

*Lélegzet Alapítvány*

# **Környezetbarát közlekedés**

*Lukács András – Pavics Lázár – Horváth Zsolt – Pál János*

**Készült a  
„ZÖLD GAZDASÁGÉLÉNKÍTÉS – Környezetgazdászok kiútkeresése”  
című kutatás keretében**

**a Foglalkoztatási és Szociális Hivatal megbízásából  
a Gazdasági és Szociális Tanács felkérésére**

**Budapest, 2010. október**

# Környezetbarát közlekedés

## Tartalom

Összefoglaló.....	98
A.) A célok.....	99
B. Javaslatok a célok elérése érdekében.....	106
1. A kibővített államháztartási mérleg meghatározása.....	106
1.1. A kiadások.....	106
1.2. A bevételek.....	107
1.3. A kibővített államháztartási mérleg .....	107
1.4. Közlekedési Pénztár .....	109
1.5. Uniós támogatások .....	109
2. Az okozó (használó) által eddig meg nem fizetett költségek beépítése az árakba.....	110
2.1. A nehéz tehergépkocsik útdíja .....	110
2.2. A tehergépkocsik túlsúlydíjának emelése .....	112
2.3. A közúti teherfuvarozásnál az „üzemanyag-megtakarítás” után adómentesen elszámolható bér megszüntetése .....	113
2.4. A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása.....	114
2.5. Személygépkocsik úthasználati átalánydíja gépjárműadó és autópályadíj helyett .	131
2.6. A luxusterepjárók gépjárműadójának emelése.....	132
2.7. A kvadok, mopedek és motorkerékpárok gépjárműadójának emelése .....	132
2.8. A diesel üzemű gépkocsik gépjárműadójának differenciálása.....	133
2.9. A gépjárműadó befizetése elmulasztásának szigorúbb büntetése .....	135
2.10. Az agroüzemanyagok adókedvezményeinek eltörlése.....	135
2.11. Áfa beszedése külföldi buszok után .....	137
2.12. Városi útdíj bevezetésének elősegítése .....	138
2.13. Parkolási díjak emelése, kiterjesztése .....	138
2.14. A gépjárműbalesetek egyes költségeinek megfizettetése az üzleti biztosítókkal .	139
2.15. Repülőjegy-adó kivetése .....	139
2.16. A repülőterek támogatásának megszüntetése.....	141
2.17. A MALÉV támogatásának megszüntetése.....	141
2.18. A költségként történő elszámolás lehetőségének megszüntetése a gépi meghajtású belföldi légi közlekedésre.....	142
3. A többletbevételek felhasználása .....	143
3.1. A tömegközlekedési juttatás teljes adómentessége (az áfát nem számítva) és kiterjesztése .....	143
3.2. Térítés a gyalogosan és kerékpárral történő munkába járáshoz.....	145
4. Egyéb szabályozás, illetve intézkedés.....	146
4.1. Az államháztartást tekintve gyakorlatilag semleges intézkedések.....	146
4.2. Államháztartási kiadással járó intézkedések .....	148
4.3. Az államháztartási kiadások csökkenését eredményező egyéb intézkedés.....	152
C.) Összesített hatás az államháztartásra.....	153
D.) Következtetések: a javaslatok végrehajtásának hatása .....	154

## Összefoglaló

A „Környezetbarát közlekedés” című rész tanulmány célja bemutatni, miként állítható át Magyarország közlekedési rendszere a jelenleginél fenntarthatóbb pályára környezetvédelmi, nemzetgazdasági és szociális szempontból egyaránt úgy, hogy közben hozzájárul az államháztartási hiány csökkentéséhez is. A szerzők szerint ez elsősorban úgy valósítható meg, ha a leginkább környezetszennyező módok (személygépkocsi-közlekedés, közúti teherfuvarozás, légi közlekedés) résztvevői megfizetik az általuk okozott költségeket, illetve megszűnnek az ezeknek a közlekedési módoknak nyújtott közvetlen és közvetett állami támogatások.

A szerzők először számszerű mutatókat adnak meg arra vonatkozóan, hogy milyen részcélok elérése szükséges. Ezt követik részletes javaslataik a közlekedés árainak helyretételére, megindokolva az egyes intézkedések szükségességét, és kimutatva az ebből keletkező államháztartási többletbevételt, illetve kiadáscsökkenést. Végezetül röviden értékelik az intézkedések összesített hatását az államháztartásra, a bruttó nemzeti jövedelemre (GNI), a foglalkoztatottságra, a külkereskedelmi mérlegre, az inflációra és az innovációra. Az eredmények azt mutatják, hogy az intézkedések hatásai mindezen területekre kedvezőek.

## A.) A célok

Annak érdekében, hogy kidolgozzuk, mit kell tenni a zöld gazdaságélénkítés érdekében a közlekedés terén, mindenekelőtt meg kell határozni a környezetileg fenntartható közlekedés fogalmát, és ennek elérését kell célul kitűzni. A fogalom meghatározása tekintetében elfogadjuk az OECD álláspontját: „**A környezeti szempontból fenntartható közlekedés olyan közlekedés, amely nem veszélyezteti a lakosság egészségét és az ökoszisztémákat, és a közlekedési igényeket úgy elégíti ki, hogy a) a megújuló erőforrásokat lassabb ütemben használja fel, mint az újratermelődésükhöz szükséges idő és b) a nem megújuló erőforrásokat az azokat helyettesítő megújuló források előállításának üteménél lassabban használja fel.**”<sup>1</sup>

Ennek a meghatározásnak nyilvánvalóan nem felel meg a jelenlegi közlekedési rendszer. Ezt számos kutatás bizonyítja, amelyek eredményét az Európai Unió 2001-ben megjelent közlekedéspolitikai Fehér Könyve<sup>2</sup> így összegzi: „*A korszerű közlekedési rendszernek mind gazdasági, mind pedig szociális és környezetvédelmi szempontból fenntarthatónak kell lennie.*” (...) „*Számos intézkedés megtételére és politikai eszköz bevetésére van szükség ahhoz, hogy megkezdődjék a fenntartható közlekedési rendszer kialakulásához vezető folyamat. (...) Választanunk kell tehát a status quo, azaz a jelenlegi helyzet fenntartása és a változás szükségességének elfogadása között. Az előbbi – a könnyebbik lehetőség – elfogadása a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés jelentős növekedéséhez vezet, és végső soron veszélyeztetni fogja Európa gazdaságának versenyképességét. A második választása – ez megelőző intézkedések megtételét igényli, amelyek némelyikét nehéz lesz majd elfogadtatni – a közlekedési kereslet kijelölt irányokba terelésére szolgáló és egész Európa gazdaságának fenntartható módon való fejlődését biztosító szabályozás új formáinak alkalmazásával jár.*” Tehát az EU már 2001-ben nemcsak azt ismerte el, hogy a jelenlegi közlekedési rendszer fenntarthatatlan, hanem kijelentette, hogy meg sem kezdődött az a folyamat, amely egy fenntartható közlekedést eredményezhetne! A helyzet azóta nemhogy javult volna, hanem lényegesen romlott. Jelen tanulmányban nem elemezzük a mai közlekedési rendszer fenntarthatatlanságát bizonyító tényezőket, hiszen erről már sok tanulmány készült. Mindössze egyetlen tényezőt említenénk kiemelt példaként: környezeti és energetikai szempontból is fenntarthatatlan egy olyan rendszer, amely néhány évtized alatt annyi kőolajat éget el és bocsát ki így a légkörbe, amennyi évmilliók alatt keletkezett.

Az OECD fenti meghatározása szerinti fenntartható közlekedés elérése érdekében konkrét, számszerű célokat kell kitűzni. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (European Environment Agency) már évekkel ezelőtt kidolgozta a közlekedés környezeti hatásaival kapcsolatos mutatóit és az ezekre vonatkozó teendőket.<sup>3</sup> Ezek a mutatók a következő területeket érintik: a közlekedés környezeti hatásai, a közlekedés mértéke, a területi tervezés és megközelíthetőség, a közlekedési infrastruktúra fejlettsége, a közlekedés költségei, a közlekedés hatékonysága, és a környezeti és közlekedési irányítás összehangoltságának mértéke. Az alábbi táblázatban az első két oszlop az Európai Környezetvédelmi Ügynökség mutatóin alapul, míg a másik két oszlop teljes egészében a jelen tanulmány szerzőinek<sup>4</sup> munkája.

<sup>1</sup> Environmentally Sustainable Transport – Future, Strategies, Practices. OECD, 2000, 35. oldal, <http://www.oecd.org/dataoecd/15/29/2388785.pdf> (a szerző fordítása)

<sup>2</sup> Fehér könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. COM(2001)370. Az Európai Községek Bizottsága Brüsszel, 2001. szeptember 12. Az EU jelenlegi tagállamainak nyelvén megtalálható a [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/lb\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html) honlapon.

<sup>3</sup> [http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators)

<sup>4</sup> Az 1. táblázatot Lukács András és Pál János állította össze.

Jelen tanulmány célja a rövid távú zöld gazdaságélénkítésre vonatkozó javaslatok kidolgozása, azonban a rövid távú céloknak lehetőleg összhangban kell lenniük a közép- és hosszú távú célkitűzésekkel is. A célállapot idejének az alábbiakban a 2020. évet választottuk.

### 1. táblázat: A közlekedés környezeti hatásai, a szükséges teendők és a kívánatos célállapot Magyarországon 2020-ban

#### 1/a. táblázat: Környezeti mutatók

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Energia-felhasználás	A fosszilis energia felhasználásának csökkentése a közlekedésben	Az 1990. évi szint.	Az Európai Unió célkitűzése, hogy a globális felmelegedés ne haladja meg a 2 Celsius fokot, mivel ennél magasabb érték esetén az emberiségnek rendkívül súlyos következményekkel kell számolnia. Ennek a célnak az eléréséhez a világon legalább 60%-kal kell csökkenteni a CO <sub>2</sub> -kibocsátást 2050-ig. Ez Magyarországra vonatkozóan 80%-ot jelent. Az Európai Unió célként tűzte ki, hogy 2020-ra 20%-kal, bizonyos feltételek esetén 30%-kal csökkenti az üvegházhatású gázok kibocsátását az 1990. évi szinthez képest. Mivel a közlekedés az egyik legnagyobb és a leggyorsabban növekvő kibocsátási forrás, ezen a téren is legalább 30%-os csökkentést kellene elérni. A közlekedés üvegházhatású gázkibocsátása széndioxid-egyenértékben mérve 1990-ben 9 millió tonna, 2007-ben pedig 13,6 millió tonna volt. <sup>5</sup> Tehát az 1990. évi szint eléréséhez mintegy 35 százalékos csökkentésre lenne szükség. (Tehát nem az 1990. évhez képest javasolunk 30%-os csökkentést, bár környezetvédelmi szempontból ez lenne a kívánatosabb.) A fosszilis energiahordozók felhasználását a közlekedésben tehát ennek megfelelő mértékben kell csökkenteni. Ez egyébként az ilyen források várható szűkössége, valamint energiafüggőségünk mérséklése érdekében is célszerű. (Bár Magyarországra az EU az említett 20%-nál jóval alacsonyabb csökkentést irányzott elő 2020-ig, alapvető érdekünk, hogy elébe menjünk az elkerülhetetlen változásoknak.)
Fragmentáció (élőhelyek feldarabolása)	A biodiverzitás védelme és összeköttetés biztosítása a természeti területek között	Teljesen megszűnik a további fragmentáció	A zöldterületek pusztítása, feldarabolódása olyan mértéket öltött, ami már súlyosan veszélyezteti a biológiai sokféleséget és a fenntarthatóságot. Ez a folyamat jelenleg is tart, és előreláthatóan csak fokozatosan lehet lelassítani. Így 2020-ra olyan mértéket ér el, ami elkerülhetlenné teszi ennek teljes leállítását.
Területfoglalás	A területfoglalás csökkentése	Nem növekszik tovább a területfoglalás	Ehhez kell alkalmazkodnia a közlekedésnek is. (Egyébként az EU eredetileg 2010-re tűzte ki célul a biológiai sokféleség csökkenésének megállítását, azonban ezt a célt nem sikerült elérni.)
A természeti területek és a közlekedési útvonalak közelsége	A biodiverzitás és a természeti területek védelme	Nem csökken tovább a távolság a közlekedési utakhoz	

<sup>5</sup> EU Energy and Transport in Figures 2010, [http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pocketbook2010\\_contractor.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pocketbook2010_contractor.pdf)

Zaj	Azon emberek számának csökkentése, akiknek az egészségét veszélyezteti és életminőségét csökkenti a közlekedés okozta zaj	A 2010. évi állapothoz képest 50%-kal csökken a határérték feletti zajnak rendszeresen kitett emberek száma. A zajszint semmilyen lakott területen nem növekszik a 2010. évi állapothoz képest.	Még a határérték alatti zaj is zavarhatja a nyugalmat, károsíthatja az egészséget. Ezért minimális követelmény, hogy ahol lehet, csökkentsük határérték alá a zajszintet, és sehol ne engedjük meg a helyzet romlását.
Légszennyezés	Az EU-s légszennyezettségi határértékek és emissziós célok teljesítése az egészségvédelem érdekében	A légszennyezettség sehol, semmilyen időszakban nem haladja meg az egészségügyi határértéket, és nem romlik a helyzet egyetlen zónában sem a 2010. évi állapothoz képest	A levegő szennyezettsége Magyarországon számos helyen rendszeresen meghaladja az egészségügyi határértéket. További aggodalomra ad okot, hogy számos légszennyező anyag esetében ez a határérték nem az az érték, amely kizárja az egészségkárosítást és az ökológiai értékek károsodását. Ez indokolja az előző oszlopban kitűzött célok elérését. (A zónákra vonatkozóan a légszennyezettséggel kapcsolatos jogszabály tartalmaz részletesebb meghatározást.)
Üvegházhatású gázok kibocsátása	Az uniós vállalások teljesítése	Az 1990. évi szint.	Ld. az energia-felhasználás indoklását!
Hulladékképződés	A hulladék képződésének megelőzése, újrahasznosítás a lehető legnagyobb mértékben	A hulladékképződés 20%-os csökkenése a 2010. évi szinthez képest. Az újrahasználat és újrahasznosítás eléri a 95%-ot.	E téren a legfontosabb teendő a hulladékképződés csökkentése, így a 20%-os csökkentés 2020-ig szerény célkitűzésnek tekintendő. A második legfontosabb teendő az újrahasználat és az újrahasznosítás, aminél viszont reálisan ki lehet tűzni a 95%-os mértéket. Haladéktalanul érvényt kell szerezni az EU roncsautó-szabályozásának, el kell érni az e téren folyó törvénytelenések mielőbbi felszámolását.

### 1/b. táblázat: A közlekedés mértéke

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Teherszállítás	A kapcsolat megszüntetése a gazdasági növekedés és az áruszállítás növekedése között	A GDP 40%-kal magasabb a 2010. évi szintnél, miközben az áruszállítás teljesítménye (tonna-km) 30%-kal kisebb.	Az EU célul tűzte ki, hogy a közlekedés ne növekedjen a GDP növekedésével. Ez egyúttal elősegíti egy hatékonyabban, korszerűbben, innovatívabban működő gazdaság kialakítását is. Magyarországon a közúti áruforgalom teljesítménye (árutonnan kilométerben mérve) 2001 és 2007 között mintegy 200 százalékkal emelkedett, tehát esetében még egy 60%-os csökkentés is azt jelentené, hogy felette marad a 2001. évi szintnek. A személyszállítás jóval kisebb mértékben nőtt, ezért itt kisebb csökkentés irányozható elő.
Személyszállítás	A kapcsolat megszüntetése a gazdasági növekedés és a személyszállítás növekedése között	A GDP 40%-kal magasabb a 2010. évi szintnél, miközben az személyszállítás teljesítménye (utaskm) 10%-kal kisebb.	
Közlekedési balesetek száma	A közlekedésbiztonság növelése	A közlekedési balesetben meghaltak száma 100 fő, a sérültek száma a mainak 50%-a	Ennél is nagyratörőbb célt tűzött ki Svédország és Svájc (nulla halálos és a sérültek 70%-os csökkentése), tehát az előző oszlopban megjelölt célok megvalósíthatók és megvalósítandók.

### 1/c. táblázat: A területi tervezés és a megközelíthetőség

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	
Hozzáférés a közlekedéshez	A közlekedés lehetőségeinek biztosítása minden lakos számára	Kellemes és biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés minden településen; a közösségi közlekedés megfelelő kínálata minden településen, valamint elfogadható szintű kínálat a helyközi közlekedésben.	A kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására fordított támogatás többszörösen megtérül a pozitív externáliák révén. A tömegközlekedés legalább egy nagyságrenddel kedvezőbb a légszennyezés, zaj, területfoglalás, balesetek, anyagfelhasználás tekintetében, mint a személygépkocsi. A bizonyos mértékig kompakt települések gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt előnyösebbek, mint a nagy területen szétszórt település-szerkezet.
Az alapvető szolgáltatások elérésének lehetősége az egyes közlekedési módokkal	Az egyes régiók, piacok különböző közlekedési módokkal történő elérhetőségének biztosítása.	Olyan településszerkezet, amely elsősorban a gyalogosok és kerékpárosok számára, valamint szükség szerint a közösségi közlekedést használók részére teszi lehetővé az elérhetőséget.	
Városi területhasználat és a közlekedés	Az alapvető szolgáltatások környezetbarát módon való elérhetőségének biztosítása.	Ua.	

**1/d. táblázat: A közlekedési infrastruktúra fejlettsége**

<b>Mutatók</b>	<b>Teendők</b>	<b>Célállapot 2020-ban</b>	<b>Indoklás</b>
A közlekedési hálózat kapacitása	A meglévő infrastruktúra optimális használata és a megszüntetett vasúti és vízi útvonalak újraelélesztése	A közúthálózat bővítésének megszüntetése, egyes elkerülő utak kivételével. (Az elkerülő utak csak 2x1 sávok lehetnek, a megépülésükkel párhuzamosan a település tehermentesítendő útján, útjain forgalomcsillapítási intézkedéseket kell bevezetni, az elkerülő út mentén semmilyen fejlesztést nem szabad megengedni.) A megszüntetett vasútvonalak nagy részének helyreállítása	A jelenlegi közúthálózat Magyarországon elegendő, hogy megfeleljen a gazdaság és a társadalom fejlődésének hosszú távon is. Nem a mennyiséggel, hanem a minőséggel vannak gondok. A környezetkímélő közlekedési infrastruktúra viszont nemcsak felújításra, de bizonyos mértékű fejlesztésre is szorul. Elsősorban a vasúti hálózat felújítására, korszerűsítésére van szükség. A vízi közlekedés érdemi fejlesztése nem javasolt. Egyrészt – folyóink adottságait figyelembe véve – ez a fuvarozási mód több környezetterheléssel jár, mint a vasút. Másrészt mindaddig, amíg a vasúti hálózaton számottevő többletjeljesítmény lehetséges (és jelenleg ez a helyzet), továbbá az állam támogatást nyújt a vasúti fuvarozásnak, a vízi közlekedésnek adott támogatás a szándékával ellentétes hatást vált ki: rontja a vasút versenyképességét, ami környezeti és államháztartási szempontból is kedvezőtlen.
Beruházás a közlekedési infrastruktúrába	A beruházásoknál elsőbbség adása a környezetbarát közlekedési módok fejlesztésére	Abszolút elsőbbségben részesül a meglévő infrastruktúra működtetése, fenntartása, felújítása. Kizárólag környezetkímélő infrastruktúra fejlesztése valósulhat meg	A meglévő infrastruktúra fenntartása és hatékony működtetése általában sokkal gazdaságosabb és környezetkímélőbb, mint az új beruházások. Újabb gyorsforgalmi út nem épülhet, az egyéb új utak építését is csak kivételes esetekben (például a település elkerülése, amennyiben a településen belül a forgalom csillapítása egyéb módon nem oldható meg).

**1/e. táblázat: A közlekedés költségei**

<b>Mutatók</b>	<b>Teendők</b>	<b>Célállapot 2020-ban</b>	<b>Indoklás</b>
Külső költségek a közlekedésben	A közlekedés külső költségeinek meghatározása és csökkentése	A külső költségek minél pontosabb meghatározása és ennek megfelelően teljes beépítése az árakba. Ezen belül számításba kell venni a korábbi években keletkezett külső költségeket is, és ezeket adóssággként kell kezelni, és ekként megfizettetni. Ez alól csak a közösségi közlekedés mentesülhet. A kerékpáros és gyalogos közlekedés pozitív támogatásban részesül.	A közlekedés terén a jelenlegi támogatások rendkívüli mértékben torzítják a gazdasági-társadalmi folyamatokat és nagy mértékben súlyosbítják a környezet állapotát. A torz árak hibás döntésekhez vezetnek minden szinten. Ezért mielőbb és minél pontosabb ki kell mutatni a valódi költségeket, ezeket tudatosítani kell a társadalomban és a döntéshozókban, majd mielőbb be kell építeni az árakba.
Üzemanyag-árak és -adók	Tisztességes és hatékony árpolitika az egyes közlekedési módok esetén		A közösségi közlekedés közszolgáltatásnak minősül, ezért az elkövetkező időszakban továbbra is állami támogatásban részesül (azaz nem az utas fizeti a teljes költséget). A kerékpáros és gyalogos közlekedést azok pozitív externáliái miatt kell támogatni.
A fajlagos közvetlen költségek alakulása	A közlekedés teljes költségének visszaszerzése a használóktól		
A közlekedési költség összetétele és az internalizálási politika fejlődése	A közlekedés teljes költségének visszaszerzése a használóktól		
Az árak közlekedési módok szerinti változása	Tisztességes és hatékony árpolitika a közlekedési módok között		



## 1/f. táblázat: A közlekedés hatékonysága

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Az áruszállítás hatékonysága	Az áruszállítás hatékonyságának növelése	50%-os növekedés	Jelenleg rendkívül sok az össze-vissza szállítgatás a rossz szervezés és ösztönzés miatt. Csak Budapesten megfelelő szervezéssel akár 50%-kal lehetne csökkenteni az áruszállítást (tonnakm-ben mérve) anélkül, hogy a gazdaság teljesítménye emiatt visszaesne.
A közlekedési eszközök kihasználtsága	A kihasználtság növelése	100%-os növekedés	A rossz szervezés, alacsony hatékonyság és a járművek rossz állapota miatt a kihasználtság sokszor rendkívül alacsony. A személygépkocsi-közlekedésben széles körben el kell terjeszteni a telekocsit, az autómegosztást, valamint a taxi használatát.
Energiahatékonyság és fajlagos CO <sub>2</sub> -kibocsátás	A fajlagos energiafelhasználás és CO <sub>2</sub> -kibocsátás csökkentése	30%-os csökkentés utaskilométerenként, illetve árutonnikilométerenként	Megfelelő szervezéssel, ösztönzéssel, közlekedési módváltásokkal elérhető
A károsanyag-kibocsátási előírásoknak megfelelő jármű-állomány aránya	A legszigorúbb követelményeknek is megfelelő gépjárművek arányának növelése a műszaki lehetőségek függvényében	A dízel járművek 100%-a, a benzines járművek 50%-a megfelel a legszigorúbb követelményeknek	Már létezik a megfelelő technológia ezeknek a céloknak az elérésére. A dízel üzemű járművek részecskekibocsátása megfelelő szűrőkkel gyakorlatilag nullára csökkenthető.
A gépjármű-állomány mérete és szerkezete	A egyéni közlekedésre használt gépjármű-állomány nagysága igen fontos tényező a közlekedési igényekben és az ezáltal okozott környezetkárosításban	A személygépkocsik számának 30%-os csökkenése.	A jelenlegi személygépkocsi-állomány sem környezeti, sem gazdasági, sem társadalmi tekintetben nem fenntartható.
Tisztább, alternatív üzemanyagok	Áttérés a tisztább, megújuló üzemanyagokra	100% a jelenleginél jóval tisztább üzemanyagot használók aránya	A tisztább üzemanyagok előállítására részben már jelenleg is megvannak a műszaki megoldások, és további fejlődés várható, tehát a célkitűzés megvalósítható.

**1/g. táblázat: A környezeti és közlekedési irányítás összehangoltságának mértéke**

<b>Mutatók</b>	<b>Teendők</b>	<b>Célállapot 2020-ban</b>	<b>Indoklás</b>
A környezetvédelmi értékelés megvalósítása a közlekedésben	Környezetvédelmi hatástanulmányok alkalmazása a közlekedéspolitikai döntések, tervek és programok alátámasztására	Minden programot, fejlesztést, intézkedést környezetvédelmi elemzés előz meg, és csak akkor engedélyezhető, ha eredményeként összességében javul a környezet állapota.	A hatásvizsgálatokat ma már jogszabályok is előírják. Az is nyilvánvaló, hogy a környezet állapotának további romlása nem engedhető meg.
Intézményi együttműködés a közlekedés és a környezetvédelem területén	Minisztériumi szinten az együttműködés erősítése a közlekedési, a környezetvédelmi és a területfejlesztési területeken	Minden döntés csak akkor valósítható meg, ha a környezetvédelmi tárca egyetért.	Mivel az egészséges környezethez való jog alapjog, a környezetvédelmi tárcanak vétőjoga kell hogy legyen.
A környezetvédelmi és a közlekedési stratégia összehangolása	Integrált közlekedési stratégiák kialakítása és megvalósítása	A közlekedési stratégia a környezetvédelmi stratégia része	A környezet az egész, a közlekedés csak rész, így az utóbbit kell alárendelni az előbbinek.
Nemzeti közlekedési és környezetvédelmi monitoring rendszer	A nemzeti közlekedési stratégia fejlődésének és hatékonyságának nyomon követése	Naprakész, részletes és megbízható adatok előállítás és általános hozzáférhetőségének biztosítása, aktív terjesztése	A megfelelő adatok nélkülözhetetlenek a helyes döntések meghozatalához. A társadalom támogatásának megnyeréséhez biztosítani kell a lakosság számára a naprakész adatokat
A lakosság környezet-tudatossága és viselkedése	A lakosság környezet-tudatosságának növelése	A lakosság elfogadja, hogy csökkenteni kell a gépjárművek által okozott környezet terhelést, és ennek érdekében mérsékelni kell a közlekedés teljesítményét, illetve a környezetbarát közlekedési módokat kell használni. Az emberek ennek megfelelően cselekednek.	A lakosság felvilágosítása a leghatékonyabb (a leginkább költséghatékony) módszer a kedvező változások elérésére.

## B. Javaslatok a célok elérése érdekében

### 1. A kibővített államháztartási mérleg meghatározása

A kitűzött célok eléréséhez mindenekelőtt ismernünk kell a közlekedés tényleges költségeit, valamint azt, hogy ezeket a költségeket milyen mértékben fedezik a használók. Amennyiben ugyanis a társadalmi (kibővített államháztartási) ráfordítások jóval nagyobbak, mint a közlekedésből származó társadalmi (kibővített államháztartási) bevételek, akkor ez komoly veszélyekkel jár mind a közlekedés, mind az egész társadalom részére. Egy ilyen állapot ugyanis hosszabb távon tarthatatlan, finanszírozhatatlan. Továbbá már rövid távon is súlyosan torzítja a piacot, ami az egész nemzetgazdaság számára jelentős károkkal jár.

#### 1.1. A kiadások

Az alábbiakban röviden számba vesszük a közlekedés kiadásait.

- a) **Termelési költségek (beleértve a nyereséget is).** Ezt a költséget (az állam által biztosított egyes szolgáltatások kivételével, ld. alább) megfizetik a használók, tehát ezekkel itt nem kell számolnunk.
- b) **Az állam által biztosított infrastruktúra és kapcsolódó szolgáltatások költségei (például közlekedésrendészet), valamint a közösségi közlekedés állami támogatása.** Ezek a költségek különböző adókon és díjakon keresztül kerülnek megfizetésre. Az államháztartás adataiból ki lehet számolni, hogy ezeket a költségeket ténylegesen megfizetik-e a használók (vagy éppenséggel túlfizetik azokat), vagy pedig az egész társadalom is hozzájárul a költségek fedezéséhez. Magyarországon (számos más országhoz hasonlóan) ezek az adatok és a megfelelő számítások eredményei rendelkezésre állnak.
- c) **A környezeti és egészségi károk használók által nem fedezett költségei.** Ide tartoznak többek között az éghajlatváltozás, az egyéb légszennyezés, a zaj, a területfoglalás és a balesetek költségei is. Ezek kiszámítására is vannak különféle, szakmai körökben általánosan elfogadott módszerek, bár az egyes eljárások eredménye sok esetben meglehetősen eltérő számszerű eredményre vezet. Jelen tanulmány szerzői mindenekelőtt azt az álláspontot képviselik, hogy meg kell határozni az e téren elérendő célokat (például, hogy mekkora közlekedési eredetű szén-dioxid- vagy részecskekibocsátás engedhető meg), és az árakat – a szükséges adók, díjak alkalmazásával – ennek megfelelően kell megállapítani. Ez az eljárás összhangban van a piaccgazdaság elveinek, hiszen a piacon a kereslet az ár a kínálatnak megfelelően szabályozza.<sup>6</sup>
- d) **A piac egyéb torzulásaiból adódó költségek.** Itt elsősorban az adózással kapcsolatos rendellenességeket kell megemlítenünk. Mind a személygépkocsi-használatnál, mind a közúti teherfuvarozásnál ez jelenség általános és igen jelentős. Ez súlyosan torzítja a piaci versenyt, méltánytalanul hátrányos helyzetbe hozva a környezetkímélőbb személy- és áruszállítási módokat. Tehát a tárgyilagos elemzéskor ezeket a torzulások is figyelembe kell venni. Számszerű mértékükre különböző felmérésekből és statisztikai adatokból meglehetősen jó számszerű adatok állnak rendelkezésünkre.

<sup>6</sup> Ebben a szellemben készült a brit kormány által létrehozott Zöld Pénzügyi Bizottság (Green Fiscal Commission, [www.greenfiscalcommission.org.uk](http://www.greenfiscalcommission.org.uk)) igazgatója vezetésével készült és komoly visszhangot kiváltó, ún. PETRE-tanulmány is (Productivity and Environmental Tax Reform in Europe, [www.petre.org.uk](http://www.petre.org.uk)).

A b), c) és d) pontok összegzésével kapjuk meg a kibővített államháztartási ráfordításokat.

## 1.2. A bevételek

A kibővített államháztartási ráfordításokkal államháztartási bevételként a következő, a közlekedést terhelő sajátos adók, díjak állíthatók szembe:

- az üzemanyagok jövedéki adója,
- a gépjárműadó,
- a regisztrációs adó,
- a gépjármű átírási illeték,
- az autópályadíj,
- az (egyelőre csak tervezett) kilométer-arányos útdíj,
- a túlsúlydíj,
- a termékdíjak egy része,
- az energiaadó,
- a céges személygépkocsi-használat után megfizetett általános forgalmi adó.

## 1.3. A kibővített államháztartási mérleg

A fent leírt ráfordítások és bevételek különbsége adja a közlekedés kibővített államháztartási mérlegét. Ennek a mérlegnek a számszerűsítésével több kutatás is foglalkozott<sup>7</sup>, illetve foglalkozik. Magyarországon legutóbb a közlekedési tárca megbízásából a Közlekedéstudományi Intézet és a Levegő Munkacsoport végzett ilyen kutatást<sup>8</sup>, amelynek összefoglaló eredményét a 2a. és 2b. táblázatokban mutatjuk be. Bár a mérleg egyes tételeinek forintértékét nem minden esetben sikerült teljes bizonyossággal meghatározni, ezek a kutatások azt egyértelműen mutatják, hogy a kiadások messze meghaladják a bevételeket. Tehát annak érdekében, hogy a közlekedést fenntartható pályára tereljük és egyúttal a nemzetgazdaság versenyképességét is növeljük, a közlekedésnek a használók által nem fedezett költségeit fokozatosan, de mielőbb be kell építeni az árakba. Ez alól egyelőre csak a közszolgáltatásnak minősített közösségi közlekedés, valamint a jelentős pozitív externáliákkal rendelkező nem motorizált közlekedés lehet a kivétel. Ez a kivétel azért is szükséges, hogy környezetkímélő és nemzetgazdasági szinten hatékonyabb alternatíva álljon rendelkezésre.

---

<sup>7</sup> Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások. Levegő Munkacsoport, 2005: [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)

<sup>8</sup> A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon. Kutatási jelentés (Egyeztetési változat). Közlekedéstudományi Intézet, Budapest, 2010.

**2/a. táblázat: A közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege  
2006-ban a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. szerint**

	Közút				Vasút		
	Összesen	Személy- gépkocsik	Teher- gépkocsik	Helyközi autóbusz	Összesen	Személy- szállítás	Teher- fuvarozás
Államháztartási bevételek (milliárd Ft)	887,6	603,6	246,3	24	19,9	12,1	7,8
Államháztartási kiadások (milliárd Ft)	1034,9	547,9	358,5	92,5	183,9	142,0	41,9
Államháztartási egyenleg (milliárd Ft)	-147,3	55,7	-112,2	-68,5	-164	-129,9	-34,1
Szállítási teljesítmény (millió átkm, ukm)*		39290	36887	11784		9584	10167
Fajlagos államháztartási egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		1,4	-3,0	-5,8		-13,6	-3,4
Externális hatások (milliárd Ft)	-1307,8	-737,1	-364,3	-14,4	-26,8	-21,6	-5,1
Kibővített egyenleg (milliárd Ft)	-1455,1	-681,4	-476,5	-82,9	-190,8	-151,5	-39,2
Kibővített fajlagos államháztartási egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		-17,3	-12,9	-7,0		-15,8	-3,9

**2/b. táblázat: A közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege  
2006-ban a Levegő Munkacsoport álláspontja szerint**

	Közút				Vasút		
	Összesen	Személy- gépkocsik	Teher- gépkocsik	Helyközi autóbusz	Összesen	Személy- szállítás	Teher- fuvarozás
Államháztartási bevételek (milliárd Ft)	790,8	540,6	230,1	12,6	1,0	0,6	0,4
Államháztartási kiadások (milliárd Ft)	1034,9	547,9	358,5	92,5	183,9	142,0	41,9
Államháztartási egyenleg (milliárd Ft)	-244,1	-7,3	-128,4	-79,9	-182,9	-141,4	-41,5
Szállítási teljesítmény (millió átkm, ukm)		39290	36887	11784		9584	10167
Fajlagos államháztartási egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		-0,2	-3,5	-6,8		-14,8	-4,1
Externális hatások (milliárd Ft)	-1307,8	-737,1	-364,3	-14,4	-26,8	-21,6	-5,1
Kibővített egyenleg (milliárd Ft)	-1551,9	-744,4	-492,7	-94,3	-209,7	-163	-46,6
Kibővített fajlagos államháztartási egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		-18,9	-13,4	-8,0		-17,0	-4,6
Egyéb verseny-torzító tényezők (adócsalás, adóelkerülés, kamionstop) (milliárd Ft)	-1513,1	-1237	-276,1	0	0	0	0
Teljes egyenleg (államháztartás+ +externália+egyéb) (milliárd Ft)	-3065,0	-1981,4	-768,8	-94,3	-209,7	-163,0	-46,6
Teljes fajlagos államháztartási egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		-50,4	-20,8	-8,0		-17,0	-4,6

\* átkm: árutonna-kilométer  
ukm: utaskilométer

A két táblázat között a legfontosabb különbség, hogy a KTI álláspontja szerint az adócsalások és adóelkerülések értékét nem szabad beépíteni az államháztartási mérlegbe. A Levegő Munkacsoport viszont azt az álláspontot képviseli, hogy az adócsalás és adóelkerülés egyaránt állami támogatásnak minősül. (Az adócsalásnak nevezzük a törvénytelen, a Btk. szerint büntetendő cselekedeteket. Adóelkerülésnek pedig az olyan adócsökkentési lehetőséget nevezzük, amely ugyan törvényes, de torzítja a piacot, előnyben részesít bizonyos tevékenységeket a piacon velük versenyző más tevékenységekkel szemben. Ez utóbbira példa az „üzemanyag-megtakarítás” adómentes elszámolásának lehetősége a béreknél a közúti fuvarozásban.) Az ilyen törvényes és törvénytelen „adókedvezményeket” a nemzetközi szakirodalomban adótámogatásnak (*tax subsidy*) nevezik. Az OECD és az Európai Bizottság több tanulmánya szerint ezzel a tétellel számolni kell a kibővített államháztartási mérlegben.<sup>9</sup>

#### 1.4. Közlekedési Pénztár

Az államháztartás közlekedési kiadásai és bevételei átláthatóságának elősegítése érdekében javasoljuk egy Közlekedési Pénztár felállítását az Államkincstárban belül. Ide folynának be az az.1.2. pontban felsorolt bevételek és innen kerülnének kifizetésre az 1.1. pont b), c) és d) alpontjában meghatározott ráfordítások. A b) alpontban megjelölt feladatokról a döntést a közlekedési tárca kell, hogy meghozza az érintett társtárcaikkal együttműködve, megfelelő elemzések alapján és társadalmi kontroll mellett. A c) és d) pontban megjelölt tételek ellentételezése általános költségvetési bevételként kerül felhasználásra, azaz ezeket nem közlekedési célokra fordítják, hanem az államháztartás általános költségeinek (egészségügy, oktatás stb.) fedezésére.

Mivel az elkövetkező években a közlekedés használói továbbra sem fogják megfizetni tevékenységük teljes költségét, a bevétel felosztását közlekedési és általános célokra alapos elemzéseknek kell megelőzniük. Az viszont mindenképp alapkövetelmény legyen, hogy a közúti közlekedésre legfeljebb csak annyit szabad fordítani, amennyi bevétel a közúti közlekedésből keletkezik. A légi közlekedést pedig egyáltalán ne támogassa az állam, hanem teljes egészében piaci alapon működjön.

#### 1.5. Uniós támogatások

Javasoljuk, hogy a közlekedési beruházásokra nyújtott uniós támogatások is a Közlekedési Pénztár részét képezzék, mivel így a közlekedési ráfordítások sokkal átláthatóbbak, jobban összehangolhatóak és tervezhetőek lesznek. Ugyanakkor az uniós támogatásokra is vonatkozik a fenti elv: a közúti és légi közlekedésre nem szabad uniós forrásokat fordítani, ezek a közlekedési módok teljes egészében fizessék meg a költségeiket.

---

<sup>9</sup> Az OECD két vonatkozó tanulmányára az 5. lábjegyzetben utaltunk. Az Európai Bizottság megbízásából készült és általa jóváhagyott tanulmányokra két példa: (1) Environmentally-Harmful Subsidies – Identification and Assessment, 2009, <http://ec.europa.eu/environment/enveco/taxation/pdf/Harmful%20Subsidies%20Report.pdf>; (2) Company car taxation, 2010, [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)

## **2. Az okozó (használó) által eddig meg nem fizetett költségek beépítése az árakba**

Az alábbiakban javaslatokat adunk annak érdekében, hogy a közúti és légi közlekedés áraiba teljes mértékben beépüljenek az 1.1.b)-d) alpontokban felsorolt költségek.

Az EU felismerte, hogy „a szennyező fizet” elv megsértése a közlekedés terén a legsúlyosabbak közé tartozik, ezért ezzel a témával különösen sokat foglalkozik. Így például az 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című Zöld könyv<sup>10</sup> és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra igazságos megfizettetése”<sup>11</sup> című Fehér könyve egyaránt megállapítja, hogy „az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett. Megfelelő árképzéssel és infrastruktúrapolitikával ezek a hiányosságok idővel nagyrészt kiküszöbölhetők lennének.” Az EU 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája ezt szó szerint megerősíti.<sup>12</sup>

Az EU Tanácsa 2001. évi göteborgi csúcstalálkozójának zárónyilatkozatában a következőket hagyta jóvá:

### **„A fenntartható közlekedés megvalósítása**

– 29. Egy fenntartható közlekedéspolitikának meg kell oldania a növekvő forgalomból adódó problémákat, a torlódásokat, a zaj- és környezetszennyezést, továbbá elő kell segítenie a környezetbarát közlekedési módok használatát csakúgy, mint a társadalmi és környezeti költségek teljes beépítését az árakba...<sup>13</sup>

Az Európai Unió Tanácsa 2005. júniusi csúcstalálkozójának zárónyilatkozata kimondja: „A SZENNYEZŐ FIZESSEN – Biztosítani kell, hogy az árak tükrözzék a valódi költségeket, amelyeket a termelési és fogyasztási tevékenységek okoznak a társadalomnak, és hogy a szennyezők fizessék meg azokat a károkat, amelyeket előidéznak az emberi egészségben és a környezetben.”<sup>14</sup>

### **2.1. A nehéz tehergépkocsik útdíja**

Javasoljuk a nehéz (12 tonna megengedett össztömeg feletti) tehergépkocsikra egy kilométerarányos útdíj bevezetését. Az útdíjat kivétel nélkül minden úton kelljen fizetni, a mértéke pedig a megtett úton kívül a gépjármű szennyezőanyag-kibocsátásától és megenge-

<sup>10</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>11</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>12</sup> Fehér könyv: **Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni.** COM(2001)370. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 2001. szeptember 12. Az EU korábbi 15 tagállamainak nyelvén megtalálható a [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/lb\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html) honlapon. Magyarul a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium jelentette meg.

<sup>13</sup> **Presidency Conclusions,** Göteborg European Council, 15 and 16 June 2001

<sup>14</sup> „**MAKE POLLUTERS PAY – Ensure that prices reflect the real costs to society of production and consumption activities and that polluters pay for the damage they cause to human health and the environment.**” **Presidency Conclusions,** Brussels European Union, 16 and 17 June 2005

dett össztömegétől függjön. Egyelőre a díj minden úton legyen egyforma, lehetőséget adva a későbbi differenciálásra.

### **Indokolás:**

Az országgyűlés 2007 júniusában határozatot hozott arról, hogy 2009-ben be kell vezetni a tehergépkocsik kilométer-arányos elektronikus útdíját.<sup>15</sup> Ennek mértéke az előzetes tervek szerint az osztrák díjnak mintegy 40 százaléka, a svájcinak pedig körülbelül 12 százaléka lenne. A díjat – Svájjal ellentétben – csak mintegy 6000 kilométer fő közlekedési útra vetnék ki, nem pedig a teljes 130 000 kilométer közúthálózatra. Bár az országgyűlés 2007. év végi döntésével a határozat érvényét veszítette, a közlekedési tárca – saját nyilatkozatai szerint – elkötelezett az útdíj mielőbbi bevezetésére. A fő feladat tehát elérni, hogy ez mielőbb megtörténjen.

Az eredeti határozat szerint a díjat a 3,5 tonna feletti tehergépkocsikra kell kivetni, 2007. év végi döntés ezt 7,5 tonnára emelte. Véleményünk szerint az első évben csak a 12 tonna feletti tehergépkocsikra célszerű a díjat bevezetni. Ezt egyrészt jóval egyszerűbb végrehajtani, másrészt lehetőség nyílna a rendszer „gyermekbetegségeinek” kiküszöbölésére, mielőtt a díjat szélesebb körre terjesztenék ki.

A tehergépkocsik minden úton jelentős költségeket okoznak, ezért indokolatlan csak a fő közlekedési utakra kivetni a díjat. A minden útra történő kivetés annál is inkább szükséges, mert nehéz teherjárművek az alsóbbrendű, illetve belterületi utakon haladva sokkal nagyobb károkat okoznak, mint a gyorsforgalmi utakon. A differenciált díjak (vagyis a különböző mértékű díjak kivetése a különféle jellegű utakon) nagy mértékben megnehezítené és elodázná a rendszer bevezetését, ezért első lépésben egységes díjtételt javaslunk minden útra, nyitva hagyva a későbbi differenciálás lehetőségét.

Az útdíj mértéke első lépésben legalább el kell, hogy érje az ausztriai szintet, utána pedig minél előbb fel kell zárkóznia a svájci szinthez. Svájcban úgy határozták meg a díjat, hogy az teljes egészében fedezze a korábban fedezetlen költségeket, beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit. Azonban ezeket az 1993. évi állapot szerint számolták ki, és bizonyos tényezőket nem is vettek figyelembe. Ezen túlmenően pedig az azóta eltelt időszakban egyes költségek jelentősen megnöttek (például egy tonna szén-dioxid kibocsátására ma sokkal nagyobb költséget számolnának, mint 1993-ban). Ezért a svájci díjmérték fokozatos elérése Magyarországon mindenképp indokolt.

A nyugat-európai tapasztalatok azt mutatják, hogy a közúti teherfuvarozás meglehetősen rugalmatlan az árra: az útdíj bevezetésével csökkent a forgalom, de nem számottevően. A magyarországi közúti teherforgalom az elmúlt években a GDP növekedését többszörösen meghaladó mértékben nőtt. Még bizonyos mértékű visszaesés esetén is legalább évi 250 milliárd forint államháztartási bevételre számíthatunk a svájci mértékű díj alkalmazása esetén. Ezt nagyrészt a külföldiek fizetnék, és arányuk a jövőben tovább növekszik majd, mivel a nemzetközi teherforgalom sokkal gyorsabban nő, mint a belföldi.

A nehéz tehergépjárművek évente legalább 400 milliárd (más számítások szerint 1000 milliárd) forint olyan kárt, illetve költséget okoznak az utakban (és ezáltal közvetve a többi járműben), az utak alatt futó közművezetésekkben, az utak menti épületekben, a környezetben, az egészségben, amelyet nem ezen járművek üzemeltetői fizetnek meg. Tehát ezt a hatalmas támogatást fokozatosan, de mielőbb fel kell számolni.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> A témával kapcsolatban részletesen lehet tájékozódni **A sínek tovább bírják** című tanulmányból (<http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>), illetve a [www.levego.hu/kamionstop](http://www.levego.hu/kamionstop) honlapon.

<sup>16</sup> A témával kapcsolatban részletes anyagok találhatóak a [www.levego.hu/kamionstop](http://www.levego.hu/kamionstop) honlapon.



**Az intézkedés eredményeként várható államháztartási bevétel az első évben mintegy 100 milliárd forintot, az ezt követő években pedig reálértéken számítva is folyamatosan növekvő összeget tehet ki.**

## **2.2. A tehergépkocsik túlsúlydíjának emelése**

Javasoljuk jelentősen megemelni tehergépkocsik túlsúlydíját.

### ***Indokolás:***

A túlsúlyos járművek évente sok milliárd forint kárt okoznak, miközben a túlsúly-díjból származó állami bevétel évente mintegy 1 milliárd forint körüli. (2004-ben 2,221 milliárd forint, 2005-ben 0,853 milliárd forint, 2006-ban pedig 0,846 milliárd forint volt, a 2008. évi előirányzat is mindössze 1,32 milliárd forint volt.) A túlsúlyos járművek forgalma közben növekszik, ami az út- és épületkárok több 10 milliárd forintos fokozódásával jár. Ezért a túlsúly-díjat emelni kell.<sup>17</sup>

Az EU előírásainak megfelelően a kormány a fő közlekedési utakat alkalmassá teszi 11,5 tonna tengelyterhelésre a jelenlegi 10 tonna helyett. Ez az ún. útburkolat-megerősítési program, amely a gépjárművek néhány ezrelékének az igényeit szolgálja, 300 milliárd forintjába kerül a magyar adófizetőknek. Ezt a támogatást semmilyen szempontból nem tartjuk elfogadhatónak. Ezt a terhet teljes egészében azokra kell terhelni, akiknek ezekre a beruházásokra igénye van. Ez különösen indokolja a túlsúlydíjak jelentős megemelését.

A GKM megbízásából az UVATERV által kidolgozott és a társadalmi vitára bocsátott legújabb gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program a következőket állapítja meg:

*„Az országos főutak és mellékutak több mint 50%-a a szakmai és úthasználoi elvárhatóságnak (teherbírás, egyenetlenség, keréknyomvályú) nem felel meg. Az országos közúthálózat burkolataira jellemző, hogy az útminősítési rendszerben a jelenlegi – az Európai Unióban engedélyezetttnél enyhébb – teherbírási előírásoknak sem felel meg a hálózat 24%-a és további 10% minősül „rossz” teherbírásúnak. A tengelyterhelések jelenleg megengedett határértéke általában 10 tonna, amely az Európai Unióhoz való csatlakozással összefüggésben, a 2008-ig tartó derogációt követően 11,5 tonna értékre fog növekedni. Ez a változás hozzájárulhat az úthálózat fokozott ütemű leromlásához és komoly gondokat jelenthet a közúti hidak egy részének teherbírása tekintetében.”<sup>18</sup>*

**Tehát amennyiben nem kerül sor a túlsúlydíj jelentős megemelésére, akkor nagymértékben növekedhetnek a hazai adófizetők kiadásai, és egyúttal végzetesen leromolhat a meglévő hazai úthálózat, ráadásul anélkül, hogy forrással rendelkezni a helyrehozatalára.**

Az intézkedés az államháztartás részére már az első évben is **mintegy 10 milliárd forint többletbevételt és hosszabb távon jelentős megtakarítást is** eredményezhet (egyebek mellett az útkarbantartási költségek csökkenése következtében).

<sup>17</sup> A túlsúlydíjak mértékét és a fizetés szabályait a 4/1999. (II. 12.) számú KHVM rendelet rögzíti.

<sup>18</sup> **Tájékoztató a gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programja megalapozó vizsgálatáról.** Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – UVATERV. Budapest, 2005. december

### 2.3. A közúti teherfuvarozásnál az „üzemanyag-megtakarítás” után adómentesen elszámolható bér megszüntetése

Javasoljuk eltörölni a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény 27. §-a által biztosított lehetőséget, hogy a közúti fuvarozásban 100 000 forint összegig adómentesen lehessen bérként kifizetni „üzemanyag-megtakarítás” címén.

#### *Indokolás:*

A magyarországi közúti fuvarozók több olyan, jelentős kedvezményben részesülnek, mint amilyenben egyetlen más ágazat sem. Így például a gépkocsivezetők adó- és járulékmentesen elszámolhatják az „üzemanyag-megtakarításaikat”, azaz legálisan bújhatnak ki a közterhek nagy részének megfizetése alól. Korábban ezt korlátlanul tehették, 2010-től kezdve már „csak” havi 100 000 forintig. Erről a „korlátozásról” így nyilatkozott nemrég *Wáberer György*, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöke: „...ha azonban megszorozzuk ezt az összeget a magyarországi hivatásos gépkocsivezetők számával, s kiszámoljuk, hogy az adómentesség részbeni megtartása következtében mennyi marad a cégeknél, illetve a gépkocsivezetőknél, akkor a kormány által tavaly vállalt 4,5 milliárd forintnyi támogatásnak a többszöröse jön ki. (...) A többi ágazathoz képest a mi szakmánk sokkal több támogatást kapott az elmúlt évben...”<sup>19</sup>

Az „üzemanyag-megtakarítás” ily módon történő elszámolhatósága olyan bűjtött támogatás, amely torzítja a piacot, sérti a tisztességes piaci versenyt, és komoly visszaélésekre ad lehetőséget. Tudomásunk szerint ilyen kedvezményben Magyarországon kívül egyetlen uniós országban sem részesítik a közúti fuvarozókat.

Ez az előírás ösztönzi a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék megfizetésének elkerülését, amivel az érintettek bőségesen élnek is. Az előírás eltörlésével ezt a lehetőséget kívánjuk megszüntetni. A vállalkozások találhatnak egyéb módot is arra, hogy alkalmazottaikat az üzemanyag-takarékosságra ösztönözzék. Az üzemanyag-takarékosságra egyébként leginkább az állam tud ösztönözni megfelelő mértékű üzemanyagadókkal, valamint útdíjakkal, behajtási díjakkal. A tapasztalatok szerint a jelenlegi rendelkezés ésszerűtlenül növeli a gépjármű-forgalmat, ezért környezetvédelmi szempontból sem kívánatos.

A módosító javaslat elősegíti a fuvarozói szakma tisztulását, fehéredését, ennek következtében pedig a társadalmi megbecsülését, és minden bizonnyal a fuvarozók önbecsülését is növeli. További fontos érv a helyzet javítására, hogy a fizikailag és lelkileg is rendkívül megterhelő munkát végző gépkocsivezetők most épp az adócsalások, adóelkerülések miatt megbetegedés esetén rendkívül alacsony táppénzre, a nyugdíjazásukkor pedig igen kis nyugdíjra számíthatnak.

Nem elfogadható az az ellenérv, hogy ezáltal munkahelyek szűnnek meg és romlik a versenyképesség. Egyrészt a közúti fuvarozás mértéktelen támogatása sok munkahelyet szüntet meg más területeken (különösen a vasútnál). Másrészt ilyen indokok alapján szinte bármilyen gazdasági ágazat joggal kérhet magának különleges támogatást, adókedvezményt, ezt teljesíteni viszont képtelenség. Semmi nem indokolja, hogy éppen egy olyan tevékenység részesüljön kiemelt támogatásban, ami nem munka-, hanem tőkeigényes, elsősorban importon alapul (az üzemanyag és a tehergépkocsi is importból származik), továbbá súlyosan szennyezi a környezetet. (A Közlekedéstudomány Intézet adatai szerint a közúti fuvarozók Magyarországon 2006-ban 360 milliárd forint környezeti és egészségi kárt okoztak, beleértve a balesetek költségeit is.) Éppen az említett jellegű támogatások rontják országunk versenyképességét, mivel torzítják a piaci versenyt.

<sup>19</sup> *Úton* (a közúti közlekedési szolgáltatók szakmai lapja), 2009. november, 19. oldal

A versenyképesség romlását hangoztató érv azért is áll gyenge lábakon, mert valójában szinte nincs olyan ágazat Magyarországon, amelynek teljesítménye olyan gyorsan növekedett az elmúlt években, mint a közúti fuvarozás (például 2000 és 2008 között ötször olyan gyorsan, mint a nemzetgazdasági átlag)! Ez egyúttal a nemzetgazdaság szerkezetének nem kívánatos torzulását is eredményezte.

A KSH energia-statisztikája szerint a „szállítás, raktározás, posta és távközlés” ágazatoknak 2008. évi összes gázolaj-felhasználása 660 ezer tonna volt. Ezért a mennyiségért a fuvarozók áfa nélkül mintegy 200 milliárd forintot fizettek. (Az áfát a közúti fuvarozók visszaigényelhetik.) A KSH adatai szerint 2008-ban Magyarországon 424 000 tehergépkocsi volt forgalomban. Ha nagyon szerényen azt feltételezzük, hogy a szóban forgó „üzemanyag-megtakarítást” mindössze 100 000 gépkocsivezető vette igénybe, és ők is havonta átlagosan csupán 50 000 forint erejéig, akkor (12 hónap  $\times$  50 000 Ft  $\times$  100 000 fő=) 60 milliárd forint „megtakarítást” kapunk, ami a közúti fuvarozásban felhasznált összes üzemanyag 30 százaléka. Még ennyi üzemanyagot megtakarítani is nyilvánvalóan fizikai képtelenség, vagyis döbbenetes mértékű adócsalással állunk szemben. A javasolt módosítás elfogadása esetén az államháztartási többletbevételt legalább 40 milliárd forintra becsüljük.

#### **2.4. A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása**

A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása, az ezzel összefüggő adócsalások visszaszorítása érdekében az alábbi intézkedéseket tartjuk célszerűnek megvizsgálni, és lehetőség szerint bevezetni<sup>20</sup> (az egyes intézkedések részben egymás alternatívái, vagyis választani kell, hogy melyiket célszerűbb alkalmazni):

- a) A személyi tulajdonban lévő személygépkocsik (a továbbiakban: magánautók) használatának költségével nem csökkenthető a társasági adó adóalapja.
- b) Az elszámolható költség mértékére korlátozást vezetnek be (az árbevétel meghatározott százalékáig számolható el).
- c) Korlátozni lehetne az üzemanyagok elszámolhatóságát például 5 vagy 6 literben 100 kilométerenként. Ez egyúttal a kisebb, takarékosabb gépkocsik beszerzésére ösztönöz. (A piacon egyébként található már olyan gépkocsik is, amelyek átlagfogyasztása csupán 3 liter 100 kilométerenként.)
- d) A magánautók üzleti célú használatánál csak eseti, alkalmi használatot engedélyezzenek a költségterítéses rendszerben (például havonta legfeljebb két alkalommal alkalomként legfeljebb 200 kilométer távolságot). A magánautó ugyanis alapvetően magáncélra használandó autó. Rendszeres és folyamatos használat esetében a vállalkozásnak a gépkocsit bérbe kelljen vennie a magánszemélytől. Azt is elképzelhetőnek tartjuk, hogy a magánautók céges elszámolását teljesen tiltsák meg, vagyis amennyiben valaki ilyet akar elszámolni, úgy összevonás alá eső jövedelemként úgy adózzon, mintha bért kapna, azaz fizesse meg utána az szja-t és a tb-járulékot.
- e) Vissza kell állítani azt a korábbi (2003-ban indokolás nélkül eltörölt) törvényi előírást, amely alapján a 6 millió forintot meghaladó nettó piaci árú – azaz luxusigényeket kielégítő – személygépkocsik vásárlása, pénzügyi lízingje avagy bármilyen formában történő bérlése esetén az amortizációs költség, a lízing vagy bérleti díj és a gépkocsi javításával, karbantartásával, felújításával, biztosításával kapcsolatos költségeknek

<sup>20</sup> A téma részletesebb kifejtését ld. az **Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel** c. tanulmányban: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>

csak a 6 millió forintnak a piaci árhoz viszonyított arányában számított részét lehessen a vállalkozás érdekében felmerülő költségnek tekinteni és a társasági adóalappal szemben elszámolni. (Sőt megfontolandó, hogy ezt az összeget alacsonyabban, például 4 millió forintban állapítsák meg.)

- f) Ha valaki eseti jelleggel a magánautóját üzleti célra használja, akkor a társaság nevére vásároljon üzemanyagot, és kérjen róla a saját gépkocsija rendszámát is tartalmazó számlát, és ezt követően a futásteljesítmény elszámolásakor ezzel a számlával igazolja a felmerült költséget. (Ez ugyan nem szünteti meg a visszaéléseket, de mindenképp megnehezíti – és így bizonyos mértékig visszaszorítja – azok elkövetését.)
- g) Az elszámolható üzemanyagnorma azonnali felülvizsgálatra szorul, a jelenleg hatályos motor hengerűrtartalom alapján számított alapnorma-átalány mértéke ugyanis átlagosan 2 liter/100 km mértékkel magasabb, mint a gépjárművek valós fogyasztása.
- h) A cégautók esetében vezessenek be a gépkocsik futásteljesítményéhez kapcsolódó többletadót, tekintet nélkül arra, hogy az üzleti célú vagy magánhasználat során keletkezett. A futásteljesítményt nem a kilométer- vagy útnyilvántartás, hanem egyszerűen a vállalkozás saját tulajdonában álló, bérelt vagy lízingelt személygépkocsik vállalkozási költségként elszámolt üzemanyagának forintértéke után kellene megfizetni. Itt sem az üzemanyag mennyiségét, hanem az üzemanyagnak a költségként elszámolt, számlával igazolt beszerzési árát kellene alapul venni, mert ez könnyen ellenőrizhető és nem manipulálható. Az adó mértéke első lépésben az elszámolt üzemanyag-költség 30%-a lehetne. (Amennyiben nem kerül elfogadásra az a javaslat, hogy a magánautók üzleti célú használatánál csak igen korlátozott, eseti, alkalmi használatot lehessen engedélyezni a költségtérítéses rendszerben, akkor az itt említett új többletadót a magánautók céges használatára is ki kell vetni. Ez az adófajta felválthatná a jelenleg érvényes vagyoni típusú fix összegű gépjárműadót azzal, hogy a jogi személyek tulajdonában álló gépjárműveken túl azon magángépjárművekre is ki kell vetni, melyeket hivatali célból használnak és költségtérítést vesznek fel utánuk.)
- i) Vezessenek be egységes és kötelezően használandó útnyilvántartási nyomtatványokat. Ezeket az APEH Abev rendszerén keresztül lehessen kitölteni, mivel ez megkönnyítené az ellenőrzést és egységessé tenné az ezzel kapcsolatos gyakorlatot. Emellett egységes és kötelezően használandó km-norma táblázatot vezessenek be, amely lehetetlenné tenné a megtett távolságok valóságtól eltérő bevallását (a fejlett elektronikai lehetőségek akár azt is lehetővé tennék, hogy a kiindulási és az érkezési címek beírásával a nyomtatvány automatikusan meghatározza a valós távolságot).
- j) Javasoljuk, hogy a magánautók céges használatából eredő költségtérítés összegéről a munkáltatónak magánszemélyenként évente kelljen adatot szolgáltatnia az Adóhivatal felé, a személyi jövedelemadó bevallásnak pedig kötelezően kitöltendő mezője legyen a magánszemély által tárgyévben megkapott gépjármű-költségtérítés összege. (Gyakori, hogy a munkáltatók a minimálbéres foglalkoztatás mellett akár a minimálbér összegével megegyező mértékű gépjármű-költségtérítést fizetnek adómentesen a munkavállalók számára. A bevallási és adatszolgáltatási kötelezettség mellett könnyen ellenőrizhetővé válnának ezek az anomáliák, másrészt vélhetően csökkenne az ilyen típusú adózatlan jövedelem-kivétek mértéke.)
- k) Amennyiben a h.) pontban írt adót nem vezetik be és érvényben marad a jelenlegi gépjárműadó-rendszer, úgy annak módosítására van szükség. Jelenleg nem adóköteles az a gépjárműhasználat, melyet kizárólag kiküldetési rendelvénnyel alapján számolnak el. Javaslatunk szerint erre is ki kell terjeszteni a gépjárműadót, melyet annak a cégnek kell megállapítania és megfizetnie, ahol költségként számolják el. További módosítást igényel az adó mértéke. A jelenlegi mértékek ugyanis arra ösztönöznek, hogy a luxuskategóriájú gépjárműveket céges tulajdonként üzemeltessék. Indokolt lenne az

1900 cm<sup>3</sup> feletti kategóriában egy új adómérték meghatározása minimum 30.000 Ft-os összeggel és a 3000 cm<sup>3</sup> feletti kategóriában új adómérték minimum 45.000 Ft-os összeghatárral.

- l) A személygépkocsi-használat ellenőrzését erősítsék, dolgozzanak ki kockázatelemzési algoritmust az útnyilvántartásokkal kapcsolatos csalások kiszűrésére. A lefolytatott ellenőrzések kommunikációjára fordítsanak kiemelt figyelmet (a vagyonzvizsgálatokhoz hasonló módon).
- m) Annak érdekében, hogy ne sérüljön a hátrányos megkülönböztetés tilalmának alapelve, megvizsgálandó az a lehetőség is, hogy az árbevétel arányában meghatározott korlátozást egy modellszámítás alapján határoznák meg. A modellben és ennek megfelelően a meghatározott elszámolható arányban valamennyi olyan körülményt figyelembe vennének, amely ténylegesen céges gépjármű-használatot okozhat (például vidéki, székhely, éjszakai munka). Természetesen ez nem jelentené azt, hogy az arányon belül a gépkocsi magánhasználatának elszámolása szabályos lenne azon tevékenységet folytatók esetén, ahol az indokolt gépkocsi-használat alacsony, de ha a maximális arányhoz közeli az elszámolás mértéke, a bevezetett kockázatelemzés szűrné ki a szabálytalankodókat.

### **Indokolás:**

#### *a) Általános érvek a személygépkocsikkal kapcsolatos elszámolások szigorítása mellett*

Az állam kétszer-ötször annyi támogatást nyújt a személygépkocsik vásárlásához és használatához, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból. (A támogatások kiszámítása a környezeti és egészségi károk, valamint a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások figyelembevételével történt – ld. fentebb a 2. táblázatot!) Ez azt jelenti, hogy az állam évente 740-2200 milliárd forint nettó támogatást nyújt ezekre a tevékenységekre (2006. évi adat). Ez gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a társadalmi igazságossággal és a környezetvédelem érdekeivel. Az államháztartás szempontjából pedig az a legfontosabb, hogy mindez hosszabb távon finanszírozhatatlan és így összeomlással fenyeget.

Itt kell felhívni a figyelmet arra a tényezőre is, hogy bizonyos külső tényezők alakulásának következtében az elmúlt 10 évben óriási többletkezdvényt is kapott a személygépkocsi vásárlása és használata. Magyarországon 2009-re 2000-hez viszonyítva a fogyasztói árak szintje **64,3%-kal** nőtt, az EU27 országok átlagában ez 21,5%-ot tett ki, így nálunk 34,3 százalékponttal volt magasabb az infláció, mint az EU-ban összesen. A forint/euró árfolyam viszont a 2000. évi 260-ról 2009-re 281-re, vagyis mindössze **7,9%-kal** nőtt. Ennek következtében a döntően import eredetű üzemanyagok és személygépkocsik használatának ösztönöztsége 52,3%-kal duzzadt, vagyis a 2009. évi kiskereskedelmi forgalmuknak 1122 milliárd Ft-os összegét mintegy 680 milliárd Ft-tal ösztönözte a hazai termékekkel szemben.

Figyelembe kell venni azt is, hogy a motorizációnak nyújtott hatalmas támogatás nem egyetlen évben történik, hanem évek óta folyamatosan tart. Ez azt jelenti, hogy az elmúlt néhány évtizedben **a motorizáció több tízezer milliárd forint támogatásban részesült az állam részéről.**

Ez a helyzet gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a piacgazdaság és a tisztességes piaci verseny követelményeivel. Az a tény, hogy az árak eltérnek a valódi költségektől, félretájékoztatja a gazdasági élet minden szereplőjét. Ugyanakkor az importot ösztönzi és így hátrányosan hat a hazai termelésre és foglalkoztatottságra. (Minden személygépkocsi valójában importból származik. Ez igaz még a Suzukira is, amelyet több mint 80 százalékban külföldről behozott részegységekből szerelnek össze. Az üzemanyagok túlnyomó része szintén importált energiahordozóból kerül előállításra.) Mindez jelentősen rontja az ország verseny-

képességét és növeli a társadalmi feszültségeket is. További kedvezőtlen hatás, hogy rendkívüli mértékben fokozza környezetünk állapotának és a lakosság egészségének a romlását.

A költségeket nem tükröző árak a társadalom és a gazdaság szinte minden területén – a közlekedés mellett különösen a területfejlesztésben – elhibázott, rendkívül költséges, versenyképességünket rontó, a környezetet súlyosan károsító és a későbbiekben nehezen helyrehozható károkat okoz. Ez a rendszer finanszírozhatatlan, és így előbb-utóbb össze fog omlani. Ennek elkerülésére tett egyik lehetséges lépés a jelenlegi módosító javaslat elfogadása.

#### *b) A lehetséges intézkedések*

Az üzemanyagok jövedéki adóját nem célszerű emelni, mert az az üzemanyag-turizmus és a csempészet megugrását eredményezheti. Ezért most elsősorban a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások megszüntetésére kell törekedni. További lehetőség a kilométer-arányos elektronikus útdíj kivetése a személygépkocsikra is, azonban erre legkorábban 2014-ben kerülhet sor.

A Levegő Munkacsoport 2007-ben elsőként mutatta ki, hogy a személygépkocsik magánhasználatának céges költségként történő jogellenes elszámolása következtében évente több mint 1000 milliárd forint adócsalás történik.<sup>21</sup> Ez azt jelenti, hogy a személygépkocsik használóinak ennyivel több adót, járulékot kellene az államháztartásba befizetniük, amennyiben a jogszabályoknak megfelelően számolnák el a személygépkocsijuk használatát. (Természetesen, a visszaélések legszigorúbb korlátozása esetén is csak jóval kevesebb állami bevétellel számolhatnánk ebből a forrásból.)

#### *c) Az adócsalás mértékének meghatározása*

A Levegő Munkacsoport a közlekedés és a szállítás nemzetgazdasági szintű különféle elszámolásainak rendszerét egybevetve állapította meg az e téren megnyilvánuló adócsalások nagyságát.

A KSH adatgyűjtésében és feldolgozásában fontos szerepet töltenek be a **Háztartás-statisztikai évkönyveknek**, illetve 2006-tól a háztartás-statisztikai adatokkal kiegészített évkönyv CD lemezének a közlekedésre vonatkozó adatai. A COICOP-csoportosításban a lakosság által ténylegesen fizetett **közlekedési szolgáltatási kiadások** évek óta meglévő rendszeres felmérése statisztikai módszerekkel bizonyítja azok valós voltát.

A másik fontos forrás a **Magyarország Nemzeti Számlái** 2005-2006. évi adataiból az „5.7.A háztartások fogyasztási kiadása rendeltetés szerinti (COICOP) bontásban”. Ebből jelenleg csak a „07. Közlekedés és szállítás járművásárlás és személyszállító járművek üzemeltetése” tételeket emeltük ki, mivel ezek is a COICOP, vagyis az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása alapján kerültek gyűjtésre és feldolgozásra.

A két rendszer adatait külön elemző táblázatban dolgoztuk fel, amelyet kérés esetén az érdeklődők rendelkezésére bocsátunk. Ezen adatokból a 3. táblázatban bemutatott főbb számokat tartjuk fontosnak kiemelni.

Az eltérés azt mutatja, hogy a háztartások, vagyis a személygépkocsit használók a nemzetgazdasági mérlegek alapján összevetett kiadásokból mennyit nem fizettek ki a járművük vásárlása és használata után, vagyis milyen összeget fizetett helyettük a társadalom. Más szavakkal kifejezve, például 2007-ben a háztartások 1.822 milliárd forint összegű társadalmi ki-

---

<sup>21</sup> Az összeg kiszámításának módszerét, valamint az adócsalások módját az **Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel** című tanulmány ismerteti:

<http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>. Ld. még:

[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/szgdadocsalas-pm0710.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/szgdadocsalas-pm0710.pdf)

adásból csak 691 milliárdot fizettek ki nyilvántartott jövedelmükből, 1131 milliárd forintot pedig a társadalom fizetett ki, illetve ezt valamilyen módon elszámolták. Ezzel elsősorban a bérterheket „takarították meg”. Mivel a bérterhek a béreknek átlagosan 1,2-szeresét teszik ki, az adócsalás mértéke legalább  $(1031 \times 1,2 =)$  1485 milliárd forint. Azért legalább, mert az adócsalást elkövetők többnyire az átlagnál magasabb jövedelemmel rendelkeznek, így az általuk fizetendő bérteher is magasabb lenne.

**3. táblázat: A magyarországi háztartások járművásárlási és -üzemeltetési kiadásai összesen a COICOP szerint (milliárd forint)**

	2003	2004	2005	2006	2007
<b>(1) Magyarország Nemzeti Számlái alapján</b>					
Járművásárlás	670	673	723	734	738
Személyszállító járművek üzemeltetése	704	791	935	1 041	1 084
<i>Összesen</i>	<i>1 373</i>	<i>1 464</i>	<i>1 658</i>	<i>1 775</i>	<i>1 822</i>
<b>(2) A háztartás-statisztikai adatok szerint</b>					
Járművásárlás	240	213	356	301	213
Személyszállító járművek üzemeltetése	303	375	405	404	478
<i>Összesen</i>	<i>543</i>	<i>588</i>	<i>761</i>	<i>705</i>	<i>691</i>
<b>(3) Eltérés (1) és (2) között*</b>					
Járművásárlás	-430	-460	-367	-433	-525
Személyszállító járművek üzemeltetése	-401	-416	-530	-637	-606
<i>Összesen*</i>	<i>-831</i>	<i>-876</i>	<i>-897</i>	<i>-1 070</i>	<i>-1 131</i>

\* Megjegyzés: A két statisztikai rendszer közötti eltérés mutatja, hogy a kiadást nem lakossági forrásból finanszírozták!

Megjegyezzük, hogy mindkét felmérési rendszerben a gépjármű- és utasbiztosítás külön szerepel a biztosítási szolgáltatások között, így kihagyása nem zavarja az összehasonlítást. Azonban itt is a 2006-ban kimutatható 80 milliárd Ft-os eltérés jelzi, hogy ezt az összeget sem a használók, hanem a társadalom fizette meg.

További, rendkívül lényeges szempont az említett összegű adócsalás megoszlása a lakosság különböző jövedelmi csoportjai között. Amint az a 4. táblázatból látható, minél nagyobb jövedelemmel rendelkezik egy háztartás, annál nagyobb, exponenciálisan növekvő mértékben van lehetősége a személygépkocsival kapcsolatos adócsalásra, amellyel bőségesen élnek is az érintettek. A táblázat kimutatása szerint a lakosság legnagyobb jövedelemmel rendelkező 20 százaléka követi el az adócsalás – forint összegre számítva – 70 százalékat! A lakosság számát tekintve, ennél is rosszabb az arány, mivel az alacsony jövedelmű háztartások átlagos létszáma nagyobb, mint a magas jövedelműeké (például az 1. decilisbe tartozó háztartásoké 4,07, míg a 10. decilisbe tartozóké 1,95, azaz kevesebb mint feleannyi). Ez a jelenség komoly mértékben növeli az igazságtalan társadalmi egyenlőtlenségeket és súlyosítja a társadalmi feszültségeket. (A 4. táblázatot a KSH 2005. évre vonatkozó adatai alapján állítottuk össze, mivel a későbbi években sajnos nem készültek – vagy nem kerültek nyilvánosságra – az ilyen feldolgozáshoz szükséges statisztikai adatok.)

4. táblázat: A háztartások 2005. évi közlekedési kiadásai a jövedelmi tizedek szerint

1. Az egy főre jutó évi kiadások részletezése COICOP csoportosítás szerint											
Megnevezés	Decilisek										Összesen
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
Személygépkocsi	6 652	19 288	14 151	22 998	23 743	21 126	36 668	41 672	57 348	111 715	35 530
Motorkerékpár	11	57	132	18	177	102	16	292	226	292	132
Kerékpár	59	207	208	181	202	259	237	276	140	281	205
Járművásárlás összesen	6 722	19 552	14 490	23 197	24 122	21 487	36 920	42 240	57 714	112 288	35 867
Személyjárművek alkatrészei és tartozékai	1 004	1 460	1 917	1 419	2 340	2 231	2 284	2 505	3 091	5 587	2 384
Járműüzemanyag	8 692	14 977	17 273	19 398	22 758	24 077	27 655	36 422	49 454	74 018	29 468
Személyjárművek karbantartása és javítása	1 482	1 998	2 490	3 805	3 428	3 726	4 651	5 528	7 376	11 716	4 619
Járművekkel kapcsolatos egyéb szolgáltatás	1 629	2 576	2 985	3 251	3 763	3 274	4 671	4 595	6 524	9 521	4 279
Személyjárművek üzemeltetése összesen	12 807	21 010	24 666	27 873	32 289	33 308	39 262	49 050	66 446	100 843	40 750
Kötőtpályás személyszállítás	757	738	1 285	1 002	1 278	1 541	1 956	2 155	3 346	4 811	1 887
Közúti személyszállítás	4 570	6 666	7 379	8 056	8 289	8 107	8 621	11 013	11 745	13 467	8 791
Légi személyszállítás	0	0	0	0	0	0	0	0	295	1 522	182
Vízi személyszállítás	0	0	9	0	0	26	61	15	35	77	22
Kombinált személyszállítás	432	1 175	1 535	1 588	2 559	2 558	2 882	4 174	5 970	9 630	3 250
Egyéb szállítás	117	141	93	347	244	82	13	327	144	174	168
Szállítások összesen	5 875	8 721	10 301	10 993	12 370	12 313	13 533	17 683	21 535	29 681	14 299
<b>Közlekedés összesen</b>	<b>25 404</b>	<b>49 283</b>	<b>49 457</b>	<b>62 064</b>	<b>68 781</b>	<b>67 108</b>	<b>89 715</b>	<b>108 974</b>	<b>145 695</b>	<b>242 812</b>	<b>90 916</b>
<i>Személyek száma</i>	<i>993 997</i>	<i>992 443</i>	<i>993 928</i>	<i>992 649</i>	<i>993 615</i>	<i>992 992</i>	<i>994 684</i>	<i>992 545</i>	<i>992 235</i>	<i>993 009</i>	<i>9 932 097</i>
Fentiekből költség, milliárd forintban											
Szvk-vásárlás összesen	6,6	19,1	14,1	22,8	23,6	21,0	36,5	41,4	56,9	110,9	352,9
Személyjárművek üzemeltetése összesen	12,7	20,9	24,5	27,7	32,1	33,1	39,1	48,7	65,9	100,1	404,7



Megjegyzés: A háztartási statisztika fenti adatai a háztartások által az adózott jövedelemből megfizetett összeget mutatják. A „meg nem fizetett” értéket, akkor kapjuk meg, ha a Magyarország Nemzeti Számláiban szereplő összegből levonjuk a háztartási statisztika megfelelő összegeit. A probléma ezeknek a jövedelem szerinti decilisek felosztásában jelentkezik. A fizetett és a "meg nem fizetett" összegek aránya csak az egész lakosságra értelmezhető.

## 2. A „meg nem fizetett” összeg milliárd forintban

Szvk-vásárlás összesen	6,8	19,7	14,5	23,5	24,3	21,6	37,5	42,5	58,5	114,1	362,9
Szvk-üzemeltetés	16,7	27,3	32,1	36,2	42,0	43,3	51,1	63,8	86,3	131,1	530,0
<b>Összesen</b>	<b>23,5</b>	<b>47,0</b>	<b>46,6</b>	<b>59,7</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>88,6</b>	<b>106,3</b>	<b>144,9</b>	<b>245,2</b>	<b>892,9</b>

A költségek jövedelmi decilisek szerinti pontosabb felosztása érdekében meg kell vizsgálni a 100 főre jutó személygépkocsik számát és a háztartások által üzemeltetett, de nem saját tulajdonú személygépkocsi-állományt.

## 3. A háztartások száma és átlagos létszáma

Háztartások száma	244 340	276 251	312 095	346 822	389 170	412 537	446 095	443 979	457 491	508 307	3 837 087
Adatszolgáltató háztartások száma	696	792	819	819	847	887	969	954	1027	1248	9058
Háztartások átlagos létszáma	4,07	3,59	3,18	2,86	2,55	2,41	2,23	2,24	2,17	1,95	2,59

## 4. 100 háztartásra jutó darab

Személygépkocsi	31	45	48	48	45	44	45	56	68	81	53
Ebből: saját személygépkocsi	31	44	47	47	44	43	44	54	63	72	51

## 5. A fenti adatokból levezetett személygépkocsi-szám, darab

Szvk., darab, <b>összes*</b>	75 745	124 313	149 806	166 475	175 127	181 516	200 743	248 628	311 094	411 729	2 033 656
Szvk., darab, <u>saját</u>	75 745	121 550	146 685	163 006	171 235	177 391	196 282	239 749	288 219	365 981	1 956 914
Szvk., darab, <u>nem saját</u>	0	2 763	3 121	3 468	3 892	4 125	4 461	8 880	22 875	45 748	99 331

\*Megjegyzés: A KSH szerint 2005. dec. 31-én az országos személygépkocsi-állomány 2 888 735 darab volt. Ebből következik, hogy 855 000 személygépkocsi nem szerepel a háztartási statisztikában. Ebből az is következik, hogy a személygépkocsik társadalmi költsége a KSH által megadott összegnél magasabb (kb. 30%-kal)!

**6. A fenti adatokból levezetve: a 100 főre jutó személygépkocsi, darab**

Személygépkocsi	8	13	15	17	18	18	20	25	31	41	20
Ebből: saját személygépkocsi	8	12	15	16	17	18	20	24	29	37	20

A fentiekből látható, hogy az alacsonyabb jövedelműeknél az átlagos háztartás létszáma magasabb, mint a magasabb jövedelműek esetében. Továbbá a saját és nem saját személygépkocsi-állomány mutat jelentős eltérést a jövedelmi kategóriák szerint. E két tényezővel kell korrigálni a fizetett és a „meg nem fizetett” költséget.

**7. Az egyes jövedelmi csoportok által „meg nem fizetett” összeg  
a háztartásokban lévő személygépkocsik számának alapján, a nem saját tulajdonú személygépkocsikkal korrigálva  
(becsült összeg, milliárd forintban)**

Szvk-vásárlás összesen	0	10,1	11,4	12,7	14,2	15,1	16,3	32,4	83,6	167,1	362,9
Szvk-üzemeltetés	0	14,7	16,7	18,5	20,8	22,0	23,8	47,4	122,1	244,1	530,0
<b>Végösszesen</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>80</b>	<b>206</b>	<b>411</b>	<b>893</b>

#### d) Érvék az esetleges alkotmányossági kifogásokkal szemben

Az elszámolás teljes vagy akár részleges megtiltásával szemben felhozható az az ellenérv, hogy a vállalkozási költségek elszámolásának ilyenkor való korlátozása alkotmányellenes, mert sérti a vállalkozás szabadságát és a szabad versenyt<sup>22</sup>, valamint a megkülönböztetés tilalmát<sup>23</sup>. Véleményünk szerint azonban a jelenlegi gyakorlat is felvet alkotmányossági kérdéseket:

(a) Sérül az arányos közteherviselés elve.<sup>24</sup>

(b) Mivel a személygépkocsi-használók nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, alapvető piacgazdasági elvek sérülnek.<sup>25</sup>

(c) A jelenlegi szabályozás rendkívüli mértékben ösztönzi a környezetszennyezést, elősegítve egy olyan tevékenység növelését, amely az egyik legsúlyosabb környezetkárosító tényező. Így fokozottan sérül az egészséges környezethez való jog.<sup>26</sup>

(d) A jelenlegi szabályozás a lakosság széles köreit bűnözővé (adócsalóvá) teszi, ami alapvetően ellentétes a jogállami normákkal<sup>27</sup>.

A szabályozás tiltja a magáncélú fuvarok elszámolását, tehát ebből a szempontból a szabályozás nem alkotmányos. Az a tény azonban, hogy az ilyen jellegű bűnözés (adócsalás) nem szórványos, ami megfelelő ellenőrzéssel és szankcionálással kordában tartható, hanem általánosan elterjedt, azt jelenti, hogy a szabályozás hibás.

Véleményünk szerint amikor alkotmányos alapjogok ütközéséről van szó, akkor az élethez és az egészséghez való jog érvényesítése minden más alapjog érvényesítését meg kell hogy előzze. Ezért a személygépkocsi-használat költségként történő elszámolásának teljes tiltását (azaz az 54 százalékos adó megfizetését minden esetben) sem tekintenénk alkotmányellenesnek. Ismerve azonban az Alkotmánybíróság eddigi gyakorlatát, inkább a részleges korlátozást tartjuk a gyakorlatban megvalósíthatónak. Az elszámolhatóság részleges korlátozása ugyanis azért sem tekinthető alkotmányellenesnek, mert más tevékenység is létezik, amelynél hasonló korlátozások léteznek (például a telefon esetén). Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálják. Például az emberek ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége.

**A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorításaival éves szinten mintegy 1000 milliárd forint értékű bűncselekmény (adócsalás – Btk. 310. §) nagy része megakadályozható, és az államháztartás több százmilliárd forint többletbevételhez juthat.**

<sup>22</sup> Az Alkotmány 9. § (2) bekezdése: „A Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.”

<sup>23</sup> Az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdése: „A Magyar Köztársaság biztosítja a területén tartózkodó minden személy számára az emberi, illetve az állampolgári jogokat, bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, nyelv, vallás, politikai vagy más vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül.”

<sup>24</sup> Az Alkotmány „70/I. §-a: Minden természetes személy, jogi személy és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet köteles jövedelmi és vagyoni viszonyainak megfelelően a közterhekhez hozzájárulni.”

<sup>25</sup> Az Alkotmány 9. §-a: „(1) Magyarország gazdasága olyan piacgazdaság, amelyben a köztulajdon és a magántulajdon egyenjogú és egyenlő védelemben részesül. (2) A Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.”

<sup>26</sup> Az Alkotmány 18. §-a: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” Az Alkotmány 70/D. §-a: „(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.”

<sup>27</sup> Az Alkotmány „2. § (1) bekezdése: „A Magyar Köztársaság független, demokratikus jogállam.”

e) További érvek a cégautóadó átalakításához

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja-törvény) 70. §-ának 2009. január 31-ig érvényes rendelkezései alapján meghatározott mértékű cégautóadót kellett fizetni. A 70. §-ban (3) bekezdésében található táblázatban feltüntetett összesen túlmenően 25 százalékos egészségügyi hozzájárulást és 3 százalékos munkaadói járulékot is kellett fizetni, melynek alapja a személygépkocsi után – a táblázat szerint – fizetett szja havi összege volt.

Az egyes adó- és járuléktörvények módosításáról szóló 2008. évi LXXXI. törvény kivette az Szja-törvény hatálya alól a cégautóadót, és azt a gépjárműadóról szóló törvénybe építette be oly módon, hogy 2009. február 1-jétől kezdődően minden olyan gépjármű után meg kell fizetni az adót, mellyel kapcsolatban költséget számolnak el. Kivétel ez alól, ha a magánszemély a tulajdonában álló gépjármű után kizárólag kiküldetési rendelvénnyel alapján számol el költséget. Ezen túl a gépjárműadó összege (melyet eddig is és ezután is az önkormányzat számlájára kellett, illetve kell befizetni) levonható a számított cégautóadóból. Az adó mértéke 1600 köbcentiméter hengerűrtartalmat meg nem haladó motorral ellátott személygépkocsi esetén 7000 forint, minden más esetben 15 000 forint havonta.

Az említett törvénymódosítások összességében bizonyos mértékig elősegítették a személygépkocsi-elszámolások terén történő visszaélések csökkentését (ami üdvözlendő), ugyanakkor egy rendkívül igazságtalan és ésszerűtlen változást is eredményeztek. Az alábbiakban ezt két gyakorlati példával szemléltetjük.

1.) Az első példában (5. táblázat) egy átlagos 3 éves, 4 millió Ft beszerzési értékű, 1400 köbcentis, 75 kilowatt teljesítményű cégautó után a 2008. évben és a 2009. fizetendő adó összegét hasonlítjuk össze.

5. táblázat

	Adók 2009. január 31-ig (forint)	Adók 2009. február 1-jétől (forint)
Az Szja-törvény alapján fizetendő cégautóadó (szja)	26 000×12=312 000	0
Gépjárműadóról szóló törvény alapján fizetendő cégautóadó	0	7000×12=84 000
Százalékos egészségügyi hozzájárulás	78 000	0
Munkaadói járulék	9 360	0
Önkormányzati gépjárműadó, 300 Ft/kilowatt	22 500	22 500
Összes adó és közteher	421 860	106 500
Levonható gépjárműadó	0	22 500
<b>Teljes éves adó és közteher költség</b>	<b>421 860</b>	<b>84 000</b>

Látható, hogy egy teljesen átlagos alsó középkategóriás, 3 éves autónál az éves „megtakarítás” az új rendszerben **337 860 Ft!**

2.) A második példában (6. táblázat) egy felső kategóriás, 3 éves luxusautó (Mercedes E osztály, Audi Q7, stb.), 18 millió Ft beszerzési értékű, 3500 köbcentis, 200 kilowatt teljesítményű luxus cégautó után a 2008. évben és a 2009. évben fizetendő adó összegét hasonlítjuk össze.

6. táblázat

	<b>Adók 2009. január 31-ig (forint)</b>	<b>Adók 2009. február 1-jétől (forint)</b>
Az Szja-törvény alapján fizetendő cégautóadó (szja)	112 000×12= 1 344 000	0
Gépjárműadóról szóló törvény alapján fizetendő cégautó adó	0	15000×12=180 000
Százalékos egészségügyi hozzájárulás	336 000	0
Munkaadói járulék	40 320	0
Önkormányzati gépjárműadó, 300 Ft/kilowatt	60 000	60 000
Összes adó és közteher	1 780 320	240 000
Levonható gépjárműadó	0	60 000
<b>Teljes éves adó és közteher költség</b>	<b>1 780 320</b>	<b>180 000</b>

### A különbség itt már 1 600 320 Ft az adózó javára!

A cégautók tulajdonosai a fenti megtakarításon túl korlátlanul számolhatják el céges költségként a cégautójukkal megtett magánjellegű útjaikat, ami igen jelentős adó- és járulék megfizetésének elkerülését teszi lehetővé számukra – törvényesen. Feltételezhető a Pénzügyminisztérium azon várakozása, hogy a cégautók teljes körű adóztatása még jelentősen alacsonyabb összegű éves adóteher mellett is nagyobb költségvetési bevételt eredményez. Az adó mértéke azonban arra ösztönzi a gépkocsi-tulajdonosokat, hogy az eddig magángépjárműként használt autójukat is bevigyék cégükbe, hiszen így – egy jelképes összeg megfizetésével – annak minden költsége elszámolhatóvá válik, és így a cégük számára társasági adót takaríthatnak meg. Minél nagyobb értékű a gépkocsi, annál inkább megéri a „cégbe vinni”, hiszen az elszámolható költségek miatti társasági adó megtakarítás annál nagyobb. Két példával szemléltetjük ezt (7. táblázat), évi 15 000 kilométer futásteljesítményt feltételezve.

7. táblázat

Tétel (a vételár kivételével egy évre vonatkoztatva)	Költségek (forint)	
	Skoda Octavia 1.4 16 V, 59 kW	Audi A8 2.8 FSI, 154 kW
Vételár	3 851 000	18 540 400
Elszámolható amortizáció	770 200	3 708 080
Átlagos üzemanyag-felhasználás	273 000	312 000
Szerviz	55 000	145 000
Biztosítás	164 000	370 000
Gépjárműadó	84 000	180 000
Társasági adóalapot csökkentő összes költség	1 346 200	4 715 080
Társasági adó és különadó „megtakarítás” (16+4% 2009. december 31-ig)	269 240	943 016
Társasági adó „megtakarítás” (19% 2010. január 1-től)	255 778	895 865

A táblázatból is látható, hogy minél nagyobb értékű a gépjármű, annál inkább megéri cégesen üzemeltetni akkor is, ha valójában kizárólag magánhasználatú. Ha az új szabályok életbe lépését követően az addig magánszemély által üzemenben tartott gépjárművet céges használatba adják, akkor az alábbi megtakarításokat érhetik el:

Az alsó középkeletgatóriás autónál 84.000 Ft gépjárműadó megfizetésével elszámolható költséggé válik a gépjármű amortizációs költsége, fenntartási költségei, biztosítási díja és üzemanyag-költsége. Ezek, mint a cégben elszámolható költségek csökkentik a társasági adó-alapot, így 255.778 Ft adómegtakarítást eredményeznek a példaként felhozott esetben. Beláttható, hogy akinek lehetősége van rá, annak már egy alsó középkeletgatóriás autó esetén is megéri azt céges használatba venni még abban az esetben is, ha kizárólag magáncélra használja a gépjárművet, hiszen évi 255.778 Ft adómegtakarítást érhet el, miközben mindössze 84.000 Ft-ot fizet be. A befizetett gépjárműadó és az adómegtakarítás különbözetét, azaz ebben az esetben 171.778 Ft-ot elveszíti a költségvetés, és ezzel a gépjárműhasználatot támogatja.

A másik példánkban bemutatott felsőkeletgatóriás autónál ez a különbség már évi 715.865 Ft, mely négyszerese a gépjárműadó összegének!

Azoknál a személygépkocsi-tulajdonosoknál, akik eddigi magánhasználatú, személyi tulajdonban lévő gépkocsijukat „beviszik” a cégükbe, a fenti szabályozás miatt jelentős adózott jövedelem szabadul fel. Környezetvédelmi szempontból mindez egyértelműen káros, hiszen többlet autóhasználatra ösztönöz, ráadásul úgy, hogy mindezt a társasági adón keresztül támogatjuk! Tulajdonképpen ez további jelentős adóelkerülést is jelent, hiszen adózott jövedelmük helyett céges költségként számolják el autójuk használatát.

Tehát az említett törvénymódosítások – kedvező hatásaik mellett – azt is eredményezték, hogy a luxusautók tulajdonosai a korábbihoz képest kedvezőbb anyagi helyzetbe jutottak, és jelentős kedvezménnyel használhatják az átlagosnál jóval drágább, nagyobb és ezért egyúttal általában környezetszennyezőbb járművet. Sürgető ennek a helyzetnek a mielőbbi megváltoztatása.

### **Részletesen kidolgozott javaslatok**

Az alábbi pontokban a fentieknek megfelelően néhány szövegszerű törvénymódosítást is teszünk.<sup>28</sup>

a) Javasoljuk az Szja tv. 3. sz. melléklet II/6. pontjának törlését. Értelemszerűen törlendő a IV/6. pont is.

#### ***Indokolás:***

A jelenleg érvényes szöveg szerint igazolás nélkül elszámolható költség „a kifizető által a magánszemélynek a saját személygépkocsi használata miatt fizetett költségterítés összegéből a kiküldetési rendelvénnyben feltüntetett km-távolság szerint az üzemanyag-fogyasztási norma és legfeljebb az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár, valamint 9 Ft/km általános személygépkocsi normaköltség alapulvételével kifizetett összeg;

Fenti javaslatcsomagunk d.) pontja alapján amennyiben a magánautók céges elszámolását teljesen megtiltjuk, és összevonás alá eső jövedelemként adózik az így kifizetett összeg, akkor erre a pontra nincs szükség.

<sup>28</sup> Ezeket a javaslatokat a Levegő Munkacsoport bizonyos kiegészítésekkel és pontosításokkal 2010. október 24-én eljuttatta az országgyűléshez az adótörvény-javaslatok vitájához kapcsolódóan, [http://levego.hu/hirek/2010/10/javaslatok\\_az\\_adocsalások\\_visszaszorítására](http://levego.hu/hirek/2010/10/javaslatok_az_adocsalások_visszaszorítására)

A IV/6. pont a következőket tartalmazza: „A költségelszámolás bármelyik módjának alkalmazásánál szükséges járművenként – az 5. számú melléklet II. 7. pontjában meghatározott – külön útnyilvántartás vezetése, továbbá abban járművenként az üzemi célú futás kezdő és záró kilométeróra állásának a feljegyzése. Költség kizárólag az e pont szerint igazolt üzemi célú futásteljesítmény után számolható el, kivéve azt a futásteljesítményt, amelyre nézve a magán-személy munkáltatója kiküldetési rendelvénnyel alapján hivatali, üzleti utazás címén bevételnek nem számító költségtérítést fizetett.”

**b)** Amennyiben az Szja tv. 3. sz. melléklet II/6. pontját nem kerül törlésre, javasoljuk a 3. sz. melléklet IV/6. pontjának módosítását az alábbiak szerint:

„A költségelszámolás bármelyik módjának alkalmazásánál szükséges járművenként – az 5. számú melléklet II. 7. pontjában meghatározott – külön útnyilvántartás vezetése, továbbá abban járművenként az üzemi célú futás kezdő és záró kilométeróra állásának a feljegyzése. Költség kizárólag az e pont szerint igazolt üzemi célú futásteljesítmény után számolható el, **az elszámoláshoz minden esetben mellékelni kell az elszámolási időszaknál 10 nappal nem régebbi üzemanyagszámla másolatát.**”

#### *Indokolás:*

A jelenlegi gyakorlat, hogy üzemanyag-számlát nem kell mellékelni, rendkívül megkönnyíti azt a visszaélést, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. Az üzemanyag-számla megkövetelése nem teszi lehetővé az ilyen jellegű visszaéléseket, de megnehezíti azokat.

**c) Javasoljuk az Szja tv. 11. számú mellékletének III. A járművek költsége fejezete 1. pontja helyébe a következő rendelkezést:**

1. A saját tulajdonú – ideértve a továbbiakban a házastárs tulajdonát is – kizárólag üzemi célú jármű (e rendelkezés alkalmazásában a személygépkocsi-bérbeadó egyéni vállalkozónál a tevékenység tárgyát, illetve eszközt képező személygépkocsi is, ha az egyéni vállalkozó azt más célra részben sem használja, és üzleti nyilvántartásai ezt egyértelműen alátámasztják) biztosítási díjai valamint autópályadíja és parkolási díja számolható el.

A személyszállító tevékenységet folytató egyéni vállalkozó üzemanyag-felhasználása, továbbá számlával (bizonylattal) történő igazolás alapján a jármű fenntartásának, javításának és felújításának költsége számolható el, valamint a II. fejezetben foglaltak szerint érvényesíthető értékcsökkenési leírás.

Ezen túl a magánszemély üzemanyag költség jogcímén

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 6 liter – és az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 6 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedéven belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem

alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha az egyéni vállalkozó az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.

### ***Indokolás:***

A módosító javaslat lényege, hogy a személygépkocsi-használat esetén 100 kilométerenként legfeljebb 6 liter üzemanyagot lehessen elszámolni. Ez nagymértékben elősegíti az energiatakarékosságot, a kisebb fogyasztású gépkocsik használatát. A módosítás egyúttal a társadalmi igazságosságot is szolgálja, hiszen a nagyfogyasztású személygépkocsik presztízs-, illetve luxusigényeket elégítenek ki, tulajdonosaik pedig a tehetősebb rétegek közé tartoznak.

A módosító javaslattal szemben nem elfogadható az az érv, hogy „a jövedelemadó törvények szabályai szerint minden, a vállalkozás érdekében felmerült valós költség elszámolható”. Általános joggyakorlat, hogy ahol vélelmezhető, hogy a költség részben nem a vállalkozás céljait szolgálja, ott korlátozásokat vezetnek be. Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálja. Például az emberek ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége. A rendelkezés alól kivételt képez a taxiszolgáltatás, mivel a taxihasznalet elősegíti az egyéni autóhasználat csökkentését, és így javít a környezet állapotán.

### **d) Javasoljuk a Gépjárműadóról szóló tv. 17/E§ módosítását. A módosításra négy különböző változatot adunk az alábbiak szerint:**

#### ***A) változat***

„Az adó mértéke havonta:

- a) 1400 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat vagy 1200 cm<sup>3</sup> kamratérfogatot meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 7000 Ft,
- b) a 1900 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 15 000 Ft,
- c) a 2500 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 30 000 Ft
- d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 45 000 Ft.”

#### ***B) változat (kilowatt, azaz teljesítmény alapján)***

„Az adó mértéke havonta:

- a) 57 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 7000 Ft,
- b) 85 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 15 000 Ft,
- c) 130 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 30 000 Ft,
- d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 45 000 Ft.”



### ***Indokolás az A) és B) változatokhoz:***

A motortérfogat vagy a teljesítmény alapján meghatározott fenti havi adóösszegek annak figyelembevételével lettek megállapítva, hogy azok mértéke néhány százalékkal haladja meg a személygépkocsi céges üzemeltetéséből eredő társasági adó megtakarítás összegét. A jelenlegi 2 kategória helyett feltétlenül szükségesnek érezzük a legalább 4 kategóriára való bontást. Ezzel egyrészt jobban leírjuk a motoripar jelenlegi fejlettségi szintjét, másrészt csökkenthető az az eddigi aránytalan helyzet, hogy minél nagyobb értékű és teljesítményű egy autó, annál jobban megéri céges tulajdonban tartani. Ez azért lehetséges, mert valójában az adórendszeren keresztüli káros támogatás miatt aránytalanul olcsóvá vált az üzemeltetésük.

A motortérfogat és a teljesítmény alapján történő adókievetés közül környezetvédelmi és gazdasági szempontból is a teljesítmény szerinti ajánlható, hiszen ma már egy 1398 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmú autónak is lehet akár 100 kW a teljesítménye.

### ***C) változat***

„Az adó mértéke havonta:

- a) 1400 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat vagy 1200 cm<sup>3</sup> kamratérfogatot meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 12 000 Ft,
- b) a 1900 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 24 000 Ft,
- c) a 2500 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 48 000 Ft
- d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 60 000 Ft.”

### ***D) változat***

„Az adó mértéke havonta:

- a) 57 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 12 000 Ft,
- b) 85 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 24 000 Ft,
- c) 130 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 48 000 Ft,
- d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 60 000 Ft.”

### ***Indokolás a C) és D) változatokhoz:***

Az A) és B) változatokkal szemben itt magasabbak az adómértékek, így ezek jobban ösztönöznek a kisebb, takarékosabb autók üzemeltetésére, illetve alkalmasak arra, hogy jelentősen csökkentsék a „cégautó-juttatást”, mint kedvezően adózó jövedelmet. Megjegyzendő azonban, hogy még ezen adómértékek esetén is olcsóbb a gépjárművet céges tulajdonként üzemeltetni, mint adózott jövedelemből fenntartani.

e) Javasoljuk a 60/1991. kormányrendelet 4. § (2) bekezdésének módosítását az alábbiak szerint (amennyiben nem kerül elfogadásra javaslatunk az elszámolhatóság általános korlátozására 6 liter/100 km mértékig):

(2) A benzinüzemű személygépkocsi alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

- a) 1000 cm<sup>3</sup>-ig 5 liter/100 kilométer (jelenlegi: 7,6 liter/100 km)
- b) 1001-1400 cm<sup>3</sup>-ig 6,8 liter/100 kilométer, (jelenlegi: 8,6 liter/100 km)
- c) 1401-1800 cm<sup>3</sup>-ig 8 liter/100 kilométer, (jelenlegi: 9,5 liter/100 km)
- d) 1800-2500 cm<sup>3</sup>-ig 10 liter/100 kilométer, (jelenlegi: 11,4 liter/100 km)
- e) 2500 cm<sup>3</sup> felett 12 liter/100 kilométer. (jelenlegi: 13,3 liter/100 km)

(3) A gázolajüzemű személygépkocsi alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

- a) 1500 cm<sup>3</sup>-ig 5 liter/100 kilométer, (jelenlegi: 5,7 liter/100 km)
- b) 1501-2000 cm<sup>3</sup>-ig 6 liter/100 kilométer, (jelenlegi: 6,7 liter/100 km)
- c) 2001-3000 cm<sup>3</sup>-ig 7 liter/100 kilométer, (jelenlegi: 7,6 liter/100 km)
- d) 3001 cm<sup>3</sup> felett 8,5 liter/100 kilométer. (jelenlegi: 9,5 liter/100 km)

#### **Indokolás:**

A szabályozás nem követte az autópia változását és a magyar vásárlói szokásokat. Ma már egyre kisebb motortérfogat jellemzi mind a benzin, mind a diesel üzemű gépjárműveket. Egy 1400 cm<sup>3</sup>-s motornak ma már akkora teljesítménye van, mint 10 éve egy 2500 cm<sup>3</sup>-esnek. Ezzel párhuzamosan jelentősen csökkent a fajlagos üzemanyag-felhasználás. A jelenlegi szabályozás túlzó fogyasztási adatokat tartalmaz, mely sem a takarékos vezetésre, sem a környezetvédelmi szempontokra nincs tekintettel. Továbbá ez a szabályozás gyakorlatilag kikényszeríti az adócsalást!

f) A Tao tv. 7. § (1) d) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

*((1) Az adózás előtti eredményt csökkenti)*

„d) értékcsökkenési leírásként az 1. és 2. számú mellékletben foglalt előírások szerint az adóévre megállapított összeg – kivéve a személygépjárművek értékcsökkenési leírása –, továbbá az immateriális jószág, a tárgyi eszköz állományból bármely jogcímen történő kivezetésekor – kivéve, ha az kedvezményezett eszközátruházás miatt következik be, és teljesülnek a 16. § (13)-(15) bekezdésében előírt feltételek –, a forgóeszközök közé való átsorolásakor, valamint egyszeres könyvvitelt vezetőnél az eszközhöz kapcsolódó kötelezettség részleges vagy teljes elengedésekor, átvállalásakor az eszköz számított nyilvántartási értékének a készletre vett hulladék anyag, haszonanyag értékét meghaladó része, feltéve minden esetben, hogy az eszköz értékcsökkenését az adózó a számvitelről szóló törvény szerint az adózás előtti eredmény terhére számolta el.”

#### **Indokolás:**

A módosítás eltörli annak a lehetőségét, hogy a személygépkocsi értékcsökkenési leírása csökkentse az adózás előtti eredményt. A részletesebb indoklást ld. a következő pontnál.

**g)** A Tao tv. 8. §-a új ponttal egészül ki:

*((1) Az adózás előtti eredményt növeli)*

„w) az adóévben költségként elszámolt, a személygépkocsi-üzemeltetéséhez kapcsolódó költségek közül

wa) az üzemanyag-költség,

wb) a javítás, karbantartás költsége,

wc) a magánszemély saját személygépjárművének hivatali célú használatáért adott ellenérték,

wd) a személygépkocsi bérleti vagy lízingdíja jogcímen kifizetett, költségként elszámolt összeg.”

#### **Indokolás:**

Magyarországon általánosan elterjedt a cégautók magáncélú használata oly módon, hogy azt céges költségként számolják el. Így az államháztartás jelentős bevételkiesést szenved el. A cégautóadó nem sokat javított ezen a helyzeten, sőt a 2010-ben életbe lépett módosítás tovább rontott rajta. A személygépkocsijukat céges tulajdonként üzemeltetők a befizetett adójuk akár többszörösét megtakarítják azáltal, hogy a gépjárművek minden költsége csökkentette a társasági adóalapot. Így valójában az autóhasználatot ösztönző káros támogatást kapnak, mely szerint minél drágább autót üzemeltet valaki, annál jobban megéri azt céges tulajdonban tartani. A Tao tv. itt javasolt módosítása ennek a gyakorlatnak kíván véget vetni azzal, hogy a személygépjárművek amortizációs költségét, üzemanyag-költségét és javítási-karbantartási költségét adóalapot növelő tételként veszi számításba. Ezzel az állam a továbbiakban ilyen módon már nem nyújt közvetlen káros támogatást a személygépkocsit üzemeltető cégeknek.

**h)** Javasoljuk kiegészíteni a társasági és osztalékadóról szóló törvény 3. sz. melléklet A. pontját egy 12.) ponttal az alábbiak szerint:

„Nem a vállalkozási tevékenység érdekében felmerülő költség: a magánszemély számára saját személygépjárműve hivatali használata fejében részére adómentesen juttatott összeg.”

#### **Indokolás:**

A gazdálkodó szervezeteknek a működésükhöz szükséges feltételeket saját maguknak kell megteremteniük, Nem válhat gyakorlattá, hogy a munkáltató a magánszemély tulajdonában lévő eszköz (ez esetben gépjármű) használatával biztosítja saját gazdálkodásának feltételeit. Ez a magánszemély számára hátrányos, hiszen a munkáltató nem fizeti meg a gépjármű üzemeltetésének, amortizációjának teljes költségét, és nem ő viseli a gépjárműhasználat kockázatát sem. Amennyiben egy cég tartósan kíván gépjárművet használni, úgy indokolt, hogy vásárolja meg, vagy vegye bérbe és fizesse meg az ehhez kapcsolódó költségeket. Ebben az esetben természetesen költségként számolhatja el

## 2.5. Személygépkocsik úthasználati átalánydíja gépjárműadó és autópályadíj helyett

Javasoljuk személygépkocsik részére a gépjárműadó és az autópályadíj eltörlését, és ugyanakkor az így kieső államháztartási díj pótlására úthasználati átalánydíj kivetését a személygépkocsikra.

### *Indokolás:*

A Levegő Munkacsoport és a Magyar Autóklub 2007 januárjában közös közleményben javasolta<sup>29</sup> a személyautókra egy úthasználati átalánydíj bevezetését.

Az autópályán a díjak ma nem úthasználat-arányosak, hanem időarányosak, tehát nem függenek a megtett távolságtól, ami már önmagában is súlyos igazságtalanság. Ennél is sokkal nagyobb baj azonban, hogy a díjat nem ott fizetik, ahol kellene. Nyilvánvaló ugyanis (de számos tanulmány is ezt bizonyítja), hogy a településeken belül haladó járművek sokkal nagyobb kárt, költséget okoznak, mint amelyek elkerülik a településeket. Viszont az autópályadíj éppen arra ösztönzi az autóvezetőket, hogy a településeken menjenek keresztül még ott is, ahol létezik párhuzamos autópálya. Ezért szükségesnek tartjuk az időarányos autópályadíj (a matrica) eltörlését. (Ez a tehergépkocsik esetén várhatóan rövidesen meg is történik, amikor részükre bevezetik a kilométer-arányos útdíjat.)

Javaslatunk szerint gyakorlatilag a gépjárműadóba építenék be az autópályadíj egy részét (a személygépkocsik utáni bevételek mértékének megfelelően) annak érdekében, hogy a költségvetés bevételei ne csökkenjenek. (Azért csak egy részét, mert megszűnne a matricák előállításának, forgalmazásának és ellenőrzésének évi több milliárd forintos költsége, továbbá egyéb bevételek is keletkeznének, amint azt az alábbiakban kifejítjük.)

A javaslat ellen nem fogadható el az az ellenérv „innentől kezdve nem kell mérlegelni, hogy kocsiba ülünk-e, vállalva a többletköltségeket”. A megszüntetni javasolt autópályadíj csak igen kis részét teszi ki az autózás költségeinek. Az ebből származó állami bevétel 2006-ban (csak a személyautókat tekintve) 25 milliárd forint volt, miközben például az üzemanyagok jövedéki adójából 390 milliárd forint folyt be (szintén csak a személygépkocsikat számítva). Amennyiben az autópályadíjak egy részét szétterítenék az összes autótulajdonosra, akkor is hetente legfeljebb egy pohár olcsó sör árával fizetne többet az, aki egyébként semmilyen autópálya-matricát nem venne. Tehát az általunk javasolt módszer gyakorlatilag nem ösztönözne több autózásra. Ugyanakkor a településen belüli utakat valóban csak azok és csak akkor használnák, akiknek épp akkor arra van dolga. A többiek nem szennyeznék a városokat és falvakat, nem tennék elviselhetetlenné az ott lakók életét. Heti egy pohár sör ára talán megér ennyit még annak is, akire ez a „többletteher” hárul.

Tehát az új átalányadó tulajdonképpen az eddigi gépjárműadó lenne, vagyis a hazai autósok vonatkozásában semmiféle újabb adminisztráció nem válik szükségessé. Ezt az adót viszont a továbbiakban úthasználati átalánydíjnak kellene nevezni, aminek egyetlen indoka, hogy így a külföldi autósokkal is meg lehetne fizettetni, ahogyan azt például Svájcban teszik. (Számukra lehetne napi, heti, havi és éves díjat is megállapítani.) Ez valóban több adminisztrációt jelentene, azonban bőven megérné, hiszen így a külföldi autósok jobban hozzájárulnának az általuk is használt útjaink fenntartásához. Sőt, így azok is fizetnének, akik jelenleg Szlovákiában jegyeztetik be autójukat a gépjárműadó és a regisztrációs adó elkerülésére.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> [http://levegő.hu/#showNews\(1625\)](http://levegő.hu/#showNews(1625))

<sup>30</sup> A magyarok által Szlovákiában forgalomba helyezett autók száma egyre növekszik. Ld. **Megállíthatatlan rendszámüzlet**. Népszabadság, 2008. április 21. <http://nol.hu/cikk/489233/>

A belföldi autópálya-matricákkal kapcsolatos kiadások megszűnése, valamint a külföldi személyautóktól származó bevételek növekedése összességében 15-20 milliárd forint éves államháztartási bevételt eredményezne.

## **2.6. A luxusterepjárók gépjárműadójának emelése**

Javasoljuk, hogy a luxusterepjárók gépjárműadóját emeljék a jelenlegi háromszorosára.

### ***Indokolás:***

A luxus, illetve sport terepjáró autók behozatalának és használatának általában nincs nemzetgazdasági indoka, hanem 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. 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.

## **2.7. A kvadok, mopedek és motorkerékpárok gépjárműadójának emelése**

Javasoljuk gépjárműadó kivetését a kvadokra és mopedekre, továbbá a motorkerékpárok gépjárműadójának kétszeresére emelését. Kedvezményt kaphatnak a kisebb légszennyezést és zajt okozó járművek.

### ***Indokolás:***

Jelenleg a kvadok és mopedek gépjárműadója nulla, pedig ezek a járművek jelentős környezetszennyezést, természetkárosítást okoznak. Ezért mindenképp használatuk visszaszorítására kell törekedni, valamint el kell érni, hogy használóik teljes mértékben fizessék meg az általuk okozott károkat.

A motorkerékpárok egy utaskilométerre vetítve sokkal környezetszennyezőbbek és balesetveszélyesebbek, mint a személygépkocsik.

A Francia Tudományos Akadémia 1999-es vizsgálata szerint például hiába fogyaszt a robogó kevesebb üzemanyagot, mégis sokkal jobban szennyez, mint az autók. Míg egy autó kilométerenként átlagosan „csak” 2 gramm szén-monoxidot bocsát ki a levegőbe, a 125 köbcentis kétütemű robogó 12 grammot, a négyütemű 19,8 grammot, az 50 köbcentis pedig alig valamivel kevesebbet! Egy másik vizsgált paraméter, a nitrogén-dioxid és a nem elégett szénhidrogén együttes mennyisége még rémisztőbb helyzetet mutat: ami az autóknál 0,35 gramm (benzines) és 0,5 gramm (dízel), az a robogóknál 8,6 gramm (kétütemű) és 2,5 gramm (négyütemű). Összességében kijelenthetjük, hogy a vizsgált paraméterektől és a típusoktól függően a robogók 5–25-ször jobban szennyezik a levegőt, mégpedig nem az elfogyasztott üzemanyag mennyiségének arányában, hanem abszolút értékben.

A vizsgálatból kikövetkeztethető, hogy például Párizsban az összes jármű mindössze 5 százalékát kitevő motorizált kétkerekűek a szén-monoxid-szennyezés 30–50 százalékáért, és a szénhidrogén- és nitrogén-dioxid-szennyezés 30–60 százalékáért felelősek!

A robogók további nagy hátránya a fokozott zajszennyezés, amit semmiképp sem szabad adókedvezménnyel ösztönözni, hiszen Magyarországon a városi lakosság több mint 70 százaléka szenved rendszeresen a túlzottan magas közlekedési zajtól.

A nemzetközi statisztikák azt is bizonyítják, hogy az egy utaskilométerre jutó súlyos személyi sérüléssel, illetve halálos balesetek száma többször annyi a motorkerékpároknál, mint az egyéb járműveknél. Ezt támasztja alá a svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2004-ben megjelent közös tanulmánya<sup>31</sup>. Az Európai Unió 15 akkori tagállama, valamint Norvégia és Svájc adatait összegző kutatás arra a következtetésre jutott, hogy a motorkerékpárok baleseteinek fajlagos költségei (éppen a gyakoriságuk és súlyosságuk miatt) messze a legmagasabbak az összes közlekedési mód közül (8. táblázat).

**8. táblázat: Az egyes személyszállítási módok baleseteinek átlagköltségei Nyugat-Európában (euró/1000 utaskm)**

Autó	Motorkerékpár	Busz	Vasút
30,9	189	2,4	0,74

Ösztönözni szükséges a minél kisebb szennyezőanyag-kibocsátással és zajjal járó járművek beszerzését. Ezt szolgálná a gépjárműadó differenciálása a szennyezés alapján.

A javaslat elfogadása esetén **1 milliárd forint** körüli költségvetési többletbevétel várható, az elkerült károk viszont ennél jóval nagyobb összeget tennének ki.

## 2.8. A diesel üzemű gépkocsik gépjárműadójának differenciálása

Javasoljuk a diesel üzemű járművek gépjárműadójának másfélszeresére emelését, ugyanakkor maradjon meg a jelenlegi (kedvezményes) mérték az Euro-5-ös vagy annál kedvezőbb környezetvédelmi kategóriájú járművekre.

### *Indokolás:*

Az utóbbi időszak kutatásai alapján a szakértők között nemzetközi egyetértés alakult ki abban, hogy a gépjárművek által kibocsátott levegőszennyező anyagok közül napjainkban a finom por jelenti a legnagyobb az egészségügyi kockázatot. Az Egészségügyi Világszervezet nem ad meg levegőminőségi határértékeket erre az anyagra, mert álláspontja szerint nincs olyan alacsony koncentrációjuk, amely biztosan nem károsítja az egészséget.<sup>32</sup> Az Európai Bizottság felkérésére – a Tiszta Levegőt Európának (Clean Air For Europe, CAFE)<sup>33</sup> folyamat részeként – átfogó elemzés készült a légszennyezés környezetre és emberi egészségre gyakorolt hatásairól. A felmérés eredményei riasztóak.<sup>34</sup> Kimutatták, hogy az Európai Unióban közel 400 ezer ember hal meg évente a 2,5 mikrométernél kisebb szennyező részecskék (PM<sub>2,5</sub>) következtében.<sup>35</sup> Kiderült, hogy egy átlagos magyar ember, ha marad a jelenlegi szennyezési szint, több mint egy évet veszít az életéből a PM<sub>2,5</sub> részecskeszennyezés miatt. Így e tekintetben Euró-

<sup>31</sup> **External Costs of Transport.** INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe–Párizs

<sup>32</sup> <http://www.euro.who.int/document/e79097.pdf>

<sup>33</sup> Az Európai Unió létrehozott egy átfogó jogi keretet Európa levegőjének védelmében. Ennek részeként a **Clean Air for Europe** (CAFE, Tiszta Levegőt Európának) program keretében felülvizsgálják a jelenlegi szabályozást. Ennek előkészítése során összegyűjtik a légszennyezésről és a hatásairól rendelkezésre álló információkat, és az összes érdekelt fél bevonásával elemzik ki azokat.

<sup>34</sup> M. Amann, I. et. Al.: **Scope for further emission reductions: The range between Current Legislation and Maximum Technically Feasible Reductions.** International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) Laxenburg, Austria, 2004, [http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE\\_files/baseline3v2.pdf](http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/baseline3v2.pdf)

<sup>35</sup> A tanulmány rövid összefoglalója itt található: **Air pollution –Time to clear the air,** [http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article\\_2434\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article_2434_en.htm)

pában a harmadik legrosszabb helyet foglaljuk el. Budapesten a várható életvesztés elérheti a három évet is. A részecskeszennyezés miatti megbetegedések száma pedig csak a fővárosban meghaladja az évi százezret (ez elsősorban az asztmás rohamokban nyilvánul meg). Ennek a helyzetnek a megváltoztatása érdekében azonnali intézkedésekre van szükség.

A PM<sub>2,5</sub> szennyezés legfőbb okozója a közúti közlekedés és ezen belül is elsősorban a dízel üzemű járművek. Ezért mindenekelőtt ezen szennyezőanyag-kibocsátás csökkentését kell elérni. Ennek egyik rendkívül hatékony módja lehetne a gépjárműadó, illetve a regisztrációs adó megfelelő differenciálása: a részecskeszűrőkkel felszerelt dízel járművek adója jóval alacsonyabb kellene, hogy legyen, mint azoké a járművéké, amelyek nincsenek ellátva ilyen eszközzel. Az intézkedés közvetlen hatása költségvetési szempontból semleges lehet, hiszen úgy is lehet az adót differenciálni, hogy az államháztartás összbevétele ne változzon. Szélesebb összefüggésben azonban az államháztartás nyerne egy ilyen intézkedéssel, hiszen a kevesebb megbetegedés miatt csökkennének az egészségügyi kiadások, továbbá javulna a nemzetgazdaság teljesítménye. (Dániai kutatások megállapították, hogy Dániára vonatkozóan az ebből eredő társadalmi megtakarítások nagyobbak lennének, mint amennyibe a részecskeszűrők alkalmazása kerülne.<sup>36</sup> Bár Magyarországra vonatkozóan nem készültek ilyen kutatások, feltehetően nálunk is hasonló a helyzet.)

Nyugat-Európában egyre több ország ösztönzi adókkal, illetve adókedvezményekkel a részecskeszűrők felszerelését. Így például Ausztriában az új autók üzembe helyezésekor környezetvédelmi adót kell befizetni. A részecskeszűrővel felszerelt autók vásárlói azonban az adóból 300 eurós visszatérítést igényelhetnek. A szabályozás eredetileg csak a 80 kW-nál nagyobb teljesítményű autókra érintette, de 2006-tól már a kisebb autókra is érvényes.<sup>37</sup>

Németországban a dízelautók részecskeszűrővel való ellátása esetén a tulajdonosok visszaigényelhetik egy éves útdíjuknak összegét (330 eurót). Azok a tulajdonosok azonban akiknek autói nem felelnek meg az elvárásoknak évente mintegy 25 euróval növekvő gépjárműadóra számíthatnak.<sup>38, 39</sup>

Portugáliában a kormány úgy döntött, hogy jelentősen megemeli a dízel üzemű járművek adóját, ugyanakkor pedig a részecskeszűrővel ellátott új gépkocsik után 500 euróval alacsonyabb regisztrációs adót kell fizetni, mint az olyan járművek után, amelyek nem rendelkeznek ilyen szűrővel.<sup>40</sup>

Ha valaki Dániában részecskeszűrővel látja el gépkocsiját, az állam a vonatkozó költségeinek 30 százalékát megtéríti. Mivel azonban ez a mérték nem bizonyult eléggé ösztönzőnek arra, hogy a részecskeszűrők alkalmazása széles körben elterjedjen, újabb pénzügyi ösztönzők bevezetését tervezik.<sup>41</sup>

A fenti indokok alapján a gépjárműadót úgy kell differenciálni, hogy az a Euro-5-ös kategóriájú diesel-járművek elterjedését ösztönözze, és visszaszorítsa az ennél rosszabb kategóriájú járműveket.

Az intézkedés 2011-ben 5 milliárd forint közvetlen államháztartási bevétellel jár, azonban a nemzetgazdasági haszna hosszabb távon ennél sokkal jelentősebb.

---

<sup>36</sup> **Kötelező lesz a dízelszűrő.** Lélegzet, 2005. június, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/06/3275.hpp>

<sup>37</sup> Measures to improve air quality and reduce particles - Twelve Virtuous Examples; EEB, 2006, [http://www.eeb.org/activities/air/documents/Measures\\_to\\_improve\\_AQ\\_000.pdf](http://www.eeb.org/activities/air/documents/Measures_to_improve_AQ_000.pdf)

<sup>38</sup> **Germany Gives Tax Break to Clean up Older Diesel Cars.** Reuters News Service, March 12, 2007

<sup>39</sup> **Germany agrees diesel filter tax breaks,** <http://www.foes.de/en/GBN17-6Art1.html>

<sup>40</sup> João Amaral Tomaz, Secretary of State for Fiscal Matters: **The Reform of Motor Vehicle Taxation in Portugal,**

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/about/speeches/taxforum\\_2007/Tomaz.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/about/speeches/taxforum_2007/Tomaz.pdf)

<sup>41</sup> **Diesel Particles – a Health Hazard.** Det Økologiske Råd, Kopenhagen, 2006. december

## 2.9. A gépjárműadó befizetése elmulasztásának szigorúbb büntetése

A Gjt. 9. §-a (4) bekezdésének a helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Amennyiben az adóalany adótartozása az egy évi adótételt meghaladja, és a közúti közlekedési nyilvántartásban újabb adóalanyt [2. § (1) bek.] a közlekedési igazgatási hatóság nem tüntetett fel, az adóhatóság kezdeményez[het]i a gépjárműnek a forgalomból való kivonását.”

### *Indokolás:*

Magyarországon túl sok esetben van a hatóság belátására bízva, hogy miként jár el a jogszabályokat megsértőkkel szemben. Ez gyakran szubjektív megítélésekhez, a különböző helyeken eltérő jogalkalmazáshoz vezet, sokszor szinte lehetetlen helyzet elé állítja a jogalkalmazókat, és növeli a korrupció esélyeit. Ezért lehetőleg minden esetben egyértelmű jogszabályi előírásokat kell alkotni. Ezért a javasoljuk a „kezdeményezheti” szót „kezdeményezi”-re módosítani. Az intézkedés növeli az adóbefizetési hajlandóságot.

## 2.10. Az agroüzemanyagok adókedvezményeinek eltörlése

Javasoljuk az összes kedvezmény eltörlését az agroüzemanyagokra (bioüzemanyagokra) a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvényben.

### *Indokolás:*

Az agroüzemanyagok támogatása az alábbi indokok miatt nem célszerű.

- 1) Az agroüzemanyagok előállítását elsősorban az éghajlatvédelmi kötelezettségeinkkel indokolják. A hazai körülmények között egy tonna széndioxid-kibocsátás megtakarítása agroüzemanyag használata révén legalább 300 euróba kerül. Ezzel szemben az emisszió-kereskedelemben értékesíthető széndioxid ára jelenleg mintegy 12 euró. Tehát 300 euró ráfordítással 12 eurót kaphatunk!
- 2) Az Európai Unió, az OECD, valamint hazai kutatók tanulmányaiból is jól ismert, hogy a gépjármű-közlekedés nem fizeti meg az általa okozott költségeket. Így a motorizáció további támogatása ellentétes a szennyező fizet elvvel és a piacgazdaság elveivel. Az agroüzemanyagoknak nyújtott eddigi és tervezett jövőbeni adókedvezmények és közvetlen támogatások ezzel szemben évente akár több tízmilliárd forint támogatást jelentenek a motorizációnak.
- 3) Az üzemanyagok adója jelenleg nagyjából a közlekedéshez szükséges infrastruktúra építésének, fenntartásának és üzemeltetésének a költségeit fedezi. Indokolatlan és igazságtalan lenne, ha ezekhez a költségekhez kevésbé járulnának hozzá mindazok, akik agroüzemanyagot tankolnak a kocsijukba.
- 4) Ezen támogatások miatt csökkennek az államháztartás bevételei, aminek következtében más területeken kell megszorításokat alkalmazni, illetve az adóterheket növelni. Ez önmagában még nem lenne baj, ha ezek a támogatások valóban a környezet védelmét szolgálnák, azonban korántsem ez a helyzet.
- 5) Az agroüzemanyagok előállításának magas az energiaigénye, különösen a magyarországi természeti feltételek mellett. Sok esetben a bevitt fosszilis energia mennyisége



közel azonos, sőt, néha több, mint amennyit végső soron az adott agroüzemanyagból nyerünk. Tehát alig vagy semmivel nem járul hozzá a fosszilis energiafogyasztás csökkentéséhez. Ez alól csak az ún. II. generációs etanol lehetne kivétel, amelynek kifejlesztése igen vontatottan halad.

- 6) Ha nem változnak meg az európai uniós célkitűzések, az agroüzemanyagok felhasználásának növekedése a következő évtizedben, átlagosan 81-167%-kal nagyobb mértékben károsítja bolygónk éghajlatát, mintha ugyanannyi energiát a fosszilis üzemanyagokból állítanánk elő.<sup>42</sup>
- 7) Az agroüzemanyagokat csak intenzív mezőgazdasági termeléssel „kifizetődő” előállítani, ami jelentős környezetszennyezéshez, természetromboláshoz vezet, újabb monokultúrák kialakulását idézi elő. (Egyebek mellett az előállításuk során igen nagy mennyiségű szennyvíz és más szennyezőanyag keletkezik.)
- 8) A biomasszából előállított üzemanyagok ugyanazokért a forrásokért – termőföld, műtrágya stb. – versenyeznek, mint az élelmiszer-termelés, építőanyag-ipar és egyéb iparágak. Ez azt jelenti, hogy az agroüzemanyagok szélesebb körű termesztése esetén az élelmiszerárak nagy mértékű emelkedésével lehet számolni. Ezt már most láthatjuk egyes országokban. (Figyelmeztető jel a kukoricatermés jelentős ingadozása az utóbbi években, ami szintén az élelmiszerárak érezhető emelkedéséhez vezethet. Mivel a kukorica az agroüzemanyagoknak is egyik alapanyaga, semmiképpen sem szabad az esetenként egyébként is szűk kínálatot tovább csökkenteni azzal, hogy a megtermelt kukorica egy részét agroüzemanyag előállítására fordítjuk.)
- 9) Az agroüzemanyagok iránt mesterségesen gerjesztett kereslet a fejlődő országokban már eddig is súlyos természetpusztításhoz vezetett. (Például a pálmaolaj termelése érdekében semmisítik meg Indonéziában az őserdőket, és helyükön monokultúrákat hoznak létre. A környezettudatosnak tekintett Svédország pedig agroüzemanyag-igényét a fejlődő országokból – elsősorban Brazíliából – elégíti ki...) A biológiai sokféleség csökkenésén túlmenően ez az éghajlatváltozást is felerősíti.
- 10) Az agroüzemanyagok előállítása fajlagosan alacsony élőlomb-igényű, így a vidékiek foglalkoztatásának további csökkentése irányába hat. Az agroüzemanyagok előállítása fajlagosan alacsony élőlomb-igényű, így nem javítja a vidékiek foglalkoztatását. (Például a kabai cukorgyár– a cukorrépa-termelők és az üzem együtt – jóval több munkaerőt igényelt, mint miután agroüzemanyagokat előállítására állítják át.) Ugyanakkor a nagy gyárak nyersanyagellátása igencsak szállításigényes.
- 11) Az agroüzemanyagok esetében az egy hektárra jutó termelési érték alacsonyabb, mint az egyéb mezőgazdasági termékek esetén. (Különösen igaz ez a repcére, amelynél legfeljebb fele akkora termésátlagot tudunk elérni, mint az északabbra fekvő országok.)
- 12) Még abban az esetben is, ha az agroüzemanyagoknak lennének környezetvédelmi előnyei, a gépjárművek által okozott szennyezést sokkal gazdaságosabban, hatékonyabban lehet csökkenteni a környezetkímélőbb közlekedési módoknak nyújtott támogatással, valamint a külső költségek beépítésével az árakba.
- 13) A fenti problémák ellenére nem vethető el teljes mértékben az agroüzemanyagok előállítása. Azonban csak a kisebb üzemekben, decentralizáltan, elsősorban a helyi hulladékok és az alkalmankénti túltermelés feldolgozását, valamint a térségben történő felhasználását tartjuk megfelelő körülmények esetén elfogadhatónak. A nagy szállítási távolságokat, a nagy üzemméretből adódó fesztítő nyersanyagellátási kötelezettségeket, valamint az exportot nemzetgazdasági és környezeti szempontból egyaránt megalapozatlannak tartjuk. Mindenekelőtt pedig megfelelő szakmai elemzésekkel kell alátámasztani a döntéseket.

---

<sup>42</sup> Az EU bioüzemanyag-tervei társadalmi és környezeti károkhoz vezetnek, [http://levego.hu/hirek/2010/11/az\\_eu\\_biouzemanyag\\_tervei\\_tarsadalmi\\_es\\_kornyezeti\\_karokhoz\\_vezetnek](http://levego.hu/hirek/2010/11/az_eu_biouzemanyag_tervei_tarsadalmi_es_kornyezeti_karokhoz_vezetnek)

A fenti aggályokat már világszerte már évek óta széles körben és a legmagasabb szinteken is hangoztatják.<sup>43</sup>

A módosítás elfogadása 2011-ben mintegy 10 milliárd forint államháztartási megtakarítással jár, hosszabb távon a megtakarítás ennél jóval magasabb lehet. A módosítás elfogadása ez utóbbi ok miatt különösen fontos, hiszen amennyiben ez nem történik meg, és az agroüzemanyagok használatát tovább ösztönözzük, akkor a bevételkiesés, illetve a károk gyorsan növekedhetnek, amit egyre nehezebb lesz majd korlátok között tartani.

## 2.11. Áfa beszedése külföldi buszok után

Javasoljuk a külföldön bejegyzett autóbuszok Magyarországon végzett utasszállítási tevékenysége után áfa megfizetését utaskilométerenként 12 forint 25 százaléka mértékben.

### *Indokolás:*

Jelenleg Ausztriában, Lengyelországban és Szlovákiában is behajtják az áfát a külföldi autóbuszok utaskilométer teljesítménye után az országuk területén. Magyarországon ezt nem végzik el. Ennek az adónak a behajtásából évente kb. **10 milliárd forint** többletbevétel nyerhető úgy, hogy közben a magyar lakosságot nem terheljük. További előny, hogy így a Magyarországon bejegyzett autóbuszok utasszállításának hátrányos, a tisztességes piaci versennyel elmentés megkülönböztetését is felszámoljuk.

Ez számunkra azért is előnyös, mert a hazánkba belépő külföldi rendszámúbuszok száma folyamatosan növekszik: a 2001. évi 161 ezerről 2005-re 230 ezerre emelkedett, és ezek döntő része nyugatról érkezik. Ezzel szemben 2005-ben csak 50 ezer magyar autóbusz lépett ki az országból. További előny, hogy a környezetkímélőbb vasúti személyszállítás diszkriminációja ezzel is csökken. Sajnos frissebb forgalmi adat nem áll rendelkezésünkre, mivel az uniós csatlakozás után az uniós határon már nem tartják nyilván a beérkező járműveket. Feltételezhetően a belépő buszok száma azóta növekedett, azonban az áfa kivetésével ez a szám csökkenne. Ezért a továbbiakban a 2005. évi adatokkal számolunk.

Az említett 6 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, 260 Ft/euró árfolyamon) kerekítve 13 Ft/utaskm. A személyszállítás áfája 25%, tehát az előbbi adattal számolva 3,25 Ft/utaskm. 250 000 autóbust véve alapul a várható bevétel  $250\,000 \times 40 \text{ fő} \times 400 \text{ km} \times 3,25 \text{ Ft} = 13,0$  milliárd Ft, az adó bevezetésének forgalom mérséklő hatását levéve, **10 milliárd forint összegű többletbevétel** biztosítható.

Tájékoztatásul közöljük még az alábbi hírt a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete honlapjáról:

**„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 kötelezettségének bevezetése 2002. április 1-jén életbe lép. 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*

<sup>43</sup> Ld. például: **Árrobbanást, éhséglázadásokat, háborúkat okoz a biodízel?** Világgazdaság, 2008. április 20. <http://vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=218835>

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:  $50 \times 300 \times 0,60 = 9\,000 \times 10$  százalék = 900 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.”

## 2.12. Városi útdíj bevezetésének elősegítése

Javasoljuk a vonatkozó jogszabályok olyan módosítását, amelyek elősegítik, sőt ösztönzi, hogy az önkormányzatok városi útdíjat (behajtási díjat, dugódíjat) vezessenek be a településükön.

### **Indokolás:**

Szerte a világon egyre több városban alkalmaznak útdíjat, „dugódíjat” a versenyképesség, a település élhetőségének, környezetének és közlekedésének javítására.<sup>44</sup> Ez a díj egyúttal komoly bevételi forrást is jelent az önkormányzatok részére, évente összességében akár 50 milliárd forintot is. Mivel azonban egy ilyen intézkedés előkészítése hosszabb időt igényel, 2011-ben bevétel ebből a forrásból nem várható.

## 2.13. Parkolási díjak emelése, kiterjesztése

Javasoljuk, hogy megfelelő szabályozással az állam ösztönözze az önkormányzatok a fizető parkolás kiterjesztésére.

### **Indokolás:**

A parkolási díjaknak tükrözniük kell a piaci viszonyokat. Ez azt jelenti, hogy sehol sem szabad túlkeresletet megütni a parkolóhelyek iránt. Ellenkezőleg, mindenütt mindig túlkínálat kell, hogy legyen, amint az valódi piaci viszonyok között minden téren általános. Meg kell valósítani az Európai Parkolási Szövetség ajánlását: egy adott területen a parkolóhelyek legalább 15 százaléka üres kell, hogy legyen. Ezt kell segíteni az állami szabályozásnak. E tekintetben komoly előrelépés volt a közlekedési törvények parkolással kapcsolatos legutóbbi módosítása.

Azt is figyelembe kell venni, hogy településeinken a terület szűkös, és a területhasználat sokféle funkciót kell kielégítenie. Az állami szabályozásnak elő kell segítenie, hogy az önkormányzatok érvényesítsék a megfelelő arányokat.

Az intézkedésből származó államháztartási (önkormányzati) bevétel 2011-ben mintegy 20 milliárd forint lehet.

---

<sup>44</sup> Ld. például: **Az út díja – a díj útja**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/06/2777.hpp>; **A szingapúri példa**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/1991/10/2127.hpp>; **A stockholmi dugódíj**, [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/stockholmi\\_dugodij.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/stockholmi_dugodij.pdf)

Megjegyezzük, hogy a Levegő Munkacsoport a vonatkozó fővárosi önkormányzati rendelet olyan módosítására tett konkrét, szövegszerű javaslatot, amely alapján úgy módosul a parkolási rendszer, hogy az nagyrészt ellátná a dugódíj funkcióját is.<sup>45</sup>

## **2.14. A gépjárműbalesetek egyes költségeinek megfizettetése az üzleti biztosítókkal**

Javasoljuk, hogy a gépjárműbalesetek miatt jelentkező egészségügyi költségeket (a táppénzt is beleértve) még részben se a társadalombiztosítás fizesse, hanem teljes egészében az üzleti biztosítók.

### ***Indokolás:***

2006-ban a közúti és vasúti balesetek során 520 milliárd forint olyan kár keletkezett, amelyet nem a balesetek okozói, illetve résztvevői fizettek meg.<sup>46</sup> „Az okozó fizet” elv alapján indokolt, hogy ezeket a költségeket ne az egész társadalom, hanem az érintettek fedezzék. Ezt az intézkedést fokozatosan, azonban mielőbb be kell vezetni. Az első évben ebből a költségből mintegy 80 milliárd forintot javaslunk áthárítani az üzleti biztosítókra.

## **2.15. Repülőjegy-adó kivetése**

Különadó kivetését javasoljuk a Magyarországon felszálló utasok repülőjegyére, amely az utazás távolságától függ.

### ***Indokolás:***

A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül.<sup>47</sup> Ráadásul a légi közlekedést a tehetősebb rétegek veszik igénybe, tehát a szociális indokok is a támogatás haladéktalan megszüntetését támasztják alá. Ennek egyik módja egy külön adó kivetése a repülőjegyre. Ilyen adót az EU több tagországában is alkalmaznak, például Nagy-Britanniában, Franciaországban és Máltán. (Ez az adó nem tévesztendő össze a repülőtéri díjjal vagy illetékkal, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér, illetve a légi irányítás üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.) Nagy-Britanniában éppen 2009 novemberében ismételten megemelték ezt az adót (*Air Passenger Duty*), amely a repülés távolságától függően most már turistaosztályon 11 és 55 font (3 800–19 000 forint<sup>48</sup>) közötti, első osztályon utazóknak pedig 22 és 110 font (7 600–

---

<sup>45</sup> **Javaslat a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 19/2005. (IV. 22.) Főv. Kgy. Rendelet módosítására,** [http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/parkolas-mod-jav\\_0712.pdf](http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/parkolas-mod-jav_0712.pdf)

<sup>46</sup> **A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon.** Kutatási jelentés (Egyeztetési változat). Közlekedéstudományi Intézet, Budapest, 2010.

<sup>47</sup> **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások,** 55. oldal: [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)

<sup>48</sup> 1 angol font = 347 forint árfolyammal számolva

38 000 forint) közötti az utazási távolságtól függően.<sup>49</sup> Az adó bevezetését és többszöri emelését a brit kormány a légi közlekedés környezetromboló hatásaival indokolta.

Ausztriában a kormány úgy döntött, hogy 2011-ben 8-tól 35 euróig (csaknem 10 000 forintig) terjedő adót vet ki a repülőjegyre.<sup>50</sup> Németország évi 1 milliárd euró állami bevételre számít a 2011-ben bevezetendő repülőjegy-adóból.<sup>51</sup>

A nemzetközi adatok azt mutatják, hogy a légi forgalom növekedése már hosszú évek óta igen jelentős mértékű (9. táblázat). Magyarországon például 2008-ban, a válság ellenére a légi közlekedést több mint 4,3 millió utas vette igénybe, ami az előző évhez képest 11 százalékos csökkenést jelent. 2009-ben viszont már 5%-os növekedés történt, így az ágazat bevétele is, 2009-re várhatóan eléri a 130 milliárd forintot. Joggal feltételezhető tehát, hogy egy brit mértékű adó bevezetése Magyarországon legfeljebb csak a növekedés ütemének lassulását vagy esetleg a növekedés ideiglenes megállását eredményezné.

**9. táblázat: A légi személyszállítás utasainak száma és éves díjbevétele Magyarországon**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*
Utasok száma (ezer fő)	2297	2719	3550	5074	4551	4896	4340	4573	4800	5100
Utasok száma (előző év=100)		118	131	143	89,7	107,6	88,6	105,4	105	105
Bevétel (milliárd Ft)	85,4	87,0	98,7	107,7	140,9	122,0	121,0			

Forrás: KSH

\* A szerzők előrejelzése

Az adót célszerű fokozatosan bevezetni. Javasoljuk, hogy az adó 2011-ben a brit mérték 50%-a legyen, 2012-ben 75%-a, és 2013-ban érné el a jelenlegi brit szint 100%-át. (Feltételezhető, hogy a brit adószint tovább nő, amit mi bizonyos elmaradással követhetünk, és akkor később még nagyobb adóbevétel várható.) 2011-ben pedig 30 milliárd forint adóbevétellel számolhatunk. Mivel a magyarországi légi forgalom utasainak kétharmada külföldi állampolgár, és mivel ez utóbbiak átlagosan hosszabb távolságon utaznak, mint a magyarok, ezért becslésünk szerint a bevétel 70-75 százaléka külföldiektől fog származni.

Nem fogadható el az az ellenérv, hogy a repülőjegy-adó visszaveti az idegenforgalmat. Amennyiben ugyanis a bevételek például településeink közterületeinek és épületeinek rendbetételére, felújítására, valamint a turisták fogadása feltételeinek javítására fordítanánk, az sokkal kedvezőbben hatna az idegenforgalomra, mint a repülőjegyek árának alacsonyan tartása. Ezen túlmenően a bevétel egy részét célirányos idegenforgalmi propagandásra célszerű fordítani, amely jelentős többlethozamot biztosítana az idegenforgalmi ágazat számára.

<sup>49</sup>

[http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=pageExcise\\_ShowContent&propertyType=document&id=HMCE\\_CL\\_000505#P21\\_1443](http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageExcise_ShowContent&propertyType=document&id=HMCE_CL_000505#P21_1443)

<sup>50</sup>

[https://www.bmf.gv.at/steuern/fachinformation/neugesetze/budgetbegleitgesetz\\_11449/begentw\\_bbg\\_gesetzext.pdf](https://www.bmf.gv.at/steuern/fachinformation/neugesetze/budgetbegleitgesetz_11449/begentw_bbg_gesetzext.pdf)

<sup>51</sup> [http://www.bundeskanzlerin.de/Content/EN/Artikel/2010/06/2010-06-07-kabinettsklausur-pk\\_en.html](http://www.bundeskanzlerin.de/Content/EN/Artikel/2010/06/2010-06-07-kabinettsklausur-pk_en.html)

## 2.16. A repülőterek támogatásának megszüntetése

Javasoljuk a repülőterek üzemeltetésére és bővítésére nyújtott közvetlen állami és önkormányzati támogatások teljes megszüntetését

### *Indokolás:*

A légi közlekedés fajlagosan a legszennyezőbb közlekedési mód és jelenleg is hatalmas nyílt és rejtett támogatásban részesül. Ezért 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 hitelekéből) kívánják korszerűsíteni, felújítani a hazai repülőtereket. Nem szabad közpénzből támogatni az üzemeltetésükhöz szükséges létesítményeket és szolgáltatásokat sem (például épületek, vám szolgáltatás, a reptérhez vezető utak építése és fenntartása). A légi közlekedés működjön piaci alapon, a szolgáltatásait igénybe vevők fizessék meg az összes költséget, ne hárítsák azokat az egész társadalomra! Az így megtakarítható összeg évi néhány milliárd forintra tehető.

## 2.17. A MALÉV támogatásának megszüntetése

Javasoljuk a MALÉV állami támogatásának haladéktalan megszüntetését.

### *Indokolás:*

Ld. az előző két pont indoklását, amelyet még a következőkkel egészítünk ki.

A MALÉV az utóbbi néhány évben már több tízmilliárd forint közvetlen támogatásban részesült. A hírek szerint az elkövetkező három évben további 50 milliárd forint közpénzt igényelne a MALÉV fenntartása.<sup>52</sup> 2010-ben a Malév már mintegy 45 milliárd forint állami támogatásban részesült.<sup>53</sup> A 2011. évi költségvetési törvényjavaslat további 13,750 milliárd forintot irányoz elő a Malév „tőkehelyzetének rendezésére”,<sup>54</sup> vagyis agóniájának meghosszabbítására az adófizetők pénzéből.

A MALÉV naponta 9 ezer utast szállít. Ez Budapesten egy kisebb forgalmú autóbuszjárat napi utasszámának felel meg.

A légi közlekedés nem élömunka-, hanem tőkeigényes.

A Malév működtetéséhez aránytalanul nagy mennyiségű import szüksége

Amikor a SABENA, majd a Swissair csődbe jutott, a belga, illetve a svájci állam nem nyújtott mentőövet, hagyta csődbe menni ezeket a légitársaságokat.

<sup>52</sup> [http://nol.hu/gazdasag/20100615-malev\\_repulo\\_kerdojelek](http://nol.hu/gazdasag/20100615-malev_repulo_kerdojelek)

<sup>53</sup> [http://nol.hu/gazdasag/20100925-huszmilliardos\\_injekciot\\_kapott\\_a\\_malev](http://nol.hu/gazdasag/20100925-huszmilliardos_injekciot_kapott_a_malev)

<sup>54</sup> <http://www.parlament.hu/irom39/01498/adatok/fejezetek/43.pdf>

## **2.18. A költségként történő elszámolás lehetőségének megszüntetése a gépi meghajtású belföldi légi közlekedésre**

Javasoljuk a nem közforgalmi repülő- és helikopterjáratok esetén a költségként történő elszámolás lehetőségének megszüntetését. Ez azt jelenti, hogy ilyen kiadás után meg kelljen fizetni a személyi jövedelemadót és a társadalombiztosítási járulékot. Ez alól csak egyes, közszolgáltatást végző gépek (pl. mentőhelikopter) képezzenek kivételt.

### ***Indokolás:***

Az elmúlt időszakban erőteljesen megnőtt a nem közforgalmú (magáncélú) 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 fizetnek jövedéki, illetve fogyasztási adót, súlyadót stb.). Sőt, az ilyen jellegű kiadásokat általában céges költségként számolják el, kikerülve a személyi jövedelemadó és a tb-járulék megfizetését. 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. Ez az intézkedés becslésünk szerint évente egymilliárd forint körüli többletbevételt jelenthet, azonban itt a fő cél nem a bevételek növelése, hanem a környezet, a természet megóvása, a lakosság nyugalmanak biztosítása.

### **3. A többletbevételek felhasználása**

Az 1. pontban felsorolt intézkedések az állami költségvetés számára jelentős többletbevételt, illetve kiadáscsökkentést eredményeznek. Ezt az összeget az alábbi feladatokra célszerű felhasználni:

- a) az államháztartás hiányának csökkentésére,
- b) a munkabért terhelő adók, járulékok csökkentésére;
- c) az egészségügy, az oktatás és a K+F többlettámogatására (különösen a közlekedés által okozott károk megelőzése és elhárítása érdekében);
- d) a közlekedés terén a pozitív externáliákat létrehozó tevékenységek (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés) pénzügyi támogatására, illetve az eddigi piactorzulások kijavítását elősegítő ideiglenes támogatásokra.

A d) alpontban felsorolt feladatokat általában uniós támogatásból is el lehet végezni. A hazai forrásokra elsősorban az önrész biztosítása végett van szükség. A d) alpont szerinti legfontosabb feladatokat az alábbiakban ismertetjük.

#### **3.1. A tömegközlekedési juttatás teljes adómentessége (az áfát nem számítva) és kiterjesztése**

Az Szja-törvény 1. sz. mellékletének 8. pontja egy új ponttal egészül ki:

„8.40 A munkáltató, illetve a vállalkozás által a nevére szóló számlával megvásárolt, a munkavállalónak, személyesen közreműködő tagjának, vezető tisztségviselőjének, egyéni vállalkozónak, a közérdekű önkéntes tevékenységről szóló 2005. évi LXXXVIII. törvény alapján foglalkoztatottnak helyi és helyközi utazási bérlet formájában megszerzett bevétel.”

#### ***Indokolás:***

A javasolt módosítás két változtatást jelent a jelenlegi helyzethez képest:

- (1) Teljesen adómentesen juttatható helyi tömegközlekedési bérlet.
- (2) A juttatást nemcsak a munkavállaló, hanem mindenki megkaphatja, aki az adott vállalkozásnál, intézménynél dolgozik. Ésszerű okokkal ugyanis nem indokolható és alkotmányossági aggályokat is felvet az a jelenlegi megkülönböztetés, hogy csak a munkavállaló számára lehet téríteni a tömegközlekedési bérlet, jegy árát, a vállalkozás személyesen közreműködő tagjának, vezető tisztségviselőjének, egyéni vállalkozónak pedig nem téríthető meg. Annál is inkább hibás ez a megkülönböztetés, mert az utóbbiak többsége nincs kedvezőbb anyagi helyzetben, mint a munkavállalók. Ezért javasoljuk – a tömegközlekedési juttatás adómentessé tétele mellett – a kedvezményezett kör kiterjesztését is.

A közösségi közlekedés nagyságrenddel energia- és helytakarékosabb, mint a személygépkocsi-közlekedés. A bérlet adómentessé tétele vonzóbbá teszi a közösségi közlekedést, ezzel jelentősen segítve az emberi egészség és környezet védelmét. Az adómentesen elszámolható tömegközlekedési viteldíj mellett szól, hogy a súlyos környezeti károk és a forgalmi torlódások csökkentése érdekében halaszthatatlan a tömegközlekedés vonzóbbá tétele. A ja-



vasolt intézkedés hozzájárul a parkolási gondok enyhítéséhez is. Mindezen okok miatt a javaslat megvalósítása nemzetgazdasági szinten rendkívül kifizetődő.

Amint a 10. táblázatból látható, a KSH adatai szerint az utóbbi években rendkívül kedvezőtlenül alakult a személygépkocsik és a helyi tömegközlekedés ára. Többek között ez is hozzájárult a Budapesten kialakult, már szinte elviselhetetlen helyzethez.

**10. táblázat: A személygépkocsik, az üzemanyagok és a helyi közlekedés fogyasztói árainak alakulása (előző év=100)**

Megnevezés	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009 (2000=100)	Súly*
Szvk. új	103,0	98,2	101,3	103,0	99,4	99,5	103,3	107,8	101,9	118,4	3,146
Szvk. használt	95,6	90,5	98,2	100,2	99,0	89,2	98,4	74,0	97,5	53,4	0,908
Üzemanyag	97,7	98,4	104,5	105,4	109,6	106,8	99,0	110,6	93,0	126,2	4,567
Helyi tömegközlekedés	106,8	105,7	109,7	116,6	113,8	111,1	112,8	111,1	109,1	249,6	0,791
Helyközi tömegközlekedés munkahelyre, iskolába	106,7	106,6	108,0	110,0	105,7	107,7	120,7	100,9	103,1	193,1	0,543
Egyéb helyközi tömegközlekedés	110,1	107,5	106,7	107,5	103,1	105,5	114,1	110,9	97,7	182,6	0,921
Fogyasztói árindex	109,2	105,3	104,7	106,8	103,6	103,9	108,0	106,1	104,2	165,3	

Forrás: KSH, Fogyasztói árak alakulása

\* A fogyasztásban elfoglalt arány 2009-ben

A legkirívóbb az, hogy a környezetet leginkább szennyező, használt személygépkocsik ára 2000 óta napjainkig 47%-kal csökkent (nominál értékben, ami azt jelenti, hogy reálértéken a csökkenés jóval nagyobb). További feltűnő aránytalanság, hogy 2000-től napjainkig (vagyis 10 év alatt) az új személygépkocsik ára mindössze 18%-kal, az üzemanyagok ára 26%-kal nőtt, miközben a fogyasztói árindex 65%-kal emelkedett, és mindezzel szemben a helyi tömegközlekedés díja 150%-kal, a helyközié 83-93%-kal ugrott fel.

Az elmúlt évek állami intézkedései azáltal is komoly hátrányba hozták a helyi tömegközlekedést a személygépkocsi-használattal szemben, hogy miközben az üzemanyagok áfáját csökkentették (2005-ben 25%-ról 20%-ra), a jövedéki adót pedig 2002 és 2008 között nem valorizálták (vagyis reálértékben csökkent) a csökkent, a tömegközlekedés áfáját növelték (15%-ról 20%-ra), a viteldíjait pedig folyamatosan és az inflációt jóval meghaladó mértékben emelték. (Amint ismeretes, mindkét tétel áfáját – az általános áfakulcs-emelés keretében – 2009 júliusában emelték 25%-osra.)

2008. évi adatok szerint a helyi tömegközlekedés bevétele 74 milliárd forint volt. Ennek mintegy 60 százalékát tette ki a munkahellyel kapcsolatos utazásokhoz kötődő bevétel, azaz 44 milliárd forintot. A módosítás elfogadása esetén ennek 19%-a esik ki az állam bevételeiből, vagyis (változatlan bevételt feltételezve) 2011-ben mintegy 8 milliárd forint. További bevételkiesést jelent az, hogy olyan személyek is megkapják a juttatást, akik eddig nem részesülhettek benne. Az ez utóbbiból származó bevételkiesés azonban legfeljebb 1-2 milliárd forintba becsülhető. Mindezt a bevételkiesést azonban bőségesen ellentételezik egyrészt az előző pontokban tett javaslatok, másrészt a társadalmi hasznok, harmadrészt a közösségi közlekedési vállalatok megnövekvő bevételei.

### 3.2. Térítés a gyalogosan és kerékpárral történő munkába járáshoz

Javasoljuk, hogy a kerékpárral vagy gyalogosan történő munkába járás esetén kilométerenként és személyenként 30 Ft adómentes juttatást lehessen fizetni.

#### *Indokolás:*

A kerékpárral és gyalog történő munkába járás gyakorlatilag nem jár környezetszennyezéssel, rendkívüli módon energia- és helytakarékos, továbbá javítja az emberek egészségét, így hozzájárulva a hatékonyabb munkavégzésükhöz és a társadalombiztosítási kiadások csökkentéséhez. A kerékpáros és gyalogos közlekedés ily módon történő ösztönzése többletbevétel eredményez az állam részére, amint azt számos külföldi kutatás bebizonyította.<sup>55</sup>

A kerékpározás és a gyalogos közlekedés hasonló módon történő kedvezményezése számos EU-tagországban bevett gyakorlat. Németországban a munkába járás esetén kilométerenként 30 eurócent (75 Ft) fizethető adómentesen, a közlekedési módtól függetlenül. A köztisztviselők havi 5 eurót kapnak (1250 Ft), ha egy hónapban legalább 4 alkalommal kerékpárral mennek a munkahelyükre. Hollandiában a munkába járáshoz mindenki kilométerenként 18 eurócentet (45 Ft) kap adómentesen, függetlenül attól, hogy gyalog, kerékpárral, tömegközlekedéssel, személyautóval vagy egyéb eszközzel közlekedik. Ugyanitt a munkahely legfeljebb 749 euróért (187 ezer Ft) kerékpárt vásárolhat a dolgozójának úgy, hogy mindössze 68 euró (17 ezer Ft) után kell az adót megfizetni (azaz 681 euróig adómentes). Belgiumban kilométerenként 15 eurócentet (37 Ft) adhatnak azoknak a dolgozóknak, akik kerékpárral járnak munkába. Ezt felső korlát nélkül tehetik, ugyanakkor amennyiben valaki autóval jár munkába szintén 15 eurócentet kaphat kilométerenként, de évente legfeljebb 125 euró (31 000 Ft) után! Nagy-Britanniában mérföldenként 20 pennyt (kilométerenként 44 Ft) fizethetnek adómentesen a munkáltatók a dolgozóiknak, ha azok kerékpárral járnak munkahelyükre. Ezen kívül Nagy-Britanniában a munkáltató bármennyi ideig tartó adómentes kölcsönt is adhat a dolgozónak kerékpár és kerékpárbiztonsági felszerelések (például bukósisak) vásárlására.

---

<sup>55</sup> Ld. például a következő tanulmányokat:

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

## **4. Egyéb szabályozás, illetve intézkedés**

### **4.1. Az államháztartást tekintve gyakorlatilag semleges intézkedések**

Az alábbiakban azokat az intézkedéseket soroljuk fel, amelyek vagy egyáltalán nem követelnek meg állami hozzájárulást, vagy legfeljebb évi 2 milliárd forint ráfordítással járnak.

#### **4.1.1. A gépjármű-technikai előírások szigorítása**

A gépjárművekre vonatkozó műszaki előírásokat nemzetközi egyezmények rögzítik, és ezeket rendszeresen felülvizsgálják. Javasoljuk, hogy a magyar kormány az e téren mértékadó környezetvédő társadalmi szervezetek, mindenekelőtt az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség<sup>56</sup> álláspontját törekedjen érvényesíteni a vonatkozó tárgyalásokon.

#### **4.1.2. A KRESZ módosítása (sebességkorlátozás stb.)**

A megfelelő sebességkorlátozás hatékony módja az üzemanyag-használat, a szennyezőanyag-kibocsátás és a zaj csökkentésére.<sup>57</sup>

#### **4.1.3. Forgalmi előny biztosítása a közösségi közlekedésnek**

Ahol lehet, a közösségi közlekedési járatoknak előnyt kell adni a forgalomban. Buszsávokat kell létesíteni, a közlekedési lámpákat a közösségi közlekedési járművekre kell hangolni és egyéb intézkedéseket kell hozni, hogy a közösségi közlekedési járművek folyamatosan, akadálytalanul és megfelelő sebességgel tudjanak haladni. Ezek az intézkedések viszonylag kis összegekből megoldhatók, és rendkívül rövid idő alatt megtérülnek, sőt, évente több milliárd forint megtakarítást eredményeznének, különösen a városi és elővárosi közlekedésben.

#### **4.1.4. Alacsony kibocsátású övezetek létrehozása**

Szerte Európában egyre inkább terjednek az ún. alacsony kibocsátású övezetek.<sup>58</sup> Ez olyan – általában sűrűn lakott – városi területeket jelent, ahová megtiltják a szennyezőbb, például katalizátor nélküli járművek behajtását. A rendszer sikerét mutatja, hogy azt már 40 német város vezette be a lakosság többségének egyetértésével.

#### **4.1.5. A teherforgalom szabályozása a hatékonyság javítására**

A hazai és nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy az állam szabályozó, sőt aktív szervező munkája nélkül a piac nem képes megfelelően kezelni a teherforgalomból származó hátrányokat. Nemcsak a környezetvédelmi problémák megoldását kell segíteni, hanem a nemzetgazdasági szintű hatékonyság javítását is. Erre az alábbiakban néhány jelentősebb példát mutatunk be.

Szükséges a tehergépkocsik kihasználtságának ösztönzése, vagyis az a törekvés, hogy minél inkább meg legyenek rakva a járművek, kevés legyen az alacsonyan kihasznált, illetve üres járat. (Például Koppenhágában a behajtási díjnál kedvezményben részesülnek a legalább 60%-osan megrakott járművek.) Meg kell szervezni a fuvaroztatók együttműködésének meg-

<sup>56</sup> European Federation for Transport and Environment, <http://www.transportenvironment.org/>

<sup>57</sup> Ld. **Védd az éghajlatot, közlekedj lassabban!**

[http://levegő.hu/kapcsolodo\\_anyagok/vedd\\_az\\_eghajlatot\\_kozlekedj\\_lassabban](http://levegő.hu/kapcsolodo_anyagok/vedd_az_eghajlatot_kozlekedj_lassabban)

<sup>58</sup> Az Európában létező és tervezett alacsony kibocsátású övezetéről naprakész tájékoztatást lehet találni angol nyelven a <http://www.lowemissionzones.eu/> honlapon.

szervezése, hogy a járműveket lehetőleg közösen használják, és így javuljon azok kihasználtsága. (Erre példa egyebek mellett Berlin, Hamburg és a dániai Aalborg.)

Ösztönözni kell a nagy távolságról nehéz tehergépkocsikkal szállított áruk átrakását a város szélén kisebb, illetve környezetkímélőbb teherautókra, amelyek a városon belüli árueosztást végzik. (Példa erre Rotterdam és La Rochelle). A parkolási szabályokat a teherforgalom figyelembevételével kell kialakítani. (Például Barcelonában egyes helyeken bizonyos időszakban csak a tehergépkocsik várakozhatnak ki- és berakodás céljából, az egyéb időszakokban pedig a helyi lakosok használhatják parkolásra.) A tehergépkocsik behajtását időben korlátozni kell (erre sok helyütt van példa szerte a világ városaiban, és bizonyos mértékig Budapesten is alkalmazzák már). Fokozottabban kell felhasználni a vasúti és vízi szállítást a városi teherszállításban (erre szintén sok hazai és nemzetközi példa van, elsősorban a nagyobb távolságokról a városba szállításra, illetve onnan való kiszállításra). Elő kell segíteni a kézikocsival történő továbbítást annak érdekében, hogy például a tehergépkocsik ne menjenek be a szűk sétálóutcákba (számos ilyen hely van például az Írországi Cork városban, továbbá a helyi adottságok miatt is széles körben alkalmazzák ezt az eljárást az olaszországi Velencében és a marokkói Fezben).

A megfelelő tájékoztatást, felvilágosítást kell adni a fuvaroztatók és fuvarozók részére annak érdekében, hogy minél hatékonyabban történjen a fuvarozás. (Erre jó példa a brit közlekedési minisztérium Freight Best Practice programja, valamint az osztrák környezetvédelmi minisztérium Klima Aktiv programja, és sok jó példa található egyes városokban is, különösen a hollandiai önkormányzatoknál.) Ez utóbbi viszonylag kevés pénzbe kerül, de igen hatékony lehet.

#### **4.1.6. Felvilágosítás, tudatformálás**

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

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

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

Touche cég készített tanulmányt.)

A vasútvonalak megszüntetése, a járatok ritkítása előtt sem végeznek megfelelő hatástanulmányokat, a már eleve levont következtetés az, hogy ezek a járatok gazdaságtalanok, és nem éri meg a társadalomnak fenntartani őket. Ez sok esetben egyszerűen nem felel meg a valóságnak. Azokban az esetekben pedig, amikor tényleg ez a helyzet, általában akkor is hibás a jelenlegi körülményekből levonni a következtetéseket, hiszen a legmesszebbmenőkig természetes az, hogy egy lepusztult, 20–30 km/órás sebességkorlátozásokkal teli vonal nem vonzó az utasok számára. (Ez olyan, mintha az autókereskedők csak rozoga, betört szélvédőjű, hibás fékrendszerű autókat árulnának, az utak hatalmas kátyúkkal lennének tele, és ha ilyen feltételek mellett senki sem használna személygépkocsit, levonnák azt a következtetést, hogy nincs igény az autózásra.)

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

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

A közlekedéssel kapcsolatos környezet- és egészségvédelmi tudatformálásra 2011-ben 1 milliárd forint többletforrást javasolunk fordítani.

A közlekedést befolyásoló építési, területfejlesztési előírások, valamint az ellenőrzéssel kapcsolatos feladatok külön fejezetben kerülnek kifejtésre.

## **4.2. Államháztartási kiadással járó intézkedések**

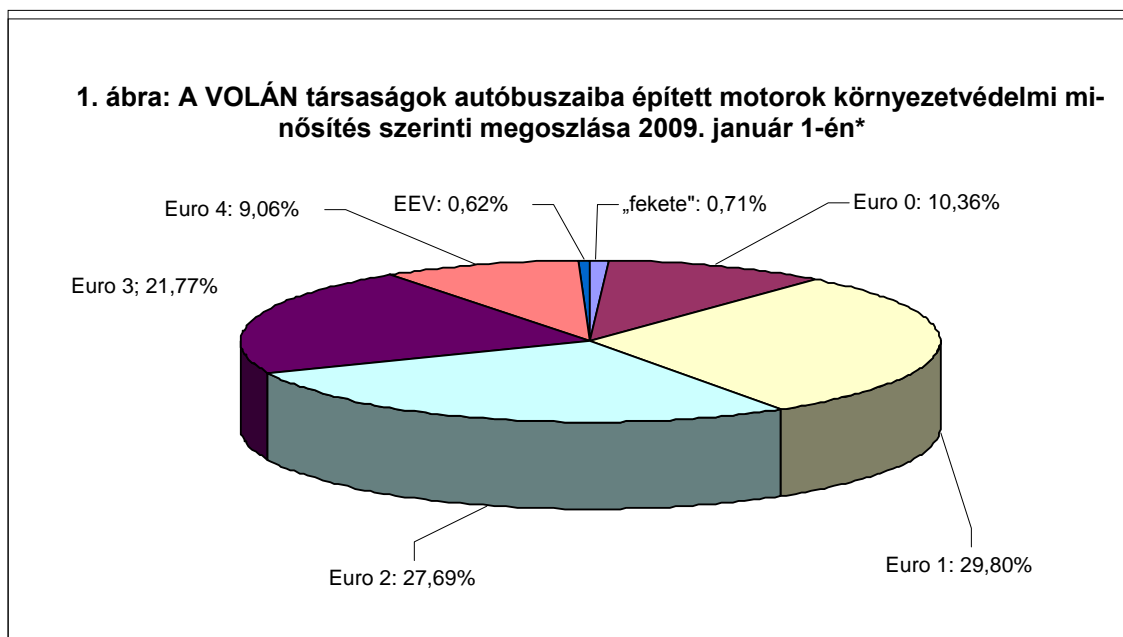
Az alábbiakban olyan javaslatokat teszünk a közlekedést illetően, amelyek megvalósításához már 2011-ben is 10 milliárd forintot meghaladó állami támogatásra van szükség. Ugyanakkor ezeket a feladatokat el lehet végezni az uniós források átcsoportosításával, vagyis erre a célra csak viszonylag kismértékű ráfordítás szükséges a magyar költségvetésből (elsősorban az uniós támogatáshoz szükséges hazai önrész biztosításához).

### **4.2.1. A közösségi közlekedési járművek, pályák, üzemi létesítmények korszerűsítése, fejlesztése**

Sürgető a közösségi közlekedés járműállományának, pályainak, üzemi létesítményeinek felújítása, korszerűsítése.

A közforgalmú autóbuszállomány túlnyomó része elavult. A BKV buszainak többsége még az Euro-0 kategóriának sem felel meg! A BKV-buszok átlagos életkora 17 év. (Az uniós fővárosok között e tekintetben Pozsony áll a második legrosszabb helyen – ott az átlag életkor 11 év. A harmadik helyezett Prága 6 év átlagos életkorral.) A menetkimaradások száma 2007-ben több mint 50 százalékkal nőtt a 2006. évihez képest. Minden negyedik jármű naponta meghibásodik, napi 200-300 üzemzavar jelentkezik.

A Volán buszainak állapota sem sokkal jobb. Amint az ábrán látható, csaknem 70 százalékuk teljesen elavult, Euro-2-es vagy annál rosszabb besorolású. Néhány kivételtől eltekintve, a további 30 százalékuk sem felel meg a korszerű környezetvédelmi előírásoknak.



\*A helyzet azóta lényegében nem változott.

2009 októberétől az EU előírásai szerint kizárólag Euro-5 kategóriának megfelelő buszokat szabad újonnan forgalomba állítani. Ez az előírás nem érinti a már forgalomban lévő buszokat, így a hazai közforgalmú közlekedési vállalatok „költségtakarékosság” céljából továbbra is használt (nemegyszer 8-10 éves) buszokat igyekeznek beszerezni.

Az új buszok beszerzése megfelel a magyar kormány kinyilvánított szándékának, hogy támogatja a hazai járműipart.<sup>59</sup> Meggyőződésünk, hogy Magyarország képes megfelelő színvonalú és mennyiségű új busz előállítására. A magyar gazdaság és foglalkoztatottság jelenlegi tragikus helyzetében csak olyan közbeszerzést szabad kiírni, amely elősegíti a hazai munkahelyek megőrzését. Az államnak pedig a munkahelyek létesítésére támogatást kell adnia. Úgy véljük, hogy amennyiben a francia és a német kormány megtehetette, hogy nemzeti autógyáraknak hatalmas támogatást adott a pénzügyi válságra hivatkozva, akkor a magyar kormány is megteheti (sőt, kötelessége megtennie), hogy a többszörös válság miatt a hazai buszgyártást és az ehhez kapcsolódó alkatrész-gyártást támogassa. (A többszörös válság: a nemzetközi pénzügyi válság, a hazai gazdasági és foglalkoztatási válság, valamint a környezeti és – főleg Budapesten – közlekedési válság.) Ami az autóbuszokat illeti, tapasztalataink szerint a közforgalmú közlekedésben Franciaországban főleg Renault, Németországban MAN és Merce-

<sup>59</sup> „Meg kell találni azokat az eszközöket, amelyek a kitörési pontokat összekötik, és ezek révén a kitörési pontok szövetét kell megszönnünk, melyek a legfontosabb gazdasági mozgástér mozgatórugói: a helyi adottságokra és magas munkaigényes vállalkozásokra építő egészségipar, turizmus, zöld gazdaság, megújuló energia, víz alapú gazdaságfejlesztés, járműipar, tudásipar, tranzitgazdaság, élelmiszeripar, üzleti szolgáltatások, K+F.” – A Nemzeti Együttműködés Programja, [http://orbanviktor.hu/attachment/0009/8616\\_00047.pdf](http://orbanviktor.hu/attachment/0009/8616_00047.pdf)

des, Svédországban Volvo buszok futnak. Ha ezek az országok előnyben tudják részesíteni saját buszgyártó cégeiket, akkor ennek módját Magyarországnak is meg kell találnia!

Egy jól megtervezett és lebonyolított autóbusz-csere tehát fellendíthetné a nagy hagyományokkal rendelkező hazai buszgyártást. Jelenleg Magyarországon még mindig hat vállalat tíz telephelyen gyárt autóbuszokat (egyebek mellett Budapesten, Debrecenben, Győrött és Székesfehérváron). Ezen felül számos helyen további munkahelyeket biztosít az autóbuszokhoz szükséges részegységek, alkatrészek gyártása.

A hazai buszgyártás fellendítése a magas élőkommunka-igénye miatt különösen segítheti a foglalkoztatás növelését. Az itthon hagyományosan nagy tapasztalatokkal rendelkező buszgyártásnak egyúttal a hozzáadott értéke is magas, továbbá a későbbiekben az exportunk növeléséhez is hozzájárulhat. A helyi igényekhez is jobban alkalmazkodhat a helyi gyártás. További előny, hogy a tartalékalkatrész-ellátás is olcsóbbá válik, és szintén hazai munkahelyeket teremt.

Az autóbusz-állomány korszerűsítésére 2011-ben legalább 50 milliárd forint állami támogatást javasolunk nyújtani. Ezt elsősorban az uniós források átcsoportosításával célszerű megtenni.

Szükséges az egyéb közösségi közlekedési járművek (MÁV, metró, HÉV stb.) jelentős részének felújítása, cseréje is, továbbá a pályák és üzemi létesítmények felújítására, korszerűsítésére is. Ez az autóbuszokénál egy nagyságrenddel nagyobb befektetést igényel. Csak a MÁV belső adóssága (tehát csupán a meglévő járműállomány és infrastruktúra felújításához, megfelelő műszaki színvonalának biztosításához szükséges összeg) meghaladja a 2500 milliárd forintot. Tehát amennyiben 10 év alatt megfelelő színvonalú vasutat kívánunk biztosítani, akkor évi 250 milliárd forint többletráfordításra van szükség (nem is számolva azzal, hogy a 10 év alatt bizonyos mértékű további elhasználódás is bekövetkezik, amit szintén pótolni kell).

Mindezzel kapcsolatban részletesebb javaslat kidolgozására a jelen tanulmány keretében nincs lehetőségünk.

#### **4.2.2. A közlekedési területek újraelosztása, forgalomcsillapítás**

Egyre több településen és ezeken belül is egyre több helyen alakítanak ki az önkormányzatok sebességcsillapított utcákat, tereket, egyre több lakóterületen vezetnek be 20 vagy 30 kilométer/órás sebességkorlátozást. Ezt a folyamatot szükséges felgyorsítani annak érdekében, hogy csökkenjen a balesetveszély, a zaj, a légszennyezés, nagyobb biztonságban érezzék magukat az utcán az emberek, különösen a gyerekek és az idősek. Folytatni kell a közterületek újrafelosztását, amely révén a jelenleg autók által elfoglalt helyek minél nagyobb részét átadják közösségi közlekedés, a gyalogos és kerékpáros közlekedés számára. Erre már több követendő példa is található számos településen. Budapesten ilyen például az V. kerületi Váci utca déli szakasza, valamint a IX. kerületi Ráday utca és Tompa utca. Hasonló jellegű átalakítás folyik jelenleg is az V. kerület „Fő utca” programja keretében.

Budapest belső úthálózata, épületeinek túlnyomó része a motorizáció előtti időből származik. A város élhetőségét és ezáltal versenyképességét is javítaná, ha a főútjai nem elsősorban az átmenő forgalmat szolgálnák. Ezért javasoljuk például a Kossuth Lajos utcában, a Rákóczi úton és a belső Üllői úton a közúti sávok csökkentését, szűkítését, több fa, védősövény telepítését, kerékpárutak kialakítását, helyenként a felszedett villamospályák visszahelyezését. Hasonló átalakításokat sikerrel végeztek például Bécsben, Frankfurtban és Párizsban is.

Ezt a feladatot elsősorban az uniós források átcsoportosításával javasoljuk finanszírozni.

### **4.2.3. A közösségi közlekedési járatok menetrendjének összehangolása, a hatékony ráhordás megszervezése, közlekedési szövetségek kialakítása**

Szükséges a közösségi közlekedési járatok menetrendjének összehangolása, a hatékony ráhordás megszervezése, közlekedési szövetségek kialakítása, valamint a jegy- és bérletrendszer, utazási kedvezmények lehetőség szerinti egységesítése. Különösen sürgető a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) tényleges megvalósítása. Ez azt jelenti, hogy a BKV, a MÁV és a Volánbusz járataira egyaránt érvényes egységes jegyeket és bérleteket kell bevezetni Budapesten és az agglomeráció teljes területén. (E tekintetben komoly előrelépést jelentett, hogy 2009. január 1-jétől olyan bérlettel lehet utazni a fővárosban, amellyel a város határain belül a BKV járművei, a MÁV-START elővárosi vonatai és a VOLÁNBUSZ elővárosi járatai korlátozás nélkül igénybe vehetők.) Továbbá össze kell hangolni a három vállalat járatainak menetrendjét és egységes tájékoztatást kell alkalmazni. (Többek között ne három különböző honlapon kelljen keresgélni a menetrendeket.) Mindez jelentősen növelné a közösségi közlekedés vonzerejét.

### **4.2.4. A taxihasználát kedvezményezése**

Környezetvédelmi és gazdasági szempontból is előnyösebb, ha az emberek nem saját gépkocsival közlekednek, hanem busszal, villamossal, földalattival, vonattal, illetve kerékpárral. Olyan utazások esetén, amelyeknél ezek valamiért nem praktikusak, a saját gépkocsi használatánál még az is sokkal jobb, ha taxiba ülnek. Ha kevesebb a saját gépkocsi az utakon és a várakozóhelyeken, azzal csökken az utak zsúfoltsága, tehát kevesebb a közlekedési dugó, és nincs gond a parkolással. (Esetenként még a tömegközlekedés számára is előnyös a taxi használata – például amikor éjszaka visszafelé már valaki nem tudja a tömegközlekedést igénybe venni, akkor előfordul, hogy emiatt odafelé is saját autóval megy.) A taxizás a közösségi közlekedés kiegészítő eszközének is tekinthető. Mindezen okok miatt javasoljuk, hogy számos EU országhoz hasonlóan Magyarországon is illessék meg kedvezmények a taxihasználátot. Ennek többféle módja lehet, az alábbiakban csak néhány elképzelést említünk.

- Annak érdekében is, hogy a személygépkocsi-használat szigorítása eredményeként (amit a tanulmány korábbi részében javasoltunk) ne kerüljenek hátrányba a vidéken, tömegközlekedéssel ritkán ellátott területen lakók, javasoljuk részükre a taxijellegű szolgáltatások külön támogatását az önkormányzatokon keresztül. Az ilyen alkalmi taxi- vagy iránytaxi-szolgáltatás a vélhetően alacsony és rendszertelen igény miatt drága lenne, ezért támogatandó, hogy azért csak csak nagyjából 50 forintot kelljen fizetni kilométerenként meghatározott távolságon belül. Ekkor már a jelenlegi körülmények között is megérné lemondani a saját gépkocsiról. (Egy átlagos személygépkocsi üzemeltetési költsége, az amortizációt is beleértve 50 Ft/km.) A szolgáltatás fenntartását elő lehetne segíteni éves fix összegű támogatással. Figyelembe véve, hogy ezeken a területeken az ilyen jellegű szolgáltatást általában csak a nap egy viszonylag rövid időszakában vennék igénybe, nem kellene teljes munkaidőben egy személyt foglalkoztatni. Ha minden vidéki önkormányzat átlagosan 10 millió forint támogatást kapna erre a célra, akkor ez az államnak évi 30 milliárd forintjába kerülne, ami elenyésző a személygépkocsikkal kapcsolatos adócsalás, illetve adóelkerülés összegéhez képest. (Egyébként hasonló megoldást külföldön már régóta alkalmaznak kisebb települések olyan esetekre, ahol a tömegközlekedés üzemeltetése nem lenne kifizetődő.<sup>60</sup>)
- A közigazgatásban, illetve az állami intézményeknél nem ritka, hogy saját célra gépkocsit tartanak fenn. Megfontolandónak tartjuk, hogy saját fenntartású gépkocsi helyett taxit

<sup>60</sup> Ld. például: **Tömegközlekedés taxival Kismartonban**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/1993/10/1702.hpp>



használjanak, és egyúttal a leginkább környezetbarát gépjármű-állománnyal üzemelő társaságokat vegyék igénybe. Véleményünk szerint a Budapesten található közintézményeknél átlagosan a jelenleginek a felére lehetne csökkenteni a gépkocsi-állományt, és az így felszabaduló összeg egy töredékének taxizásra fordításával is ki lehetne szolgálni az ottani közlekedési igényeket. (A közigazgatási taxihasznaát növekedésének vállalkozásösztönző és munkahelyteremtő hatása nyilvánvaló.)

A fenti intézkedésekkel egyidejűleg szükséges lenne a taxizás feltételeinek szigorítása is. Ennek keretében növelni kell a szakmai és etikai követelményeket, továbbá szigorítani a környezetvédelmi feltételeket. (2012-től kezdve kizárólag EURO V-ös vagy annál jobb környezetvédelmi normának megfelelő járművet lehessen taxiként üzemeltetni. 2011-től egyébként is csak ilyen járműveket lehet újonnan forgalomba helyezni. Ez az intézkedés arra ösztönözná a taxis vállalkozásokat, hogy járművüket vagy teljesen újra – és ne használt autóra – cseréljék, vagy lássák el a meglévő járművüket részecskeszűrővel.) Ezt a szigorítást össze lehet kapcsolni az adóterhek célzott csökkentésével, például áfavisszatérítéssel a részecskeszűrő felszerelése után.

### **4.3. Az államháztartási kiadások csökkenését eredményező egyéb intézkedés**

#### **Az autópálya-építések megszüntetése**

Javasoljuk a további autópálya-építések megszüntetését.

A hazai autópálya-hálózat kiépült, és a meglévő hálózat nagy részén a forgalom olyan alacsony, hogy az nem indokolta volna a szóban forgó új utak autópálya-paraméterekkel történő kiépítését. Az éghajlatvédelem és energiafüggettségünk csökkentése is a további építések megszüntetését indokolja.<sup>61</sup> Továbbá a nemzetgazdaságnak a nagy energia- és nyersanyagigényű tevékenységek helyett a tudásalapú tevékenységeket kell előnyben részesíteni, hiszen csak így javíthatjuk versenyképességünket.

A már folyamatban lévő építkezéseket már nyilvánvalóan nem lehet leállítani, azonban a még meg nem kezdett építkezéseket meg sem szabad kezdeni.

---

<sup>61</sup> Részletesebb indoklás: **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?**  
<http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/autopalya.pdf>

## C.) Összesített hatás az államháztartásra

A B.) alfejezetben javasolt intézkedések 2011. évi hatását az államháztartásra az 11. táblázatban mutatjuk be.

### 11. táblázat: A környezetbarát közlekedési rendszer megvalósítására tett javaslatok hatása az államháztartásra 2011-ben\*

Sor-szám	Az intézkedés megnevezése	Hatás (milliárd Ft)
2.1.	A nehéz tehergépkocsik útdíja	100
2.2.	A tehergépkocsik túlsúlydíjának emelése	10
2.3.	A közúti teherfuvarozásnál az „üzemanyag-megtakarítás” után adómentesen elszámolható bér megszüntetése	30
2.4.	A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása	200
2.5.	Személygépkocsik úthasználati átalánydíja gépjárműadó és autópályadíj helyett	20
2.6.	A luxusterepjárók gépjárműadójának emelése	1
2.7.	A kvadok, mopedek és motorkerékpárok gépjárműadójának emelése	5
2.8.	A gépjárműadó befizetése elmulasztásának szigorúbb büntetése	5
2.9.	A diesel üzemű gépkocsik gépjárműadójának differenciálása	5
2.10.	Az agroüzemanyagok adókedvezményeinek eltörlése	10
2.11.	Áfa beszedése külföldi buszok után	10
2.12.	Városi útdíj bevezetésének elősegítése	0
2.13.	Parkolási díjak emelése, kiterjesztése	20
2.14.	A balesetek egyes költségeinek megfizettetése üzleti biztosítókkal	80
2.14.	Repülőjegy-adó kivetése	30
2.15.	A repülőterek támogatásának megszüntetése	5
2.16.	A MALÉV támogatásának megszüntetése	20
2.17.	A költségként történő elszámolás lehetőségének megszüntetése a gépi meghajtású belföldi légi közlekedésre	5
3.1.	A tömegközlekedési juttatás teljes adómentessége	-5
3.2.	A helyi utazási bérlet elszámolhatóságának kiterjesztése	-3
3.3.	Térítés a gyalogosan és kerékpárral történő munkába járáshoz	-30
4.2.1.	A közösségi közlekedési járművek, pályák, üzemi létesítmények korszerűsítése, fejlesztése	-40
4.2.2.	A közlekedési területek újraelosztása, forgalomcsillapítás	-10
4.2.3.	A közösségi közlekedési járatok menetrendjének összehangolása, a hatékony ráhordás megszervezése, közlekedési szövetségek kialakítása	-10
4.2.4.	A taxiszolgáltatás kedvezményezése	-30
4.3.	Az autópálya-építések megszüntetése**	40
	A kedvező nemzetgazdasági hatások többleteredménye***	50
	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>518</b>

\* Ezen javaslatok megtétele óta az országgyűlés már elfogadta az adótörvények módosításait és a folyik a költségvetési törvényjavaslat vitája is, tehát a táblázatban szereplő összegek 2011-re a meg nem valósított lehetőségeket mutatják.

\*\* Az uniós forrásokkal együtt. Az összeg becslés, mivel nem állnak rendelkezésünkre adatok arról, hogy 2011-ben reálisan (a már megkötött szerződések figyelembevételével) mennyi beruházás függeszthető fel.

\*\*\* Ld. alább a 2. pontot!

## D.) Következtetések: a javaslatok végrehajtásának hatása

Ebben az alfejezetben röviden értékeljük az intézkedések hatását az államháztartásra, a bruttó nemzeti jövedelemre (GNI), a foglalkoztatottságra, az államháztartás mérlegére, a külkereskedelmi mérlegre, az inflációra és az innovációra.

### 1. Államháztartási mérleg

A javasolt intézkedések államháztartásra gyakorolt közvetlen hatása rendkívül kedvező, összesen több mint 500 milliárd forint többletbevétellel, illetve kiadáscsökkenéssel jár 2011-ben. Az államháztartási mérlegre tett további hatás viszont az egyéb intézkedésektől is függ, azaz attól, hogy a keletkező többletet milyen célokra használják fel. Amint korábban leírtuk, a többletbevételeket az államháztartás hiányának csökkentésére, a munkabért terhelő adók, járulékok mérséklésére; az egészségügy, az oktatás és a K+F többlettámogatására, valamint a közlekedés terén a pozitív externáliákat létrehozó tevékenységek (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés) pénzügyi támogatására, illetve az eddigi piactorzulások kijavítását elősegítő ideiglenes támogatásokra javasoljuk fordítani. Ebben a tanulmányban az utóbbira tettünk konkrét javaslatot, és ennek számításba vételével kaptuk a több mint 500 milliárd forintos államháztartási többletbevételt. Az ennek az összegnek a felhasználására vonatkozó javaslat kidolgozása azonban nem ennek a résztanulmánynak a feladata.

### 2. Bruttó nemzeti jövedelem (GNI)

Az eddigi gyakorlati tapasztalatok, valamint a modellek szerint a GNI növekszik a kevésbé energia- és szállításiigényes, azaz az korszerűbb gazdasági szerkezet, a piactorzító jelenségek csökkenése, a jobb környezeti és egészségi állapot, valamint mindenekelőtt a hazai munkaerő nagyobb mértékű bevonása következtében. A témával foglalkozó számos kutatás közül megemlítjük az Európai Bizottság megbízásából készült GRACE tanulmányt<sup>62</sup>, amely szerint több mint 1000 milliárd forinttal javulna a közjólét Magyarországon évente, ha a közúti közlekedés által okozott környezeti és egészségi károk költségét megfelelő adók és díjak formájában megfizettetnék a közlekedés résztvevőivel, és az így keletkezett többlet adóbevételt az élőmunkát terhelő adók és járulékok csökkentésére használnák fel. A bruttó hazai termék (GDP) 4 százalékanak megfelelő gyarapodás a környezeti és egészségi károk mérséklődésének köszönhető, valamint annak, hogy az árak jóval kevésbé fognak torzítani, és így a gazdaság szereplői a mainál sokkal ésszerűbb döntéseket hoznak.

### 3. Foglalkoztatottság

Az élőmunka-igényes tevékenységek a korábbinál kedvezőbb helyzetbe kerülnek, hiszen a javasolt intézkedések hatására keletkező jelentős többletbevételt elsősorban az élőmunka terheinek csökkentésére fordítjuk. Az energiát, a nyersanyag-felhasználást, az importot adóztatjuk meg fokozottabban, illetve ezek támogatását csökkentjük. Mindezek következtében növekszik a hazai foglalkoztatottság.

### 4. Külkereskedelmi mérleg

Csökken a kőolaj- és gépjármű-import. A hazai élőmunka kiszorítja az import egy részét, illetve a hazai gazdasági tevékenységekre több forrás jut. Mindez kedvezően hat a külkereskedelmi mérlegre.

---

<sup>62</sup> Ld. <http://www.grace-eu.org/>

## **5. Infláció**

Az üzemanyagárak, a személygépkocsi-használat, a közúti fuvarozás, a légi közlekedés árai emelkednek, az élőlátás-igényes hazai szolgáltatások és termékek árai csökkennek. Ezért összességében nem növekszik az infláció, sőt hosszabb távon a korszerűbb gazdasági szerkezet kialakulása és a környezetszennyezés csökkenése következtében mérséklődik az inflációs nyomás. (Egyebek mellett azért is, mert a tömegközlekedés és a vasúti szállítás növekvő ára a fajlagos alacsonyabb költségek miatt viszonylagos árcsökkenést eredményez.)

## **6. Innováció**

Javul az innováció. Amint az OECD egyik tanulmánya megállapítja<sup>63</sup>, a javaslatban szereplő intézkedések hatása sokoldalúan jelentkezik az energiahatékonyság javításában, ami jelentősen különbözik az energiaátalakítás egyoldalúságától, és ennek eredményeként olyan megoldásokban ölt testet, ami jelentős innovációval jár.

---

<sup>63</sup> Ld. például: The Forgotten Benefits of Climate Change Mitigation: Innovation, Technological Leapfrogging, Employment, and Sustainable Development, <http://www.oecd.org/dataoecd/6/49/19524534.pdf>