddőhányók rekultivációja	500,0	422,2	384,0	698,0
MECSEKURÁN Kft. bányabezárás támogatása				1700,0
A mecseki bányászatban foglalkoztatottak keretkiegészítése	77,4	88,5	74,4	53,4
A mecseki uránbányászok baleseti járadékainak és egyéb kártérítési kötelezettségeinek átvállalása	113,6	230,3	127,9	193,1
Vállalkozások folyó támogatása összesen	39478	29826	41709	46574

Forrás: A költségvetés végrehajtásáról szóló kiadványok

A vállalkozások folyó támogatása keretében az iparban az **egyedi támogatások** főként a bányabezárásokat (beleértve a bányakárt és a tájrendezést) segítik elő. Az 5. táblázatból kitűnik, hogy ezen belül a legjelentősebb összeg a szénbányák bezárására fordítódott.

A 4. táblázatból látható, hogy némi **társasági adókedvezményben** is részesült a bányászat.

Az **állam kezességet** vállalt a Mátraaljai Szénbányák kamattörlesztésére. Felszámolás alatt a korábbi évek veszteségéből eredő pénzhiány pótlására felvett hitelt a költségvetés törleszti folyamatosan.

## Víztámogatások Magyarországon

### Árképzés:

Az ivóvíz- és csatornaszolgáltatás is monopólium. 1990-ben törvény vezette be a vízár képzésének új elveit, amelyek megkövetelik, hogy az árak fedezzék az előállítási költségeket. Az árakat az önkormányzatok szabják meg, kivéve az állami tulajdonú regionális vízműveket, amelyek számára a KHVM rendelete minden évben maximum árakat határoz meg. Ez utóbbi esetben az áraknak fedezniük kell a működési és a fenntartási költségeket, és az infláció mértékén túl legfeljebb további 3%-ot fejlesztések céljából. A víz árképzésének alapja a legtöbb esetben egyszerűen a térfogat (rögzített díjtétel), és néhány esetben az árképzés progresszív (az egységnyi ár a fogyasztott mennyiséggel nő). Néhány vízmű a fogyasztáshoz egyszeri díjként fizetendő tőkehozzájárulást is bevezetett, amelyet pótlólagos beruházásokra fordítanak. Átlagban a vízszámla 60%-a a közüzemi vízellátásra, 40%-a a csatornára, illetve szennyvízkezelésre fizetendő. Itt megjegyezném, hogy 12%-os áfa-val terhelt a víz, vízellátás, a vízgazdálkodási tervezés, szakértés és a szennyvízkezelés, illetve a mosás, vegytisztítás, fürdőszolgáltatás. A vízkivételek után vízkészletjárulékot kell fizetni, amely a víz fajtája és a régió vízügyi helyzete sze-

rint változik. A díj a Vízügyi Célelőirányzatba folyik (a későbbiekben még szó esik róla).

Az 1992-ig érvényben lévő, minden háztartásra érvényes, automatikus **ártámogatások megszüntetése** a háztartási vízdíjak reálértékének jelentős növekedését eredményezte (az áfa nélküli vízdíj 16-szorosára emelkedett 2000-re 1990-hez képest, a csatornadíj ugyanezen idő alatt 22-szeresére). Ennek következtében az utóbbi évtizedben a háztartási vízfogyasztás jelentős mértékben csökkent. Mindemellett még most is nyújtanak az önkormányzatoknak **állami támogatásokat**, hogy a vízdíjakat elfogadható mértéken belül tartsák. A Belügyminisztérium kezel egy előirányzatot (2000. évi előirányzat 4,1 milliárd Ft), amely azoknak a településeknek a támogatására szolgál, amelyek az önkormányzati, az állami és egyéb szolgáltatók által végzett lakossági közműves ivóvízellátás és szennyvízszolgáltatás, valamint a más vízközműtől vásárolt (átvett) lakossági célú ivóvíz ráfordításai magasak – a KHVM által megállapított küszöbértéket meghaladják. A támogatott településeken a fogyasztók a küszöbértéknek megfelelő költséget fizetik. Az igényekről a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter által vezetett tárcaközi bizottság dönt. Valójában először a támogatásra szánt összeget határozzák meg, majd az igények figyelembevételével meghatározzák a küszöbértéket. A magyar települések több mint harmada – többnyire kisebb falvak – részesül ilyen támogatásban, habár az összeg nem nagy a szolgáltatás összköltségéhez viszonyítva. A beruházásokra szánt összegek sokkal nagyobbak.

A vízdíjak Magyarországon jelenlegi árfolyamon számolva az alacsonyak közé tartoznak, vásárlóerő-paritáson kifejezve azonban közel állnak a többi OECD-országéhoz. **Kivétel Budapest, ahol országos viszonylatban is nagyon alacsony a vízdíj, és más országok nagyvárosaihoz képest is.**

Összességében azonban elmondható, hogy a magyar háztartások adózott jövedelméhez képest magasak a vízdíjak. Ebből adódóan egyes fogyasztóknak hátralekaik

is vannak. Még így is a gyakorlatban a háztartások kevesebbet fizetnek az ivóvízért, mint más fogyasztók. A háztartások javára történő **keresztfinanszírozást** az önkormányzatok politikai megfontolásai is indokolhatják. A vízfogyasztás csökkenéséből eredő kapacitás-kihasználatlanság is növekedésre készíti az árakat.

A közműves vízellátásba kapcsolt *iparvállalatok* kezdi elfogadni, hogy a vízszolgáltatás teljes költségét megfizessék. 1990 előtt az **öntözővizet** rögzített, egységes áron biztosították az egész országban, azután szabadáras rendszer lépett életbe, amelyben a szolgáltatás eltérő körülményei tükröződhetnek az árakban. 1990 óta az agrárgazdálkodóktól megkövetelik, hogy viseljék a vízi infrastruktúra üzemeltetési költségeit, miközben az új beruházásokat (csatornák, víztározók, kutak) 1999-ig akár 40%-os mértékben is támogatják. Száraz években voltak öntözési támogatások. 2000-ben a gyümölcsöt, zöldséget termelők számára lehetőség volt vízdíj-támogatásra.

Összegezve, Magyarországon a víz- és csatornaszolgáltatásból származó bevétel nem fedezi ezen szolgáltatások teljes költségét. A fejlesztések általában önkormányzati és központi pénzen történnek. Értesüléseim szerint az EU nehezményezi is ezt, és kéri, hogy a fejlesztési költségeket építse be hazánk a fent említett árakba. Az árak emelése azonban a fentiek miatt érzékenyen érintené a lakosságot, ezért a népszerűtlenségtől tartva a politika késlelteti a lépést.

### **Beruházások támogatása:**

Az állami tulajdonú vízellátási és szennyvíztisztítási létesítmények fejlesztését teljes mértékben a központi költségvetés fedezi.

A Belügyminisztérium kezelésében lévő önkormányzati *címzett és céltámogatások* célja a helyi önkormányzatok társadalmi szempontból kiemelkedő fontosságú, nagy költségigényű vízgazdálkodási, egészségügyi, kulturális, szociális, oktatási, és hulladékgazdálkodási feladatait szolgáló beruházásokban az állami részvétel megjelenítése, az ellátás különbségeinek mérséklése és színvonalának emelése. Összességében a kiutalt támogatás legnagyobb része a vízgazdálkodás területén kerül felhasználásra (vízellátás, szennyvíz-elhelyezés). Címzett támogatásnál – ami egyedi elbírálás szerint nyújtható – a helyi önkormányzat 15% saját forrást biztosít, míg céltámogatásnál – amely alanyi jogon jár törvényben meghatározott feltételeknek megfelelő igénybejelentés alapján – 40–50%-ot. A támogatás formája vissza nem térítendő támogatás. (A 2000. évi előirányzat 52,3 milliárd Ft, az 1999. évi 48 milliárd volt). A Belügyminisztérium fejezete a lakossági közműfejlesztéshez is nyújt támogatást (A 2000. évi előirányzat 1,5 milliárd Ft.).

A Közlekedési és Vízügyi Minisztérium (KÖVIM) kezelésében lévő *Vízügyi cél-előirányzat* a vízgazdálkodási infrastruktúra – különösen a közműves vízellátás és a szenny-

vízvezetés-tisztítás – fejlesztését segíti, hozzájárul még a vízkárok helyreállításához, az ivóvízminőség javításához, a vízkészlet fenntartásához, a vízrajzi tevékenység fejlesztéséhez és a közcélú vízi létesítmények, vízközművek fejlesztéséhez. Az előirányzat legfőbb bevételi forrását a vízkészletjárulékok képezik. Költségvetési támogatásban eddig sem részesült. A támogatás formája vissza nem térítendő támogatás. A KÖVIM kezelésében lévő támogatási programok közül kiemelném még a kiemelt városok szennyvízkezelésének előirányzatát (1,58 milliárd Ft), amely a főváros és a megyei jogú városok szennyvíztisztításának állami támogatását biztosítja.

1999-től a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium fejezetébe tartozó *Agrárgazdasági beruházások támogatása cél-előirányzat* keretében kerül sor többek között a mezőgazdasági alapterületek (42,4 milliárd Ft támogatás), és a meliorációs és öntözésfejlesztések beruházásainak támogatására (2,28 milliárd Ft támogatás).

Vízminőségvédelmi célokra a *Környezetvédelmi Alap Cél-előirányzatokból* is lehet pályázat útján támogatást kapni. Támogatható fejlesztések az önkormányzatok szennyvízelvezetési, -tisztítási, -iszapkezelési, valamint szennyvíz-elhelyezési beruházásai, termelő, szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó vízvédelmi beruházások, felszíni vizek mennyiségi és minőségi védelme, felszín alatti víz- és talajvédelem (pl. technológiai fejlesztések, műszaki intézkedések, beruházások).

Mivel az állami támogatások iránti igény jóval nagyobb, mint az állami költségvetésben előirányzott összeg, ezért a sérülékeny vízbázison elhelyezkedő önkormányzatokat részesítik előnyben.

Az önkormányzatoknak mindezen támogatások mellett saját forrással, hozzájárulással is kell rendelkezniük és a lakosságnak is be kell szállnia.

Összességében a szennyvízkezeléssel kapcsolatos beruházásokat bírálatok érték. Túlméretezettnek tartották azokat, esetenként a természetvédelmi követelményeknek jobban megfelelő szennyvíztisztítási módszerek alkalmazását is hiányolták. Kifogásolták azt is, hogy miközben sok milliárd forint jut a csatornázásra és szennyvíztisztításra, ennek töredékét sem fordítják a szennyvíz-kezelés csökkentésére, illetve arra, hogy minél kevesebb mérgező vegyület kerüljön ki a háztartásokból, az ipari és egyéb létesítményekből. Ezenkívül fontos lenne a meglévő hálózatra való rákapcsolódás elősegítése is.

*Tanyi Anita*

<sup>1</sup> Scanning Subsidies and Policy Trends in Europe and Central Asia. UNEP, Environment Information and Assessment Technical Report, February 1998

<sup>2</sup> Rujigrok, E. – Oosterhuis, F.: Energy subsidies in Europe. Greenpeace International, Amsterdam, 1997

<sup>3</sup> An Energy Policy for the European Union. White Paper of the European Commission, 1996



# A termőföld és a zöldfelületek védelme gazdasági eszközökkel

## Törvényjavaslat a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény módosításáról

### 1. §

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény (a továbbiakban: Tft.) 3. §-ának a), f) és g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*/E törvény alkalmazásában/*

„a) *termőföld*: az a földrészlet, amelyet az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas, erdő, fásított terület művelési ágban vagy halastóként vagy rekreációs és egyéb célú zöldterületként tartanak nyilván, illetve amelyet a gyakorlatban e törvény hatályba lépésekor ezen célok valamelyikére használnak;”

„f) *mező-, erdőgazdasági művelés alatt álló belterületi föld*: az a belterületi földrészlet, amelyet szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, gyep, nádas, erdő művelési ágban vagy halastóként vagy rekreációs és egyéb célú zöldterületként tartanak nyilván, illetve amelyet a gyakorlatban e törvény hatályba lépésekor ezen célok valamelyikére használnak;”

„g) *termőföldvédelem*: a termőföld mennyiségének védelme (a továbbiakban: földvédelem) és a termőföld minőségének védelme (a továbbiakban: talajvédelem), továbbá a földnek, mint Magyarország legfontosabb feltételeken megújuló (megújítható) természeti erőforrásának, pótolhatatlan ökológiai és nemzeti kincsének a védelme.”

### 2. §

**(1) A Tft. 1. számú mellékletének 1., 2. és 5. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:**

„1. A termőföld és a mezőgazdasági művelés alatt álló belterületi föld más célú hasznosításáért nyolcadik minőségi osztály esetén az AK érték harminckétezerszeres szorzatának megfelelő forintösszeget kell földvédelmi járulékként (a továbbiakban: járulék) fizetni.”

„2. Ha a termőföld nyolcadik minőségi osztálynál jobb minőségű, a járulék összegének megállapításakor a szorzót minőségi osztályonként az ötödik minőségi osztályig nyolcezerrel, az ötödiktől az első minőségi osztályig minőségi osztályonként tizenhatezerrel növelni kell.”

„5. A termőföld más célú időleges hasznosításáért a járulékot a minőségre tekintet nélkül az első évre vonatkozóan nyolcezeres szorzó alkalmazásával kell megállapítani. A szorzót évente ötszázzal növelni kell mindaddig, amíg a terület eredeti állapotába helyreállítva vissza nem kerül.”

**(2) A Tft. 1. számú melléklete a következő 6., 7. és 8. ponttal egészül ki, és a jelenlegi 6. pont számozása 9. pontra változik:**

„6. Abban az esetben, ha a termőföld oly módon kerül beépítésre, hogy a lefedettségének aránya több mint 50 százalékos, és területe összefüggően meghaladja a 3000 négyzetmétert, a járulék az 1. illetve 2. pontban meghatározott érték 20-szorosa. Amennyiben a terület összefüggően meghaladja a 6000 négyzetmétert, a járulék az 1. illetve 2. pontban meghatározott érték 40-szerese. Ezen pont alól kivételt jelentenek a közlekedési és közmű-letesítmények, kivéve a gépjármű várakozóhelyeket.”

„7. Ha a földvédelmi járulék e törvény hatályba lépése előtt már befizetésre került, azonban az adott termőföld és mezőgazdasági művelés alatt álló belterületi föld más célú hasznosítása a gyakorlatban nem kezdődött meg, a más célú hasznosítás tényleges megkezdése esetén az 1–7. pontokban meghatározott földvédelmi járulék 50 százalékát kell megfizetni.”

„8. A Budapesti Agglomerációhoz, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzethez tartozó települések területén fekvő termőföldek más célú hasznosítása esetén az 1–8. pontokban meghatározott földvédelmi járulék ötszörösét kell megfizetni.”

### 3. §

#### (1) A Tft. 2. számú mellékletének 1. a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

/1. A földvédelmi bírság/

„a) az 55. § (1) bekezdésének a) pontjában foglalt esetekben a termőföld AK értéke nyolcezerszeres;”

#### (2) A Tft. 2. számú mellékletének 2. b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

/2. Az 55. § (1) bekezdésének c) pontjában foglalt esetben a bírság összege/

„b) ha az állami ingatlan-nyilvántartás szerinti művelési ág helyreállítása alól a kötelezett felmentést kapott, a termőföld eredeti művelési ága alapján megállapított AK érték huszonnégyezerszeres szorzatának megfelelő forintösszeg.”

#### (3) A Tft. 3. számú melléklete helyébe a következő rendelkezés lép:

/A talajvédelmi bírság mértéke/

„Az egy hektárra eső bírság összege az étkezési búza alább megadott mennyisége és az érvényes garantált ár szorzata:

1. A 62. § (1) bekezdésének a), b) és c) pontjaiban, (2) bekezdésének a) pontjában és a (3) bekezdés a) pontjában, továbbá a 63. § (2) bekezdésében, a 64. §-ban, a 66. § (1) bekezdésében, valamint a 68. § (1) és (2) bekezdéseiben foglaltak, illetve az ezekkel kapcsolatos szabványok, műszaki irányelvek és egyéb előírások be nem tartása esetén

---

legalább 6800 kg      legfeljebb 19200 kg

---

2. A törvényben előírt szakhatósági hozzájárulások beszerzésének elmulasztása, illetve az abban meghatározottak részbeni vagy teljes mértékű figyelmen kívül hagyása esetén

a) a 69. § (1) bekezdésének b) pontjára vonatkozóan

---

legalább 14 400 kg      legfeljebb 29 600 kg

---

b) a 70. § (1) bekezdésében előírtak betartására kiadott szakhatósági hozzájárulásban meghatározott követelmények megsértése esetén a károsított termőföld területének mértéke alapján

---

legalább 48 000 kg      legfeljebb 88 000 kg

---

c) a 70. § (2) bekezdésének a) és b) pontjaiban előírt szakhatósági hozzájárulás beszerzésének elmulasztása esetén

---

legalább 39 200 kg      legfeljebb 68 000 kg

---

3. A 66. § (3) bekezdésében foglaltakra vonatkozóan

---

legalább 9 600 kg      legfeljebb 24 000 kg

---

4. A 67. §-ban foglaltakra vonatkozóan

---

legalább 48 000 kg      legfeljebb 78 400 kg

---

5. A 69. § (1) bekezdésének a) pontjában előírt engedélyek beszerzésének elmulasztása, illetve az abban meghatározottak részbeni vagy teljes mértékű figyelmen kívül hagyása esetén

a) a 62. § (2) bekezdésének b) pontjában, a (3) bekezdésének b) pontjában és a (4) bekezdés a) pontjában, valamint a 66. § (2) bekezdésének b) pontjában foglaltakra vonatkozóan

---

legalább 19 200 kg      legfeljebb 48 000 kg

---

b) a 62. § (4) bekezdésének b)-c) pontjaiban foglaltakra vonatkozóan

---

legalább 29 600 kg      legfeljebb 68 000 kg

---

c) a 66. § (2) bekezdésének a) pontjában foglaltakra vonatkozóan

---

legalább 78 400 kg      legfeljebb 146 400 kg”

---

### 4. §

(1) E törvény a kihirdetésekor lép hatályba.

(2) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg a Tft. 52. §-a (3) bekezdésének i), j) és k) pontja, 52. §-ának (5) bekezdése, valamint 53. §-ának (6) és (7) bekezdése hatályát veszti.

## Általános indoklás

### A termőföld gyors pusztulásának okai és következményei

Rohamosan fogy egyik legfontosabb nemzeti vagyónk: a termőföld. Különösen veszélyesen gyorsult fel ez a folyamat a rendszerváltás utáni években. Míg 1938-ban a művelésből kivont terület aránya – a KSH adatai szerint – az ország teljes területének csak 6,6 százalékát, 1990-ben 11,5 százalékát tette ki, 1996-ban ez az arány már 13,8 százalékra emelkedett, 2001-ben pedig elérte a 16,9%-ot! (Fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy az

utóbbi években a vonatkozó statisztikák nem követték megfelelően a valódi változásokat. Ezért javasoljuk, hogy a hagyományos statisztikai módszerek mellett úrfelvételek alapján folyamatosan kövessék nyomon a földhasználat változásait.) Az ipar, a bányászat, a közlekedés, a kereskedelmi és a lakóépületek, valamint egyéb létesítmények egyre több értékes földterületet fednek le gyakorlatilag visszavonhatatlanul. A szuburbanizáció, a közúti közlekedés robbanásszerű növekedése, a bevásárlóközpontok terjedése és egyéb zöldmezős beruházások azonban nemcsak környezeti szempontból okoznak súlyos veszteségeket, hanem gyakran társadalmilag is károsak és nemzetgazdaságilag is ésszerűtlenek.

A termőföld, a zöldterületek pusztításának az egyik fő oka a hibás árviszonyokban található. Egyrészt Magyarországon a föld ára csak töredéke a nyugat-európai árnak (ld. az 1. táblázatot). Másrészt még Nyugat-Európában sem tükrözi a föld ára mindazokat a tényezőket, amelyek meghatározzák a föld valódi értékét. A zöldterületek, illetve a mezőgazdaság ugyanis tájat, élővilágot, környezetet is „termelnek”, nem csak élelmiszereket és nyersanyagokat. Ezek a közösség, a környezet és a fenntarthatóság szempontjából igen fontos „termékek”.

**1. táblázat: Átlagos földárak néhány európai országban 2001-ben**

Ország	A föld ára (1000 euró/hektár)
Luxemburg	60,0
Hollandia	18,0
Németország nyugati része	15,6
Belgium	12,1
Spanyolország	10,0
Dánia	6,1
Anglia	4,9
Franciaország	3,0
Finnország	2,7
Magyarország	1,0

Forrás: Földbróker, 2002.

## A probléma kezelése gazdasági eszközökkel

Az alább felsorolt javaslataink megvalósítása esetén a föld ára sokkal inkább megközelítené annak valós értékét. Bevezetésük arra is ösztönözné a befektetőket, hogy zöldmezős beruházások helyett barnamezős (a felhagyott ipari és egyéb leromlott, zöldfelülettel nem fedett területen történő) beruházásokat valósítsanak meg, ami kör-

nyezetvédelmi és településfejlesztési szempontból egyaránt sokkal előnyösebb.

Hasonló jellegű intézkedéseket terveznek az EU több országában is. A német parlament Ember- és környezetvédelmi Bizottsága (Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt”) 1998-ban elkészült jelentése is javasolja az ilyen jellegű adóztatás bevezetését a termőföld, a zöldfelületek védelmére. A bizottság által javasolt intézkedés a becslések szerint 2010-re 90%-kal mérsékelné az éves termőföld-csökkenést az 1995. évihez képest. A német kormány nemrég hozott határozata szerint a termőföld fogyasztását a jelenlegi napi 130 hektárról 2020-ra 30 hektárra (azaz 77%-kal) kell csökkenteni. A Német Környezetvédelmi Tanács ennek egyik eszközeként vizsgálja a mi földvédelmi járulékunk bevezetését (<http://dip.bundestag.de/btd/14/098/1409852.pdf>). A brit kormány szintén azt fontolgatja, hogy adópolitikai eszközökkel is próbálja megvédeni a zöldfelületeket és területi korlátok közé szorítani a lakóházak, az ipar és a közlekedési hálózat terjeszkedését.

Az eddigiekben felvázolt problémák kezelésére megkezdendő intézkedések eredménye a következő:

- Számottevően csökken a termőföld, a zöldterületek, a növényzet pusztulása.
- Az ipari, kereskedelmi és lakáscélú beruházások egyre nagyobb hányada kerül átcsoportosításra a nagy mennyiségben rendelkezésre álló rozsdaterületekre (lepusztult ipari, lakó és egyéb rossz állapotban lévő területekre), azok újjáélesztésére.
- Jelentős infrastruktúra-fejlesztési és üzemeltetési költségek kerülnek megtakarításra.
- Az egész társadalom helyett az érintett beruházók fizetik meg a beruházás társadalmi, gazdasági, környezetvédelmi és infrastrukturális költségeit, ami elősegíti egy igazságosabb, demokratikusabb és hatékonyabb társadalom kialakítását.
- Visszaszorulnak a nem kívánatos ingatlanspekulációk és az ezzel összefüggő, igen széles körben elterjedt visszaélések (köztük az e téren óriásira duzzadt korrupció).
- Mérséklődik az önkormányzatokra (és így a közvetve a Kormányra) nehezedő pénzügyi nyomás.
- A mainál sokkal inkább meg fogunk felelni az Európai Unió és az OECD területfejlesztési prioritásainak. Ezen célok megvalósítására a földvédelmi járulék alkalmas eszköznek tűnik, amennyiben a kívánatos mértékben megemelésre és kiterjesztésre kerül.

## A földvédelmi járulék emelésének megalapozása

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 52. § (1) bekezdése szerint „A termőföld más célú hasznosítása

esetén egyszeri földvédelmi járulékot kell fizetni a külön jogszabályban meghatározott számlára.”

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény – elődeihez hasonlóan – egyik legfontosabb nemzeti kincsünk, a termőföld elkötyavetyélésére ösztönöz, és nincs tekintettel a talaj szerepére ökológiai rendszerünkben. Törvényeink gyakorlatilag szabad utat engednek a termőföld beépítésének és elhanyagolásának. Gyökeres, gyors változásra van szükség, amit nagymértékben elősegítene

– a földvédelmi járulék, a földvédelmi bírság és a talajvédelmi bírság emelése, valamint

– a földvédelmi járulék és a bírságok kiterjesztése.

A törvény által etalonnak tekintett 20 aranykorona nyolcadik minőségi osztályú föld (1. számú melléklet 1. pont) 1999. évi ára hektáronként 80 ezer forint járulékot jelentett, ami **1 év búzatermésének árával egyenlő!** Tehát 1 év búzatermésével letudható 1 hektár föld beépítése. Szőlő esetében ötödik minőségi osztálynál a járulék 380 ezer Ft/ha, ami **még el sem éri az egy évi termés értékét!**

Az egy négyzetméterre jutó járulék termőföldnél 8–36 forint volt, és még védett természeti területen sem haladta meg az 50 forintot. Építési telekként viszont 3–22 ezer forint négyzetméterenként az elérhető bevétel. A termőföld átminősítése így több százszoros, sőt ezerszeres haszonnal kecsegtet, hiszen az alacsony eladási árnak sincs visszatartó ereje.

Ha a termőföldet nem csupán termelési tényezőként fogjuk fel, hanem pótolhatatlan környezeti elemnek tekintjük, a földvédelmi járulékot jelentősen emelni kell. Ennek az intézkedésnek nem a többletbevételek előteremtése a célja, hanem az, hogy a bevezetésével jelentősen visszaszoruljon a termőföld egyéb célra történő felhasználása. Sajnos a földárak olyan alacsonyak, hogy igen nagymértékű emelés szükséges, hogy a termőföldünket megfelelően meg tudjuk védeni.

## A földvédelmi járulék kiterjesztésének indokai

Az 1994. évi LV. törvény meghatározása szerint a termőföld „az a földrészlet, amelyet a település külterületén az ingatlan-nyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, rét, legelő (gyep), nádas, erdő, fásított terület művelési ágban vagy halastóként tartanak nyilván.”

A földvédelmi járulékot nemcsak a fenti meghatározásban szereplő területre kellene kivetni, hanem minden olyan további területre, amely jelenleg zöldfelület, illetve be nem épített terület (potenciális zöldfelület). Továbbá, az ilyen jellegű belterületi földeken a földvédelmi járulék jóval magasabb legyen, mint a külterületen. A járulék mértéke az adott földterület helyétől is

kell, hogy függjön (pl. más mértéket kell alkalmazni a Budapesti Agglomerációban, mint a Nyírségben). A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény jelenleg hatályos rendelkezéseivel ellentétben nem szabadna semmiféle mentességet adni a termőföld megszüntetésekor, így például akkor is meg kellene fizettetni a földvédelmi járulékot, ha az adott területen lakóépületekkel vagy egyéb módon kívánják a termőföldet, ill. beépítetlen területet felszámolni.

A termőföld ugyanazokkal az értékekkel rendelkezik, akár kül-, akár belterületen található. Sőt, a belterületen fekvő termőföld a lakosság egészségi állapotára és közérzetére, a települési környezetre gyakorolt hatását tekintve sok esetben értékesebb a külterületen fekvőnél. Ezért semmiképp sem indokolt a kül- és belterületi termőföld megkülönböztetése, és különösen elfogadhatatlan, hogy ez a belterületen elhelyezkedő termőföld hátrányára történjen.

## Részletes indokolás

### Az 1. §-hoz

#### Az a) ponthoz:

A termőföld ugyanazokkal az értékekkel rendelkezik, akár kül-, akár belterületen található. Sőt, a belterületen fekvő termőföld a lakosság egészségi állapotára és közérzetére, a települési környezetre gyakorolt hatását tekintve sok esetben értékesebb a külterületen fekvőnél. Ezért semmiképp sem indokolt a kül- és belterületi termőföld megkülönböztetése, és különösen elfogadhatatlan, hogy ez a belterületen elhelyezkedő termőföld hátrányára történjen.

Az „**illetve amelyet a gyakorlatban e törvény hatályba lépésekor ezen célok valamelyikére használnak**” kiegészítés azt a célt szolgálja, hogy az önkormányzat által hivatalosan (azaz papíron) építési, közlekedési, intézményi stb. övezetbe sorolt, ténylegesen azonban az e törvény hatályba lépésekor termőföldként létező terület a valóságnak megfelelően kerüljön számbavételre.

#### Az f) ponthoz:

A jelenleg hatályos törvényben törölni javasolt rész alapján a törvény úgy is értelmezhető, hogy a „rendeltetésszerű felhasználás” nem a termőföld funkció, és ezért nem kell földvédelmi járulékot, illetve földvédelmi bírságot fizetni a felhasználási mód megváltoztatása esetén. A módosítás ezt küszöbölne ki.

#### A g) ponthoz:

A meghatározás a javasolt kiegészítés révén felel meg a korszerű tudományos szemléletnek.

## A 2. §-hoz

Az (1) bekezdéshez:

Az 1. és az 5. ponthoz:

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény – előde-  
ihez hasonlóan – egyik legfontosabb nemzeti kincsünk,  
a termőföld elkótyavetyélésére ösztönöz, és nincs tekin-  
tettel az élő talaj szerepére ökológiai rendszerünkben.  
A föld ára töredéke az EU-országok árainak, ugyanak-  
kor törvényeink gyakorlatilag szabad utat engednek a  
termőföld beépítésének és elhanyagolásának. Ennek  
tudható be, hogy az elmúlt 30 évben több mint 420 ezer  
hektár földet vontak ki a művelés alól, ami évenként  
14 ezer hektár veszteségnek felel meg. Gyökeres, gyors  
változásra van szükség, amit nagymértékben elősegítene  
a földvédelmi járulék, a földvédelmi bírság és a talaj-  
védelmi bírság emelése, valamint a földvédelmi járulék  
és a bírságok kiterjesztése.

Ha a termőföldet nem csupán termelési tényezőként  
fogjuk fel, hanem pótolhatatlan környezeti elemnek te-  
kintjük, a földvédelmi járulékot jelentősen emelni kell.

Napjainkra a tudomány alapos feltáró munkát vég-  
zett, amelynek következtében már túljutottak azon az  
elavult szemléleten, hogy a földet csupán termelési té-  
nyezőként kezeljék. Várallyay György akadémikus, ta-  
lajkutató a következő módon összegezte a talaj funkci-  
óival kapcsolatos nemzetközi tudományos megállapítá-  
sokat (A talajtan multifunkcionalitásának szerepe a jövő  
fenntartható mezőgazdaságában. In: Ötven éves az Acta  
Agronomica Hungarica. Jubileumi Tudományos Ülés,  
Martonvásár, 2002. november 19.):

„A társadalom egyre inkább veszi igénybe, a fenntart-  
ható fejlődés egyre inkább épít a talaj különböző funkci-  
óira, melyek közül a legfontosabbak a következők:

- (a) Feltételesen megújuló természeti erőforrás.
- (b) A többi természeti erőforrás (sugárzó napenergia, lég-  
kör, felszíni és felszín alatti vízkészletek, biológiai erő-  
források) hatásának integrátora, transzformátora,  
reaktora. Ily módon biztosít életteret a talajbani élet-  
tevékenységnek, termőhelyet a természetes növény-  
zetnek és a termesztett kultúráknak.
- (c) A primer biomassza-termelés alapvető közege, a bio-  
szféra primer tápanyagforrása.
- (d) Hő, víz és növényi tápanyagok természetes raktáro-  
zója.
- (e) A talajt (és teresztris ökoszisztémákat) érő, termé-  
szetes vagy emberi tevékenység hatására bekövet-  
kező stresszhatások puffer közege.
- (f) A természet hatalmas szűrő- és detoxikáló rend-  
szere.
- (g) A bioszféra jelentős gén-rezervoárja, a biodiverzitás  
nélkülözhetetlen eleme.

(h) Történelmi örökségek hordozója.”

A földtörvény a régi gyakorlatot követve csak a ter-  
melési funkciót védi, ám nem vitás, *hogy az összes ténye-  
zőt értékképző elemnek kell tekinteni!*

A magyar termőföld irreálisan alacsony ára, amely  
egyetlen szempontot követ – nem tartható. A fent em-  
lített többi tényező is legalább olyan értékű, mint a ter-  
melési tényező. Ha csak ezt tekintjük is, akkor a földvé-  
delmi járulékot nyolcszorosára kellene emelni, hiszen  
így lehet egyenlőnek tekinteni a többi elemet is, azaz ez  
azt feltételezi, hogy a többi tényező is legalább olyan  
értékű, mint a termelési tényező.

Azonban a termőföldet csupán termelési tényező-  
ként tekintve is hibás a jelenlegi szabályozás. Semmi sem  
indokolja ugyanis, hogy csak egy évi búzatermés árát  
kelljen megfizetni és nem – mondjuk – 10 évi termését.  
Ez utóbbi esetben viszont – a többi felsorolt tényezőt is  
legalább ezzel egyenértékűnek tekintve – a földvédelmi  
járulékot nem nyolcszorosára, hanem nyolcvanszorosá-  
ra kellene emelni! Fontos felhívni arra is a figyelmet,  
hogy tulajdonképpen az esetek többségében csak ilyen  
mértékű járulék lenne visszatartó erejű. Ezért a törvény-  
javaslat a különböző tényezőktől függően további járu-  
lék-emeléseket is tartalmaz.

A járulék jelentős emelését a társadalmi igazságos-  
ság és a gazdasági ésszerűség is megköveteli. A jelenlegi  
rendkívül alacsony járulék ugyanis lehetővé teszi, hogy  
egyesek gyorsan és igen komoly mértékben növeljék va-  
gyonukat anélkül, hogy ezzel a vagyongyarapodásukkal  
arányos ellenszolgáltatást nyújtanának a társadalom  
részére. A járulék számottevő emelése tehát – az indo-  
kok megfelelő kommunikációja esetén – széles körű tár-  
sadalmi elismerést váltana ki.

A 2. ponthoz:

Mivel a termőföldet nem elsősorban mint termelési  
tényezőt kell figyelembe venni, hanem mint pótolha-  
tatlan környezeti elemet, nem célszerű a járulékfizetést  
e szerint meghatározni, hogy az adott pillanatban ép-  
pen milyen művelési ágba tartozik. Egyébként ez a sza-  
kasz világosan mutatja, hogy a korszerű földhasználati  
szempontok figyelembevételével mennyire elavult a  
hatályos földtörvény. (Mi van, ha például az EU szabá-  
lyozások miatt a szőlőt amúgy is ki kell vágni, miközben  
a terület más szempontból rendkívül értékes lehet?)

A (2) bekezdéshez:

A 6. ponthoz:

Az egybefüggő nagy területek leburkolása nemcsak  
a helyi klímát rontja és nem esztétikus, de a talaj élő-  
világa és a vízháztartás szempontjából is rendkívül ká-  
ros. Az utóbbi időben az ilyen jellegű lefedések első-

sorban a nagy bevásárlóközpontokat és a hozzájuk kapcsolódó parkolókat jellemzik. Ezeknek a beruházásoknak a fékezése (legalább a zöldterületeken) egyéb előnnyel is járna. Számos szakértő meggyőződése, hogy a bevásárlóközpontok létesítése olyan mértéket ért már el, amit nem indokolnak a piaci viszonyok: több fejlett nyugat-európai országban az egy főre jutó bevásárlóközpont-terület kisebb, mint Magyarországon, miközben az ottani vásárlóerő a magyarországinak a többszöröse. Ugyancsak a szigorítás mellett szól, hogy több városban nagyobb összefüggő, központi fekvésű telket csak a szűkösen rendelkezésre álló zöldterületek rovására lehet kialakítani. Ha a beruházót érdekeltté teszik abban, hogy a parkolót az építmény alatt helyezték el, akkor az városképileg és környezetvédelmi szempontból egyaránt kedvezőbb. (Dunaújvárosban egy véderdő helyén akarták a parkolót kialakítani, Tatabányán egy városi parkból vettek el jelentős területet a parkolónak.)

### A 7. ponthoz:

Korábban rendkívül alacsony földvédelmi járulék megfizetésével hatalmas értéknövekedést értek el az ingatlan tulajdonosok, amikor területüket beépíthető területté minősítették át. Ugyanakkor nem fizettek a jelentős vagyongyarapodásuknak megfelelő adót, és nem fizették meg az „ingatlanfejlesztésük” gyakran igen számottevő egyéb társadalmi költségeit sem. Ezért indokolt, hogy ezek a társadalmi költségek legalább részben behajtásra kerüljenek. Ezt különösen abban az esetben célszerű megtenni, ha még nem történt meg a termőföld, a zöldterület elpusztítása.

### A 8. ponthoz:

A Budapesti Agglomerációhoz, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzethez tartozó települések területén a legnagyobb a zöld területekre nehezedő nyomás, ugyanakkor a biológiai sokféleség, a természeti értékek szempontjából ezek a területek Magyarországon a legértékesebbek közé tartoznak.

## A 3. §-hoz

A bírságnak elrettentő mértékűnek kell lennie, hiszen a célja a jogszabályellenes magatartás megelőzése. (Amennyiben a bírság nem ekkora mértékű, akkor adóként működik, ami ellentétes a jogalkotó céljával.) A bírság mértékének módosítása megfelel a földvédelmi járulék javasolt módosításának. Az emelés mértéke megfelel a földvédelmi járulék javasolt emelésének, azaz elválaszthatatlanul összefügg a 17. § javasolt módosításával.

## A 4. §-hoz

**A Tft. 52. § (3) bekezdés j) és k) pontja a következőket tartalmazza:**

„/Nem kell földvédelmi járulékot fizetni, ha a termőföldet engedély alapján és annak megfelelő módon/

...

j) a más célú hasznosítást a tulajdonos részére, 400 négyzetméternél nem nagyobb területre, továbbá ha

k) saját célra történő lakásépítés vagy önkormányzati bérlakásépítés megvalósítása céljából engedélyezik.”

**A Tft. 52. §-a a következőket tartalmazza:**

„(5) A (3) bekezdés j) és k) pontja szerinti mentesség nem vonatkozik a Budapesti Agglomerációhoz, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzethez tartozó települések területén fekvő termőföldek más célú hasznosítására.”

A földvédelmi járulék elengedése az említett célok esetén is tovább ösztönöz a termőföld beépítésére, ami önmagában is hozzájárul a környezet állapotának romlásához, és így károsan hat a lakosság egészségére. Ezért hibát követett el az Országgyűlés, amikor az említett (a termőföldről szóló törvényben korábban nem szereplő) törvényhelyeket – a termőföldről szóló törvény módosításáról szóló 2001. évi CXVII. törvénnyel – megszavazta. Nagy valószínűséggel állítható, hogy ez a módosítás alkotmányellenes volt, mivel sérti az Alkotmány 18. §-át („A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez”) és 70/D. § (1) bekezdését („A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.”).

Azáltal, hogy a Budapesti Agglomeráció és a Balaton térségét továbbra is meghagyták a korábbi szabályozás alatt, tulajdonképpen közvetve a törvényalkotók is elismerik, hogy a földvédelmi járulék elengedése az említett esetben kedvezőtlenül hat a környezet állapotára.

Ezt a törvénymódosítást tudomásunk szerint semmiféle háttérvizsgálat, szakmai elemzés nem előzte meg, sem környezetvédelmi, sem egyéb tekintetben. Ez szintén alkotmányellenes, hiszen az Alkotmány 35. § (1) bekezdésének b) pontja kimondja, hogy a Kormány „biztosítja a törvények végrehajtását”. Ebben az esetben viszont nem került végrehajtásra a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény 18. § (1) bekezdése: „A jogszabály megalkotása előtt - a tudomány eredményeire támaszkodva - elemezni kell a szabályozni kívánt társadalmi-gazdasági viszonyokat, az állampolgári jogok és köteleességek érvényesülését, az érdek-összeütközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.”

Szintén sérült a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 43. és 44. §-a:

„43. § (1) A környezetvédelemmel összefüggő törvényjavaslat és más jogszabály (a továbbiakban együtt: jogszabály), az ország társadalmi-gazdasági tervei, területfejlesztési koncepciói, továbbá a regionális hatást eredményező döntések (a továbbiakban együtt: döntés) előkészítője köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni, s azt vizsgálati elemzésben (a továbbiakban: vizsgálati elemzés) összefoglalni.

(2) A (1) bekezdés alkalmazásában a környezetvédelemmel összefüggő jogszabály az a törvény, kormányrendelet, miniszteri rendelet, illetőleg döntés, amely

- a) a környezeti elemekre,
- b) a környezet minőségére, vagy
- c) a környezettel összefüggésben az emberi egészségre hatást gyakorol.

(3) A környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök (vám-, adó- és illetékszabályok stb.) bevezetésére irányuló szabályozások, továbbá jelentős módosítások esetében a vizsgálati elemzést minden esetben el kell végezni.

44. § (1) A vizsgálati elemzésnek különösen a következőkre kell kiterjednie:

- a) a tervezett előírások, intézkedések mennyiben befolyásolják, illetőleg javíthatják a környezet állapotát;
- b) a tervezett intézkedések elmaradása esetén milyen kár érheti a környezetet, illetőleg a lakosságot;
- c) a hazai feltételek mennyiben adottak a tervezett intézkedések bevezetéséhez;
- d) a közigazgatási szervek mennyiben felkészültek a tervezett intézkedések végrehajtására;
- e) a tervezett intézkedések megvalósításához az állami, pénzügyi, szervezeti és eljárási feltételek rendelkezésre állnak-e;
- f) a javaslat mennyiben jelent eltérést a nemzetközileg általánosan elfogadott megoldásoktól.

(2) A 43. § (1) bekezdésében meghatározott terveket és a vizsgálati elemzést a döntésre jogosult szervhez történő benyújtás előtt – véleménynyilvánítás céljából – meg kell küldeni az Országos Környezetvédelmi Tanácsnak. A véleménynyilvánításra – a tervezet kézbesítésétől számított – legalább harminc napot kell biztosítani.”

A földvédelmi járulék elengedése nemzetgazdasági szempontból is káros: a települések terjeszkedésére ösztönöz, ami növeli az új infrastruktúrák létesítése és üzemeltetése iránti igényeket, miközben a már meglévő infrastruktúra kihasználtsága csökken. Ez óriási pazarláshoz és a költségek kezelhetetlen növekedéséhez vezethet.

#### **Az 52. § (3) bekezdése i) pontja a következő:**

„(3) Nem kell földvédelmi járulékot fizetni, ha a termőföldet engedély alapján és annak megfelelő módon

i) 2 hektárt meg nem haladó nagyságú területen települési vagy megyei szociális intézmény, egészségügyi, sportlétesítmény építése céljára használják fel.”

Ez a törvényhely nem pontosítja eléggé, hogy valójában milyen intézmények létesítése esetén lehet elengedni a járulékfizetést, így például – a törvényjavaslat indoklásában leírtakkal ellentétben – egy kisebb golfpálya vagy motorverseny-pálya létesítése is ide tartozhat, ami különösen káros a környezetre.

Nem bizonyított, hogy adott esetekben a földvédelmi járulék elengedése járulna-e hozzá a leghatékonyabban a lakosság egészségi állapotának javításához. Amikor a meglévő egészségügyi intézmények és sportlétesítmények súlyos anyagi gondokkal küszködnek, akkor nem valószínű, hogy az új létesítmények építéséhez nyújtandó ilyen jellegű pénzügyi kedvezmény szolgálna a legjobban a kívánt cél elérését.

Ezt a pontot szintén 2001-ben iktatták a törvénybe. Az akkori törvényjavaslat indoklásában szerepelt, hogy „a vállalkezési és üzleti célú nagy területigényű beruházások e kedvezményre nem jogosultak”. Ez azonban magában a törvényben már nem kapott helyet. Egyébként a felsorolt intézmények (a sportlétesítmények különösképpen) a 2 hektárt meg nem haladó területeken is jelentős részben magántulajdonú vállalkozások formájában működnek.

Továbbá a „2 hektárt meg nem haladó” területi korlátozást könnyen ki lehet játszani. A törvény ugyanis nem szabályozza, hogy ezzel a lehetőséggel összesen hányszor élhet az adott önkormányzat. Például az egy-egy alkalommal 2 hektárt meg nem haladó igénybevett területek egybefüggők vagy majdnem egybefüggők is lehetnek, és ilyen módon előfordulhat, hogy újabb és újabb 2 hektáros területekkel bővítik a létesítményt.

Igen sok településen vannak leromlott lakó-, illetve ipari területek (ún. barna zónák). A gazdasági szabályozóknak ezeknek a felújítását, újjáélesztését kellene ösztönözni. (Ezekre a területekre esetenként egészségügyi és sportlétesítmények is telepíthetők.) Ezért sem célszerű az olyan törvényi előírást meghagyni, amely ennek ellenkezőjére, vagyis a termőföld más célra történő fokozottabb igénybevételére ösztönöz.

#### **Az 53. § (6) és (7) pontja a következő:**

„(6) A 2 hektárt meg nem haladó nagyságú termőföld települési vagy megyei szociális intézmény, egészségügyi, sportlétesítmény építése céljára engedély alapján akkor hasznosítható, ha az engedély jogosultja írásban kötelezettséget vállal arra, hogy az építményt a használatbavételi engedély jogerőre emelkedésének napjától számított 15 évig rendeltetésszerűen csak az engedélyben meghatározott célra használja.

(7) A (6) bekezdésben szereplő engedély jogosultja köteles kérni – az építmény (létesítmény) használatbavételi engedélye jogerőre emelkedése napjától számított 15 napon belül –, hogy az ingatlan-nyilvántartásba jegyezzék fel a terület hasznosításának az engedélyben meghatározott korlátozását. E kötelezettség megszegése, továbbá az engedélytől eltérő hasznosítás esetén a földvédelmi járulékot utólag, az engedélyező határozat jogerőre emelkedése napjától számított, a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeres nagyságú kamatával növelt összegben kell megfizetni.”

Amennyiben az 52. § (3) bekezdése i) pontja hatályát veszti, akkor az 53. § (6) és (7) pontja értelemszerűen szintén a hatályát veszti. Ezeknek a pontoknak a törlését az is indokolja, hogy a termőföld valószínűleg örökre megszűnik, így az egyéb célra történő hasznosítás esetén 15 év után is meg kellene fizetni a földvédelmi járulékot.

## További megjegyzések

A földvédelmi járulék és a földvédelmi bírság rendszerének további finomítására is szükség van. Ez azonban hosszabb időt igényel, így kezdeti lépésként mindenképp szükség van a fenti törvénymódosítások mielőbbi elfogadására. A továbblépés egyik eleme a „földhasználati zónarendszer” kell hogy legyen, mint a földvédelmi járulék egyik alapja.

Az EU-csatlakozás következtében elkerülhetetlennek tűnő ipari, agrár- és vidékpolitikai átrendeződés következtében szükségessé vált egy úgynevezett **földhasználati zónarendszer** kialakítása, amely

- a lehető legteljesebb mértékben figyelembe veszi a különböző régiók agrártermelési és nem-termelési típusú potenciáljait,
- e jellemzők mentén minősíti az ország különböző területeit, és
- az így kialakuló zónákban eltérő ipar-, agrár- és vidékfejlesztési prioritásokat alkalmaz.

A természetvédelem és a mezőgazdálkodás területi igényeit egyesítve, ennek a rendszernek a kategóriái a következők lehetnek:

- 1. Természetvédelmi magzónák:** a természetvédelmi funkciók kizárólagossága, egyéb földhasználat teljes tilalma.
- 2. Természetvédelmi pufferzónák, vízbázisvédelmi területek:** tájapoló, természet- és környezetvédel-

mi szempontú gazdálkodás, környezeti, foglalkoztatási, kulturális és rekreációs funkciók.

- 3. Átmeneti zónák:** mezőgazdasági termelési és védelmi és egyéb funkciók, ökológiai és egyéb extenzív gazdálkodási formák, környezetileg érzékeny területek (ESA), háborítatlan biotóp-hálózati rendszerekkel.
- 4. Agrárzónák:** mezőgazdasági termelési funkciók, integrált, egyre inkább környezetkímélő gazdálkodás.
- 5. Művelés alól kivett területek:** urbanizációs, fogyasztási-szolgáltatási, infrastrukturális és ipari funkciók.
- 6. Települési rekreációs zöldterületek:** a településen belül vagy környékén olyan zöldterületek, amelyek rekreációs célokat szolgálnak, vagy jelentősebb szerepet töltenek be a település vagy annak egy része mikroklímájának, környezetének javításában.

Magyarország területe a földhasználati zónarendszer szerinti bontásban a fentebb említett hat kategória szerint került besorolásra. Az egyes kategóriákban a földvédelmi járulék mértékét annak függvényében kell meghatározni, hogy az adott beruházás milyen mértékben illeszkedik a környezetéhez, illetve az adott terület mezőgazdasági, illetve természetvédelmi szempontból mennyire tekinthető értékesnek. Legalacsonyabb a járulékkulcs abban az esetben, ha a beruházás barnamezős területen valósul meg, míg legmagasabb a járulékkulcs abban az esetben, ha a beruházás, illetve a tevékenység nem illeszkedik az ökológiai adottságokhoz, a természeti erőforrásokat nem rendeltetésszerűen használja (pl. csernozjom talajokon ipartelepítés).

A zónarendszer kialakítása elkerülhetetlen ahhoz, hogy az országban az ipari, agrár- és vidékfejlesztési prioritások alkalmazhatóak legyenek, és a Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Program végrehajtható legyen. A kategóriák és a hozzájuk tartozó szorzók megfelelően fejezhetik ki a természeti értékeket, és ezáltal mód nyílik arra, hogy a beruházások által okozott kár jelentős része a beruházót terhelje. Ennek megfelelően a járulék kivetésének egyik fontos tényezője a Gödöllői Agrártudományi Egyetem Környezet- és Tájgazdálkodási Intézete által az MTA TAKI és az FVM NTSZ adataira alapozottan kifejlesztett földhasználati zónarendszerbe történő besorolás lenne. Az országos szintű földhasználati zónarendszer kiváló alappal szolgálhat a földvédelmi járulék – különböző hasznosítási módoknak megfelelő – járulékkulcsainak kidolgozásához.

*Összeállította: Lukács András és Szabó Zoltán  
– Dr. Radó Dezső és Dr. Ángyán József munkáinak felhasználásával*



# Javaslat a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet (R.) módosítására

Általános indokolás: A települések zöldterületeinek fogyása az utóbbi időben aggasztó méreteket öltött. A rövidtávú beruházási érdekeiket követő tulajdonosok a fák elpusztításával egymás érdekeit sértik, ingatlanjaik elértéktelenednek, egész városrészek egészséges és esztétikus környezete kerül veszélybe. Az Alkotmánybíróság 28/1994. (V. 20.) sz. határozata a környezetvédelmi és természetvédelmi jog területén a védelem szintjének megtartását írja elő, különös tekintettel arra, hogy az elpusztított, megromlott természeti javak az esetek nagy részében nem vagy csak igen nagy nehézségek árán pótolhatók vagy állíthatók helyre. Olyan jogszabályra van tehát szükség, amely biztosítja, hogy a településeinken a fákat csak különösen indokolt esetben vágassák ki, illetve károsíthassák, mivel a fák megmaradása, értéküknek és számuknak növekedése mindannyiunk és az utánunk következő nemzedékek alapvető érdeke.

Úgy véljük, hogy a fák védelméről szóló meglévő jogszabály módosításával elérhető a jelenleginél jóval hatékonyabb ellenőrzés és védelem ezen a jogterületen.

## Szövegszerű módosító javaslatok

### 1. §

A R. 1. §-a az alábbiak szerint módosul:

„1. § (1) E rendelet alkalmazási köre – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – a fával, faállománnyal borított földrészeket közül

- a) a belterületen levő fákra,
  - b) a külterületi közparkok és üzemi fásítások fáira,
  - c) a külterületi arborétumok és gyűjteményes kertek fáira
- terjed ki.

(2) Nem terjed ki a rendelet alkalmazási köre

- a) az erdőről és az erdő védelméről szóló 1996. évi LIV. törvény hatálya alá tartozó külterületen lévő erdőterületnek tekintendő földrészekre; továbbá a külön jogszabály szerint védett természeti területen lévő

fákra, illetve azokra a fákra, amelyek védettek, függetlenül attól, hogy védett természeti területen vannak-e;

b) a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 32. § (1), (2) és (3) bekezdéseinek hatálya alá tartozó fákra;

c) a Honvédelmi Minisztérium vagyongazdálkodásában lévő – erdőterületen kívül található – honvédségi területen lévő fákra;

d) a folyó medrében, a mederben keletkezett zátonyon, továbbá a patak, a csatorna medrében lévő facsoport, illetve azokat szegélyező fásítás fáira;

e) a gyümölcsösben lévő fákra;

f) a szaporítóanyag termelését szolgáló csemetekeret, faiskolák fáira.

(3) A (2) bekezdésben említett esetekben a külön jogszabályokban foglaltak szerint kell eljárni.”

**Indokolás:** A módosítás lényege az, hogy a jövőben a magánterületen álló fák védelmére is kiterjed a jogszabály hatálya. Ezzel visszaállna az eredeti jogszabály 1999-ben történt módosítása előtti állapot. Ekkor ugyanis a 128/1999. (VIII. 13.) Korm. rendelet a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet módosításáról megszüntette – véleményünk szerint alkotmányellenesen – a magánterületeken lévő fák addigi védelmét.

Az állami és önkormányzati tulajdon aránya a városok és községek területén egyre inkább visszaszorul, a zöldterületek védelme nem követheti ezt a folyamatot. A magántulajdonban álló fák kivágása is olyan mértékben sértheti az adott település környezetvédelmi, közegészségügyi, esztétikai érdekeit, hogy a szabályozás alá vonásuk mindenképpen indokolt.

A módosítás tartalmaz néhány egyéb, a fent említett képest kisebb jelentőségű változtatást is, amelyek szintén visszatérést jelentenek az eredeti rendelet szelleméhez és részben betűjéhez is, komolyabb védelmet nyújtva a fáknak.

### 2. §

(1) A R. 3. §-ának (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(1) Az a tulajdonos vagy vagyonkezelő (a továbbiakban: tulajdonos), aki a földrészletén az 1. § (1) bekezdése szerinti fát ki akarja vágni, e szándékát köteles – a kivágás tervezett időpontját megelőzően harminc nappal – az érintett földrészlet fekvése szerinti települési önkormányzat (fővárosban a fővárosi kerület) jegyzőjének, vagy a jegyző megbízása alapján eljáró önkormányzati ügyintézőnek (a továbbiakban: jegyző) bejelenteni.”

**Indokolás:** A módosítás az eljárás hatékonyabbá tételét célozza.

(2) A R. 3. §-a az alábbi (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A bejelentés elmulasztása esetén a jegyző hivatalból indít eljárást.”

**Indokolás:** Abban az esetben, ha a tulajdonos elmulasztja a fakivágás bejelentését, a pótlásra vagy az ellenérték megfizetésére irányuló államigazgatási eljárást még le kell bonyolítani, ellenkező esetben a jogsértő indokolatlan előnyhöz jutna.

### 3. §

A R. 4. §-a az alábbiak szerint módosul:

„(1) A jegyző a bejelentés beérkezésétől számított harminc napon belül köteles intézkedni, ideértve szakértő esetleges kirendelését.

(2) A bejelentést a jegyző haladéktalanul megküldi a 6. §-ban írt szakhatóságoknak, a szomszédoknak, valamint mindazoknak, akiknek jogát, jogos érdekét a bejelentésben szereplő fák kivágása közvetlenül érinti.

(3) A településen környezetvédelmi, természetvédelmi, faluszépítő és más hasonló tevékenységet kifejtő szervezeteket (egyesületeket, alapítványokat) a (2) bekezdés szempontjából minden esetben érintetteknek kell tekinteni.

(4) Jelentős számú – legalább 10 – fa, továbbá a település környezete, látképe szempontjából vagy egyéb ok (pl. ritkaság, védett, idős egyedek) miatt fontosnak minősülő fa kivágása esetén a jegyző a (2) bekezdésben írt értesítést közterületi hirdetmény útján is végzi.

(5) A jegyző határozatában

- a) a kivágást pótlási kötelezettséghez kötheti;
- b) megtilthatja a fa kivágását, ha annak további fenntartása indokolt.”

**Indokolás:** Az építési jog szabályai szerint a szomszédok minden építési eljárásban ügyfélként vesznek részt,

még akkor is, ha az adott eljárás tárgya csak jelentéktelen mértékben érinti az érdekeiket. Ezzel szemben a szomszédos területeken zöldterület, fák eltűnése majdnem mindig jelentős érdeksérelemmel jár, a szomszédok számára legalábbis a részvétel lehetőségét biztosítani kell. Ugyanez lehet a helyzet a tágabb lakókörnyezetben is még többek vonatkozásában, a zöldfelületek eltűnése, csökkentése legtöbbször az egész közösség számára fontos ügy.

„(6) Amennyiben a jegyző a fa kivágásához hozzájárul, azonban a fa pótlásának elrendelése valamilyen okból nem célszerű, az önkormányzat környezetvédelmi alapjába fizetendő egyenérték megfizetését írja elő a Mellékletben meghatározott számítási mód alapján.”

**Indokolás:** A tulajdonos nem mindig van abban a helyzetben, hogy a kivágott fákat az ingatlanán pótolni tudja, ilyen esetekben azonban nem kerülhet kedvezőbb helyzetbe azoknál, akik a pótlásról gondoskodnak.

### 4. §

A R. az alábbi 7. §-sal és 8. §-sal egészül ki:

„7. § (1) A jegyző vagy a környezetvédelemért felelős önkormányzati tisztviselő köteles rendszeresen, legalább egyhavonta ellenőrizni az önkormányzat területén levő fák állapotát és szükség esetén a megfelelő intézkedéseket megtenni, ideértve a megfelelő büntetőjogi, szabálysértési vagy polgári jogi eljárások kezdeményezését is. Ezen eljárások nem mentesítenek a pótlási vagy ellenérték megfizetési kötelezettség alól.

(2) Az élőfák megrongálásával, elpusztításával kapcsolatos büntetőjogi, szabálysértési vagy polgári jogi eljárásokban a kivágott vagy megcsonkított fák értékét a Mellékletben foglaltak szerint kell figyelembe venni. Ezt a szabályt az 1. § (2) és (4) bekezdésében felsorolt fák vonatkozásában is alkalmazni kell.

8. § Az önkormányzat környezetvédelmi alapjában a 4. § (6) bekezdés alapján befizetett összegeket külön kell kezelni és azt kizárólag az önkormányzat területén levő zöldfelület gondozása és gyarapítása céljára lehet felhasználni.”

**Indokolás:** A rendszeres helyszíni ellenőrzések nélkül a R.-ben leírt bejelentési kötelezettség nem lenne betartható. A nagyobb súlyú visszaélések vonatkozásában a környezetkárosítás büntette az engedély nélküli fakivágás szabálysértése miatti eljárásokat is minden esetben meg kell indítani ahhoz, hogy a bennük rejlő visszatartó hatás érvényesüljön. Végül, közterületi fák elpusztítása esetén az önkormányzat kárát polgári jogi úton kell megtéríttetni.

Rendkívül nagy jelentősége van annak, hogy az élőfa értékét a különböző eljárásokban a tényleges társadalmi hasznossággal arányosan állapítsák meg. Erre szolgál a Mellékletben részletesen leírt módszertan.

Az önkormányzatok környezetvédelmi alapjáról a Kvtv. 58. § (1) bekezdése rendelkezik. Amennyiben egyes önkormányzatok ilyen alap létrehozatalát elmulasztották, úgy természetesen a külön kezelésre és a hovatartozásra vonatkozó rendelkezéseket szintén be kell tartaniuk.

### 5.§

A R. az alábbi melléklettel egészül ki:

„Melléklet a 21/1970. (V. 21.) számú Korm. rendelethez

A fák értékének naprakész meghatározásakor a számítások kiinduló alapja a 4 éves szabadgyökerű faiskolai szabványfa kármeghatározáskor érvényes átlagos faiskolai ára. A fa értékének kiszámítása úgy történik, hogy ezt az árat kell megszorozni az 1., 2. és 3. táblázat vonatkozó szorzószámával és együtthatóival.

**1. táblázat: A fa kora szerinti szorzó**

A fa kora (év)	Szorószám
10	11
20	37
30	93
40	182
50	315
60	389
70	721
80	958
90	979
100	1088
110	1194
120	1738
130	2117
140	2232
150	2312
160	2365
170	2476
180	2743
190	2764
200 éves vagy idősebb egyed	2773

**2. táblázat: A lombkorona állapota szerinti együttható**

A lombkorona állapota	Együttható
egészséges	1,0
csonkult	0,7
erősen csonkult	0,4

**3. táblázat: A fa elhelyezkedésétől (telepítési helyétől) függő együttható**

A terület jellege	Együttható
sűrűn beépített (fában szegény) terület	1,0
település belső (fával közepesen ellátott) területe	0,7
kertes (fával átlagosan ellátott) beépítésű terület	0,4

Megjegyzés: A 20 év alatti faegyedek esetében a fa telepítésének költségeit is szükséges számítani. Ennek mértéke az adott időszak átlagos telepítési költsége reálértéken.”

**Indokolás:** A települések faállományának tényleges társadalmi hasznossága nem elsősorban fatömegüktől függ, hanem a lombfelületek terjedelmétől, amelyben lejátszódnak a levegőminőséget javító, a szennyezést csökkentő, a klímát javító, a pihentető és esztétikai hatást meghatározó folyamatok. A lombfelületek növekedése – amennyiben az egyéb, elsősorban külső feltételek azonosak – a fák fajától és koruktól függ. (A számításhoz a Dr. Radó Dezső és Dr. Párkányi Ildikó által kidolgozott módszerrel generált számsor javasolt, mely igazodik a Belügyminisztériumnak a zöldfelületi ingatlanvagyron értékelésére alkalmazott módszeréhez és annak értékeihez. Ezt a módszert Dr. Párkányi Ildikó leírta a Magyar Tudományos Akadémián 1992-ben védett kandidátusi értekezésében, s azt az Akadémia Tudományos Minősítő Bizottsága is elfogadta.)

### 6.§

Az építési engedélyezési eljárásról szóló 46/1997. (XII. 29.) KTM sz. rendelet 17. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az (1) bekezdés g. pontjában meghatározott járulékos rendelkezések közül a fakivágás engedélyezését a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően, az ott meghatározott eljárási rendelkezések (például az ott megjelölt szakhatóságok, szakértő és az érdekeltek részvételének biztosítása) teljesítésével kell végezni.”

**Indokolás:** Az építési engedélyezési eljárásról szóló jogszabály lényegében egyesíti a két eljárást. A gyakorlatban azonban az építési hatóságok sok esetben nem megfelelően vizsgálták a fák kivágásának kérdéseit, ezért szükségesnek látszik egy utaló szabállyal egyértelművé tenni a R. rendelkezéseinek kötelező érvényét.

Összeállította:

Lukács András (Levegő Munkacsoport) és  
dr. Fülöp Sándor (EMLA) –  
dr. Radó Dezső és dr. Párkányi Ildikó  
munkáinak felhasználásával

# Javaslat a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet (R.) módosítására

Általános indokolás: A települések zöldterületeinek fogyása az utóbbi időben aggasztó méreteket öltött. A rövidtávú beruházási érdekeiket követő tulajdonosok a fák elpusztításával egymás érdekeit sértik, ingatlanjaik elértéktelenednek, egész városrészek egészséges és esztétikus környezete kerül veszélybe. Az Alkotmánybíróság 28/1994. (V. 20.) sz. határozata a környezetvédelmi és természetvédelmi jog területén a védelem szintjének megtartását írja elő, különös tekintettel arra, hogy az elpusztított, megromlott természeti javak az esetek nagy részében nem vagy csak igen nagy nehézségek árán pótolhatók vagy állíthatók helyre. Olyan jogszabályra van tehát szükség, amely biztosítja, hogy a településeinken a fákat csak különösen indokolt esetben vágassák ki, illetve károsíthassák, mivel a fák megmaradása, értéküknek és számuknak növekedése mindannyiunk és az utánunk következő nemzedékek alapvető érdeke.

Úgy véljük, hogy a fák védelméről szóló meglévő jogszabály módosításával elérhető a jelenleginél jóval hatékonyabb ellenőrzés és védelem ezen a jogterületen.

## Szövegszerű módosító javaslatok

### 1. §

A R. 1. §-a az alábbiak szerint módosul:

„1. § (1) E rendelet alkalmazási köre – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – a fával, faállománnyal borított földrészeket közül

- a) a belterületen levő fákra,
  - b) a külterületi közparkok és üzemi fásítások fáira,
  - c) a külterületi arborétumok és gyűjteményes kertek fáira
- terjed ki.

(2) Nem terjed ki a rendelet alkalmazási köre

- a) az erdőről és az erdő védelméről szóló 1996. évi LIV. törvény hatálya alá tartozó külterületen lévő erdőterületnek tekintendő földrészekre; továbbá a külön jogszabály szerint védett természeti területen lévő

fákra, illetve azokra a fákra, amelyek védettek, függetlenül attól, hogy védett természeti területen vannak-e;

b) a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 32. § (1), (2) és (3) bekezdéseinek hatálya alá tartozó fákra;

c) a Honvédelmi Minisztérium vagyongazdálkodásában lévő – erdőterületen kívül található – honvédségi területen lévő fákra;

d) a folyó medrében, a mederben keletkezett zátonyon, továbbá a patak, a csatorna medrében lévő facsoport, illetve azokat szegélyező fásítás fáira;

e) a gyümölcsösben lévő fákra;

f) a szaporítóanyag termelését szolgáló csemetekeret, faiskolák fáira.

(3) A (2) bekezdésben említett esetekben a külön jogszabályokban foglaltak szerint kell eljárni.”

**Indokolás:** A módosítás lényege az, hogy a jövőben a magánterületen álló fák védelmére is kiterjed a jogszabály hatálya. Ezzel visszaállna az eredeti jogszabály 1999-ben történt módosítása előtti állapot. Ekkor ugyanis a 128/1999. (VIII. 13.) Korm. rendelet a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet módosításáról megszüntette – véleményünk szerint alkotmányellenesen – a magánterületeken lévő fák addigi védelmét.

Az állami és önkormányzati tulajdon aránya a városok és községek területén egyre inkább visszaszorul, a zöldterületek védelme nem követheti ezt a folyamatot. A magántulajdonban álló fák kivágása is olyan mértékben sértheti az adott település környezetvédelmi, közegészségügyi, esztétikai érdekeit, hogy a szabályozás alá vonásuk mindenképpen indokolt.

A módosítás tartalmaz néhány egyéb, a fent említett képest kisebb jelentőségű változtatást is, amelyek szintén visszatérést jelentenek az eredeti rendelet szelleméhez és részben betűjéhez is, komolyabb védelmet nyújtva a fáknak.

### 2. §

(1) A R. 3. §-ának (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(1) Az a tulajdonos vagy vagyonkezelő (a továbbiakban: tulajdonos), aki a földrészletén az 1. § (1) bekezdése szerinti fát ki akarja vágni, e szándékát köteles – a kivágás tervezett időpontját megelőzően harminc nappal – az érintett földrészlet fekvése szerinti települési önkormányzat (fővárosban a fővárosi kerület) jegyzőjének, vagy a jegyző megbízása alapján eljáró önkormányzati ügyintézőnek (a továbbiakban: jegyző) bejelenteni.”

**Indokolás:** A módosítás az eljárás hatékonyabbá tételét célozza.

(2) A R. 3. §-a az alábbi (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A bejelentés elmulasztása esetén a jegyző hivatalból indít eljárást.”

**Indokolás:** Abban az esetben, ha a tulajdonos elmulasztja a fakivágás bejelentését, a pótlásra vagy az ellenérték megfizetésére irányuló államigazgatási eljárást még le kell bonyolítani, ellenkező esetben a jogsértő indokolatlan előnyhöz jutna.

### 3. §

A R. 4. §-a az alábbiak szerint módosul:

„(1) A jegyző a bejelentés beérkezésétől számított harminc napon belül köteles intézkedni, ideértve szakértő esetleges kirendelését.

(2) A bejelentést a jegyző haladéktalanul megküldi a 6. §-ban írt szakhatóságoknak, a szomszédoknak, valamint mindazoknak, akiknek jogát, jogos érdekét a bejelentésben szereplő fák kivágása közvetlenül érinti.

(3) A településen környezetvédelmi, természetvédelmi, faluszépítő és más hasonló tevékenységet kifejtő szervezeteket (egyesületeket, alapítványokat) a (2) bekezdés szempontjából minden esetben érintetteknek kell tekinteni.

(4) Jelentős számú – legalább 10 – fa, továbbá a település környezete, látképe szempontjából vagy egyéb ok (pl. ritkaság, védett, idős egyedek) miatt fontosnak minősülő fa kivágása esetén a jegyző a (2) bekezdésben írt értesítést közterületi hirdetmény útján is végzi.

(5) A jegyző határozatában

- a) a kivágást pótlási kötelezettséghez kötheti;
- b) megtilthatja a fa kivágását, ha annak további fenntartása indokolt.”

**Indokolás:** Az építési jog szabályai szerint a szomszédok minden építési eljárásban ügyfélként vesznek részt,

még akkor is, ha az adott eljárás tárgya csak jelentéktelen mértékben érinti az érdekeiket. Ezzel szemben a szomszédos területeken zöldterület, fák eltűnése majdnem mindig jelentős érdeksérelemmel jár, a szomszédok számára legalábbis a részvétel lehetőségét biztosítani kell. Ugyanez lehet a helyzet a tágabb lakókörnyezetben is még többek vonatkozásában, a zöldfelületek eltűnése, csökkentése legtöbbször az egész közösség számára fontos ügy.

„(6) Amennyiben a jegyző a fa kivágásához hozzájárul, azonban a fa pótlásának elrendelése valamilyen okból nem célszerű, az önkormányzat környezetvédelmi alapjába fizetendő egyenérték megfizetését írja elő a Mellékletben meghatározott számítási mód alapján.”

**Indokolás:** A tulajdonos nem mindig van abban a helyzetben, hogy a kivágott fákat az ingatlanán pótolni tudja, ilyen esetekben azonban nem kerülhet kedvezőbb helyzetbe azoknál, akik a pótlásról gondoskodnak.

### 4. §

A R. az alábbi 7. §-sal és 8. §-sal egészül ki:

„7. § (1) A jegyző vagy a környezetvédelemért felelős önkormányzati tisztviselő köteles rendszeresen, legalább egyhavonta ellenőrizni az önkormányzat területén levő fák állapotát és szükség esetén a megfelelő intézkedéseket megtenni, ideértve a megfelelő büntetőjogi, szabálysértési vagy polgári jogi eljárások kezdeményezését is. Ezen eljárások nem mentesítenek a pótlási vagy ellenérték megfizetési kötelezettség alól.

(2) Az élőfák megrongálásával, elpusztításával kapcsolatos büntetőjogi, szabálysértési vagy polgári jogi eljárásokban a kivágott vagy megcsonkított fák értékét a Mellékletben foglaltak szerint kell figyelembe venni. Ezt a szabályt az 1. § (2) és (4) bekezdésében felsorolt fák vonatkozásában is alkalmazni kell.

8. § Az önkormányzat környezetvédelmi alapjában a 4. § (6) bekezdés alapján befizetett összegeket külön kell kezelni és azt kizárólag az önkormányzat területén levő zöldfelület gondozása és gyarapítása céljára lehet felhasználni.”

**Indokolás:** A rendszeres helyszíni ellenőrzések nélkül a R.-ben leírt bejelentési kötelezettség nem lenne betartható. A nagyobb súlyú visszaélések vonatkozásában a környezetkárosítás büntette az engedély nélküli fakivágás szabálysértése miatti eljárásokat is minden esetben meg kell indítani ahhoz, hogy a bennük rejlő visszatartó hatás érvényesüljön. Végül, közterületi fák elpusztítása esetén az önkormányzat kárát polgári jogi úton kell megtéríttetni.

Rendkívül nagy jelentősége van annak, hogy az élőfa értékét a különböző eljárásokban a tényleges társadalmi hasznossággal arányosan állapítsák meg. Erre szolgál a Mellékletben részletesen leírt módszertan.

Az önkormányzatok környezetvédelmi alapjáról a Kvtv. 58. § (1) bekezdése rendelkezik. Amennyiben egyes önkormányzatok ilyen alap létrehozatalát elmulasztották, úgy természetesen a külön kezelésre és a hovatartozásra vonatkozó rendelkezéseket szintén be kell tartaniuk.

### 5.§

A R. az alábbi melléklettel egészül ki:

„Melléklet a 21/1970. (V. 21.) számú Korm. rendelethez

A fák értékének naprakész meghatározásakor a számítások kiinduló alapja a 4 éves szabadgyökerű faiskolai szabványfa kármeghatározáskor érvényes átlagos faiskolai ára. A fa értékének kiszámítása úgy történik, hogy ezt az árat kell megszorozni az 1., 2. és 3. táblázat vonatkozó szorzószámával és együtthatóival.

**1. táblázat: A fa kora szerinti szorzó**

A fa kora (év)	Szorozószám
10	11
20	37
30	93
40	182
50	315
60	389
70	721
80	958
90	979
100	1088
110	1194
120	1738
130	2117
140	2232
150	2312
160	2365
170	2476
180	2743
190	2764
200 éves vagy idősebb egyed	2773

**2. táblázat: A lombkorona állapota szerinti együttható**

A lombkorona állapota	Együttható
egészséges	1,0
csonkult	0,7
erősen csonkult	0,4

**3. táblázat: A fa elhelyezkedésétől (telepítési helyétől) függő együttható**

A terület jellege	Együttható
sűrűn beépített (fában szegény) terület	1,0
település belső (fával közepesen ellátott) területe	0,7
kertes (fával átlagosan ellátott) beépítésű terület	0,4

Megjegyzés: A 20 év alatti faegyedek esetében a fa telepítésének költségeit is szükséges számítani. Ennek mértéke az adott időszak átlagos telepítési költsége reálértéken.”

**Indokolás:** A települések faállományának tényleges társadalmi hasznossága nem elsősorban fatömegüktől függ, hanem a lombfelületek terjedelmétől, amelyben lejátszódnak a levegőminőséget javító, a szennyezést csökkentő, a klímát javító, a pihentető és esztétikai hatást meghatározó folyamatok. A lombfelületek növekedése – amennyiben az egyéb, elsősorban külső feltételek azonosak – a fák fajától és koruktól függ. (A számításhoz a Dr. Radó Dezső és Dr. Párkányi Ildikó által kidolgozott módszerrel generált számsor javasolt, mely igazodik a Belügyminisztériumnak a zöldfelületi ingatlanvagyron értékelésére alkalmazott módszeréhez és annak értékeihez. Ezt a módszert Dr. Párkányi Ildikó leírta a Magyar Tudományos Akadémián 1992-ben védett kandidátusi értekezésében, s azt az Akadémia Tudományos Minősítő Bizottsága is elfogadta.)

### 6.§

Az építési engedélyezési eljárásról szóló 46/1997. (XII. 29.) KTM sz. rendelet 17. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az (1) bekezdés g. pontjában meghatározott járulékos rendelkezések közül a fakivágás engedélyezését a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően, az ott meghatározott eljárási rendelkezések (például az ott megjelölt szakhatóságok, szakértő és az érdekeltek részvételének biztosítása) teljesítésével kell végezni.”

**Indokolás:** Az építési engedélyezési eljárásról szóló jogszabály lényegében egyesíti a két eljárást. A gyakorlatban azonban az építési hatóságok sok esetben nem megfelelően vizsgálták a fák kivágásának kérdéseit, ezért szükségesnek látszik egy utaló szabállyal egyértelművé tenni a R. rendelkezéseinek kötelező érvényét.

Összeállította:

Lukács András (Levegő Munkacsoport) és  
dr. Fülöp Sándor (EMLA) –  
dr. Radó Dezső és dr. Párkányi Ildikó  
munkáinak felhasználásával

# A magyar–orosz kereskedelmi kapcsolatok visszaesésének várható gazdasági hatása

## 1.) A költségvetési és államháztartási bevételek realizálása

Makrogazdasági szempontból figyelembe kell venni azt, hogy az Oroszországba irányuló magyar export legnagyobb hányada magasan feldolgozott termék. Ezek a termékek több magyar cég, széleskörű és nagy számú hazai bedolgozó vertikális termelését is tartalmazzák. Ennélfogva a költségvetés (szja, áfa megelőlegezett fizetése, helyi adók stb.), valamint az államháztartás más alapjai (Egészségbiztosítási és Nyugdíjbiztosítási Alap) jelentős bevételhez jutnak már a termelés során, azaz exportértékesítés előtt. Ennek összege az export értékének mintegy 50%-át teszi ki. Tehát az export cégek hiteleznek az államháztartásnak, ami érdekeltségi oldalról fékezi az exportot.

Ugyanakkor az eddigi tapasztalatok alapján azt is számításba kell venni, hogy az orosz adósság is értékkel bír és bír, ez a bruttó érték közel 60%-ának felel meg. Várhatóan az export-adósság csupán kis hányadát nem törlesztik időre, amit az adósság adás-vételi piacon is lehet értékesíteni. Megjegyzendő, hogy néhány iparilag fejlett ország esetében, a túlzott bizalom miatt, több esetben behajthatatlan követelésünk keletkezett. Ugyanakkor az orosz piacon EXIM ügyletek során ilyenről nincs tudomásunk.

Tehát makrogazdasági szinten a kockázat nem olyan súlyos, mint azt egyesek az 1998-as orosz válság során állították és ma is állítják.

A magyar–orosz származás szerinti külkereskedelmi forgalmat elemző táblázatunk adatai szerint napjainkban minden Magyarországon által exportált egy dollár értékű termékre több mint 5 dollár értékű Oroszországból származó import jut. Ebből az a tanulság vonható le, hogy az ellentételezés fizikailag megoldható. Nagyon ügyetlen az a kereskedelempolitika, amely ebben az objektív helyzetben nem talál megfelelő megoldást.

## 2.) Mezo- és mikrogazdasági szinten az orosz piacnál több szempontot kell figyelembe venni, különösképpen a gyógyszergyártó, autóbusz-exportáló és feldolgozott agrárgazdasági termékeket értékesítő cégek terén:

- A több vertikumból álló export kiesése nemcsak a közvetlenül exportáló cégeket, hanem a beszállítókat is érinti. Ágazati szinten nézve egy fő közvetlen exportáló foglalkoztatott további kb. 3 fő bedolgozónak biztosít munkahelyet.
- A magyar gazdaság az 1990 óta bekövetkezett vámbelföldi piacvesztés miatt rendkívül érzékeny a további zsugorodásra, tehát egy kis mértékű visszaesés egész cégeket, cégcsoportokat szüntethet meg, mivel a termék költségviselő képessége hirtelen csökken és ezzel versenyképessége zuhanásszerűen esik.
- A cégek vagyona és piaci értéke az orosz piac stabilizálásával feltétlenül nő, viszont az egyesek által 1998-1999-ben javasolt kivonulás, illetve napjainkban a túlzott kivárás esetén a vagyonvesztés nagymértékű és egyértelműen végleges lehet.
- Az orosz piacon maradás jelenleg és a későbbiekben (tőzsdepánik, majd lanyhulás után) jelentős értékkel bír, ezt EU belépésünknel komoly, mellettünk szóló érvként veszik figyelembe.
- Amennyiben például a gyógyszer esetében az orosz export kiesik, úgy a belföldi alacsony gyógyszerár (a hazai gyógyszerek ára 1/3-a, 1/4-e az importénak) nem lesz tartható. Ezáltal a biztosítási alapok és a lakosság több tízmilliárd forintot veszíthet. Mindennek az egyéb továbbgyűrűző, kedvezőtlen hatásai is jelentősek. A magyar gyógyszeripar bizonyította az orosz piacon a versenyképességét, mivel biztosította

**A magyar–orosz külkereskedelmi forgalom alakulása  
(millió USD, folyó áron)**

Megnevezés	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001. I-VI	2002. I-VI
<b>EXPORT</b>								
Származás/rendeltetés szerint	775,7	968,2	660,7	356,2	455,4	472,3	191,6	191,5
Szerződés szerint	599,6	703,9	435,5	231,7	285,0	309,1	136,0	127,9
Közvetítők	176,1	264,3	225,2	124,5	170,4	163,2	55,7	63,6
Közvetítők (%)	23%	27%	34%	35%	37%	35%	29,0%	33,2%
<b>IMPORT</b>								
Származás/rendeltetés szerint	2005,1	1963,1	1666,0	1631,1	2588,6	2369,3	1184,7	1004,7
Szerződés szerint	701,9	800,6	652,4	566,5	1011,8	1285,8	614,5	579,2
Közvetítők	1303,2	1162,5	1013,6	1064,6	1576,8	1083,5	570,2	425,5
Közvetítők (%)	65%	59%	61%	65%	61%	46%	48,1%	42,3%
<b>SZALDÓ</b>								
Származás/rendeltetés szerint	-1229,4	-994,9	-1005,3	-1274,9	-2133,2	-1897,0	-993,1	-813,2
Szerződés szerint	-102,3	-96,7	-216,9	-334,8	-726,8	-976,7	-478,5	-451,3
Közvetítők	-1127,1	-898,2	-788,4	-940,1	-1406,4	-920,3	-514,6	-361,9
<b>FORGALOM</b>								
Összes forgalom	2780,8	2931,3	2326,7	1987,3	3044,0	2841,6	1376,3	1196,1
Közvetítő által bonyolított	1479,3	1426,8	1238,8	1189,1	1747,2	1246,7	625,9	489,0
Közvetítők (%)	53%	49%	53%	60%	57%	44%	45,5%	40,9%
Import/export mutató: egy USD exportra jutó import								
Származás/rendeltetés szerinti	2,58	2,03	2,52	4,58	5,68	5,02	6,18	5,25
Szerződés szerinti	1,17	1,14	1,50	2,44	3,55	4,16	4,52	4,53
<b>Teljes magyar külkereskedelmi forgalomban elfoglalt orosz arány bemutatása:</b>								
<b>Export:</b>								
Vámbelföld (millió USD)			14733,1	14260,3	15522,4	17109,1	8413,1	8408,4
Orosz/összes export (vámbelföld) (%)			4,48%	2,50%	2,93%	2,76%	2,28%	2,28%
Ipari vámszabad területekkel együtt (millió USD)			23005,3	25012,5	28091,9	30497,8	15150,2	16179,9
Orosz végösszes export (%)			2,87%	1,42%	1,62%	1,55%	1,26%	1,18%
Szerződéses orosz export/Összes export (%)			1,89%	0,93%	1,01%	1,01%	0,90%	0,79%
<b>Import</b>								
Vámbelföld (millió USD)			19235,8	19447,7	22021,5	23474,5	11654,7	12578,1
Orosz/összes import (vámbelföld) (%)			8,66%	8,39%	11,75%	10,09%	10,16%	7,99%
Ipari vámszabad területekkel együtt (millió USD)			25706,4	28008,2	32079,5	33681,9	16896,6	17469,9
Orosz végösszes import (%)			6,48%	5,82%	8,07%	7,03%	7,01%	5,75%
Szerződéses orosz import/Összes import (%)			2,54%	2,02%	3,15%	3,82%	3,64%	3,32%



az orosz piacon való maradását, sőt azóta növelte exportját.

- Az export kiesése nemcsak a költségvetési és államháztartási bevételeket mérsékli, hanem több milliárd forintos szociális (munkanélküli stb.) kiadást is von maga után, a kivétel növelése pedig ennek megfelelő pozitív hatásokkal jár.

Az orosz piac egyes szegmenseinek átmeneti fizetési nehézségeit és az ebből eredő bizonytalanságot az ún. biztonsági barter ügyletekkel lehet áthidalni. Erre jó példa Németország gyakorlata, amelynek az a lényege, hogy a német áru csak az orosz áru beérkezése után kerül leszállításra.

### 3.) Az EU-csatlakozásunk és a magyar–orosz kereskedelem két vonalon kapcsolódik:

a.) A magyar–orosz kereskedelem magyar exportja az egyre szorosabb EU-kapcsolataink következtében áttelelesen az EU-nak is piacot és új munkahelyeket jelent. Tehát az orosz piacunk ezen EU-szegmenseit célszerű mélyebben feltárni és bemutatni az EU felé.

b.) Energiahordozó importunk, amely gazdaságosági és technikai szempontok miatt szinte csak orosz lehet (meglévő vezeték-kapacitások kihasználásának előnye, viszonylagos közelség stb.), mennyiségben és arányban egyaránt nő. Ezen növekedésnek három objektív tényezője tartós hatást gyakorol:

1. A hazai szénhidrogén vagyon fogyása gyorsul, ezért egyre nagyobb arányú és mennyiségű import szükséges.
2. Az energiahordozókon belül főleg a földgáz felhasználásának növelésével lehet javítani a környezet állapotát, amit az EU is előírányzott 2020-ig terjedő programjában. Az EU ennek érdekében a 2000. évi földgáz-import szintjét 2020-ig több mint duplájára növeli. Ezért várható és elkerülhetetlen a földgáz más energiahordozókhöz viszonyított felértékelődése. Itt, Euro-Ázsia belsejében elsősorban az orosz importra számítanak. Jó lesz vigyáznunk, nehogy beugorjunk a meghirdetett látszatversenynek, mert Magyarország földgázt reális mennyiségben csak Oroszországból szerezhet be. Ha ezt időben nem biztosítjuk, akkor az EU, Kína és más országok előlünk ezt a lehetőséget elhalásszák, és akkor sokkal rosszabb hely-

zetből kell biztosítanunk környezetkímélőbb energiahordozót. Itt szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy az EU arra serkent, hogy az újratermelő energiaféleségek felhasználását növeljük. Ennek valós helyzetét és realitását az EU számításai tükrözik, amelyek szerint 2000-ről 2020-ra az újratermelő energiahordozók felhasználását 14,8 millió tonnaegyenértékkel tervezik növelni (egy tonnaegyenérték 41,86 GJ-lal egyenértékű), miközben a földgáz, kőolaj, és még a szénféleségek felhasználásának növelését is több mint 130 millió tonnaegyenértékben, vagyis 8,8-szeresével irányozták elő.

3. A lakosság életszínvonalának megindult növekedése a fajlagos energiafelhasználást növeli. (Ezt energiaracionalizálással fékezünk, sőt visszafordítanunk szükséges, de a jelenlegi trend sajnos nem ebbe az irányba mutat.) Az EU-ban az egy főre jutó energiafelhasználás 2000-ben 3,86 tonnaegyenérték (toe), míg nálunk 2,46 toe volt, vagyis az EU átlagának közel 64%-a.

Ezen három eredő együttes hatása következtében rövid időn belül az import mennyiségének dinamikus növekedése várható. A mennyiségből eredő importérték-növekedést az energiahordozók várható árnövekedésének indexével kell még felsorozni. (A mostani kifejezetten alacsony energiaár a készletek fogyása miatt sem tartható.) Ehhez járulnak még a növekvő környezeti költségek, amelyeket előbb vagy utóbb be kell építeni az energiahordozók árába, úgy nemzeti, mint nemzetközi szinten egyaránt.

**Összefoglalva** a fenti hatásmechanizmusokat várható, hogy az EU-ba történő tényleges csatlakozásunk időpontjában energiainportunk évente a 2001. évi közel 2,8 milliárd USD-ről 3 milliárd USD-ra növekszik. Az EU-tól remélt támogatás (melynek reális összege felére zsugorodhat) bruttó összege 3 milliárd USD-ra becsülhető, 1 milliárd USD magyar befizetés mellett. Azaz ebből a forrásból nettó 2 milliárd USD várható. Ha orosz exportunkat csak fenntartjuk (a kétoldalú, jelenlegi viszonylag jónak nem mondható helyzet ellenére), akkor a teljes EU nettó bevételünk körüli összeget kellene az orosz energia kifizetésére fordítanunk. Az EU ezt nyilván nem fogadhatja el, mivel **EU-belépésünk devizabevétele gyakorlatilag az orosz energiaszámla kifizetését szolgálná** (vagyis ez EU-erőforrások kiszivattyúzását jelentené)!

*Pavics Lázár*

# Javaslat Embargó Kárpótlási Alap létrehozására

A Kis-Jugoszlávia elleni gazdasági embargó igen súlyos károkat okozott a magyar gazdaságnak. Ezen károk valószínűségét napjainkban több mint 3 milliárd USD-re becsüljük.

A Nemzetközi Valuta Alap is több írásbeli jelentésében elismerte, hogy az embargó a költségvetési egyenlegünknek összességében 2 milliárd USD veszteséget jelentett (bevételkiesés, illetve a kiadások növekedése miatt). Az embargó a külkereskedelmi és a fizetési mérleget nagymértékben rontotta. Az embargó okozta kedvezőtlen hatások különleges kezelésének jogosságát (valamilyen kompenzációra való ígérvény formájában) az ENSZ több határozatában is elismerte. Magyarország euro-atlanti kötelezettségeinek is csak akkor tud eleget tenni, ha megfelelő szabad felhasználású pénzalappal rendelkezik.

A fentiek indokolják egy Embargó Kárpótlási Alap (EKA) létrehozását. Magyarország ezt az igényét megfelelően alá tudja támasztani, és nemzetközi szinten is be tudja mutatni. Az EKA bevételeit biztosító forrás megteremtése kormányrendelet alapján történhet, a megfelelő importra vetítve. Az Embargó Kárpótlási Alap kiegészítését 2003. január 1-jétől el lehetne indítani. Amennyiben ez 3%-os mértékkel történne, akkor ebből a forrásból 2003-ban 233-280 milliárd forint képződne (ld. az „Embargó Kárpótlási Alap összegének ki-

számítása” c. táblázatot!). Az EKA vetítési alapját egyrészt az embargó által negatívan érintett országokból származó importtal, másrészt a magyar bémunkával csökkentett magyarországi import jelentené. Az így kiszámított importot terhelné 2003. január 1-jétől az I. változat szerint 2,5%, a II. változat szerint pedig 3% embargós kárpótlási díj.

Elismerjük, hogy az EKA nemzetközi elfogadtatása gondot jelenthet. Úgy véljük azonban, hogy a NATO megfelelő köreivel történő előzetes konzultáció esetén ki lehetne dolgozni olyan feltételeket, amelyek biztosítanák, hogy a javaslattal az érintett országok egyetértsenek.

Megjegyezzük, hogy az Alap létrehozásával és megfelelő formában történő meghirdetésével olyan kedvező nemzetközi tárgyalási pozícióba kerülünk, hogy jelentősen javulhat a délszláv újjáépítésben való részvételi lehetőségünk a jelenlegi helyzethez viszonyítva.

Magyarországgal ellentétben az embargó következtében a térségünkől távolabb fekvő országok kedvezőbb helyzetbe kerültek. Az embargó nem vagy csak minimális mértékben okozott károkat számukra, így jogosulatlan versenyelőnybe kerültek a magyar gazdálkodókkal szemben (azért is, mert kilátásba helyezték az embargó által okozott károk kompenzációját, de azt nem kaptuk meg). Sőt, a forgalom kényszerű átterelődése következtében még nőtt is az előnyük.

## Embargó Kárpótlási Alap (EKA) összegének kiszámítása (milliárd Ft, folyó áron)

Megnevezés	1998 tény	1999 tény	2000 tény	2001 tény	2002 várható	2003 előirányzat
Teljes import	4632,0	6645,6	9064,0	9665,1	9998,3	10598,2
ebből:						
Bémunka	869,0	1039,8	1328,7	1111,5	1035,9	1098,1
Import (bémunka nélkül)	3763,0	5605,8	7735,3	8553,6	8962,4	9500,1
Károsult országokból származó import*	71,6	93,0	152,0	168,1	174,0	184,4
EKA vetítési alap	3691,4	5512,8	7583,3	8385,5	8788,4	9315,7
I. variáns (2,5%)						232,9
II. variáns (3%)						279,5

\*Románia, Bulgária, Görögország, Albánia, Bosznia, Horvátország és Makedónia

Meg kell jegyezni, hogy a délszláv országok újraépítésében való magyar részvétel a külföldi cégekkel történő együttműködés keretében igen csekély eredményt hozott. Viszont a magyar gazdaság hátrányai tovább nőttek, ugyanis a katonai jellegű részvételünk például csak 1996-ban közel 5 milliárd Ft-tal növelte a költségvetés terheit, elvonva ezt a pénzt a magyar gazdaságtól.

Magyarország pozícióját tehát mindenképp erősítené az embargós károk kezelését célzó javaslatunk – még abban az esetben is, ha az végül nem kerülne megvalósításra. Az újjáépítési üzletben való részvételi lehetőséget mindenképp elősegítené az Embargó Kárpótlási Alap létrehozásának felvetése.

### **Az embargó Magyarország számára hátrányos gazdasági hatásai az alábbi főbb vonásokkal jellemezhetők:**

- Különösen sújtott egyes ágazatokat.
- Meghatározott térségek számára jelentős hátránnyal járt.
- Az állami költségvetésnek számottevő veszteséget okozott.
- Kedvezőtlenül hatott egyes termékek exportjára, illetve importjára.
- Számos cég vagyonvesztéséhez vezetett, privatizációk maradtak el, visszaestek a vállalkozások (ez igen súlyos helyzetet idézett elő Délkelet-Magyarország térségében).
- Jelentős veszteségforrást jelentett a közvetett piacvesztés is.

A kormány 1995-ben az embargós kár miatt is hozta meg stabilizációs és piacvédelmet célzó intézkedéseit átmeneti jelleggel. Ez 1997-től jelentős feszültséget okozott azért, hogy a csökkenő, majd megszűnő vámpótlék miatt – az általános vámleépítéssel együtt – a belföldi termelők **versenyképessége a belső piacon gyengült**. Így a költségvetés jelentős bevételektől esik el az import miatt, amit részben a belföldi termelőkre kénytelen áthárítani, és ezzel versenyhátrányuk tovább növekszik. Ezek következtében az import versenyképessége nő, és ez összességében tovább erősíti az import iránti keresletet.

Az említettek miatt fontos a vámok kiesését ellensúlyozó olyan **piacvédelmi** intézkedések meghozatala, amelyek segítik a belföldi termelőket és ugyanakkor a magyar gazdaság általános exportképességét is javítják.

Fontos a Magyarország déli részein gazdálkodó szervezetek, illetve a velük kapcsolatban álló termelőegységek kezdeményezése, hiszen ők szenvedték el a legnagyobb károkat az embargó következtében.

A délszláv államokban a korábbi belpiaci kapcsolatok a felbomlás után nemzetközivé váltak. A piac ezen kinyílása miatt most van az a történelmi időpont, hogy Magyarország több évtizedre előre tartósan megerősítse

piaci jelenlétét e térségben. (Némiképp hasonló a helyzet a török birodalom korábbi felbomlásához, amely lehetőséget a Monarchia, illetve Magyarország jól kihasználta.) A közös határ, a közelség és a magyar kisebbség jelenléte együttesen olyan komparatív előnyt jelentenek, amelyek ezen piacokon való részvételünket tartósíthatják annak megszerzése után.

Az intézkedéseknek olyan nagyságrendűeknek kell lenniük, hogy megvalósításuk után a korábbi piaci pozícióhoz legalább hasonló méretű új exportpiaccal rendelkezünk, illetve amennyiben ez nem lehetséges, úgy más piacokra történő erőteljesebb behatolás révén hasonló nagyságrendben javuljon a magyar gazdaság exportpiaca.

A javasolt Alap által finanszírozandó fejlesztések és a nyújtott kedvezmények élénkítő hatást gyakorolnának a magyar gazdaságra. Ez azonban nem járna az egyensúlyi helyzet romlásával. Az exportorientált területek fejlődnének, és az import versenyhátrányba kerülne magyar termékekkel szemben, ami érezhetően javítaná a külkereskedelmi egyensúlyt. Az exportjövödelmek növekedése következtében a költségek és a bevételek aránya is érezhetően javulna.

### **A javaslat megvalósítása erősítené hazánk külpiaci pozícióját:**

- Elsősorban azokban a térségekben tennénk szert előnyre, ahol az EU is szeretné erősíteni piaci jelenlétét.
- Magyarország EU-tagfelvételét jelentősen elősegítené, hogy a többi EU-tagország is részesülhetne a hazánk által megszerzett exportpiac lehetőségeiből (pl. a magyar exportőrrel történő kooperáción keresztüli beszállítással).
- Az Alap működése megfelelően felhasználható lenne a szelektív import növelésére, hiszen a növekvő piaci lehetőségek tökevonzó hatással is járnának.

## **Az Embargó Kárpótlási Alap (EKA) működése**

### **1. Az Embargó Kárpótlási Alap funkciója**

a) Az embargó miatt jelentős gazdasági károkat szenvedett ágazatok és térségek kárainak enyhítése.

b) A gazdasági struktúra átalakítása a tartós versenyképességet ígérő tevékenységek támogatása útján (tőkejuttatás, képzés, kutatás, új piacokra való behatolás

finanszírozásának segítése stb.). A cél az, hogy az Alap tevékenysége folytán a külkereskedelmi mérleg legalább évi 400 millió USD-vel javuljon.

c) Infrastrukturális fejlesztések, szakképzés, kutatási tevékenység felkarolása, területfejlesztési, foglalkoztatási célok megvalósítása.

d) Az embargó miatt veszteségeket szenvedett térségek fejlesztése.

e) Mindezen hatások eredőjeként a különböző célokat (foglalkoztatási, területfejlesztési stb.) az EKA úgy integrálná, hogy a magyar gazdaság exportorientációja felerősödne, hatékonyabbá válna és ennek eredményeként gazdasági növekedésünk kellő lendületet vehetne.

## **2. Az EKA kiadásai**

a) Az Embargó által hátrányosan érintett területek környezetében tevékenykedő termelők részére kedvezmények nyújtása, tartós versenyképességük helyreállítását biztosító fejlesztések felkarolása (garanciavállalás, normatív támogatás stb.)

b) Kutatás-fejlesztés támogatása.

c) Területfejlesztés támogatása, különös tekintettel az embargó által súlyosan érintett dél-alföldi térségre.

d) A gazdasági tevékenységet terhelő egyes elvonások (pl. tb-járulék) átmeneti átvállalása.

e) Infrastrukturális, szakképzési és foglalkoztatási projektek finanszírozása.

f) A délszláv országokba irányuló magyar export piacra jutásával járó pénzügyi terhek részleges átvállalása.

g) A délszláv térségekkel való gazdasági kapcsolat erősítése.

*Pavics Lázár*

# Javaslatok

## a környezetvédelmi bírságszisztem javítására

Ha a bírságokról beszélünk, többnyire arról esik szó, hogy növelni kellene azokat. A levegőbírság-rendeletet 1986-ban hozták, és nem változtattak rajta az évek során. Az 1986 és 2000 között bekövetkező gazdasági változások leértékelték a bírságot, így még a maximális bírságtétel is olyan alacsony, hogy a környezetszennyezés csökkentésére nem ösztönöz. Levegőszennyezésnél ráadásul a szennyező önbevallásán alapul a bírság kiszámítása. A szennyvízbírságról ugyanúgy elmondható, hogy az 1984. évi bevezetése óta nem emelték évente az infláció mértékével (bár 1993-ban megkétszerezték). Azonban még most is túl alacsony ahhoz, hogy visszaszorítsa az ipari szennyezést Magyarországon.

Nehéz általánosságban megmondani, hogy mit tekinthetünk sok bírságnak és mit kevésnek. A kevés is lehet „éppen elég” ahhoz, hogy elérje célját. Lehet akár nulla is, ha jogszabályt hozunk arra, hogy aki szabálysértést követ el, annak visszavonjuk az engedélyét. Az engedélynek pedig nagy árat szabunk. Egy szó mint száz, a bírságot nem szabad bevételi forrásnak tekinteni, a célja a szennyezés megszüntetése.

*A bírságok célja tehát az elrettentés a határértéken felüli szennyezéstől.* Az, hogy eléri-e a célját vagy sem, a nemzetközi tapasztalatok szerint nemcsak a bírság mértékétől függ. Angliában például minimális bírságot szabnak ki, ha bírságot kell fizetni a sor. Valamelyik évben összesen 150 font környezetvédelmi bírságot vetettek ki, de az elrettentő volt, mivel a lakosság erkölcsileg elítéli a megbírságot vállalatot. Ilyenkor minden bírságnál nagyobb árat fizet a vállalat, mert mindenki róla beszél, és a vállalat társadalmi megítélése jelentősen romlik – például nem vásárolják a termékeiket az eset után. Ausztriában pedig eltörölték a zajbírságot, úgy tűnik, nincs rá szükség. A vállalatok ugyanis úgy érzik, hogy imázsukkal összeegyeztethetetlen a zajongás. Egy ilyen társadalmi és vállalati környezeti tudat kialakulása lassú folyamat, és egyelőre kevés rá az esély Magyarországon. Marad a bírságot, vagyis a bírságot, ami ezidáig jellemezte hazánkat.

A bírságból származó bevétel Magyarországon arányában, tételeiben évről évre alig változik. 1997-ben a környezetvédelmi felügyelőségek, mint I. fokú hatóságok 1,38 milliárd forint bírságot vetettek ki, amelynek 55%-a légszennyezési bírság, 27%-a szennyvíz-bírság, 15,4%-a veszélyes hulladékra kivetett bírság és 2,3%-a zaj- és rezgésvédelmi bírság volt. (Az adatok a Környezetvédelmi Mi-

nisztérium honlapján megtalálhatók.) 2000-ben körülbelül 1,5 milliárd forint bírságot vetettek ki összesen, az arányok alig változnak. A kérdés az, hogy adott helyen, adott időben elrettentő-e ez a bírság.

A légszennyezési bírság 90%-a kb. 10 üzemet érint, erőműveket a kén-dioxid, por stb. kibocsátása miatt. A levegőtisztaság-védelemben valamennyire hat a bírság, például kénmentesítőt építettek be a vállalatok. A szennyvízbírság főként a nagyvárosokat érinti a lakosság nem megfelelően tisztított szennyvize miatt. 2000-ben az említett bírság legnagyobb részét Budapest fizette. Bírságot az önkormányzat beépíti a bírságot a csatornadíjba, amin a lakosság általában felháborodik. Az előbbiekkal ellentétben a veszélyeshulladék-bírság esetében minden évben változnak az alanyok. Azok megbírságot kell fizetni, akiknél fény derül a be nem vallott veszélyes hulladékokra.

A felügyelőségeken nem tudják, hogy az adott évben kivetett bírságból mennyi kerül befizetésre, ugyanis átlagosan 5 év (de 10 évig is lehet) az időbeli eltolódás a bírságnak az adott évi szennyezésre történő kivetése és aközött, hogy a szennyezőnek jogilag is megítélik a bírságot. (Például: a 0. évben történik a szennyezés, az 1. évben a felügyelőségek I. fokú határozat alapján kivetik a bírságot, a 2. évben fellebbez a vállalat a bírság ellen, a 3. évben kerül az ügy az I. fokú bírósághoz, a 4. évben, ha minden jól megy, jogilag is megítélik a bírságot a vállalatnak stb.) A felügyelőségek által kivetett bírságok I. fokú határozatokon alapulnak, amelyek nem jogerősek. Öt év múlva a szennyező pedig vagy kifizeti a bírságot, vagy nem, vagy megszűnik és másik céget alapít stb. Ha a bírságot a jogerős ítélet után sem fizeti be a vállalat, a felügyelőség bírósághoz is fordulhat, ami még hosszabbá teszi az eljárást.

Befizetés esetén sem könnyű megtudni, hogy a vállalat melyik évi szennyezése után fizette be a bírságot. A bírságok behajtásával egyébként is más szervezet, a Környezetvédelmi Alap Célleírányzat (KAC) foglalkozik. Nehéz a befizetett bírságokról szóló adatokat rendezni, értelmezni. Ebből következik, hogy a bírságot akkor kellene megfizettetni, amikor történik a szennyezés. öt-tíz év múlva nemcsak a bírság mértéke válik még alacsonyabbá, hanem olyankor jelenik meg az elrettentést szolgáló megfizettetés, amikor már esetleg érvényét veszti. Például megjelenik az újságokban, hogy X vállalat

lat milyen szennyező, mert óriási bírságot kellett befizetnie, holott már rég határérték alatt van a kibocsátása, csak egy többéves eljárás határozatát teljesíti. Ez rossz fényt vet a vállalatokra ok nélkül.

Összességében elmondható, hogy a felügyelőségeknek nincsenek megfelelő eszközeik, forrásaik a környezetpolitika érvényesítésére. A jogszabály köti őket, nincs hatáskörük még arra sem, hogy kirívó esetekben elrettentés céljából nagyobb bírságot vessenek ki. A gazdaság prioritást élvez. Ha a szennyező megfellebbezi a bírságot, évek múlva akár meg is nyerheti a pert, és megsemmisítik a határozatot. *A hatóságok a bizonyítási kényszer miatt ugyanis nehéz helyzetben vannak.* A felügyelőségeknek kell bizonyítaniuk a vállalat bűnösségét, ami sok időt igénylő folyamat. Az alaprendeletek millió bizonyítási kötelezettséget rónak a felügyelőségekre, így nem csoda, ha végül megbuknak a bíróságon. Az EU-ban már a szennyezőnek kell bizonyítania az ártatlanságát. Magyarországon vízszennyezés esetén például mire 85 komponenst megvizsgálunk drága eljárással a felügyelőségek, elveszítünk 3 évet. A határérték túllépése esetén a bizonyításnak nem ilyen bonyolultnak és részletekre kiterjedőnek kellene lennie, hanem a nyilvánvaló tény egyszerű bizonyítással megmondani.

#### **A helyzet javítására megfontolandók az alábbi javaslatok:**

- Legalább az inflációval korrigálni kellene a bírságokat.
- Az alaprendeleteket felül kellene vizsgálni. (A veszélyes hulladéokra vonatkozó kormányrendelet mellékletében szereplő lista például számos olyan anyagot tartalmaz, amelyek az OECD és az EU meghatározása szerint nem tekinthetők veszélyes hulladéknak. Zaj- és rezgésvédelem esetén pedig a határértékeket kellene felülvizsgálni, valamint a hatáskörök és a felelősség kérdését tisztázni.) A progresszivitás elve és bizonyos feltételek teljesítése esetén a progresszivitástól való eltekintés maradhat az alaprendeletekben.
- Meg kell határozni, hogy mit akarunk elérni, és úgy kell megállapítani a bírságot, hogy ne érje meg a vállalatoknak a szennyezés mértékének változatlanul hagyása. Légszennyezés esetén például eldönthetjük, hogy kéntelenítő beépíttetése a célunk, és a bírságot úgy határozzuk meg, hogy a kéntelenítő mellőzése gazdaságtalan legyen.
- Minden esetben megfelelő hatástanulmányt kellene készíteni arról, hogy a bírságokat helyesen állapították-e meg, és elérik-e ösztönző, kikényszerítő céljukat.
- A gyakoribb helyi ellenőrzés feltételeit meg kellene teremteni, hogy a felügyelőségek tevékenysége ne állandó papírmunkából álljon.
- Megfelelő jogi környezetet kell teremteni (adó jogszabályok, környezetvédelmi jogszabályok, a rendelkezésre álló legjobb technológia – BAT – szabályai stb.), és növelni kellene az emberek hajlandóságát azok betartására.

- Mint már említettük, a veszélyes hulladék esetében a veszélytartalom függvényében le kellene szűkíteni a bírság körét. Alkalmazhatjuk azt a módszert, hogy amitől nagyon félünk, arra nagy bírságot vetünk ki. Általánosságban is elmondhatjuk, hogy csak a nagyon veszélyes anyagok kibocsátására (cianidra, mérgekre stb.) kellene óriási bírságot kivetni, vagy bezárni a vállalatot. Az 1980-as évek óta bírságotlítás folyik, mindenkit valamennyire megbírságnak szabálysértés esetén. Nem is biztos, hogy mindenkit meg kell büntetni, példamutató bírságnak kellene lennie.
- Az időbeli eltolódás miatt jogszabállyal kötelezővé kellene tenni azt, hogy bírságnak esetén a szennyező előre letegye a pénzt. Az eljárás után majd kiderül, hogy visszakapja azt vagy sem.
- Az is segítséget jelentene, ha a bíróságok gyorsított eljárással tárgyalnák a bírsággal kapcsolatos ügyeket.
- A bírságok behajtásának eredményességét is növelni kellene.
- Magyarországon az adatvédelmi törvényt sokféleképpen értelmezik. Nem egyértelmű, hogy melyik adat tekinthető nyilvánosnak, illetve titkosnak. A környezetvédelmi felügyelőség bírságtétele nem jogerős, öt év múlva pedig nem biztos, hogy célszerű a vállalat felemlegetése. Emiatt előfordulhat, hogy egy megbírságot vállalat az eljárás valamelyik szakaszában bepereli a környezetvédelmi hatóságot neve feltüntetése miatt. Egy ilyen ügy felvállalása azonban túlnő a felügyelőségek erőforrásainak keretein. Mostanában elindult egy kedvező folyamat a nyilvánosság irányába azáltal, hogy a környezetvédelmi miniszter felvállalta a legjobban szennyező vállalatok nevének felsorolását. Javasoljuk a nyilvánosság további növelését.
- A korábbiakban leírtaknak megfelelően indítványozzuk, hogy a bizonyítási kényszer a vállalatokat terhelje.
- Javasoljuk továbbá, hogy a környezetvédelmi felügyelőségek ugyanazon gazdálkodó szervezet esetében ne végezhessenek vállalkozói tevékenységet és hatósági feladatokat egyaránt. Ezt az összeférhetetlenséget meg kell szüntetni.
- Végül, de nem utolsó sorban nem szabad megfeledkeznünk a támogatás lehetőségéről sem. Pénzügyi segítséget nyújthatunk az arra szoruló vállalatoknak tisztább technológiák, a megelőzés technikáinak alkalmazásához annak érdekében, hogy kibocsátásuk ne lépje túl a határértékeket. A Környezetvédelmi Alap Célelőirányzatból például támogatás igényelhető fejlesztési beruházásokra (környezetkímélő megoldások alkalmazására) mind a levegőtisztaság-védelemben, mind a víz-, zaj- és rezgésvédelemben és a hulladék-gazdálkodásban. Javasoljuk a környezetvédelmi beruházások adókedvezményekben és további támogatásokban való részesítését.

Tanyi Anita

# Az államháztartás ökoszociális reformjának kommunikációs érvei és indokai

## (A reform PR-technikái)

„Az erény éppen úgy le tudja győzni a bűnt, mint ahogy a víz is le tudja győzni a tüzet. Manapság azonban úgy gyakorolják az erényt, mint aki egy pohár vízzel akar megmenteni a tűztől egy kocsirakomány rőzsét, s amikor a lángok nem hagynak alább, kijelenti, hogy a víz nem tudja legyőzni a tüzet. Ebből aztán nagyszerűen táplálkozhat a bűn, az erénynek pedig elkerülhetetlen pusztulás a vége.”

*Meng-ce (Kínai filozófus; i. e. 372–319)*

### A reform gondolatának elfogadtatása

Az ökoszociális államháztartási reform bevezetésének alapfeltétele, hogy az emberek megismerjék, és elfogadják annak módszereit és céljait. Ez nem könnyű feladat, hiszen jelenleg a reklámok és a tömegkommunikációs eszközök műsorai is túlnyomó részben ezzel ellentétes minták követését mutatják kívánatosnak. Magyarországon például gazdasági reklámokra 2002-ben mintegy 200 milliárd forintot költöttek, és ezek jelentős része a környezetet és az egészséget súlyosan károsító tevékenységekre vagy termékek használatára buzdított (dohányzás, autózás, a vizeket súlyosan szennyező mosószeres, eldobó csomagolásban árusított termékek stb.). Az ökoszociális államháztartási reformmal kapcsolatos kedvező hozzáállás kialakításában sajnos a közoktatás sem jeleskedik. Ugyanakkor a környezetileg fenntarthatatlan magatartási minták az iskolákban is széles körben jelen vannak. (Ennek egyik legkirívóbb példája: a Tetra Pak iskolai reklámkampánya.) Tehát a környezeti, gazdasági és társadalmi szempontból egyaránt fenntarthatatlan életmintákat minden lehetséges módon és fórumon évi több száz milliárd forintos befektetéssel propagálják, ugyanakkor a fenntartható megoldások ismertetésére „nincs pénz”.

Ez azonban nem jelenti azt, hogy eleve reménytelennek tartanánk bármilyen kísérletet arra, hogy meg-

győzzük a lakosságot és a döntéshozókat az ökoszociális államháztartási reform előnyeiről és megvalósíthatóságáról.

Ezt a derűlátást az alábbi tények alapozzák meg:

1. A környezet állapotának exponenciálisan felgyorsuló romlása mindenképp rákényszerít bennünket a változtatásra. A természeti törvényeket még a legbefolyásosabb érdekcsoportok sem tudják megváltoztatni. Ebből az is következik, hogy minél hamarabb cselekszünk, annál kedvezőbb helyzetbe kerülhetünk.
2. A gazdaság fejlődésének motorját napjainkban már nem a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok jelentik, hanem a tudásipar. Ha ugyanazt a folyamatot kívánjuk megismételni, mint az iparilag fejlett országok tették korábban, akkor elmaradásunk még tovább fog növekedni. Tehát gazdasági szempontból is az egyetlen lehetőségünk a humán erőforrások kiemelt fejlesztése és a természeti értékeink megőrzése.
3. Az emberek gondolkodásmódja világszerte rendkívüli mértékben megváltozott az elmúlt évtizedben. Ma már nem csak a zöld civil szervezetek hangsúlyozzák a környezet védelmének elsőrendű fontosságát, hanem egyre inkább ezt fejezi ki a közvélemény, valamint ezt húzzák alá a politikusok és a tudományos kutatók állásfoglalásai is. Ennek megfelelően az Európai Bizottság és az OECD is szorgalmazza a zöld államháztartási reform mielőbbi megvalósí-

tását. Igaz, a cselekedetek még többnyire nem tükrözik ezeket a gondolatokat, azonban a gondolkodásmód átalakulása mindig az első lépés a gyakorlati kivitelezéshez vezető úton.

4. Bár arra reményünk sem lehet, hogy a belátható jövőben a fenntartható fejlődést szolgáló minták ismertetésére hasonló nagyságú összegek álljanak rendelkezésre, mint az ezzel ellentétes jellegű kommunikációra, meggyőződésünk, hogy már kisebb összegekkel is jelentős eredményt lehet elérni. Erre utal például az, hogy a közvélemény-kutatások szerint az – igen kis összegekből gazdálkodó – környezetvédő civil szervezetek elfogadottsága, hitelessége sokkal magasabb, mint a lényegesen nagyobb hatalommal és pénzügyi háttérrel rendelkező politikusoké és gazdasági vezetőké. Ezt támasztja alá az a számtalan kisebb-nagyobb siker is, amit a környezetvédő civil szervezetek az elmúlt években elértek a náluk pénzügyileg több nagyságrendileg kedvezőbb helyzetben lévő ellenérdekelt felekkel szemben. Ha a kormányzat a jelenlegi rendkívül kis összegnél valamivel nagyobb mértékben fogja támogatni a fenntartható fejlődést szolgáló kommunikációt, már rövid időn belül is komoly eredmények érhetők el.
5. Talán a kormányzat is felismeri, hogy amennyiben a gyakorlati intézkedéseivel is a fenntartható fejlődés érdekében cselekszik, akkor a választópolgárok számára nyilvánvalóvá válik, hogy nem egyetlen választási ciklusban, hanem hosszú távon gondolkodik, és ennek megfelelően fogják leadni szavazatukat a következő választáson.

## Előzmények

A **Levegő Munkacsoport** 1992 óta készít módosító javaslatokat az államháztartás – az állami költségvetés, az adó- és járulérendszer – átalakítására azzal a jobbító szándékkal, hogy **a gazdaság korszerűbb, környezetkímélőbb irányban fejlődjön**, és további két világméretű társadalmi-politikai probléma, **az alulfoglalkoztatottság és a túlzott jövedelem egyenlőtlenség enyhüljön Magyarországon**. E javaslatok közül az elmúlt évek során egyre több épült be az állami költségvetésbe. Ilyen volt többek között *a környezetvédelmi termékdíjak bevezetése*, valamint egyes *indokolatlan támogatások* (például az **LRI** esetében) *leépítése*, továbbá *a társadalombiztosítási járulék csökkentése*.

Az elmúlt tíz évben nemzetközi szinten is egyre szélesebb körben kezd elfogadottá válni az ökoszociális államháztartási reform gondolata. Ezt jelzi számtalan tudományos kutatás, konferencia, politikusok nyilatkozata, sőt, egyre több országban a konkrét gyakorlati intézkedések is.

A Levegő Munkacsoportnak a 2003. évi állami költségvetéshez készített – részletes szakmai ajánlásokat tartalmazó – tanulmánya önálló fejezetben számba veszi az *ökoszociális államháztartási reform várható társadalmi fogadtatását, a közvélemény támogatásának megszerzési lehetőségeit, az ehhez vezető főbb public relations módszereket, kommunikációs érveket és a reformintézkedések legfontosabb indokait*. (Az általunk összeállított tanulmány a vázát képezi a későbbiekben kidolgozásra kerülő részletes PR-kampánynak).

## A reform elemei

Az ökoszociális szemléletű államháztartási reformnak két alapvető eleme van. Egyrészt az általános adóreform, amely az élők munká terheinek csökkentését és a környezetszennyezés fokozottabb megadóztatását irányozza elő. Másrészt az állami támogatások felülvizsgálata, amely a nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból káros támogatások leépítését és a közfeladatok magasabb színvonalon történő ellátásának nagyobb támogatását jelenti. Ezek mindegyike csak professzionális módon felépített, tudatosan kivitelezett public relations kampány keretében fogadtatható el a társadalommal. Kiemelkedően fontos szerepet kap azokkal az érdekcsoportokkal történő párbeszéd, amelyeket a reformintézkedések gazdaságilag hátrányos helyzetbe hoznak.

Az államháztartás ökoszociális szemléletű reformjára vonatkozó, 2003. évi javaslatait a Levegő Munkacsoport úgy dolgozta ki, hogy azok összhangba kerültek a **Kormányprogram** és **„Magyarországnak az uniós csatlakozás megalapozására szolgáló középtávú gazdaságpolitikai programja 2002”** célkitűzéseivel, az Európai Unióhoz való csatlakozás követelményeivel, az OECD ajánlásaival, valamint az **Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának** határozataival. A kidolgozás során figyelembe vettük a zöld államháztartási reformban élenjáró országok (különösen a skandináv államok, Hollandia, az utóbbi időben Németország) tapasztalatait, továbbá neves európai és amerikai tudományos műhelyek (például a **Worldwatch Institute** és a **Wuppertali Energia-, Éghajlat- és Környezetkutató Intézet**) kutatási eredményeit, szakmai ajánlásait.

## A reformintézkedések bevezetésének előkészítő szakasza

**Tudatosítani fogjuk az állam polgáraiban:** jövőt építeni csak hosszú távon gondolkodva, egészséges környezetet feltételezve lehet. A jövő – „a jólét és a jól-lét” – megteremtése hosszabb távon nem képzelhető el az



ökoszociális szemléletű államháztartási reform bevezetése, a jelenlegi gazdasági modell felülvizsgálata és lépésről lépésre történő átalakítása nélkül. Egészséges gazdaság nem létezhet ugyanis egészséges emberek, illetve egészséges környezet nélkül. Nemzetközi tapasztalatok és kutatások bizonyítják: léteznek olyan megoldások, amelyek révén a gazdaság úgy fejlődik, hogy egyúttal a környezet állapota is javul. Az embereknek be kell látniuk, hogy hiába vannak anyagi javaik, ha nincs meg hozzá az egészségük, vagy elveszítették mindezek alapját: az egészséges környezetet. Céltudatos PR-tevékenységgel, társadalmi célú kommunikációval el fogjuk érni, hogy a társadalom tudatában alapvető értékként jelenjen meg az egészség és az egészséges környezet.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás során sok mindent kellett és kell átalakítanunk annak érdekében, hogy Magyarország eredményesen közelíthesse meg az EU-tagországaival kapcsolatban támasztott elvárásokat. A csatlakozás során az egyik legkritikusabb terület: a környezet védelme, az EU e téren kialakított szigorú követelményei, valamint a nyugat-európai közvélemény elvárásai, amelyekhez minél hamarabb alkalmazkodnunk kell. A környezet- és természetvédelmi előírások betartásával kapcsolatban Magyarország – néhány ideiglenes, átmeneti mentesség kivételével – nem kap engedményeket, azokat a csatlakozás után szigorúan számon fogják kérni. Amennyiben ezeket nem teljesítjük, komoly pénzbüntetéssel és egyéb hátrányokkal is számolhatunk.

## A reformot bevezető PR-kampány során használt érvrendszer

Azon országok kormányai, amelyek a meglévő környezeti és természeti értékeiket feláldozzák a rövid távú kincstári haszon megszerzése reményében, az így megszerzett bevételeknek a sokszorosát költik majd arra, hogy utólag próbálják meg helyreállítani környezetüket és az előzőleg feláldozott, értékes természeti javaikat. Ezen túlmenően: óriási veszteséget szenvednek a lakosság rossz egészségi állapota és a korai halálozások következtében. Magyarország nem folytathatja ezt a gyakorlatot.

A környezettudatos gondolkodás- és életmód az egész világon – ezen belül az Európai Unióban különösen is – egyre nagyobb teret nyer. E folyamat fontos részét képezi az ökoszociális államháztartási reform fokozatos bevezetése.

A környezetet súlyosan terhelő tevékenységek adóit egyre több EU-tagország növeli. Az EU minden tagországa egységesen vonatkozó adók bevezetéséhez minden tagország beleegyezése szükséges. Egyes déli or-

szágok (elsősorban Spanyolország) ellenállása miatt az egész EU-ra kiterjedő egységes energiaadó bevezetése egyelőre késik. Mindezek ellenére ma már egyre több tagország vallja magáénak azt, hogy *nem szükséges a közös döntésre várni az adórendszer reformjával kapcsolatban*, hiszen számos kihívásra (foglalkoztatottság, környezeti értékek, a kutatás + fejlesztés és a versenyképesség javulása) megfelelő válasz adható nemzetgazdasági szinten is. A környezeti értékek jelentőségét leginkább felismerő tagállamok (elsősorban a skandináv országok, és Hollandia, Németország, Nagy-Britannia, Ausztria), saját adórendszerüket már most is egyre inkább egy ilyen reform elveinek megfelelően alakítják. Igyekeznek szövetségeseket szerezni a környezetkímélőbb gazdasági szabályozórendszerek bevezetéséhez, hiszen így jobban biztosítható az átalakítás a gazdasági versenyképesség sérelme nélkül. Magyarországnak ezekkel az élenjáró országokkal kell azonosulnia.

Egyre több országban hoznak létre **Parlamentí Környezetbizottságot** a környezetileg fenntartható fejlődést szolgáló gazdasági szabályozórendszerek kidolgozására. 2000 óta már a **Magyar Országgyűlés Környezetvédelmi Bizottsága** mellett is működik ilyen munkacsoport.

Az ökoszociális államháztartási reform koncepcióját elfogadva gyakorlati lépéseket is kell tenni a fenntartható fejlődés megvalósítása érdekében. Ennek eszköze az államháztartás öko-szociális reformja, melynek alapelve: *a környezetet súlyosan szennyező, a természeti erőforrásokat pazarló tevékenységek erőteljesebb adóztatásával, valamint az ilyen tevékenységek közpénzekből történő támogatásának megszüntetésével források képződnek az élőmunka terheinek csökkentésére és a humán erőforrások (oktatás, kultúra, egészségügy, K+F stb.) fejlesztésére.*

Az ökoszociális szemléletű államháztartási reform kidolgozóit az EU gyakorlatát is figyelembe vették. A reform-elképzelések két változatot tartalmaznak.

**Az úgynevezett „radikális zöld változat”, ami elvben gazdaságilag és technikailag is megvalósítható lenne, politikai szempontból azonban – a jelenlegi körülmények között – egy lépésben nem kivitelezhető.**

A másik javaslat a radikális átalakítások helyett a reform fokozatos, lépésről-lépésre történő bevezetését tartalmazza, és így nagyobb társadalmi támogatottságot tesz lehetővé. Így a tervezett PR-kampány is ezt az elgondolást bontja ki.

### Az ökoszociális államháztartási reform legfontosabb eredményei

- A tervezett intézkedések hatására a gazdaság versenyképessége, környezetünk és a természet valamint a lakosság egészségi állapota egyaránt javulni fognak.

- Az adók és támogatások a hatékonyság javítására ösztönöznek.
- Az adóterhek összességükben nem növekednek, egyszerűsödik az adózás.
- Átláthatóbbá válik a közpénzek felhasználása.
- Egyenletesebb lesz a terhek eloszlása, mérséklődik a térségek, társadalmi csoportok közötti különbség.
- Csökkennek a társadalmi feszültségek és a gyermeknevelés terhei.

A reformintézkedések bevezetését és társadalmi elfogadtatását nagymértékben megkönnyíti majd a tervszerűen bonyolított kommunikációs tevékenység. Komoly, hosszú távra tervezett, több évig tartó, professzionális PR-kampányt kell lebonyolítani a reform kimunkálásában részt vevő közgazdászokkal, környezetvédő szakértőkkel és a PR-kampányt tervező, kivitelező kommunikációs szakemberekkel karöltve.

## A kommunikáció alapvető stratégiai eleme

Azt tudatosítjuk az emberekben, hogy a Kormány választási programjában meghirdetett elvekkel teljes összhangban a fenntartható fejlődés, a korszerűbb gazdaság kialakítása, az EU-hoz történő sikeres csatlakozás érdekében el kell fogadni az államháztartás ökoszociális szemléletű átalakításának koncepcióját, s a mindenkorai pénzügyi, gazdasági és társadalmi helyzethez igazodva, kezdetben apróbb lépésekkel, majd fokozatosan gyorsuló ütemben be kell vezetni az ökológiai szemléletű, a fenntartható fejlődés elveit is figyelembe vevő intézkedéseket. Ezzel a Kormány bebizonyíthatja, hogy hisz a jövőben, bízik a sikeres Magyarország megteremtésében, hisz abban, hogy mandátumát a választópolgáraitól nem csak négy évre kapta, hanem valóban hosszú távon gondolkodik.

A kampány során különösen nagy hangsúlyt kap majd a sokszorosán átgondolt, céltudatos kommunikáció, érvényesülni fognak a public relations, a marketing-kommunikáció, a társadalmi célú reklámok és a tömegkommunikáció hatásmechanizmusai.

A PR-kampány nagymértékben hozzá fog járulni a reformcsomag széles körű elfogadásához, ha az egyes akciókban és a publicitások során azt mutatjuk meg az állampolgároknak és a gazdasági élet szereplőinek, hogy *milyen személyes érdekeik fűződnek a reformok bevezetéséhez, mit hoz mindez nekik, és mit hozhat a társadalomnak, az országnak és a környezetüknek, miért érdekeltek ebben.* Ehhez természetesen nagy szükség van arra, hogy a magyaroknál lényegesen jobban élő és fejlettebb nyugat-európai országok e téren megvalósuló gyakorlatát kö-

vetendő példaként, vonzó módon, a reformokat mintegy divattá tematizálva mutassuk be, a kommunikációs eszközök széles skáláját igénybe véve.

### A kampány legfontosabb PR-teendői

- Megfogalmazzuk és részletesen, szemléletesen leírjuk azt a víziókat, hogy milyen lesz a reformok bevezetését követő tíz év eltelte után az ország.
- Megtervezzük a reform lépéseit több évre lebontva, és minden intézkedéshez annak a magyarázatát is hozzárendeljük.
- Bemutatjuk, hogy az adott lépés mit eredményez, milyen konkrét változásokat indukál.
- Olyan füzeteket, és Internetről letölthető programokat készítünk, amelyek lehetővé teszik, hogy az egyes emberek rendszeresen kiszámítsák: milyen anyagi előnnyel, vagy hátránnyal járnak személyükre (családjukra) nézve a reform egyes intézkedései.
- Elemezzük, és rendszeresen közreadjuk, hogy a változásokat követően beszédett pénzeket mire fordítjuk.
- A reformfolyamat során időről időre beemelünk egy-egy újabb, népszerűsítő szlogent a köztudatba a változásokkal kapcsolatban.
- Lehetőleg minden politikai és gazdasági érdekcsoport, valamint a civil társadalom és a polgárok által is elfogadható védnököt választunk.
- Olyan szimbólumot keresünk – nyilvános pályázat útján – amely méltóképpen reprezentálja az újonnan bevezetésre kerülő kampányt.
- A kampányhoz önálló logót terveztetünk (szintén nyilvános pályázatot kiírva).
- Az előkészítő szakasztól kezdődően folyamatosan közvélemény-kutatásokat végeztetünk.
- Az MTA Szociológiai Kutatócsoportja által készített felmérések tapasztalatait felhasználjuk a kommunikációs kampányunk során.
- SWOT-analízist végeztetünk a reform erősségeinek és gyengeségeinek megállapítása céljából.
- Tudományos, ismeretterjesztő és népszerűsítő szinten egyaránt rendszeres megjelenésre törekszünk az írott és elektronikus médiában.
- Saját, ingyenesen forgalmazott hírújságot jelentetünk meg, melynek kiadását részben a lapban hirdetéseket közlő – elsősorban környezetkímélő termékeket gyártó és forgalmazó – cégek, illetve társadalmi célú (például egészséges életmódra, sportra, alkotásra, tanulásra, balesetmentes közlekedésre, közösségi aktivitásra serkentő) államilag finanszírozott megrendelések fedezik.
- Reklámklippeket készítettünk – pályázat útján kiválasztott professzionális video- és filmgyártó stúdióval.

- A témával kapcsolatos ismeretterjesztő és PR-filmeket ingyenesen sugároztatjuk az ország 246 regionális kábeltelevíziós hálózatán keresztül, mint társadalmi célú kampányfilmeket.
- Ugyanez a TCR-jelleg segíti a költséghatékonyságot. (Szinte ingyen tudunk rendszeres megjelenést elérni a közszolgálati televíziós csatornákon).
- A külföldi eseményeket és az ökoszociális reformcsomaghoz hasonló pozitív példákat rádióbeszélések keretében mutatjuk be.
- Interjúkat kezdeményezünk mértékadó lapok rovatvezetőinél.
- Vitaesteket, fórumokat szervezünk a program népszerűsítése érdekében.
- A különféle egyetemek hallgatói szervezett beszélgetéseken vesznek részt az ökoszociális reformmal kapcsolatban. A beszélgetéseket a reform kommunikációs stábjja szervezi és vezeti.
- Az egyetemek, kutatóintézetek, állami intézmények és civil szervezetek vezetőit is bevonjuk a reformfolyamat nyilvános társadalmi vitájába.
- Szövetségeseket keresünk, koalíciót építünk az érintett társadalmi és gazdasági szervezetekkel.
- A lakossági fórumok megszervezésével egyidejűleg forró vonalakat működtetünk, ingyenesen hívható telefonszámokkal.
- Az ökoszociális reform társadalmi támogatottságát szervező PR-csoport önálló honlapot alakít ki, és azt hetente frissíti.
- Hangposta, sms, és elektronikus levelező központot létesítünk és működtetünk.
- A témában kiírt pályázatokat a nagy sajtónyilvánosság keretei között hirdetjük meg. Az eredményhirdetéseket ünnepélyessé tesszük.
- Nagy nézettséget nyújtó televíziós csatornákon tesszük közzé a témával kapcsolatos anyagokat – tudományos, ismeretterjesztő és népszerűsítő szinten egyaránt. Televíziós vetélkedőket szervezünk.
- Oktatási és kulturális intézményekben felvilágosító, tudatformáló tevékenységet fejtünk ki.
- Népszerű embereket és véleményvezéreket szólaltatunk meg a témával kapcsolatban.
- Társadalmi párbeszédet alakítunk ki találkozók, szemináriumok, szimpóziumok, nemzetközi konferenciák megszervezésével.
- Zenei eseményeket és különböző ünnepélyeket szervezünk annak érdekében, hogy a reformfolyamat elfogadását érzelmi–hangulati oldalról is segítsük.
- Kitüntetéseket, díjakat adományozunk.
- Utazó kiállításokat szervezünk, annak érdekében, hogy az emberekhez közelebb vigyük a reform szellemiségét és várható eredményeinek bemutatását.
- Rendszeres időközönként adásba kerülő, tematikusan szervezett televíziós, illetve rádióműsorok keretében népszerűsítő anyagokat teszünk közzé.
- Figyelemfelkeltő akciókat kezdeményezünk.
- Külföldi tanulmányutakra visszük a közgazdászokat, a politikai véleményvezéreket, a témával legnagyobb mértékben foglalkozó újságírókat, a programot kimunkáló környezetvédő és kommunikációs szakembereket.
- Ösztöndíjakat alapítunk, s az AISEC közreműködésével nagy publicitást elérve ítéljük oda azokat.
- Bemutatjuk híres emberek, művészek, tudósok, kutatók és véleményvezérek hitvallását a reformok mellett.
- Öko-klubok, vitakörök, társadalmi fórumok alakítását kezdeményezzük.
- Konstruktív megbeszélésekre törekszünk a különböző politikai pártokkal.
- A reformok bevezetésével kapcsolatos fontosabb eseményekhez – melyeket különböző ünnepélyes alkalmakkal kötünk össze – munkaebédeket és sajtófogadásokat rendezünk.
- Reklámöltözőeket (sapkákat, sálakat, pólókat, tréningruhákat) rendelünk, és önköltségi áron árusítatjuk azokat.
- Környezetbarát, illetve természetes anyagokból gyártatjuk le a reform legfontosabb üzeneteit hordozó szatyrokat, bevásárló és sporttáskákat, esernyőket, léggömböket, tollakat, labdákat, poharakat. A felsorolt tárgyakat ingyenes PR-ajándéknak szánjuk. Részletes forgatókönyvet dolgozunk ki az ajándékozási alkalmakra, illetve az átadást kísérő frappáns és szellemes kísérőmondatokra.
- A különböző elismeréseket, díjakat és díszokleveleket esetenként pénzjutalom kíséretében adjuk át.
- Rendszeresen adásba kerülő vetélkedő műsorokat szervezünk komoly nyereségek elérhetőségével – a teljesítmény (vetélkedőben felmutatott tudás) vagy a szerencse (sorsolás a résztvevők között) alapján.
- Kérdőíveket szerkesztünk és a beküldők között különböző ajándékokat sorsolunk ki (például: biotermékek, bioélelmiszerek, bioágyneműk stb.).
- Öko-innovatív versenyt hirdetünk a fenntartható fejlődésért, a győzteseknek komoly állami elismerést és jutalmat felkínálva.
- A különböző napi és hetilapokban szakértői oldalakat jelentetünk meg az ökoszociális államháztartási adóreformmal kapcsolatban.
- Szakfordító-irodákat bevonva lefordítatjuk a témában rendelkezésre álló külföldi irodalmat, összegezzük annak tapasztalatait, s a megfelelően szegmentált célcsoportok különböző szintjeit figyelembe véve, tudományos igényű, illetve népszerűsítő jellegű irodalmat adunk ki.

## SZLOGENJAVASLATAINK

„Egészséges életkörülményeket!”

„Környezetvédelmi adóreformmal az életért, a jövőért!”

„Ezt kínálja a reform: Tisztességes munka – tisztességes megélhetés!”

„Reform az életért, a fenntartható fejlődésért!”

„Pénzt vagy életet?” (Erős képi kontrasztokkal a háttérben, pl. olajszenyezés a tengeren: elpusztult és kihalt strand, olajban vergődő madár stb.)  
„Inkább a nemkívánatos dolgokat adóztassuk!”

Az a stratégiai elképzelésünk, hogy a legfőbb témák (ökoszociális adóreform, támogatási rendszerek átalakítása) mindegyik plakáton hangsúlyos üzenetként fognak megjelenni.

Az egyik óriásplakáton (vagy a rádiókban illetve a különböző tv-csatornákon közzétett reklámokban és klippekben egyaránt) az szerepelne, hogy „**az életért**”, egy másikon az, hogy „**az egészségért**”, egy harmadikon például: „**a jólétért**”, a negyedik: „**a jövőért**”, s az ötödiken pedig az, hogy „**a gyermekeinkért!**”

„Ökoszociális adóreformmal a munkahelyekért, az oktatásért, az egészségért, a tudományért, a gyermekeinkért!”

„**A tudás, az egészség, a természet érték!**” (hatásos képi megjelenítéssel)

„**Mit ér a gazdagság egészség nélkül?**” (A szöveg alatt, illetve mögött képi üzenet, ami az ellenpontokat minden szónál részletesebben és hatékonyabban ábrázolja)

„**Pénzt? Vagy életet?**” (Képi megjelenítés, ellenpontokkal)

„Ha kivágtad az utolsó fát és megmérgezted az utolsó folyót is, rájössz majd, hogy a pénz nem ehető!”

„A rossz dolgokat adóztassuk, ne a jókat!”

## AZ ÖKOSZOCIÁLIS ÁLLAMHÁZTARTÁSI REFORM CÉLJAI

- 1.) A gazdasági szerkezet korszerűsítésének felgyorsítása,
- 2.) a munkanélküliség csökkentése és a hazai munkaerő versenyképességének növelése,
- 3.) a külkereskedelmi mérleg javítása,
- 4.) a nyersanyagok és az energia hatékonyabb felhasználása,
- 5.) a társadalmi feszültségek mérséklése,
- 6.) az oktatás, a kultúra, az egészségügy és a tudományos kutatás helyzetének jobbítása, valamint
- 7.) a környezet állapotának és a lakosság egészségének javítása.

A kommunikációs teendők fontos részeként kell tudatosítanunk az állampolgároknak azt, hogy a *közfeladatok ellátásához – egészségügy, oktatás, önkormányzatok, nyugdíjrendszer, munkanélküliek megsegítése, munkahelyteremtés, kutatás-fejlesztés, diplomácia, katasztrófák elhárítása, honvédség stb. – az államnak pénzre van szüksége, viszont ezeket az összegeket egyre kevésbé az emberi munka megterhelésével szedi be, hanem a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító tevékenységek fokozottabb megadóztatásával, illetve a nyújtott támogatások felszámolásával teremti elő.*

Szorgalmaznunk kell, hogy a társadalom a **GDP**, illetve a **GNP** mellett az újabb keletű és komplexebb mutatókat megismerje, elfogadja azok bevezetését, és ezáltal érzékelje a reformfolyamat által hozott előnyöket. Az új mutatókat be kell vinnünk a köztudatba, és népszerűvé kell tennünk. Ilyen például a **GPI** (Genuine Progress Indicator: „*valódi haladási mutató*”) és a **HDI** (Human Development Index: „*emberi fejlődési mutató*”).

Ahhoz, hogy az adóreform bevezetését a társadalom elfogadja, professzionális PR- és marketing-, illetve reklámtevékenység keretében célcsoportokra lebontott és kellőképpen hatékony üzenetek tervszerű célba juttatására, a környezeti tudat formálására, EU-konform értékrend kialakítására, az adómorál javítására és annak elfogadtatására van szükség, hogy az államtól elvárt feladatok elvégzéséhez szükség van az adók beszedésére.

El kell oszlatnunk a tévhitet a következőkkel kapcsolatban: inflációgerjesztés, növekvő adóterhek, versenyképesség romlása, igazságtalanabb közteherviselés, a szegények további terhelése.

A közelmúltban napvilágot látott *közvélemény-kutatások adatai szerint a társadalom többsége számára a legfőbb érték a biztonság. Ebben az összetett kérdéskörben az emberek az anyagi biztonságot, a munkahelyet teszik az első helyre. Másodsorban a közbiztonságot és az egészséggel összefüggő környezeti állapotot tartják fontosnak. Magyarországra jellemző, hogy a rendszerváltás óta folyamatosan nyílik az*



## Az ökoszociális államháztartási reform PR-kampányának stratégiai vázlata

<b>Fókusz</b>
I. Kormány szempontú megközelítés
II. Reform szempontú megközelítés
III. „Eladás”-szempontú megközelítés
IV. PR-szempontú megközelítés

PR-kampány	
<b>Támogatói bázis elemzése</b>	<b>A program pozicionálása</b>
A) Az állampolgárok szükségleteinek felmérése	<p><b>1.</b> A reform erősségeinek és gyengeségeinek megállapítása (SWOT-analízis)</p>
B) Az állampolgárok tipizálása	<p><b>2.</b> Az ellenérdekelte csoportok lokalizálása</p> <p><b>3.</b> A szegmensek megcélzása</p>
C) Támogatói szegmensek meghatározása	<p><b>4.</b> A reformot bejelentő személy (és szervezet) imázs erősítése</p>

### Környezeti tényezők

<b>A. Technológiai változások</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Számítógép-rendszerek, Internet</li> <li>2. Televíziós csatornák</li> <li>3. Direct mail technológiák</li> <li>4. Telemarketing eszközök</li> </ol>

### B. Véleményvezérek befolyásának megváltoztatása

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Államapparátus emberei</li> <li>2. Tanácsadók</li> <li>3. Közvélemény-kutatás</li> <li>4. Média befolyásos szereplői</li> <li>5. Politikai pártok: ellenzéki oldal, koalíciós partnerek</li> <li>6. Belpolitikai érdekcsoportok</li> <li>7. Aktívan szavazó állampolgárok</li> </ol>
--

### C. Strukturális változások

<p>Az ökoszociális államháztartási reform-elemeket tartalmazó költségvetéssel kapcsolatos törvények által érintettek csoportjai</p>
---

olló a leszakadók és a nyertesek között, valamint az is, hogy a társadalom jelentős hányada érzi magát vesztesnek, látja bizonytalannak a jövőt.

**Az ökoszociális államháztartási reform egyik legfontosabb célkitűzése a biztonságérzetet veszélyeztető tényezők felszámolása.**

Az ökoszociális államháztartási reformjavaslatok a biztonság, a stabilitás, a kiszámíthatóság irányába hatnak, és a fenntartható fejlődést elősegítő magatartásra ösztönzik a gazdasági élet szereplőit és az egyéneket egyaránt. A társadalmi elfogadás egyik legfontosabb feltétele az, hogy az emberek megismerjék a reformjavaslatokat, és felismerjék, hogy ezek a reformok a társadalom valamennyi csoportjának érdekeit szolgálják, hiszen a hosszú távon is fenntartható ökoszociális piacgazdaság kialakulásához vezetnek.

Kommunikálni fogjuk, hogy a reformintézkedések megvalósítása nagymértékben javítja a biztonságot. Ezen belül különösképpen hangsúlyozzuk azt, hogy biztosabbá válik az egészség megőrzése, a gyermekek nevelése, tervezhetőbbé a jövő. Ezek olyan célkitűzések, amelyek azt bizonyíthatják, hogy a Kormány nem csak a következő választásokig gondolkodik, hanem az ország jövőjét, a fenntartható fejlődést tartja szem előtt. Rámutatunk arra, hogy a reformok bevezetésének köszönhetően mi módon változik meg a bérköltségek aránya a különböző ágazatokban (oktatás, egészségügy, építőipar, közlekedés, vegyipar, gépjármű gyártás, energetika), milyen hatással lesz a háztartásokra (könnyítések, többletterhek). Láthatóvá tesszük, hogy az energia, a közlekedés, a szilárd és folyékony hulladék keletkezésének és

a föld igénybevételeinek megadóztatásából milyen környezeti előnyök származnak (CO<sub>2</sub>-, SO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>-, zajkibocsátás, városi zöldterületek illetve természet-közei területek mennyiségének alakulása stb.).

Elmondjuk, hogy az államháztartás ökoszociális átalakításának középpontjában a szilárd értékeken nyugvó, erős és egészséges Magyarország megteremtése áll. A kommunikációs kampány azt sugallja majd, hogy a reform képes az ország régi és új bajainak orvoslására, és mindannyiunk számára a gyarapodás lehetőségét kínálja. Lehetőséget ad arra is, hogy a határainkon belül élők megvalósíthassák álmaikat, személyes céljaikat. *„Ha a családok számára méltó életkörülményeket teremtünk, jogszabálymódosításokkal és gazdasági reformintézkedésekkel elérjük, hogy hazánkban olyan értékrend érvényesül majd, amelynek középpontjában a tisztesség, a munka becsülete, az élet és a környezet tisztelete, megbecsülése áll, akkor Magyarország olyan ország lesz, ahol mindenkinek esélye van a jólétre és a felemelkedésre. A reform tisztességes munka eredményeként tisztességes megélhetést, egészséges környezetet és tervezhető jövőt eredményez, olyan országot, ahol biztosítottak a lét alapfeltételei: a szabadság és a jólét; az egyén, a család, az ország, a nemzet biztonsága.”*

A reformhoz illeszkedő jogszabályok előkészítése során nagy hangsúlyt fektetünk az előzetes hatásvizsgálatok elvégzésére, és élő kapcsolatot tartunk fenn az állampolgárokkal és a társadalmi mozgalmakkal.

A változtatásokat előkészítő időszakban és a későbbiek során is különösen nagy hangsúlyt kell, hogy kapjon az állampolgárok tájékoztatása, a közérdekű adatok nyilvánosságra hozatala.

Lukács András – Rádics Tamás – Dr. Varga Mihály











**LEVEGŐ**  
**MUNKACSOPORT**  
Országos Környezetvédelmi Szövetség