

## A közlekedési externáliák beszámításának társadalmi és gazdasági hatásai

**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 élők munkát terhelő adók és járulékok csökkentésére használnák fel – állapította meg egy tanulmány, amelyet az Európai Bizottság megbízásából készített egy nemzetközi kutatócsoport. A bruttó hazai termék (GDP) 4 százalékának 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.**

A közlekedési szolgáltatások igénybe vételének teljes társadalmi ráfordításait ma még a világ egyetlen országában sem érvényesítik maradéktalanul az árakban – holott a társadalomra továbbhárított tételek egyre nagyobb mértékű terhet jelentenek a lakosságnak (például egészségkárosodás, ingatlanok értékcsökkenése) és az államkasszáknak (például a megfelelő egészségügyi szolgáltatások biztosítása) egyaránt. A természetes és épített környezetet terhelő tehát alig fizet az általa okozott károkért, miközben az adófizetők ezzel összefüggő terhei mind súlyosabbakká válnak. E probléma kezelésére indított az Európai Bizottság a Hatodik Kutatási Keret Program (2002-2006) végrehajtása során a GRACE alprogram<sup>1</sup> keretében vizsgálatokat annak felmérésére, hogy e tényezőknek az árakba történő beépítése esetén milyen problémák és lehetséges megoldások körvonalazhatók. Míg e kutatás korábban a közlekedési piacon felmerülő külső költségek felmérésére irányult, az alább ismertetett legújabb kutatási eredmények<sup>2</sup> azt mutatják be, hogy a külső határköltségeknek<sup>3</sup> az árakba történő beépítése milyen társadalmi és gazdasági következményekkel jár. A GRACE keretében számba vett externális költségek mellett itt felhasználták a 27 EU-tagállamra és 4 további országra (Horvátország, Norvégia, Svájc és Törökország) összeállított TREMOVE modellt is.

### Hatások a közlekedésre és a közjólétre

A TREMOVE modell alkalmazását az alábbi tényezők tették szükségessé: egyes külső költségek (így például a forgalmi dugók) függenek a közlekedés szereplőinek számától; az alkalmazandó ár- és adópolitika végső kihatásait a kereslet alakulása és az egyes közlekedési módok közötti esetleges váltás is befolyásolja; a végső közjóléti hatásokat az is befolyásolja, hogy a szolgáltatásokból származó bevételeket miként

<sup>1</sup> Generalisation of Research on Accounts and Cost Estimation (Az elszámolásokkal és a költségbecslésekkel kapcsolatos általános kutatás). Az alprogram vezető intézete a Leedsben (Egyesült Királyság) működő Institute for Transport Studies volt.

<sup>2</sup> The socio-economic impacts of transport pricing reforms. Szerzők: S. Proost, S. Van der Loo, E. Delhayé, B. Van Herbruggen, O. Ivanova, L. Cretegny, S. Suter, J. Bröcker, A. Korzhenevych, N. Schneekloth, A. de Palma, N. Picard. 2008. <http://www.grace-eu.org/deliverables.htm> (Del. 9)

<sup>3</sup> Külső határköltség: az adott szolgáltatás egységnyi növelésével összefüggő összes, a használók által meg nem fizetett társadalmi költség.

használják fel. A modellben alkalmazott három ár- és adóreform-változat az intézkedés komplexitása szerint tér el egymástól. Az ország-modulok mindegyike tartalmaz személy- és teherszállítást, valamint nagyvárosi, városi és nem városi térségeket is. Az egyes közlekedési módoknál egyszerűsített formában valamennyi külső költségtényezőt figyelembe vették. A belső változónak tekinthető közlekedési dugóknál összevont járműsebesség függvényeket alkalmaztak, a levegőszennyezést pedig megfelelő összetételű járműállományhoz rendelték. A többi externális költséget közlekedési módok, illetve járműtípusok szerint határozták meg. A modell értékeli a személy- és teherszállítási keresletben és annak közlekedési módok szerinti megoszlásában, a járműparkok méretében és összetételében, a külső költségekben, valamint a közjólét szintjében a szolgáltatási díjak, az adók és a szabályozási politika módosulása miatt várható változásokat.

A tanulmány meghatározása szerint a közjólét növekedése a fogyasztói többlet, a termelői többlet és a többlet adóbevétel összegéből áll, amiből le kell vonni az összes külső költséget. Ezen belül a többlet adóbevétel beszámítása külön módszertan szerint történik, amely meghatározott paraméterek szerint figyelembe veszi, hogy kik fizetik az adót, és hogy a bevételt miként használják fel.

A modellben érvényesített három forgatókönyvet az 1. táblázat tartalmazza. Közös vonásuk, hogy a közlekedésben jelenleg hatályban lévő valamennyi adót, díjat (regisztrációs adó, gépjármű- és biztosítási adó) és támogatást figyelmen kívül hagyják (kivéve a biztosítások, a szervizköltségek és a személygépkocsik üzemanyagának forgalmi adóját), a nem közúti módokat pedig abból indulnak ki, hogy azok bevételei változó költségeiket, valamint a környezeti és zajhatások költségeit fedezni tudják. Kézenfekvő tehát, hogy egyes országok, illetve közlekedési módok esetében ez áremelkedést von maga után. Feltételezik továbbá, hogy mindhárom forgatókönyv 2010-től lépne érvénybe, de eredményeiket csak 2020-ban (a reformok kiteljesedését követően) vizsgálják. Mivel a közlekedés határköltségei országok és közlekedési módok szerint eltérőek, ezt tükrözik az egyes országok adóiban is.

**Az első változat** fő jellemzője, hogy személygépkocsik, kisbuszok, motorkerékpárok és moperek esetében az általuk okozott külső környezeti költségek fedezeteként az üzemanyag jövedéki adója szerint differenciál, míg a teherkocsikra egységes, kilométerenkénti útdíjat állapít meg. A tanulmány előző változatával kapcsolatos korábbi közvélemény-kutatás kapcsán sokan ezt a megoldást tartották a legcélravezetőbbnek, mivel

- nem kell új, kiegészítő adóterhet bevezetni;
- minimalizálja a beszedendő díjak és a megfelelő tranzakciók számát;
- a rendszer könnyen érthető és kézben tartható;
- a közlekedési ráfordítások a nyilvántartásokban is könnyen nyomon követhetőek;
- a vezetők a szabályozásra kézenfekvően reagálhatnak – kevesebbet akarsz fizetni, utazz kevesebbet (és gondozd a járművet)!;
- azonnali a fizetés – nincs számlázás és nem fenyeget eladósodás sem.

Az 1. forgatókönyv szerint a személygépkocsik, kisbuszok, motorkerékpárok és moperek üzemanyagának adója a levegőszennyezés, az éghajlatváltozás, a forgalmi dugók, a balesetek és a zajhatás okozta külső költségekre nyújtana fedezetet. Mivel a

dízel üzemanyag szennyezőbb (főként a kibocsátott rákkeltő mikroszkopikus méretű részecskék miatt), adója is magasabb lesz a benzinénél. A tehergépkocsik üzemanyagának adójából az éghajlatváltozás felgyorsulása miatt felmerülő externáliákat ellentételezik, míg az összes többi költségre és az utak elhasználódására az útdíjat alkalmazzák. Az utóbbi csak a 16 tonnánál nehezebb teherautóknál merül fel, egyébként a tehergépkocsik a személygépkocsikkal azonos üzemanyagadót fizetnek. Annak érdekében, hogy a tehergépkocsiknál emiatt ne merüljön fel kettős adózás, az adónak az éghajlatváltozására fedezetet nyújtó hányadán felüli része beszámítható.

**A második változat** abból indul ki, hogy a személygépkocsik, kisbuszok, motorkerékpárok és mopedek üzemanyagának adója nem a legjobb eszköz az általuk okozott külső környezeti költségek fedezésére, mivel e költségek teljes mértékben csak igen magas adómértékekkel lennének előteremthetők, és nincs elég jó összefüggésben a balesetek, a zaj, a levegőszennyezés és az éghajlatváltozás külső határkölségeivel sem. Emiatt e forgatókönyv a személygépkocsikra is megállapít egy kilométerenkénti, járművek és országok szerint differenciált útdíjat, amely az éghajlatváltozáson túl felmerülő externáliákra nyújthat fedezetet.

**A harmadik változat** szerint az éghajlatváltozással kapcsolatban valamennyi közúti jármű fizet üzemanyagadót, míg az útdíjat nemcsak járművek és országok, de időszak (csúcsforgalom, illetve azon kívül), régió és az út típusa szerint is differenciálják.

#### 1. táblázat: A REMOVE II modell reform forgatókönyvei

Változat	Személygépkocsik	Teherautók
<b>1. változat</b>	A külső határkölségeket csak az üzemanyagok jövedéki adójából fedezik.	Az üzemanyagok jövedéki adójából az éghajlatváltozással kapcsolatos externális költségeket, egy egységes, kilométer-arányos útdíjból pedig a többi külső költséget fedezik.
<b>2. változat</b>	Az üzemanyagok jövedéki adójából az éghajlatváltozással kapcsolatos externális költségeket, egy egységes, országok és járműtípusok szerint differenciált, kilométer-arányos útdíjból pedig a többi externális költséget fedezik.	Az üzemanyagok jövedéki adójából az éghajlatváltozással kapcsolatos externális költségeket, egy egységes, országok és járműtípusok szerint differenciált, kilométer-arányos útdíjból pedig a többi externális költséget fedezik.
<b>3. változat</b>	Ugyanaz, mint a másodiknál, de az útdíjat időszak és hely szerint is differenciálják.	Ugyanaz, mint a másodiknál, de az útdíjat időszak és hely szerint is differenciálják.

Határkölség alatt a további egy utas elszállítása, illetve egy újabb kilométer megtétele esetén felmerülő – megfelelő emissziós tényezők, folyamatábrák és korrekciós tényezők (például a veszélyeztetettebb motorkerékpárosok és mopedek balesetei esetében) alapján – pénzben is becsülhető környezeti károk értendők. A gépjárművek okozta zajártalom hatásának becsülésénél abból indultak ki, hogy a zaj negatív fiziológiai hatása növeli a szívroham kockázatát, míg káros pszichikai befolyása miatt zavartság, kommunikációs problémák, levertség, álmatlanság és a szellemi produktivitás csökkenése léphet fel.

A 2020-ra feltételezett alapváltozat egyensúlyi (reform nélkül várható) külső határkölségeit főként a GRACE eredményeire támaszkodva határozták meg (2. táblázat).

**2. táblázat: Súlyozott átlagos társadalmi külső környezeti határköltések a 2020-ra feltételezett alapesetben 2005-ös euróban (1 járműkilométerre vetítve)**

Közlekedési mód	Kihasznált-sági vagy terheltségi tényező	Infra-struktúra igénybe vétele	For-galmi dugók	Éghajlat változás (felső érték)	Lég-szen-nyezés	Bal-esetek	Zaj	Össze-sen
Lassú járművek*	1,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Moped*	1,09	0,0000	0,0251	0,0037	0,0166	1,9379	0,0276	2,0108
Motorkerékpár*	1,09	0,0000	0,0336	0,0088	0,0123	1,1495	0,0225	1,2266
Személygépkocsi*	<b>1,84</b>	<b>0,0000</b>	<b>0,0534</b>	<b>0,0171</b>	<b>0,0144</b>	<b>0,0346</b>	<b>0,0070</b>	<b>0,1266</b>
Mikrobusz*	1,42	0,0000	0,0628	0,0212	0,0206	0,0855	0,0061	0,1960
Busz*	16,28	(0,0000)	(0,1091)	0,0635	0,0863	(1,3740)	0,0488	1,6801
Könnyű tehergépkocsi*	0,78	0,0000	0,0416	0,0176	0,0177	0,0736	0,1183	0,2688
Nehéz tehergépkocsi 3,5-7,5 t**	1,05	0,0000	0,1028	0,0414	0,0502	0,0968	0,0218	0,3131
Nehéz tehergépkocsi 7,5-16 t**	3,51	0,0000	0,1095	0,0632	0,0783	0,0895	0,0702	0,4107
Nehéz tehergépkocsi 16-32 t**	6,06	0,0351	0,1048	0,0594	0,0782	0,0848	0,1188	0,4818
Nehéz tehergépkocsi >32 t**	12,28	0,0332	0,0933	0,0774	0,1068	0,0786	0,2223	0,6115
Metró és villamos*	125,73	(0,0000)	(0,0000)	0,0880	0,0377	(2,6780)	0,2263	3,0427
Személyvonat*	114,96	(0,1494)	(0,0000)	0,3334	0,6667	(0,0000)	0,4368	1,8968
Repülőgép* <sup>A</sup>	-	(0,0000)	0,0000	0,0029	0,0071	(0,0006)	0,0044	0,0149
Tehervonat**	499,20	(0,6490)	0,0000	1,0483	2,1466	(0,3994)	1,2979	5,4912
Belvízi hajó**	493,60	(0,9378)	0,0000	2,0731	14,5118	(0,0000)	0,0000	17,5228

A kihasználtsági vagy terheltségi tényezőre vonatkozóan:

\* utas/jármű,

\*\* tonna/jármű.

Az egyes változatokban a zárójelbe tett értékekre 0 szerepel.

<sup>A</sup> Járműkilométer adatok hiányában a repülőgépeknél utaskilométer szerepel.

Érthető, hogy a motorkerékpárok és a mopedek külső költségeiben a balesetek aránya körülbelül 95 százalék, de a többi személyszállítási módnál is mindenütt ez a fő költségtényező. A kisteherautóknál alacsony kihasználtságuk és gyakran zsúfolt szokásos útvonalaik jelentenek jelentős költségtényezőt. A legjobb kihasználtságuk, baleseti és környezeti mutatóik pedig a nem közúti járműveknek van.

Az új szabályozás keretében a személy- és teherszállításban várható nettó bevételi többlet felhasználási módja szerepének jobb megértésére az egyes forgatókönyvek mindegyikére két megoldást vizsgáltak. Míg a parciális egyensúlyi modellekben a nettó adóbevétel-növekményt többnyire fele-fele arányban fel szokták osztani a fogyasztók és a szolgáltatók között, a REMOVE-ban a bevételi többlet értéke attól függ, hogy hol szedték be a többletadót és azt mire használták fel. Fordíthatják ugyanis ezt az összeget „általános adócsökkentésre”, amikor is a bevételi többletet teljes egészében a közlekedésen kívüli adók mérséklésére használják fel. Ennek kapcsán az országok többségénél a közjólét kismértékű emelkedése adódik. Ha viszont az adótöbbletből a foglalkoztatást terhelő adókat csökkentik, e piaci torzító hatás mérséklésével a munkaerőpiacon határozott fellendülés valószínűsíthető.

Az EU-27+4 országcsoportra kapott összesített, 2020-ra várható eredményeket a 3. táblázat mutatja be. Az első oszlop a közlekedésből származó, várható (támogatások nélkül számított) adóbevételek összegét tartalmazza a GDP százalékában kifejezve. A második a közjólét változását mutatja abban az esetben, ha a többlet adóbevételt általános adócsökkentésre fordítják, míg a harmadik oszlop ugyanezt tartalmazza a

foglalkoztatást terhelő adók és járulékok csökkentése esetére. Az utolsó két oszlop a tonna-, illetve utaskilóméterben mért teljesítmény-változást mutatja be.

**3. táblázat: Összevont adóbevételek, közjóléti és közlekedési teljesítményi hatások a reform eredményeként az EU-27+4 országcsoportban 2020-ban a GDP százalékában**

Változat	Összes közlekedési többlet adó- és díjbevétel	Közjóléti hatás általános adócsökkentés esetén	Közjóléti hatás a foglalkoztatást terhelő adók és járulékok csökkentése esetén	A megtett tonna-km változása %-ban, az alapesethez képest	A megtett utaskilóméter változása %-ban, az alapesethez képest
<b>Alapeset</b>	2,298	0	0	0	0
<b>1. változat</b>	6,224	0,034	1,706	-10,7	-17,4
<b>2. változat</b>	5,402	1,191	2,725	-11,0	-11,5
<b>3. változat</b>	5,391	1,181	2,702	-10,8	-11,2

### A fenti átfogó eredményekből az alábbi következtetések vonhatók le:

- A személygépkocsik és motorkerékpárok esetében a fedezet az általuk okozott összes külső költségre az üzemanyagok jövedéki adójából nyilvánvalóan csak igen nehezen biztosítható. Az 1. változat azt mutatja, hogy ehhez rendkívüli mértékben kellene emelni az üzemanyagok adóit (az adóbevételek közel megháromszorozódnának), miközben a hatékonyság csak kismértékben javul.
- Amennyiben a személy- és tehergépkocsiknál a legfontosabb ármeghatározó eszköznek az útdíjat választják (2. változat), az adóbevételek az alapesethez képest több mint megduplázódnak, és erős javulás mutatkozik a közjólét tekintetében is – miközben a közlekedési szolgáltatások teljesítménye több mint 11 százalékkal csökken.
- A szabályozás tér- és időbeni finomabb differenciálásának (3. változat) hatására ugyan a közlekedési dugók az alapesethez képest jelentős mértékben csökkennének, a bevételek viszont szintén mérséklődnének, bár a 2. változathoz képest csak kis mértékben. Az ebben a változatban nagy súllyal szereplő adók miatt a közjólét a 2. második változathoz viszonyítva kisebb mértékben javulna (ha az adók összege megegyezik a környezeti határkölségeivel). Ha viszont az adókat mindkét alváltozatban optimalizálnák, a 3. forgatókönyv mégis jóval kedvezőbb eredményeket adna a másodiknál.
- Köztudott azonban, hogy a térben és időben érzékenyebb szabályozásnál megnőnek az adóztatás tranzakciós költségei (számlázás, végrehajtás ellenőrzése stb.). Ezt a közjóléti hatások becslése során még nem vették számításba. Mivel egy finomabban hangolt adórendszer bevezetésének csak ott van értelme, ahol sok a forgalmi dugó, a várható közjóléti hatást régióként külön ellenőrizni szükséges.
- A szabályozási változat kiválasztásánál fontos szerepe van annak, hogy a többlet adóbevételeket miként használják fel.
- Kedvező közjóléti hatásokra elsősorban a balesetek és a forgalmi dugók miatt felmerülő külső költségek csökkenése és a többlet adóbevételek célirányos felhasználása kapcsán lehet számítani.
- Az itt szereplő ár- és adóreform változatok még nem kezelnek minden külső költséget, közülük némelyiknél – például a közlekedési balesetek esetében – finomabb szabályozás szükséges, kellő bírságokkal tudatosítva például a gyorsan vagy alkoholt fogyasztva hajtókban viselkedésük társadalmi költségeinek mértékét.

## A modellszámítások eredményei országonként

Az ismertetett kutatási program végrehajtása során bonyolult modelleket, módszertani eljárásokat és hozzájuk kapcsolódóan sokféle előfeltételezést, múltbeli adatok alapján becsült együtthatót stb. alkalmaztak, amelyek ismertetésére itt nincs mód. A továbbiakban a kutatási program jelen szakaszának főbb számítási eredményeit a 4-6. táblázatban országokra bontva mutatjuk be.

4. táblázat: A reform hatása a bevételekre (millió euró/év)

Ország	Változás						
	Alapeseti forgatókönyv, millió euró/év	millió euró/év			százalék (az alapesetkez képest)		
		1. változat	2. változat	3. változat	1. változat	2. változat	3. változat
<b>Ausztria</b>	5211	14698	13500	13451	182	159	158
<b>Belgium</b>	6519	23204	21437	21325	256	229	227
<b>Bulgária</b>	2632	7605	6587	6671	189	150	154
<b>Ciprus</b>	483	768	669	680	59	38	41
<b>Csehország</b>	3388	15598	13011	13233	360	284	291
<b>Dánia</b>	7775	9150	8513	8472	18	9	9
<b>Egyesült Királyság</b>	70994	118128	109721	108377	66	55	53
<b>Észtország</b>	808	1732	1430	1459	114	77	81
<b>Finnország</b>	8654	11723	10630	10588	35	23	22
<b>Franciaország</b>	50425	167099	154476	152552	231	206	203
<b>Görögország</b>	4314	21344	15225	15212	395	253	253
<b>Hollandia</b>	19173	36161	34510	34434	89	80	80
<b>Horvátország</b>	883	6723	5237	5280	661	493	498
<b>Írország</b>	4451	7368	6664	6652	66	50	49
<b>Lengyelország</b>	11928	37027	30470	30952	210	155	160
<b>Lettország</b>	1502	3466	2807	2859	131	87	90
<b>Litvánia</b>	776	2165	1771	1803	179	128	132
<b>Luxemburg</b>	280	1593	1505	1483	468	437	429
<b>Málta</b>	211	200	194	195	-5	-8	-8
<b>Magyarország</b>	1221	8689	6898	7003	611	465	473
<b>Németország</b>	92672	159481	149649	149218	72	61	61
<b>Norvégia</b>	7976	10692	9903	9856	34	24	24
<b>Olaszország</b>	40245	241736	176079	176088	501	338	338
<b>Portugália</b>	6346	16388	12879	12874	158	103	103
<b>Románia</b>	5192	17742	15360	15652	242	196	201
<b>Spanyolország</b>	32759	90741	83382	83278	177	155	154
<b>Svájc</b>	6586	14855	14138	14003	126	115	113
<b>Svédország</b>	9548	16203	15134	15053	70	59	58
<b>Szlovákia</b>	1417	8245	7421	7470	482	424	427
<b>Szlovénia</b>	605	3281	2525	2556	442	317	322
<b>Törökország</b>	10875	57566	50281	51143	429	362	370
<b>Összesen</b>	<b>415851</b>	<b>1131372</b>	<b>982005</b>	<b>979872</b>	<b>227</b>	<b>178</b>	<b>179</b>

Anélkül is, hogy a fenti táblázat adatait részletesebben elemeznénk, megállapítható, hogy Horvátország után Magyarországon várható a külső környezeti költségek megtérülését célzó fenti forgatókönyvek szerinti legnagyobb mértékű (a vizsgált 31



ország átlagértéket 169-247 százalékkal meghaladó) adóbevétel-növekedés, ami első közelítésben közvetve arra utal, hogy jelenleg a közlekedést terhelő adók és díjak súlya nálunk igencsak elmarad az optimális szinttől.

#### 5. táblázat: Változások a közjólétben (millió euró/év)

Ország	Általános adócsökkentés esetén			A foglalkoztatást terhelő adók és járulékok csökkentése esetén		
	1. változat	2. változat	3. változat	1. változat	2. változat	3. változat
Ausztria	-2051	-1820	-1828	4134	4152	4102
Belgium	-4370	-2959	-3447	16909	18300	17633
Bulgária	-1201	2055	2066	100	3198	3209
Ciprus	45	66	65	115	115	115
Csehország	-1761	3313	3316	1511	6126	6130
Dánia	-270	290	230	231	781	696
Egyesült Királyság	-2985	-2923	-2832	8880	8811	8496
Észtország	-29	302	301	218	486	485
Finnország	-849	115	-146	1236	1941	1629
Franciaország	-25347	-13958	-12889	26419	38014	38101
Görögország	-1558	7686	7686	2561	10648	10644
Hollandia	333	920	530	12176	12776	12324
Horvátország	1017	4222	4221	2546	5492	5491
Írország	-649	-144	-183	734	1140	1093
Lengyelország	-2802	8365	8343	3905	13798	13776
Lettország	-144	911	909	380	1295	1294
Litvánia	-59	619	619	315	911	911
Luxemburg	81	-33	-25	632	515	513
Málta	7	0	0	1	-7	-7
Magyarország	-166	3296	3299	1813	4937	4941
Németország	-11094	-15353	-17927	49919	43865	40826
Norvégia	-639	156	140	135	913	877
Olaszország	65950	184311	184111	137916	240665	240464
Portugália	-954	4372	4375	1803	6441	6443
Románia	-1630	5889	6222	1694	8831	9171
Spanyolország	-8424	1266	1392	7766	16661	16753
Svájc	1038	-526	-476	2861	1232	1249
Svédország	-977	-373	-470	2466	3110	2957
Szlovákia	0	1444	1446	1901	3193	3195
Szlovénia	-184	1543	1543	518	2103	2104
Törökország	5893	23456	24042	18321	34857	35461
<b>Összesen</b>	<b>6220</b>	<b>216509</b>	<b>214632</b>	<b>310117</b>	<b>495300</b>	<b>491075</b>

Az 5. táblázat a közjólétben bekövetkező változásokat mutatja be millió euróban egy évre vetítve. A két adathalmaz közötti különbség az intézkedések kapcsán keletkező adóbevételek felhasználásának módjával függ össze. A közlekedéssel kapcsolatos bevételek felhasználása szerepének jobb megértésére a három forgatókönyv mindegyikét két változatban mutatják be.

Az első esetben a közlekedésre kivetett adókból származó többletbevételeket teljes egészében általános adócsökkentésre fordítják. Ebben az esetben a hatás a közjólétre

az országok nagy részében nem jelentős, illetve kedvezőtlen, de vannak olyan országok is, ahol ez az intézkedés számottevő előnnyel jár.

A második változatban a többletbevételeket kizárólag a foglalkoztatást terhelő adók és járulékok csökkentésére használják. következik be. Ha ugyanazt a többlet adóbevételt a foglalkoztatás teherheinek csökkentésére fordítják, akkor a közjóléti hatás gyakorlatilag minden országban igen kedvező. Magyarország számára például évi ezermilliárd forintot meghaladó többletet eredményez. A kedvező eredmény az externáliák csökkenésén túlmenően azzal magyarázható, hogy csökken az adók torzító hatása a munkaerő piacán.

Amennyiben a közlekedésre kivetett többletadóból 1 eurót általános adócsökkentésre használnak fel, ennek jóléti kihatása jelentéktelen: országtól függően 0,97 euró és 1,16 euró között változik. Ha azonban a foglalkoztatást terhelő adókat csökkentjük, akkor a hatás mértéke az egyes országokban már 1,26-2,52 euró közötti.

6. táblázat: Változások a tonna-kilométerek és utas-kilométerek terén (százalék)

Ország	Változások a tonna-kilométerben			Változások az utaskilométerben		
	1. változat	2. változat	3. változat	1. változat	2. változat	3. változat
Ausztria	-4,75	-4,73	-4,63	-8,83	-8,62	-8,49
Belgium	-9,93	-10,00	-9,48	-13,41	-12,28	-11,71
Bulgária	-17,74	-18,40	-18,37	-24,66	-14,50	-14,41
Ciprus	-10,28	-10,20	-10,19	-5,30	-5,19	-5,19
Csehország	-17,25	-18,12	-18,05	-29,17	-16,14	-15,99
Dánia	-7,99	-8,36	-8,27	-2,20	-0,97	-0,41
Egyesült Királyság	-5,65	-6,38	-5,01	-6,45	-6,21	-5,33
Észtország	-7,51	-7,85	-7,84	-13,49	-8,69	-8,63
Finnország	-6,02	-6,13	-5,08	-3,86	-2,36	-1,53
Franciaország	-11,79	-12,02	-11,06	-15,14	-13,63	-12,16
Görögország	-2,97	-3,00	-2,87	-31,80	-19,98	-19,64
Hollandia	-22,97	-22,94	-22,92	-2,75	-2,53	-2,05
Horvátország	-14,34	-14,93	-14,73	-40,89	-24,84	-24,59
Írország	-9,76	-9,90	-9,84	-5,80	-4,68	-4,39
Lengyelország	-13,67	-14,29	-14,27	-22,42	-12,40	-12,34
Lettország	-10,45	-10,92	-10,91	-19,52	-10,08	-10,03
Litvánia	-7,29	-7,66	-7,65	-24,75	-13,60	-13,52
Luxemburg	-20,50	-20,52	-19,96	-10,27	-11,54	-11,33
Málta	-2,01	-2,17	-2,16	-2,27	-2,89	-2,89
Magyarország	-13,91	-14,73	-14,67	-32,13	-19,89	-19,79
Németország	-6,99	-7,02	-6,94	-6,64	-7,03	-6,63
Norvégia	-12,61	-12,78	-12,67	-2,55	-0,70	-0,12
Olaszország	-3,97	-5,01	-4,85	-41,52	-26,30	-26,14
Portugália	-5,37	-5,89	-5,83	-21,35	-12,45	-12,15
Románia	-12,87	-13,46	-13,45	-30,48	-17,90	-17,22
Spanyolország	-10,26	-10,32	-10,16	-13,70	-11,37	-10,98
Svájc	-8,02	-7,85	-7,71	-5,24	-6,73	-6,55
Svédország	-4,45	-4,43	-4,29	-5,29	-4,86	-4,51
Szlovákia	-20,95	-21,43	-21,42	-30,86	-19,42	-19,35
Szlovénia	-10,30	-10,86	-10,63	-35,16	-19,78	-19,57
Törökország	-19,45	-20,04	-20,00	-30,72	-20,26	-19,82
<b>Összesen</b>	<b>-10,71</b>	<b>-11,04</b>	<b>-10,84</b>	<b>-17,37</b>	<b>-11,54</b>	<b>-11,21</b>



A 6. táblázatból kitűnik, hogy reform eredményeként minden esetben érdemi csökkenés várható mind a személy-, mind pedig a teherszállításban. Azonban a vizsgált három forgatókönyv esetében jelentős különbség mutatkozik az utasforgalom csökkenésének mértékében. Ez nem figyelhető meg a teherszállításnál, ahol a 3 forgatókönyvhöz kapcsolódó csökkenés közel egyforma mértékű. Ez utóbbi körülmény vélhetően annak tulajdonítható, hogy bizonyos szintű csökkenés után érvényesül a szállítási kereslet viszonylagos rugalmatlansága – „navigare necesse est”: számos szállítási szolgáltatásra a piac mindenképpen igényt tart.

## Általános következtetések

A kutatás jelenlegi fázisában a környezeti határkölségek érvényesítésének várható társadalmi-gazdasági hatásait illetően megállapítható, hogy a közjólét alakulása szempontjából a finomabban hangolt reform jóval kedvezőbb, mint az üzemanyagok adóinak pusztá növelése. Amennyiben a jelenlegi üzemanyagadókat a széndioxid-kibocsátás okozta károk szintjére mérsékelnék, és országonként (térségenként), illetve járműkategóriák szerint differenciált útdíjat vezetnének be, az intézkedés a közjólét számottevő javulását is eredményezné. (Ennek során azonban figyelemmel szükséges lenni arra, hogy az egyes térségekre jellemző külső költségek nagymértékben eltérhetnek.) Az **adóbevételek felhasználásának módja szintén meghatározó** az intézkedés általános közjóléti hatásait illetően.

Budapest, 2008. október

*Összeállította: Dr. Balog Károly  
a Levegő Munkacsoport megbízásából*