

KTI Tudomány a gyakorlatban

Az állam közlekedésből származó bevételei és kiadásai

A NEMZETGAZDASÁG TÜKRÉBEN

A gazdasági növekedés egyik alapfeltétele a jól működő közlekedés, amely mind az eszközeit, mind a kiszolgáló infrastruktúrát, mind pedig az irányító, működtető rendszerét tekintve legalább az európai átlagszínvonalhoz kellene közelíteni.

Közlekedés nélkül nincs élet, és még kevésbé képzelhető el gazdasági fejlődés, amelynek néhány fontosabb tényezője:

- A területi munkamegosztás csak a közlekedés szolgáltatásai révén valósítható meg.
- Az ipartelepítésnél, a működő tőke allokációjánál a közlekedés által biztosított elérhetőség az egyik legfontosabb telephelykiválasztási tényező.
- Az országhatárokon átnyúló termelési kooperáció szintén a közlekedés révén valósulhat meg.
- Magyarország központi fekvése miatt a tranzitforgalom a közlekedés önálló bevételi forrást jelentő, fontos területe lehetne, de jelenleg – elsősorban a tranzit közúti közlekedési áruszállítás – bevételi oldalról nem kellően ellensúlyozott.
- A személyközlekedés egy része is – nevezetesen az egyre növekvő arányú üzleti utazások – a gazdasággal függ össze.

Össességében a közlekedés a nemzetgazdaság nélkülözhetetlen eleme. Becslések szerint a GDP mintegy 7%-a itt képződik, amely érték a kapcsolódó, kiszolgáló területeket nem is tartalmazza. A közlekedésben és a hozzá kapcsolódó szervezetekben a közlekedést kiszolgáló területen foglalkoztatottak száma körülbelül 250 ezer fő, nem említve különböző gazdálkodó egységeknél a munkaidejük egy részében – nem főfoglakozásúként – gépjárművezetőket és egyéb közlekedéshez kapcsolódó tevékenységűeket. Külön is meg kell említeni az egyéni (individuális) közlekedést is, amelynek jelentőségét többnyire alulértékelik az elemzők – és sok esetben csak a kártékony voltát emelik ki –, de a

gazdasági szerepe egyre jelentősebb, sok esetben az egyetlen lehetőség, amely biztosítja a munkába járást, és nem hagyható figyelmen kívül a pihenést, kikapcsolódást biztosító szerepe sem.

A gazdasági jelentősége, amelyet néhány gondolat erejéig felvillantottunk, indokolja, hogy mindezek alapján a közlekedés költségvetési szerepét, egyenlegét (befizetések és kiadások különbségét) is megvizsgáljuk, annál is inkább, mivel ezen a területen ilyen vizsgálatra tudomásunk szerint ez ideig nem került sor.

Vizsgálatunk már meglévő információkra (KSH, PM, APEH, Vám- és Pénzügyőrség), de jelentős mértékben új adatfelvételre és ezek értékelésére épült. Nem készítették még el a mérleget megfelelő mélységben a közúti közlekedés esetében sem. Ennek a mérlegnek egyik kiemelt fontosságú része az úgynevezett externális (külső) költségek. A közúti közlekedés externális költségeinek számbavétele, e költségek részleges vagy teljes internalizálása már évtizedek óta hol felerősödő, hol elhalványuló vita tárgya a fejlett országokban is. A vitát erősíti az Európai Unióban „Fizesse a felhasználó!” és a „Fizesse a szennyező!” elv szinte permanens hangoztatása. Mindezek ellenére az externális költségek internalizálásának a problémáját nem sikerült megoldani tudomásunk szerint sem az EU országokban, de más országokban sem. Annyi előre lépés azonban történt, hogy az externális költségek internalizálása nem új adók bevezetését,

hanem az adónemek közötti átcsoportosítást jelentené.

- Módszertani szempontból elsőként azt kellett meghatározni, hogy a kutatásunkban kitűzött célt milyen módon érjük el.

- Mindezekért fontos volt behatárolni azt, hogy kikre, milyen szervezetekre terjedjenek ki a vizsgálatok, az adatfelvételek. Ide kell sorolni azt a kérdést is, hogy mit kell a közlekedés költségvetési befizetései, illetve kiadásai közé sorolnunk, vagyis hol határoljuk le a közlekedést.

- Milyen mérleget vagy mérlegeket készítsünk, hogy azok teljesítsék az elvárt célokat?
- Fontos és megválaszolendő kérdés az is, hogy az egyes közlekedési alágazatokat a hagyományos módon határoljuk-e le, vagy ettől eltérően, ugyanis a vasúti, a vízi és a légi közlekedés önmagában nem létezhet a közúti rá- és elfuvarozás nélkül, kérdés, hogy ez a rá- és elfuvarozás a felsorolt közlekedési alágazatok részének tekintendők-e a „költség” és a „bevétel” tekintetében. Ennek a kérdésnek a megítélése alapvetően befolyásolhatja az egyik vagy a másik közlekedési alágazat paramétereit, mérlegét.
- A szükséges adatok összegyűjtésére milyen módszereket alkalmazzunk?

- A bonyolult rendszerek (a közlekedés önmagában is az, de annak a mérlege, mérlegei pedig még fokozottabban azok) elemzésénél nagyon fontos, hogy:
 - ne maradjon ki a mérleg összeállítása során egyetlen jelentőséggel bíró tétel sem,
 - a felvett tételek tartalmilag ne fedjék át egymást,
 - a mérlegbe olyan tételek, amelyek nem elemei annak, ne kerüljenek felvételre,
 - a meghatározások és a meghatározott tételek a lehető legpontosabbak, a legkisebb hibahatárúak legyenek.

- A vizsgálatunkban meg kellett határozni, hogy kikre, milyen szervezetekre terjedjenek ki, amely alapján a vizsgált célcsoportok:
 - **Lakosság**, mint közlekedési eszközt üzemeltető (befizetők) és mint a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevő (befizetők), vala-

mint a közlekedés káros hatásainak elsődleges szenvedő alanyai (területi szempontokat is figyelembe véve).

- **Fuvarozók**, mint közlekedési eszközöket üzemeltetők és mint költségvetési befizetők (áruszállítás és személyszállítás bontásban, közlekedési alágazati bontásban).
- **Speciális szervezetek**. Külön kell foglalkozni a mentőkkel, a tűzoltókkal, a rendőrséggel, a katasztrófavédelemmel mint közlekedőkkel. El kell dönteni, hogy a különböző megközelítésszerű mérleg esetén annak melyik oldalán kell ezeknek költségeit/befizetéseit szerepeltetni.
- A közlekedést, illetve a közlekedőket **kiszolgáló** (közlekedési eszköz- és alkatrész-kereskedelmi, üzem- és kenőanyag-előállító és -értékesítő, járműfenntartással, javítással foglalkozó, biztosító, bank stb.) **szervezetek**, ezek költségvetési befizetései (szja, áfa és egyebek).
- **Egyéb szervezetek**, amelyek például saját gépkocsit (saját számlás) üzemeltetnek, ezek közlekedéssel arányos költségvetési befizetései (szja, áfa és egyebek).
- **Infrastruktúra-fejlesztő, -fenntartó és -üzemeltető szervezetek** (főként állami közútkezelők, a többi alágazat infrastruktúrájának üzemeltetői, önkormányzatok).
- Az **állam** (és az **önkormányzatok**) közlekedésből származó bevételei és kiadásai.

A közlekedés költségvetési befizetései, ugyanúgy, mint minden más egyéb ágazatnak a befizetése, megegyeznek a költségvetés bevételével.

Az államháztartás közlekedési bevételei

Minden olyan bevétel, amelyet az államháztartás adó, vám, illeték, járulék, díj formában szed be a közlekedőtől, a közlekedési tevékenységű gazdálkodó szervezetektől (e tevékenységük tekintetében), illetve a közlekedési tevékenységet végzőket kiszolgáló gazdálkodó szervezetektől, vállalkozásoktól (kiszolgáló tevékenységük tekintetében externális bevételek). A közlekedésből származó adóbevételek nagyságát adónemenként állapítottuk meg.

Azoknál az adónemeknél, amelyeknél az adó tárgya nem része a közlekedés rendszerének (például társasági adó), ott a közlekedésből származó adóbevételek a közlekedési adóalanyok (ismertetésüket lásd alább) által befizetett adóbevételek meghatározásával történik.

Azoknál az adónemeknél, ahol az adó tárgya a közlekedés rendszerének része (például gépjárműadó, cégautóadó), ott az adótárgyból származó teljes adóbevételek közlekedési adóbevételeknek tekintendők.

Az első csoportot leegyszerűsítve a közlekedési társaságok adónem-befizetéseinek, a második csoportot a közlekedők adónem-befizetéseinek tekintjük.

A közvetlen adók, mint például a társasági és osztalékadó, személyi jövedelemadó, esetében a gazdálkodók fő tevékenységének 4 jegyű TEAOR (Tevékenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszere) kódja szerinti elkülönítésben becsüljük a közlekedésből származó adóbevételeket.

A fő tevékenységük szerint meghatároztuk a különböző ágazatokba, alágazatokba, illetve szakágazatokba sorolt cégeket, melyeket részben vagy egészben közlekedési profilú gazdálkodó szervezeteknek tekintjük.

A lakosság közlekedésével kapcsolatos első helyen a járművásárlás (a lakosság esetében személygépkocsi-vásárlás) szokásokkal és a közlekedési szokásokkal foglalkozunk. A járművek vásárlása során a lerótt adókkal és illetékekkel a lakosság jelentősen hozzájárul a költségvetés bevételeihez. De nemcsak a járművek vásárlásával járulnak hozzá a közlekedők az állami bevételekhez, hanem szinte minden közlekedésük alkalmával, elsősorban az individuális (személygépkocsi) közlekedésükkel „gyarapítják” az állam bevételeit. A személygépkocsival történő közlekedés során vannak az úgynevezett használati arányos befizetések (az autósok szempontjából költségek, illetve a költségekben megfizetett tételek), ilyenek

az üzemanyag adói, a szervizköltségek adórészei (áfa, szja stb.) és még számos tétel. Természetesen léteznek állandó költségek, amelyeknek jelentős hányada ugyancsak az államháztartást gyarapítja. Az állandó költségek közül az úgynevezett „súlyadót” érdemes elsőként említeni, mint az önkormányzatokhoz befolyó adót, de az államnak származik adóbevétele a biztosítási társaságok működéséből is.

Az államháztartás közlekedési kiadásai

Minden olyan közvetlen, illetve közvetett kiadás (utóbbinál arányosan), amely a közlekedésben résztvevőket, illetve a fenti tevékenységet végző gazdálkodó szervezetek (jobb) működését, (hatékonyabb) igazgatását segíti elő, továbbá azon kiadásokat, amelyek a közlekedés által okozott károkat enyhítik, számolják fel (externális költségek).

A közlekedési kiadások esetében a legvitatottabb tételt az externális kiadások jelentik. Vitatott már az is, hogy megfizetik-e a közlekedők az externális költségeket? Mindezek mellett az externális költségek meghatározása sem egyértelmű. Úgy tűnik, hogy talán a közlekedési infrastruktúra finanszírozása az, amely a legjobban megfogható, számszerűsíthető, de természetesen ezen a területen is számtalan buktatóval találkozhattunk feladatunk megoldása során.

Az államháztartás közlekedési egyenlege

Fentiekben röviden vázolt séma alapján összesítettük a közlekedési ágak befizetéseit 2002–2007. évekre, és az állami költségvetés ezen közlekedési ágakra juttatott kiadásait 2003–2004. évekre. (A kiadásokkal kapcsolatos kutatások folyamatban vannak.) Az összesítés nem tartalmazza a kiadások közt önkormányzati saját forrásból finanszírozott közlekedési kiadásait (1. és 2. táblázat).

Az államháztartás közlekedési egyenlege azonban önmagá-

A központi költségvetés, nyugdíj-biztosítási és egészségbiztosítási alap közlekedési kiadásai 2004 (millió Ft)

Közúti közlekedés	683 240
Vasúti közlekedés	168 567
Légi közlekedés	29 226
Vízi közlekedés	4 322
Csővezeték szállítás	11 871

Közlekedés összesen* 885 355

* csővezeték szállítás nélkül

A központi és az önkormányzati költségvetés közlekedésből származó bevételei 2004 (millió Ft)

Közúti közlekedés	1 250 774
Vasúti közlekedés	100 912
Légi közlekedés	37 469
Vízi közlekedés	9 311

Közlekedés összesen 1 398 466

1. táblázat

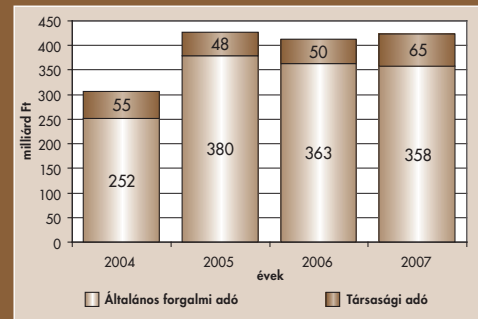
A mérleg egyenlege (millió Ft)

Megnevezés	2004
Közúti közlekedés	567 534
Vasúti közlekedés	-67 655
Légi közlekedés	8 243
Vízi közlekedés	4 989
Közlekedés összesen*	513 111

* csővezeték szállítás nélkül

2. táblázat

1. ábra
Közlekedési és közlekedéssel kapcsolatos tevékenységet folytató társaságok főbb adótertelei



3. táblázat

A közlekedés alágazatonkénti adó jellegű befizetései (milliárd forint)

Alágazatok	Évek			
	2004	2005	2006	2007
Közúti közlekedés	1251	1482	1572	1754
Vasúti közlekedés	101	114	119	144
Légi közlekedés	37	41	45	49
Belvízi közlekedés	9	10	11	13

ban nem elegendő megfelelő következtetések levonásához, azonban jó kiindulópontnak tekinthetjük. A közúti közlekedési ágazat nagymértékű befizetése mindvégig valószínűnek tűnt, és végül be is igazolódott, tekintve, hogy a költségvetés alig költ a negatív externális hatások enyhítésére. Sajnos azonban ez a befizetés a költségvetés más lyukainak betömésére szolgál, nem a megfelelő szintű infrastruktúra kialakítására és a negatív externális hatások enyhítésére. A vasúti ágazatot ugyanakkor a költségvetés tartja el, mely tény önmagában nézve nem tekinthető problémának, sőt ennek mértékének növelését kívánatosnak is tartjuk, tekintve, hogy a vasút csökkenti a közút negatív exter-

náliáját és beruházási igényét. Azonban ez a hatásmechanizmus csak akkor működik igazán, ha megfelelő színvonalú szolgáltatást tud nyújtani a vasút. Az inkább befizető vízi közlekedésre is ráférne több támogatás, mivel az áruszállítás terén nagy terheket tudna levenni a közútról és a szintén kapacitásproblémákkal küzdő vasútról. A légi közlekedés költségvetési befizetését ugyanakkor indokolatlanul kismértékűnek tartjuk, és nem fedezi az általa okozott zaj és légszennyezések okozta károkat, tehát e kimutató társadalmi szinten feltehetően többre kerül a légi közlekedés, mint amit nyújt számunkra (1. ábra és 3. táblázat).

Békefi Mihály –

Kövesdi István – Vas István