

Ötezer milliárd forint közpénz a külföldi kamionosoknak

Az Útdíj és törvény című konferencián – amelyet nemrég rendezett a Levegő Munkacsoport és a Közlekedéstudományi Intézet – elhangzott, hogy a külföldi tehergépkocsik magyarországi közlekedését a magyar adófizetők összesen 5000 milliárd forinttal támogatták. Vajon miként jutottak erre a következtetésre a Levegő Munkacsoport szakértői?

A Magyar Országgyűlés a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény első változatának elfogadásakor rögzítette, hogy a külföldi tehergépkocsik után Magyarországon tonna-kilométerenként 3 forint adót (tulajdonképpen útdíjat) kell fizetni. Ez az összeg nagyjából fedezte volna a külföldi tehergépkocsik által hazánkban okozott költségeket, beleértve a számukra szükséges infrastruktúra megépítésének és fenntartásának költségeit, valamint a környezeti és egészségi károkat is. Az Európai Közösség (és mindenekelőtt Görögország) erőteljes tiltakozása nyomán ezt a kötelezettséget Magyarország eltörölte az Európai Közösségben bejegyzett tehergépkocsik számára, amelyek ezt követően ingyenesen használhatták országunk útjait. Ugyanakkor az Európai Közösség elismerte Magyarországnak azt a jogát, hogy az egyéb külföldi tehergépkocsikra kivesse ezt a mértékű adót, és azt az euró (akkor még ECU) forinthez viszonyított árfolyamának megfelelően valorizálja. (Sajnos még ez sem felelt meg a tényleges valorizációnak, mert 2010-ben az 1992. évhez viszonyítva az euró árfolyamindexe 269,7 százalékosra nőtt, ezzel szemben a fogyasztói árak mutatója 651,8 százalékosra.)

A megállapodást az Országgyűlés jóvá is hagyta az 1994. évi I. törvénnyel, amely az EU-hoz való csatlakozás feltételeit szabályozta, így a megállapodás is az EU egyetértésével került kihirdetésre.

A törvény azonban hagyott egy kibúvót: a más országokkal kötött megfelelő kétoldalú megállapodás esetén a tehergépkocsik után az adót egyáltalán nem kellett fizetni, vagy csak csökkentett mértékben. Ezt követően egyre-másra születtek a kétoldalú megállapodások, és néhány év elteltével a külföldi kamionok több mint 90 százaléka után nem fizették meg ezt az adót. Végül magát az adót is egyoldalúan eltörölték, minden ezzel kapcsolatos, hazánkban járó kompenzáció, viszonzás nélkül. Ez a nemzetközi egyezmények területén szinte példa nélküli eset, ráadásul egy szegény és eladósodott ország részéről. Az útdíj elengedését még a nemzetközi helyzet sem indokolta, sőt éppen ellenkezőleg, hiszen abban az időben a délszláv események és embargó következtében Magyarországot érte a legnagyobb veszteség, amit még a Nemzetközi Valutalap (IMF) is elismert körülbelül 5 milliárd USD értékben. Közismert, hogy általában a szomszéd országok szenvednek legnagyobb kárt embargó esetén, ráadásul az akkori időben a Magyarország és a volt jugoszláv országok közötti gazdasági kapcsolatok legmagasabb szintet érték el.

Az 1991. évi 3 forint az említett részleges valorizálással számítva is, ma több mint 8 forintot ér. Ha feltételezzük, hogy egy külföldi tehergépkocsi átlagos súlya 30 tonna, Magyarországon megtett útjának hossza, pedig alkalmanként 400 kilométer, akkor ebből kiderül, hogy egy kamion után az országunkon való egyszeri áthaladásért mintegy 100 000 forintot kellene fizetni, ha az 1991. évi LXXXII. törvény eredeti előírása hatályban maradt volna. Ezzel szemben ma csupán a 3000 forintos matrica díját kell kifizetni. (Eddig sokan még ezt sem fizették meg, mert a díjat a magyar hatóságok nem tudták behajtani a külföldieknek. Az autópályákon felszerelt ellenőrző kamerák felvételeiről ezért már eleve törölték a külföldi rendszámokról készült

képeket... Remélhetőleg ez a helyzet most megváltozik, mert a kormány olyan szabályozást fogadott el, amely szerint a járművet vissza lehet tartani mindaddig, amíg a díjat – és a fizetés elmulasztása miatti büntetést – nem fizetik meg.)

Egyébként a tonna-kilométerenkénti 8 forintos díj megközelítőleg fedezné azokat a költségeket, amelyeket a tehergépkocsik üzemeltetői okoznak, viszont teljes egészében a társadalomra hárítják át. Ez utóbbi – a Levegő Munkacsoport számításai szerint – mintegy 20 forintot tesz ki árutonna-kilométerenként. (A 8 forintos díj az össztömegre vonatkozik, beleértve a gépkocsi tömegét is, a 20 forintos költség pedig csak a szállított áru tömegére.)

A Magyarországra érkező külföldi rendszámú tehergépkocsik (meg nem fizetett) útdíja

Év	Teher- gépkocsi	Útdíj (2)	Árfolyam	Fizetendő útdíj (3)	Fizetett útdíj	Meg nem fizetett útdíj				
						folyó áron (4)		inflációval és évi 2%-os kamattal		
						ezer darab (1)	Ft/tkm	Ft/ECU, Ft/EUR	milliárd Ft, folyó áron	milliárd Ft, folyó áron
1989	363,1		65,07							
1990	441,0		80,48							
1991	588,0		92,70							
1992	773,2	3,00	102,10	27,8	2,0	25,8	253	29	256	
1993	668,5	3,16	107,50	25,3	2,0	23,3	217	62	480	
1994	778,7	3,67	124,78	34,3	2,0	32,3	259	111	751	
1995	872,5	4,78	162,65	50,0	2,0	48,0	295	200	1064	
1996	947,8	5,62	191,15	63,9	2,0	61,9	324	321	1412	
1997	1098,4	6,20	210,93	81,7	2,0	79,7	378	474	1822	
1998	1180,6	7,08	240,98	100,3	2,0	98,3	408	657	2271	
1999	1056,2	7,43	252,80	94,1	2,7	91,4	362	833	2681	
2000	1128,2	7,64	260,04	103,4	3,1	100,3	386	1037	3125	
2001	1264,5	7,54	256,68	114,4	3,1	111,3	434	1271	3625	
2002	1339,0	7,14	242,97	114,7	3,1	111,6	459	1480	4162	
2003	1371,0	7,45	253,51	122,5	2,5	120,0	474	1703	4723	
2004	1981	7,40	251,68	175,8	2,2	173,6	690	2034	5514	
2005	2296	7,29	248,05	200,8	0	200,8	810	2354	6442	
2006	2411	7,77	264,27	224,6	0	224,6	850	2725	7430	
2007	2652	7,38	251,31	235,0	0	235,0	935	3244	8522	
2008	2917	7,38	251,25	258,4	0	258,4	1029	3775	9732	
2009	2917	8,24	280,58	288,6	0	288,6	1029	4307	10965	
2010	3063	8,09	275,41	297,4	0	297,4	1080	4912	12275	
Összesen 1992-től	29 344			2 613	31	2 583	10 669	4912	12 275	

(1) 2003-ig a KSH adatai, utána szakértői becslés a KSH és az Eurostat adatainak felhasználásával

(2) 1992-ben 3 Ft/tkm, utána Ft/ECU, illetve Ft/ euró árfolyamváltozással valorizálva az 1991. évi LXXXII. törvénynek (útdíj) és az 1994. évi I. törvénynek megfelelően. Minden tehergépkocsi esetén 30 tonnával és 400 megtett kilométerrel számoltunk.

(3) az árfolyamváltozásnak megfelelően

(4) az előző két oszlop különbsége

Kiszámoltuk: amennyiben 1992 és 2010 között minden tehergépkocsi után megfizették volna az 1991-ben meghatározott útdíjat, akkor (változatlan forgalommal számolva) a magyar költségvetés folyó áron 2583 milliárd forint többletbevételhez jutott volna. Ha pedig az inflációval és egy szerény, évi 2 százalékos reálkamattal is számolunk, akkor ez az összeg 4912 milliárd forintot tesz ki. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy Magyarország az elmúlt 19 évben ekkora összeggel támogatta a külföldi kamionosokat. Hangsúlyozzuk, hogy ez valódi támogatás, hiszen a magyar adófizetőknek kellett (és kell mind a mai napig) állniuk az említett infrastrukturális, környezeti és egyéb költségeket.

A külföldi kamionok adójának be nem hajtása kapcsán elengedett összeget célszerű az államadóssághoz is viszonyítani. A MNB és a KSH adatai szerint 2010. december 31-én az államháztartás és az MNB adóssága 16,6 milliárd eurót tett ki. Az elengedett útdíj összege az évi 2 százalékos kamatos kamattal számolva 2010 végén közel 12,3 milliárd eurót tett ki. Tehát ennyivel az államadósságunk ma mindössze 4,3 milliárd eurót tenne ki, ha a korábbi kormányok csak az útdíj terén nem folytattak volna hanyag gazdálkodást.

Budapest, 2011. július 31.

Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke

Pavics Lázár
a Levegő Munkacsoport vezető szakértője
ny. pénzügyminisztériumi szakfőtanácsos