

## **Javaslat a közúti közlekedés externális költségeinek internalizálására Magyarországon**

*Kosztlyi Dávid, Lukács András*

**Magyarország 2014-2020-as Partnerségi Megállapodásában<sup>1</sup> rögzítésre került, hogy „a szennyező fizet” elvnek érvényesülnie kell a közúti közlekedés esetében is. Ebbe az irányba egy lényeges előrelépés történt (bevezetésre került a tehergépkocsi kilométeralapú elektronikus útdíja), de előfordultak visszalépések is (például hatalmas támogatások az autópárnak). Még mindig hosszú utat kell megtennünk „a szennyező fizet” elv teljeskörű érvényesüléséig a közlekedésben. Ebben a tanulmányban ennek az elvnek a lépésről lépésre történő megvalósítására készítettünk javaslatot a 2021-2030-as időtávra.**

### **1. A közúti közlekedés externális költségei**

A közlekedés felelős az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 25%-áért.<sup>2</sup> Ez a részarány még ennél is magasabb, ha figyelembe vesszük mindazokat a tevékenységeket, amelyek a közlekedéshez szükségesek (bányászat, járműgyártás, útépités, olajkitermelés és finomítás stb.). Ezenkívül a közlekedésnek jelentős a szerepe a légszennyezésben, valamint egyéb környezeti és egészségügyi károkozásban is. Az ezekhez kapcsolódó költségeket azonban korántsem fizetik meg a közlekedés használói. Ez a tény régóta ismert, például az Európai Bizottság már az 1995-ös Zöld könyvében felhívta rá a figyelmet („A közlekedés igazságos és hatékony árai felé”<sup>3</sup>). Ezen felül, 1998-ban az infrastruktúra méltányos díjazásáról szóló Fehér könyv kimondta<sup>4</sup>, hogy az utas- és teherszállítás költségeinek azon része, amelyet nem a felhasználó visel (ezek az ún. külső költségek), az Európai Unió minden tagállamában jelentős, és ezeket a költségeket be kell építeni a közlekedés áraiba.

A Zöld könyv szerint az EU-ban meg kell duplázni a közúti közlekedésre kivetett adókat a közúti közlekedés teljes költségeinek fedezése érdekében. Mindkét dokumentum hangsúlyozza, hogy ez nem vezetne a teljes közlekedési költségek növekedéséhez makrogazdasági szinten, hanem éppen ellenkezőleg, csökkentené azokat. Egyrészt jelentősen csökkennének a forgalmi torlódások, a környezeti és egészségügyi károk miatti veszteségek, amelyek jelenleg súlyos

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/publications/partnership-agreement-hungary-2014-20\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/partnership-agreement-hungary-2014-20_en)

<sup>2</sup> Greenhouse gas emission statistics – emission inventories. Eurostat, June 2020, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/1180.pdf>

<sup>3</sup> Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalising the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95)691 final, [https://europa.eu/documents/comm/green\\_papers/pdf/com95\\_691\\_en.pdf](https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com95_691_en.pdf)

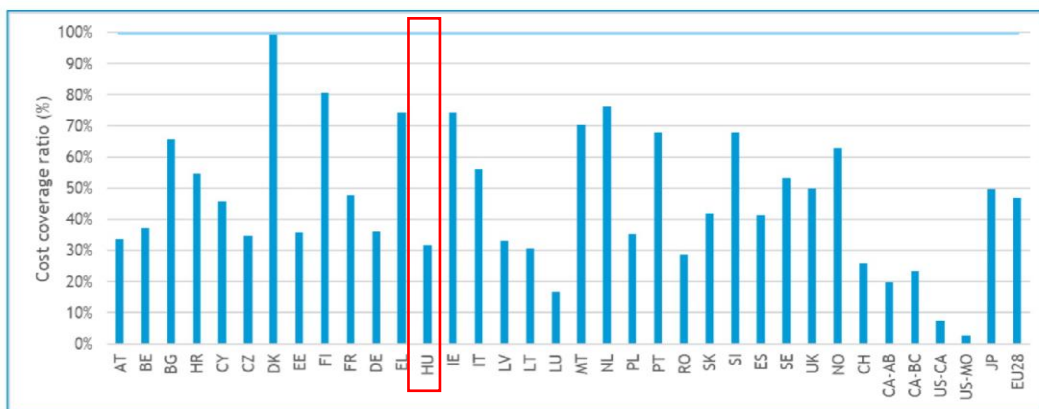
<sup>4</sup> Fair payment for infrastructure use: a phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU - White Paper, 1998-07-22, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ceccf466-59bd-46e6-a08b-972286cebdc6/language-en>

terhet jelentenek az EU gazdaságának. Másrészt a közlekedésből származó többlet adó- és díjbevételeket az állam visszaforgatná a gazdaságba (például az élő munkára kivetett adók csökkentésével). Összességében mindez javítaná az EU versenyképességét.

A Fehér könyv megerősítette a Zöld könyvet, kijelentve, hogy „minden közlekedésben résztvevőnek meg kell fizetnie a felmerülő költségeket, ideértve a környezeti és egyéb hatásokét is, a hatások keletkezési helyén.”

A Fehér könyv külön hangsúlyozza a városi közlekedés külső költségeinek a közlekedési árakba történő beépítésének fontosságát. Az EU kutatásai vizsgálták az úthasználati díjak és egyéb díjak bevezetésének várható hatásait Amszterdamban, Brüsszelben, Dublinban, Helsinkiben, Londonban és Nápolyban. Az egyes városokban végzett vizsgálatok azt mutatták, hogy e díjak bevezetése vagy növelése az egyes városokban elősegítené a lakosság életkörülményeinek és a gazdaság hatékonyságának javítását. A torlódások, a szennyezés és a balesetek csökkentése, valamint a többletbevételek visszaforgatása a gazdaságba több előnnyel jár, mint az emelkedő közlekedési költségek „vesztése”.

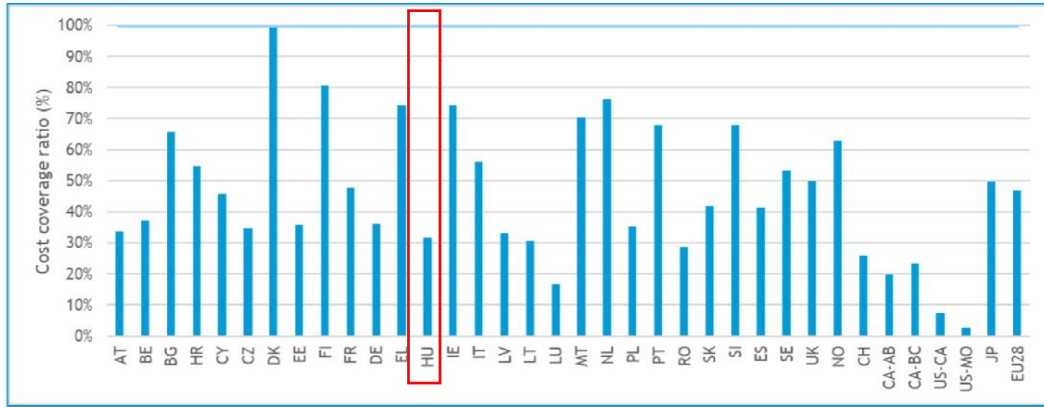
Az Európai Bizottság azóta többször jelentést adott ki arról, hogy a közlekedés felhasználói mennyiben fizetik meg az uniós országokban felmerülő költségeiket. A legfrissebb, 2019 májusában közzétett tanulmány szerint<sup>5</sup> a magyarországi közúti közlekedés használói mind a személy-, mind az áruszállítás terén a felmerülő költségek kevesebb mint egyharmadát fizetik meg (1. és 2. ábra). Más szavakkal, a közúti közlekedés árait meg kell triplázni, hogy érvényesüljön az EU egyik alapelve, „a használó fizet” elv.



1. ábra: A személyszállítás felhasználók által viselt költségeinek százalékos aránya az EU-országokban, Svájcban, Norvégiában, Kanadában, az Egyesült Államokban és Japánban (forrás: Európai Bizottság, 2019)

<sup>5</sup> Internalisation of transport external costs. European Commission, 2019, [https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainabletransport/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainabletransport/internalisation-transport-external-costs_en)

State of play of Internalisation in the European Transport Sector. European Commission, 2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-state-of-play-isbn-978-92-76-01413-3.pdf>



2. ábra: A teherszállítás felhasználók által viselt költségeinek százalékos aránya az EU-országokban, Svájcban, Norvégiában, Kanadában, az Egyesült Államokban és Japánban  
(forrás: Európai Bizottság, 2019)

Hasonló eredményre jutott 2010-ben a Magyar Gazdasági és Közlekedési Minisztérium megbízásából készült tanulmány<sup>6</sup>, amely szerint a közúti közlekedés meg nem fizetett költsége a magyar GDP 7-13% -át teszi ki (az 1. és 2. táblázat mutatja az eredményeket, alsó és felső becslés).

1. táblázat: A közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege Magyarországon 2006-ban (alsó becslés)  
(forrás: KTI, 2010).

	Közút				Vasút		
	Összesen	Személy- gépkocsik	Tehér- gépkocsik	Helyközi autóbusz	Összesen	Személy- szállítás	Tehér- 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

<sup>6</sup> The social balance of road and rail transport in Hungary. Institute for Transport Sciences, Budapest, 2010, [https://www.levego.hu/site/assets/files/5529/social\\_balance\\_transport\\_hungary\\_20110131.pdf](https://www.levego.hu/site/assets/files/5529/social_balance_transport_hungary_20110131.pdf)

2.táblázat: A közúti és vasúti közlekedés kibővített államháztartási mérlege Magyarországon 2006-ban (felső becslés) (forrás: KTI, 2010).

	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 táblázatban bemutatott adatok alapján mindkét esetben a közúti szállítás költségei jelentősen meghaladják a bevételeket. Ezt az ellentmondást – az EU elveivel és jogszabályaival összhangban – mielőbb fel kell számolni.

## 2. A közúti közlekedés külső költségeinek internalizálása Magyarországon

Annak érdekében, hogy a közúti közlekedés résztvevő teljes egészében viseljék az általuk okozott költségeket, a Levegő Munkacsoport álláspontja szerint külsőköltségdíjat szükséges kivetni a közúti gépjárművekre, amely mértéke a következő tényezőktől függene: a jármű környezetvédelmi besorolása, a megtett távolság, a jármű tömege (személygépkocsinál a saját tömeg, nehéz járműveknél a megengedett össztömeg), a közlekedés időszaka (például más csúcsidőben, mint azon kívül), helye (más a belvárosban, mint a külvárosban, illetve vidéken), valamint az adott útszakasz „dugósodása” (magasabb a díj ott, ahol komolyabb torlódások várhatóak).

Első lépésként, egy „napi Budapest matrica” bevezetése lenne célszerű, amelyet Budapest közigazgatási határain belül közlekedő minden egyes autó után fizetni kell. A Budapesten bejegyzett autók tulajdonosai éves vagy havi összeget fizethetnek. Kétféle éves vagy havi díj lehet. Egy alacsonyabb azok számára, akik lemondanak arról, hogy reggel és délután a csúcsforgalomban használják autójukat. Egy ilyen változat azért is lehet népszerű az autós felhasználók körében, mert a budapesti autótulajdonosok kétharmada munkanapokon nem használja autóját. A második lépés a budapesti kilométer- és szennyezésarányos díj<sup>7</sup> bevezetése lehetne. Ezen díjaknak a mértéke viszonylag alacsony kell, hogy legyen, fő céljuk a teljes magyarországi rendszer bevezetésének előkészítése.

Harmadik lépésként be kell vezetni Magyarország teljes területére és minden közút gépjárműre a fentebb említett külsőköltségdíjat.

A 3,5 tonnánál nagyobb megengedett össztömegű teherautók már jelenleg is fizetnek (bizonyos mértékig) szennyezésarányos díjat autópályákon és főúton, és szinte mindegyik rendelkezik GPS nyomkövető berendezéssel. Ezt a tényt tekintve az országban üzemelő minden teherautó kötelezhető GPS-egység telepítésére. A rendszert a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-vel együttműködésben kell megvalósítani.

Az informatikai és logisztikai háttér tehát már rendelkezésre áll egy ilyen rendszer bevezetésére és ellenőrzésére, így a megfelelő stratégiával gyorsan megvalósítható.

Ugyanakkor a jelenlegi parkolási rendszert is módosítani kell. A Levegő Munkacsoport részletes ajánlásokat tett már egy ilyen módosításra.<sup>8</sup> Első lépésként meg kell szüntetni a különféle kedvezményeket és támogatásokat, majd általánosságban meg kell emelni az árakat és széles körben meg kell hosszabbítani a parkolási díjak időtartamát. Ezekkel a módosításokkal jelentősen csökkenthető a parkolási igény Budapesten és más városokban. Ugyanakkor a bevételeket az érintett terület lakóinak kárpótlására kell felhasználni.

A javasolt külsőköltség- és a parkolási díjrendszert integrálni célszerű egy egységes közös rendszerbe.

### 3. Az áremelkedés kompenzálása

A fent kifejtett intézkedések többletkiadást jelentenek az közúthasználók számára. Ezt a többletköltséget a bevételek újraelosztásával kell kompenzálni, amelyeket a különböző országokban már sikeresen végrehajtottak. Az alábbiakban bemutatjuk Irán, Kanada, Ghána és Indonézia példáit.

#### Irán

2010-ben Irán jelentősen, általában négyszeresére, esetenként húszszorosára növelte az energia árát. Ezzel Irán lett az első nagy olajexportáló ország, amely jelentősen csökkentette implicit (közvetett) energetikai támogatásait.

<sup>7</sup> It is time to implement congestion charging in Budapest. Levegő Munkacsoport, 2016, [https://www.levego.hu/site/assets/files/5752/time\\_to\\_implement\\_congestion\\_charging\\_in\\_budapest\\_2015zept-2016dec12.pdf](https://www.levego.hu/site/assets/files/5752/time_to_implement_congestion_charging_in_budapest_2015zept-2016dec12.pdf)

<sup>8</sup> A budapesti közlekedés közterület-használatának problémái és megoldási lehetőségek. Levegő Munkacsoport, 2020, [https://www.levego.hu/site/assets/files/6187/kozlekedes\\_kozterulet\\_2020marc09h.pdf](https://www.levego.hu/site/assets/files/6187/kozlekedes_kozterulet_2020marc09h.pdf)

Korábban rendkívül alacsony szinten tartották az üzemanyagárakat, hatalmas állami támogatásokkal. Ez óriási pazarlást, szennyezést, állandó forgalmi dugókat eredményezett. 2010-ben azonban a kormány eltörölte a támogatást.

A lakosság nemcsak, hogy nem lázadt fel, hanem szinte egyhangúlag támogatta, és nagy népszerűségnek örvendett az áremelés. Ez a reform így megerősítette a kormány pozícióját is. A siker titka az alapos felkészülésben, a széles körű tájékoztatásban és a megfelelő ellentételezésben rejlett.

A kompenzáció elosztása a következő volt:

- A bevételek 50 százaléka a lakossághoz került. A háztartások leggazdagabb 20 százalékán kívül minden lakos 40 dollárt kapott havonta. A kormány kommunikációjának egyik döntő érve a társadalmi igazságosság volt.
- A bevételek 30%-át a vállalatoknak adták energiatakarékosági intézkedések és energiahatékonysági beruházások támogatására.
- A fennmaradó 20%-ot az állami szektornak (iskolák, kórházak stb.) juttatták a megnövekedett energiaköltségek ellensúlyozására és energiahatékonyságuk javítására.

Íránban a fő cél a pazarlás megszüntetése és a fogyasztás ésszerűsítése volt. A magasabb energiaárakért fizetett kompenzáció a legtöbb fogyasztó számára előnyös volt, mivel a magasabb árak ösztönzést adtak a felesleges energiafogyasztás csökkentésére, miközben a kompenzációként kapott pénzből több más árut és szolgáltatást tudtak vásárolni. A reform a társadalmi egyenlőséget is javította, mivel a legszegényebbeknek szinte semmilyen hasznuk nem származott alig részesültek előnyben az alacsony energiaárakból (általában nem volt autójuk), míg a kormány által fizetett kompenzáció jelentősen javította életkörülményeiket. A reform gyakorlatilag felszámolta Íránban a szegénységet, ami jelentős erkölcsi támogatást eredményezett a kormány számára. A reform a belső keresletet is fellendítette, hozzájárulva a nem energetikai szektor növekedéséhez és a munkanélküliség csökkentéséhez. A reform célja nem az államháztartás állapotának javítása vagy az állami újraelosztás növelése volt. Épp ellenkezőleg, a kormány megpróbálta csökkenteni az állami kiadásokat. A hazai energiafogyasztás jelentős csökkenése ugyanakkor jelentősen megnövelte az exportálható olaj mennyiségét is, amely szintén további forrásokat biztosított az energiaágazat fejlesztéséhez.<sup>9</sup>

### Kanada

Kanadában a kormány 2019-ben bevezette az ország egész területén a szén-dioxid-kibocsátás megadóztatását. Az ebből származó bevételeket pedig visszatérítik a lakosoknak. A szövetségi kormány ezen bevételeit vagy közvetlenül a tartományi kormányoknak (ahol a rendszert önként elfogadták), vagy az egyéneknek, illetve és a családoknak juttatják közvetlenül (adómentesen), valamint a megcélzott ágazatoknak, beleértve a kis- és középvállalkozásokat, az iskolákat, kórházakat, nonprofit szervezeteket és az öslakos

<sup>9</sup> Iran—The Chronicles of the Subsidy Reform. IMF Working Paper, 2011, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2011/wp11167.pdf>

közösségeket. A legtöbb háztartás több támogatást kap ezeken a kifizetéseken keresztül, mint amennyit többletkiadást eredményez az új adó.<sup>10</sup>

### Ghána és Indonézia

A fenti példákból kiderült, hogy a megfelelő kommunikáció és a nyilvánosság bevonása kulcsfontosságú volt a reformok végrehajtásában, erről tanúskodik Ghána és Indonézia példája is.<sup>11</sup> A sikeres reformokban közös volt még, hogy céljuk volt a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése is.

A kőolajtermékek árazásának deregulációját Ghánában számos intézkedés kísérte, amelyek célja a széles tömegek támogatásának megszerzése volt: a szegénység és a társadalom hatásvizsgálata, az energiatámogatás hatásának tanulmányozása; a kormány széleskörű kommunikációs kampánya; több alprogram bevezetése és a szegény lakosság támogatása. Például a tandíjak eltörlése jelentős hatással volt szélesebb társadalmi rétegekre, ehhez hasonlóan kedvező hatással bírt a tömegközlekedési díjak eltörlése és a szegényebb területeken megnövelt egészségügyi kiadások.

Indonézia 1997 óta kísérletezik az olajtámogatások reformjával. Ez a politika azonban csak a 2005-ös és 2008-as reformokkal tudott sikereket elérni. Ezen reformok sikerességének kulcsa a megfelelő politikai célkitűzéseken múlt. A két fő intézkedés: legszegényebbek támogatása és megfizethető alternatív energiaforrások biztosítása. Ezek az intézkedések minimalizálták az ellenzők számát és erősítették az elnök népszerűségét. Sőt, a reformok második hulláma során a nyilvánosságot jobban tájékoztatták az okokról és a célkitűzésekről, amelyek elősegítették az intézkedések jobb megértését és elfogadását.

## **4. Egy egyszerűsített modell Magyarország számára**

Az alábbiakban egy rendkívül leegyszerűsített modellt mutatunk be a közúti közlekedés külső költségeinek lehetséges internalizálására és a kompenzációra. Csak szemléltetjük a koncepciót, és hozzávetőleges képet adunk a költségek és a kompenzáció nagyságáról.

Magyarországon a közúthasználók által okozott, de általuk meg nem fizetett költségek évi 11 700 millió eurót<sup>12</sup>, azaz körülbelül 4 200 milliárd forintot tesznek ki. Ez az érték járműkilométerenként átlagosan 100,38 Forint. Ennek a meg nem fizetett költségnek az árakba való beépítését a 3. táblázat mutatja be. Amint említettük, a külső költségeket a jelenleg a teherautók esetén alkalmazott kilométer- és szennyezésarányos úthasználati díjhoz hasonló módon kivetett külsőköltségdíjjal lenne célszerű internalizálni, amelyet minden egyes közúti gépjárműre kivetnek minden magyarországi úton.

<sup>10</sup> Government Announces Climate Action Incentive Payment Amounts for 2020. Government of Canada, December 2019, <https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2019/12/government-announces-climate-action-incentive-payment-amounts-for-2020.html>

<sup>11</sup> Case Studies on Energy Subsidy Reform: Lessons and Implications. IMF, 2013, <https://www.imf.org/external/np/pp/eng/2013/012813a.pdf>

<sup>12</sup> Internalisation of transport external costs. European Commission, 2019, [https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainabletransport/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainabletransport/internalisation-transport-external-costs_en)



A világ legújabb eseményei (járványhelyzet, orosz-szaúdi olajár háború) és az olajárak jelentős csökkenése nagyszerű lehetőség most egy ilyen díjazás bevezetésére.

3. táblázat: A közúti közlekedés külső költségeinek internalizálásának egyszerűsített modellje Magyarországon 2030-ig

Év	Személygépkocsik			Teherautók			Összesen
	Jármű-kilométer* (millió km)	A külsőköltség-díj egységnyi mértéke (HUF/jkm)	Bevétel a külsőköltség-díjból (milliárd HUF)	Jármű-kilométer * (millió km)	A külsőköltség-díj egységnyi mértéke (HUF/jkm)	Bevétel a külsőköltség-díjból (milliárd HUF)	Útdíj bevétel (milliárd HUF)
2020	30 245			11 595			
2021	30 245	10,04	<b>304</b>	11 595	10.04	<b>116</b>	420
2022	28 733	20,08	<b>577</b>	11 015	20.08	<b>221</b>	798
2023	27 296	30,11	<b>822</b>	10 464	30.11	<b>315</b>	1 137
2024	25 931	40,15	<b>1 041</b>	9 941	40.15	<b>399</b>	1 440
2025	24 635	50,19	<b>1 236</b>	9 444	50.19	<b>474</b>	1 710
2026	23 403	60,23	<b>1 410</b>	8 972	60.23	<b>540</b>	1 950
2027	22 233	70,27	<b>1 562</b>	8 523	70.27	<b>599</b>	2 161
2028	21 121	80,31	<b>1 696</b>	8 097	80.31	<b>650</b>	2 346
2029	20 065	90,34	<b>1 813</b>	7 692	90.34	<b>695</b>	2 508
2030	19 062	100,38	<b>1 913</b>	7 308	100.38	<b>734</b>	2 647

\*Megjegyzés: A 2020-as járműkilométerek esetében az Eurostat által megadott 2017. évi számokat használtuk.<sup>13</sup>

Az egyszerűség kedvéért a következő feltételezéseket használtuk számításaink során:

- a meg nem fizetett költségeket 2030-ig fokozatosan internalizálják;
- a megtett járműkilométerek száma a bevezetés után évente 5%-kal csökken (a 2020-as évhez képest);
- az ár minden évben azonos összeggel (a 2030-ban elérendő teljes összeg 10%-ával) emelkedik minden egyes jármű-kilométerre;
- az áremelkedés azonos lesz a személygépkocsik és teherautók esetében (járműkilométerenként);
- a külső költségek internalizálásának fenti költségei a járműkilométerek függvényében átlagos értékek (amint azt fentebb említettük, a gyakorlatban a jármű környezeti jellemzői szerint meg kell különböztetni);
- 2020. évi árakkal számoltunk.

Javasoljuk, hogy a személygépkocsik használatának külső költségeinek internalizálásából származó bevételt teljes egészében osszák vissza minden olyan állandóan Magyarországon

<sup>13</sup> <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>



tartózkodó embernek, aki a magyar társadalom 8 alsó decilisébe tartozik (lásd a 4. táblázatot).

4. táblázat: A személygépkocsi-használat külső költségeinek internalizálásából származó bevételek éves újraelosztása a magyar lakosság 80%-ának

Év	Újraelosztás (HUF/fő)
2020	-
2021	39 562
2022	75 167
2023	107 113
2024	135 676
2025	161 116
2026	183 672
2027	203 570
2028	221 018
2029	236 213
2030	249 336

Megjegyzés: Az egyszerűség kedvéért azt feltételeztük, hogy Magyarország népessége állandó marad 2020 és 2030 között.

A teherautók használatának külső költségeinek internalizálásából származó bevételt fel lehet használni az áruszállítás káros környezeti hatásainak csökkentésére (vasútba történő beruházások, városi logisztika, helyi termelés és fogyasztás, a közlekedésbiztonság javítása stb.), valamint képzés és munka biztosítására azok számára, akik elvesztik munkájukat az externális költségek internalizálása miatt.

Az külsőköltségdíj bevezetése a következőket eredményezheti:

- A káros környezeti hatások (légszennyezés stb.) csökkenése;
- fokozott beruházások a fenntarthatóbb közlekedési eszközökbe (vasút, közösségi közlekedés stb.);
- avárosi logisztika fejlesztése;
- a helyben termelt termékek piacának erősödése;
- több munkahely.

Budapest, 2020. október 26.