

A közúti és vasúti közlekedés állami támogatása

A személy- és tehergépkocsi-közlekedés legalább tízszer akkora veszteséget okoz az államnak, mint a vasút. Ez állapítható meg a Közlekedéstudományi Intézet és a Levegő Munkacsoport nemrég elkészült közös tanulmányából, amelyet a közlekedési tárca rendelt meg.

Mindenki találkozott azzal a jelenséggel, hogy ugyanazt az intézkedést, beruházást különböző szervezetek gyökeresen eltérő módon értékelték. A közlekedési tárca 2008-ban megérettnek látta a helyzetet arra, hogy feltárja azokat a területeket, ahol a látszólag kibékíthetetlen ellentmondások feloldhatóak, s a nézetek közelíthetőek. Ennek érdekében a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és a Levegő Munkacsoport szakértőit felkérte arra, tekintsék át, és lehetőség szerint számszerűsítsék, forintosítsák a közlekedés közvetlen költségvetési és társadalmi hatásait. Keressék meg azokat az összetevőket, amelyeknél egyetértés alakítható ki, s ahol ez nem érhető el, ott fogalmazzák meg az eltérő álláspontokat, s mutassanak rá annak gyökereire.

A munka 2008 tavaszán kezdődött. Az már az első ülések során nyilvánvalóvá vált, hogy mindkét félnek komoly kihívást jelent a feladat. Ahhoz, hogy az egyes területeken jelentősen eltérő nézetek közelíthetőek legyenek, meg kellett érteni a másik fél gondolkodásmódját, bele kellett helyezkedni logikai rendjébe. Ehhez sok időre és energiára volt szükség, s mindenekelőtt arra, hogy a résztvevők akarják a közeledést és higgyenek benne, hogy ez lehetséges. Szigorú elvárás volt ugyanakkor, hogy önmagában a megegyezés nem cél. Pusztán ezért senki sem adta fel nézeteit.

A 2010 őszén elkészült a tanulmány nyilvánosságra bocsátott egyeztetési változata¹ annak érdekében, hogy az eredmények széleskörű szakmai vitákat követően kerüljenek véglegesítésre. A kutatás számszerű eredményeit az 1. és 2. táblázatban összegezzük.

A táblázatok azt mutatják, hogy az államháztartási bevételek és kiadások tekintetében a KTI és a Levegő Munkacsoport szakértőinek álláspontja nem különbözik lényegesen. A viszonylag kis különbség abból adódik, hogy a KTI álláspontja szerint a mérleg szempontjából számításba veendő államháztartási bevételek közé tartoznak az üzemanyagok jövedéki adójának és a regisztrációs adónak az áfájából származó bevételek, valamint az uniós támogatások, míg a Levegő Munkacsoport – a nemzetközi környezetgazdaságtani irodalomban leírtaknak megfelelően – nem számol ezekkel a tételekkel.

Az externáliák (környezeti és egészségi károk, balesetek) vonatkozásában a két szakértői csoport véleménye megegyezik egymással. (Ezek meghatározásá-

¹ **A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon.** Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI), Budapest, 2010. A tanulmány szerzői a KTI részéről: *Albert Gábor, Békefi Mihály, Kövesdi István, Dr. Vörös Attila*; a Levegő Munkacsoport részéről: *Horváth Zsolt, Dr. Kiss Károly, Lukács András, Pavics Lázár, Pál János, Szabó Zoltán.*
<http://www.kti.hu/uploads/2010/Tarsmerleg-egyeztetesivalta.pdf>

nál egyébként még sok a bizonytalanság, a táblázatban szereplő adatok a középértéket jelzik.)

Az említett tételek összegezve a „Kibővített egyenleg” sorban találhatóak. Ezek az adatok azt mutatják, hogy a közúti és a vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege erősen negatív, 2006-ban mintegy 1700 milliárd forint veszteséget tett ki. A negatív egyenleg minden közlekedési módra érvényes, azonban az arányuk jelentősen eltér. A veszteség legnagyobb része, 41%-a a személygépkocsikra jutott, de nem kevés a tehergépkocsik részaránya sem, ami 29%-ot tett ki. A helyközi autóbuszok részesedése csak 5%, a vasúti személyszállításé 9%. A legkisebb a vasúti áruszállítás aránya, mindössze 2%. A maradék 13% az egyéb közúti közlekedési módokra (helyi tömegközlekedés, motorkerékpár stb.) jut, azonban a megbízás szerint ezek nem képezték a kutatás tárgyát, ezért a táblázatban külön nem szerepelnek. Ha a fajlagos értékeket nézzük, akkor 2006-ban a személygépkocsi-közlekedés utaskilométerenként 17 forint, a vasúti személyszállítás és a helyközi autóbusz-közlekedés 15, illetve 7 forint veszteséget okozott. Az áru fuvarozás terén a veszteség tonna-kilométerenként 13 forintot tesz ki a közút esetén és 4 forintot a vasútnál.

A fajlagos adatok alapján a személyszállításban szintén a személygépkocsi mutatja a legkedvezőtlenebb adatot, amit nem sokkal követ a vasúti személyszállítás, és ez utóbbinál is sokkal jobb a helyközi autóbusz-közlekedés fajlagosa. (Ebből azonban még nem szabad messzemenő következtetéseket levonni az autóbusz javára, hiszen a táblázat csak a 2006. évi állapotot mutatja. A jövőben viszont a helyzet sokat változhat – erről külön cikkben fogunk írni.)

A kutatás során megvizsgálásra kerültek az egyéb versenytorzító tényezők, így különösen a személygépkocsik vásárlásával és használatával kapcsolatos adócsalások, a tehergépkocsi-forgalommal összefüggő feketegazdaság, valamint a hétvégi kamionstop hatásai. A KTI álláspontja szerint ezek a tételek nem képezhetik részét a kibővített államháztartási mérlegnek, a Levegő Munkacsoport véleménye szerint viszont csak ezen adatok szerepeltetésével kapható a valóságot leginkább tükröző kép a különböző közlekedési módok költségeiről.

A versenytorzító tényezők közül messze a legnagyobb tétel a személygépkocsikkal összefüggő adócsalás, ami 2006-ban 500 és 1500 milliárd forint közötti összeget tehetett ki. Ez azt jelenti, hogy a személygépkocsik vásárlóinak, használóinak ekkora összeget kellett volna adók és járulékok formájában megfizetniük, ha törvényesen jártak volna el. (Az alsó becslés a KTI adata, a felső a Levegő Munkacsoporté. Az eltérés nem elvi megfontolásból, hanem a számítási, illetve becslési módokból különbözőségéből adódik. A kutatás keretében nem nyílt lehetőség a különbség okának feltárására.)

Az így kapott „Teljes egyenleg” a 2. táblázat szerint (a Levegő Munkacsoport álláspontjának megfelelően) a közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege 2006-ban 3300 milliárd forintot tett ki. Ennek 63%-a jutott a személygépkocsikra, 22%-a tehergépkocsikra, 3%-a a helyközi autóbuszokra, 5%-a vasúti személyszállításra, 1%-a vasúti áru fuvarozásra, és 6%-a az egyéb közúti módokra. A fajlagos egyenleget tekintve a vasúti személyszállítás 3,3-szer, a helyközi autóbusz 7-szer kedvezőbb utaskilométerenként, mint a személygépkocsi; a vasúti áru fuvarozás pedig 4,5-ször előnyösebb, mint a közúti. (Ezek az adatok természetesen nem tartalmazzák az egyes közlekedési módok belső költségeit.)



1. táblázat: A közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege Magyarországon 2006-ban a KTI álláspontja szerint

	Közút				Vasút		
	Összesen	Személy- gépkocsik	Teher-gép- kocsik	Helyközi autóbusz	Összesen	Személy- szállítás	Teher-fuva- rozás
Államháztartási bevételek (mrd. Ft)	887,6	603,6	246,3	24	19,9	12,1	7,8
Államháztartási kiadások (mrd. Ft)	1034,9	547,9	358,5	92,5	183,9	142,0	41,9
Államháztartási egyenleg (mrd. 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 (mrd. Ft)	-1307,8	-737,1	-364,3	-14,4	-26,8	-21,6	-5,1
Kibővített egyenleg (mrd. 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. táblázat: A közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege Magyarországon 2006-ban a Levegő Munkacsoport álláspontja szerint

	Közút				Vasút		
	Összesen	Személy- gépkocsik	Teher- gépkocsik	Helyközi autóbusz	Összesen	Személy- szállítás	Teher- fuvarozás
Államháztartási bevételek (mrd. Ft)	790,8	540,6	230,1	12,6	1,0	0,6	0,4
Államháztartási kiadások (mrd. Ft)	1034,9	547,9	358,5	92,5	183,9	142,0	41,9
Államháztartási egyenleg (mrd. 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 (mrd. Ft)	-1307,8	-737,1	-364,3	-14,4	-26,8	-21,6	-5,1
Kibővített egyenleg (mrd. 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, kami-onstop)	-1761,1	-1485	-276,1	0	0	0	0
Teljes egyenleg (államháztartás+ +externália+egyéb)	-3313,0	-2229,4	-768,8	-94,3	-209,7	-163,0	-46,6
Teljes fajlagos államháztartási egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		-56,7	-20,8	-8,0		-17,0	-4,6

Budapest, 2011. január 30.

Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke