

## TÁRSADALMI-GAZDASÁGI ELEMZÉS A KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIA HATÉKONY MEGVALÓSÍTÁSÁÉRT

Dr. Schuchtar Endre\*

\*MMA; (e-mail: schuchtare@upcmail.hu).

---

A stratégia megvalósítását szolgáló cselekvési tervnek a társadalmi-gazdasági elemzése, jól bevált módszer a társadalom egészére vonatkozó előnyök és hátrányok mérlegelésében. Ez a rövid, összefoglaló anyag arra kíván rámutatni, hogy ez nagy szerepet játszik az Európai Unió (EU) vegyipari stratégiáját megvalósító szabályozás szerinti korlátozási és engedélyezési folyamatokban, amellyel összefüggésben szerzett tapasztalatok kerülnek ismertetésre és ajánlásra a közlekedési fejlesztéseknél.

---

### 1. BEVEZETÉS

A 2020-as év a klímavédelem jegyében indult, de hamarosan minden felülírt a COVID-19 pandémia. A hosszú távú tervek helyett gyors intézkedések váltak szükségessé; az emberi élet védelme fontosabb minden más, így környezetvédelmi vagy gazdasági megfontolásnál. A világjárvány próbára tette az infokommunikációs rendszereket és nyilvánvalóvá vált a technológiák minden területen történő alkalmazásának megkerülhetetlensége, a hálózatok nemzeti és nemzetközi/uniós kooperációja ill. ennek fejlesztésének szükségessége.

A járvány 2021 első félévében történő reménybeli megszűnésével a világ visszatérhet a hosszútávú stratégiák megvalósítását szolgáló nyugodt cselekvéshez és ennek a demokráciában szokásos megvalósítását biztosító rendezett formáihoz; így pl. a (műszaki) jogszabályok megalkotásához, amelynél Magyarországon is fontos szempont a társadalmi-gazdasági hatáselemzés [1]. Egy hazai törvény vagy miniszteri rendelet előterjesztéséhez be kell mutatni a megalapozott döntéshez szükséges információkat, így különösen azok indokait, lényegét, főbb tartalmi jellemzőit, költségkihatását, valamint várható gazdasági, költségvetési, társadalmi, igazgatási, államháztartási, nemzetközi/uniós és egyéb hatásait - szükség szerint példákkal és számításokkal alátámasztva -, illetve egyéb következményeit.

A magyar közlekedési ágazatnak (és alágazatainak) fejlesztési stratégiája szorosan kapcsolódik az uniós közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos új politikához, hogy az összes tagállamban integrált hálózattá alakítsa át az európai közutakat, vasutakat, belvízi utakat, repülőtereket,

**belvízi és tengeri kikötők és vasúti-közúti terminálok ill. forgalomirányítási rendszerek sokaságát.** Az ilyen típusú átfogó közlekedési infrastruktúra hiánya ugyanis komoly akadályt jelent nemcsak az európai belső piac, hanem még egy nagyobb város zökkenőmentes működésére nézve is. E hálózat létrehozásához több ezer olyan projekt előkészítésére és végrehajtására van szükség, amelyek célja a meglévő szűk keresztmetszetek felszámolása, a hiányzó kapcsolatok kialakítása és a különböző közlekedési módok, valamint a regionális és a nemzeti közlekedési infrastruktúrák közötti interoperabilitás javítása. **Az infrastruktúra fejlesztések alapvető szerepet töltenek be a közlekedés átalakításában, hogy egy biztonságosabb, fenntartható, gyorsabb, kis szén-dioxid-kibocsátású és energiahatékony rendszer jöhessen létre.**

### 2. EGY MŰKÖDŐ UNIÓS PÉLDA

**EU-s stratégia az európai vegyipar versenyképességének javítása, az emberi egészség és a környezet védelmének növelése mellett, a vegyi anyagok által potenciálisan okozott kockázatokkal szemben.** A cél megvalósításának fő eszköze egy az összes tagállamban közvetlenül alkalmazandó jogszabály; a REACH, az Európai Unió rendelete [2]. Amennyiben a kockázatok nem kezelhetők, a hatóságok számos módon korlátozhatják az anyagok felhasználását. Hosszú távon a legveszélyesebb anyagokat

kevésbé veszélyes anyagokkal kell helyettesíteni. Az EU döntéshozatalt minden esetben megelőzi egy költséghatékonyság szempontjából történő véleményezés, amelynek figyelembe vételével határozhatják meg a stratégiai cél elérését biztosító optimális cselekvést.

Ennek a társadalmi-gazdasági bizottságnak (SEAC) tagjaként hívnám fel néhány fontos tapasztalatra a figyelmet:

Egy új intézkedéstervezet hatásértékelésnek a forgatókönyvét a jelenlegi helyzeten alapuló forgatókönyvvel kell összevetni és a kettő közötti különbségekre kell összpontosítani. Például arra, hogy milyen költségváltozás áll be, ha nem a jelen forgatókönyv szerint folytatódik a cselekvés, hanem az új szerint. Milyen mértékben változnak meg az egészséget és a környezetet érintő ill. egyéb hatások?

Tekintettel a forgatókönyvek jövőbeli megvalósulására, szükséges a forgatókönyvek megvalósulási valószínűségét is figyelembe venni. (A TEN-T uniós közlekedési infrastruktúra fejlesztés időhorizontja 30 év – 2050-ig tart!) Minél nagyobb a bizonytalanság, annál kevésbé megbízhatóak a hatásokra vonatkozó előrejelzések. Az elemző csökkentheti a kulcsfontosságú bizonytalanságokat az adatgyűjtési folyamat során és azokra a bizonytalanságokra koncentrálhat, amelyek vélhetőleg a legnagyobb hatást gyakorolják, és így gátolják a döntéshozót abban, hogy megbízható következtetésre jusson. Szükség lehet pár iterációs lépésre, ha azt az eljárás során folytonos adatgyűjtést indokoltá teszi. Ezáltal új, releváns hatásokra derülhet fény, amelyekre kezdetben nem gondoltak, illetve előfordulhat, hogy azok számszerűsítése során kezdetben jelentősnek ítélt kevésbé relevánsnak bizonyul.

Az utolsó lépés a hatások értékkel való ellátása. Ezt kármutatók és/vagy a meghatározott hatásokhoz rendelt monetáris értékek használatával lehet megtenni. Számos számszerűsített, az emberi egészséget érintő hatáshoz lehet monetáris értéket rendelni. Néhány esetben a környezeti hatásokhoz is rendelhető monetáris érték. Ezen értékek alkalmazásával „forintosítani” lehet a forgatókönyvi hatásokat, így az emberi egészséget és a környezetet érintőket; ezáltal lehetővé téve a társadalmi-gazdasági elemzés egyéb számszerűsített hatásaival való összehasonlítást.

Egy másik lényeges és figyelembe veendő társadalmi hatás a fogyasztók „jólétében” bekövetkező változás. A közgazdászok ezt a kifejezést egy egyén vagy a társadalom jólétének leírására használják, tehát természetszerűleg számos tényező tartozhat ide. Például a közlekedésben résztvevőknek fontos, hogy A-ból B-pontba minél gyorsabban jussanak el és ez befolyásolja a tervezett intézkedéssel kapcsolatos megelégedettséget, illetve egy új

gépjárműtípus minőségében bekövetkező változás (pl. ha az nem olyan tartós, sokkal drágább vagy nem lehet ugyanúgy használni, mint korábban) is eredményezheti a fogyasztói jólét (t.i. az egyén általi használhatóság) csökkenését.

Viszont a fentiek következetes alkalmazásánál is félrecsúszhatnak a dolgok, mert:

az emberi egészségi és a környezeti hatások számszerűsítésére és értékelésére szolgáló módszerek továbbfejlesztése szorulnak, valamint a forgatókönyveknek a lehető legátfogóbbnak kell lennie. Ekképp biztosítható, hogy a lényeges szempontok nem kerülnek el a figyelmet és a tervezett intézkedés valóban szolgálja a fejlődést illetve a megvalósítás költséghatékonyságát történik!

A fizetési hajlandóság módszere<sup>1</sup> érzékeny eszköz és nagy eltéréseket eredményezhet különböző kultúrákban; pl. egy emberélet statisztikai értéke az EU számításban rövid idő alatt jelentősen megnövekedett, 5 M euróra.

A költséghatékonysági/hasznossági elemzésben monetáris érték kapcsolódik a kimenethez pl. szennyezőanyag kibocsátás csökkenése a tervezett intézkedés hatására, amelyet előszeretettel használnak a környezetvédelmi területen, ahol nehéz monetáris értéket kapcsolni a kibocsátásból adódó károsodáshoz.

A jelenleg társadalmi-gazdasági elemzésbe vont, ún. szándékosan előállított mikro műanyagok területén tervezett korlátozással megszűnne 100000 t/év gumibroncs újrahaznosítása műfüves futballpályák alapanyagaként. Az alapanyagváltás becsült költsége az EU-ban 300-350 M euró/év. Azonban, ha mint károsanyag kibocsátás megszüntetésére gondolunk, a 3-3.5 €/kg érték – más szennyező anyagok kibocsátásának költséghatékonysági mutatójával összevetve – kifejezetten alacsony és így gazdaságosnak tekinthető. (De megmarad a gumibroncs hulladék, aminek figyelembe vételén még folyika vita!)

A fentiekkel kapcsolatban azt is szükséges még tudni, hogy nem sikerült az EU vegyiparának versenyképességét javítani, mert: az Európai Vegyipari Szövetség (CEFIC) 2018-as jelentése szerint a kémiai termékek eladásából származó bevételekből az EU részesedés 2017-re 15,6%-ra csökkent, szemben a REACH rendelet 2007-es megjelenésekor meglévő 27%-kal szemben.

<sup>1</sup> A módszer azon alapul, hogy az embereket megkérdezik, mennyit lennének hajlandók fizetni egy veszélyeztetett állat- vagy növényfaj megmentéséért vagy a víz és a levegő tisztaságának megőrzéséért.

### 3. KÖVETKEZTETÉS HELYETT AJÁNLÁS

A társadalmi-gazdasági elemzés módszerét élenjáróan alkalmazó EU-s terület példája jól mutatja, hogy ennek átvétele sem oldaná meg a közlekedés fejlesztési projektek hatékonyságának egyértelmű megítélését. Amiért mégis ajánlanám alkalmazását, ott ahol eddig még nem volt kötelező (pl. Jogalkotási törvénnyel) a gazdasági-társadalmi hatás elemzése a döntési folyamatban, hogy növeli egy megalapozott szakmai döntéshez szükséges információkat és segíti a vezetőket a felelős döntéshozatalban.

### HIVATKOZÁSOK

[1] Az alap a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény, míg az előterjesztések tartalmi elemeit a Kormány ügyrendjéről szóló 1144/2010. (VII. 7.) Korm. határozat szabályozza.

[2] A vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról szóló rendelet az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 18-án elfogadott 1907/2006/EK rendelete. A REACH rendelet létrehozta az Európai Vegyianyag-ügynökséget, amelyen belül működik a stratégiát megvalósító, kockázatkezelő intézkedés-tervezetek társadalmi-gazdasági elemzését végző tudományos bizottság, a SEAC.