

Budapest, 2008. május 20.

Veres János úr
pénzügyminiszter
Pénzügyminisztérium
Budapest

Tárgy: Közérdekű bejelentés a közúti fuvarozók követeléséről a gázolaj adójának csökkentésére

Tisztelt Pénzügyminiszter Úr!

A közúti teherfuvarozók egyes érdekképviselői szervezetei május 14-én sajtótájékoztatót tartottak, amelyen a gázolaj jövedéki adójának csökkentését követelték „a magas üzemanyagárak” miatt. Teljesen egyetértünk a Pénzügyminisztériumnak a sajtóban megjelent álláspontjával, vagyis a fuvarozók követelésének elutasításával. Elhibázottnak tartjuk viszont a PM kommunikációját, amelyben csupán (egyébként helyesen) az Európai Unióra hivatkoznak, és nem mutatják be, hogy a fuvarozók állításai nem felelnek meg a valóságnak, és csak a döntéshozók és a közvélemény megtévesztésére szolgálnak. A probléma gyökere ugyanis nem a közúti fuvarozóknak nyújtott támogatások hiányában keresendő, hanem éppen ellenkezőleg: a közúti fuvarozásnak adott mértéktelen támogatások játszanak jelentős szerepet az árak emelkedésében, gyenge versenyképességünkben, az államháztartási hiány és az államadósság növekedésében, valamint a lakosság életminőségének romlásában. A fuvarozók követelésének teljesítése csak elfedné, és így tetézné a bajokat.

Ezért kérjük a Kormányt, folytasson széles körű felvilágosító tevékenységet, hogy a társadalom pontos képet kapjon a közúti áru fuvarozással kapcsolatos visszasságokról.

Egyúttal kérem Pénzügyminiszter Urat, kezdeményezze, hogy a közúti teherfuvarozók teljes egészében fizessék meg az általuk okozott összes kárt, illetve költséget. Különösen sürgetőnek tartjuk a nehéz tehergépjárművek kilométer-arányos úthasználati díjának a bevezetését minden útvonalon. Ez felel meg a piacgazdaság, a társadalmi igazságosság, a jogállamiság és a környezetvédelem követelményeinek.

A Levegő Munkacsoport a továbbiakban is szívesen áll az Ön rendelkezésére annak érdekében, hogy javuljon az ország versenyképessége és a lakosság életminősége, csökkenjen az államháztartás hiánya, és igazságosabbá váljon a közteherviselés.

Álláspontunk részletes kifejtését mellékelem.

A fentiekkel kapcsolatos álláspontjáról várom mielőbbi szíves tájékoztatását.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök

A Levegő Munkacsoport álláspontja a gázolaj jövedéki adójának csökkentésére irányuló követelésről

A közúti teherfuvarozók egyes érdekképviseleti szervezetei (a továbbiakban: a fuvarozók) május 14-én sajtótájékoztatót tartottak¹, amelyen a gázolaj jövedéki adójának csökkentését követelték „a magas üzemanyagárak” miatt. Teljesen egyetértünk a Pénzügyminisztériumnak a sajtóban megjelent álláspontjával², vagyis a fuvarozók követelésének elutasításával. Elhibáztunk tartjuk viszont a Pénzügyminisztérium kommunikációját, amelyben csupán (egyébként helyesen) az Európai Unióra hivatkoznak, és nem mutatják be, hogy a fuvarozók állításai nem felelnek meg a valóságnak, és csak a döntéshozók és a közvélemény megtévesztésére szolgálnak. A probléma gyökere ugyanis nem a közúti fuvarozóknak nyújtott támogatások hiányában keresendő, hanem éppen ellenkezőleg: a közúti fuvarozásnak adott mértéktelen támogatások játszanak jelentős szerepet az árak emelkedésében, gyenge versenyképességünkben, az államháztartási hiány és az államadósság növekedésében, valamint a lakosság életminőségének romlásában.

A fuvarozók követelése tulajdonképpen azt jelenti, hogy ésszerűtlen gazdálkodásuk terheit továbbra is – sőt egyre nagyobb mértékben – másokkal akarják megfizettetni. A fuvarozók követelésének teljesítése csak elfedné, és így tetézné a bajokat.

Nem igaz a fuvarozóknak az az állítása, hogy a gázolaj ára rendkívüli mértékben emelkedett. **Az üzemanyagok ára 2000 óta az általános inflációnál kisebb mértékben növekedett, vagyis reálértéken csökkent** (ld. az 1. táblázatot és az 1. ábrát!). A fogyasztói árak emelkedése összességében 58 százalékos volt. Különösen nagymértékben nőtt az említett időszak alatt az élelmiszerek ára (81,8 százalékkal) és a szolgáltatások ára (66,6 százalékkal), és ez utóbbin belül kiemelten a tömegközlekedés viteldíjai. Ugyanakkor gázolaj ára 2000 és 2008 között csak 40 százalékkal emelkedett. Még a legutóbbi, a fuvarozók által kiemelten kifogásolt május 14-i 325 forintos ár is csak 49 százalékos emelkedést jelent. Ezek a tények már önmagukban is egyértelműen mutatják a fuvarozók követelésének abszurditását. Ha ugyanis elfogadnánk a fuvarozók érvelését, akkor szinte minden más ágazatnak és társadalmi rétegnek is kellene többlettámogatást adni, mégpedig nagyobb mértékben, mint a fuvarozóknak.

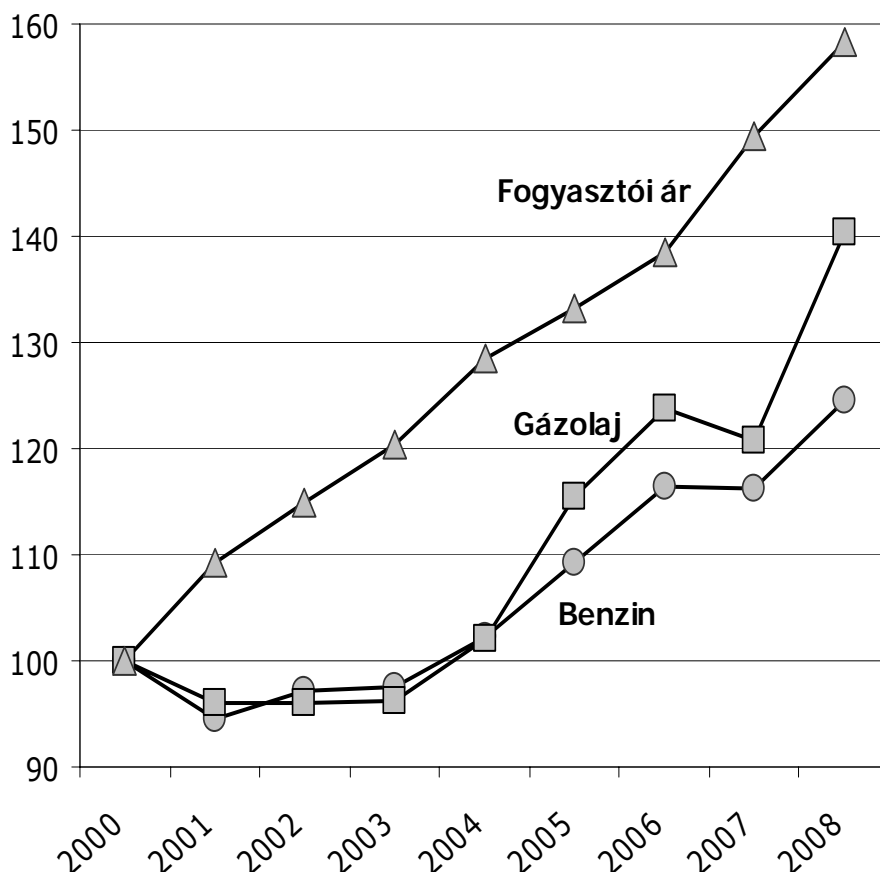
1. táblázat: Egyes üzemanyagok és a fogyasztói árak alakulása 2000 és 2008 között

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008. I-IV.*	2008. I-IV. (2000=100)	2008 V.14.	2008. V.14. (2000=100)
Benzin (95), Ft/liter	237,55	224,60	230,94	231,61	242,76	259,29	276,62	276,08	295,66	124,5		
Gázolaj, Ft/liter	217,63	208,96	209,08	209,23	222,18	251,23	269,33	262,67	305,31	140,3	325	149,3
Fogyasztói árindex, előző év=100	109,8	109,2	105,3	104,7	106,8	103,6	103,9	108,0	105,9	158,3	105,9	158,3

* A 2008. évi adat itt és az 1. ábrán a január-április hónapok átlaga teljes évre vetítve
Forrás: GKM, KSH

¹ Ld. <http://www.nit.hu/?sess=&esemeny=hir&tint&esemenykod=NiT%20-%20%20C1lta1%20nos%20hir%20-%20Sajt%20F3reggeli%20-%202008.05.14.>

² Ld. <http://www.nol.hu/cikk/491851/>



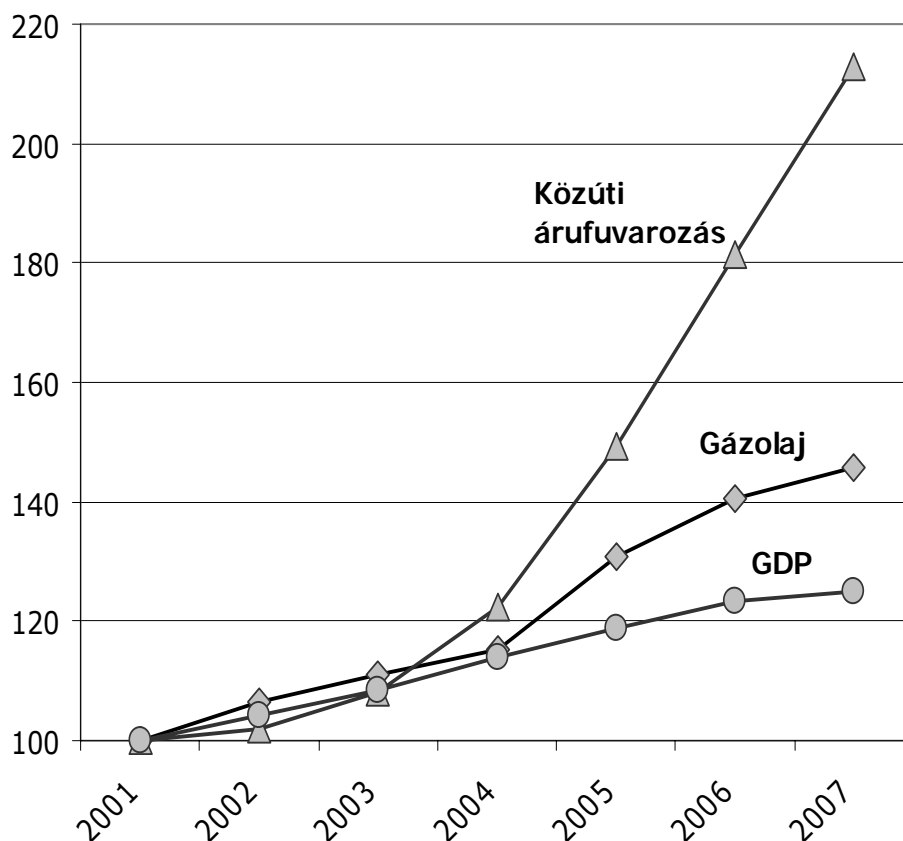
1. ábra: A fogyasztóiár-index, a 95-ös benzin és a gázolaj árának alakulása 2000 és 2008 között (2000=100)

Azonban további tények is azt bizonyítják, hogy a fuvarozók riogatása alaptalan. Az elmúlt hat évben ugyanis **az ország gazdasági teljesítményének növekedését jóval meghaladó mértékben növekedett mind a közúti áruszállítás teljesítménye, mind pedig az üzemanyag-fogyasztás** (2. táblázat és 2. ábra). Ezen időszak alatt a gázolaj-felhasználás 45,8 százalékkal, a közúti teherfuvarozás teljesítménye pedig 112,8 százalékkal emelkedett, miközben a bruttó hazai termék csak 24,9 százalékkal. Tehát egy százalék GDP-növekedés a gázolaj-fogyasztás 1,84-szeres és a közúti áruszállítási teljesítmény 4,53-szeres növekedésével járt! Ez a folyamat nemzetgazdasági, környezetvédelmi és energiabiztonsági szempontból egyaránt rendkívül kedvezőtlen.

2. táblázat: Egyes üzemanyagok fogyasztásának, a közúti áruszállítás teljesítményének és a bruttó hazai termék alakulása 2001 és 2007 között

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007 (2001=100)
Benzin, milliárd liter	1,785	1,820	1,847	1,781	1,939	2,111	2,153	120,6
Gázolaj, milliárd liter	2,166	2,310	2,402	2,494	2,836	3,045	3,158	145,8
Közúti áruszállítás teljesítménye, milliárd árutonna-km	16,882	17,143	18,199	20,598	25,138	30,494	35,804	212,8
GDP (előző év=100)	104,1	104,3	104,1	104,9	104,2	103,9	101,3	124,9

Forrás: KSH

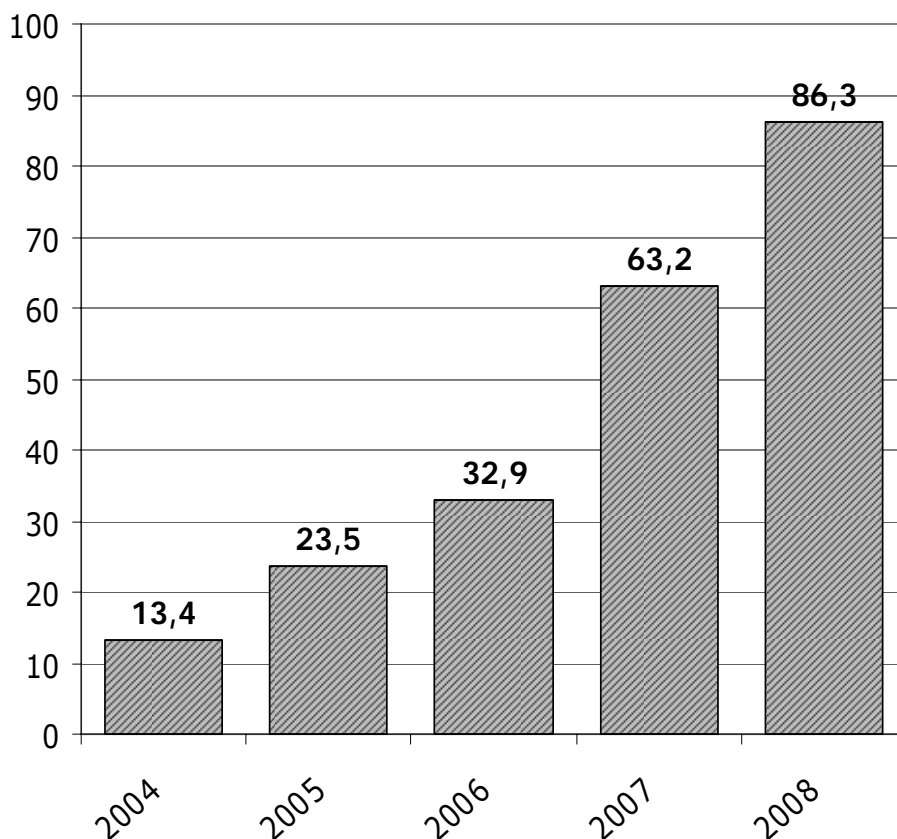


2. ábra: A közúti áru fuvarozási teljesítmény, a gázolaj-fogyasztás és a bruttó hazai termék alakulása 2001 és 2007 között (2001=100)

A fuvarozók követelése azért is teljességgel megalapozatlan, mert az üzemanyagok jövedéki adóját 2002 júliusa óta nem emelték, ami azt jelenti, hogy ez az adó reálértéken folyamatosan csökkent. **Az üzemanyagok jövedéki adója valorizációjának elmaradása 2003 óta 2004-ben még 33,8 milliárd forint, 2008-ban pedig már 188,3 milliárd forint költségvetési bevételkiesést okozott, illetve okoz** (3. táblázat és 3. ábra). A valorizáció elmaradása következtében a közúti közlekedés 2002 és 2008 között 2008. évi áron számolva 785 milliárd forint támogatást kapott ahhoz képest, mintha a jövedéki adót évente valorizálták volna.

3. táblázat: A közúti gépjármű-közlekedés támogatása az üzemanyagok jövedéki adója valorizációjának elmulasztásával 2002 és 2008 között (milliárd forint)

		2002. I.1.	2002. VII.1.	2002. átlag	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Jövedéki adó, Ft/liter	Benzin (95-ös)	93,00	103,50	98,25	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50
	Gázolaj	80,20	85,00	82,60	85,00	85,00	85,00	85,00	85,00	85,00
Fogyasztói ár	előző év=100				100	106,8	103,6	103,9	108,0	105,9
	2003=100					106,8	110,6	115,0	124,2	131,5
A jövedéki adó valorizációjának elmaradása miatt kieső állami bevétel, milliárd Ft	Benzin					13,7	22,3	30,9	51,6	70,6
	Gázolaj					13,4	23,5	32,9	63,2	86,3
	Üzemanyagok összesen					27,0	45,9	63,9	114,8	156,9



3. ábra: A dízelüzemű járművek használatának támogatása a jövedéki adó valorizációjának elmulasztásával 2003 és 2008 között évente (milliárd forint)

Az EU Pénzügyminisztereinek Tanácsa (ECOFIN) 2000. szeptember 9-én, az akkori olajár-válság idején kiadott közös nyilatkozata szerint gazdasági és környezetvédelmi okok miatt nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóit. A 2005. évi olajár-robbanás alkalmával az Európai Bizottság, valamint az EU-tagországok pénzügyminiszterei ismételten megerősítették, hogy nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóját.³ Ezt az álláspontot hangoztatta Budapesten Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa is⁴. Azzal, hogy a magyar kormány elmulasztotta a jövedéki adó valorizálását, tulajdonképpen szembe ment az EU elvárásaival is.

³ „Az olajtermékekre vonatkozó adók csökkentése nem az az út, amelyet követni kell, mert növeli a keresletet, és nem oldja meg a problémát, a cél éppen a kereslet csökkentése lenne – erősítette meg a bizottsági álláspontot Kovács László adó- és vámügyi felelős szóvivője, Maria Aszimakopulu.” **A pénzügyminiszterek ellenzik a benzinadó csökkentését.** Népszabadság, 2005. szeptember 10.: <http://www.nol.hu/cikk/376690/>

⁴ **Joaquín Almunia: az üzemanyagáfa-csökkentés ellentétes a manchesteri állásfoglalással!** – „Néhány ország nem tartja magát ahhoz az egyhangú állásfoglaláshoz, amelyet huszonöt EU-tagország pénzügyminisztere fogadott el a manchesteri értekezleten, ahol a magasra szökött világpiaci kőolajárak következményeinek kezelését vitatták meg - állapította meg Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa budapesti látogatása során újságírók előtt pénteken arra kérdésre, hogyan ítéli meg a magyarországi döntést, amely előrehozta a benzinre és a gázolajra kivetett áfa csökkentését. A bizottságnak azonban nincs jogi lehetősége az ilyen esetekkel kapcsolatban, mindössze annyit tehet, hogy nyomon követi az egyes országok intézkedéseit és elemzését a gazdasági és pénzügyminiszterek tanácsa, az Ecofin októberi ülése elé terjesztendő jelentésében összefoglalja. Az Európai Unió pénzügyminiszterei Manchesterben tartott értekezletükön legutóbb egységes álláspontot foglaltak el arról, hogy kerüljük az egyoldalú intézkedéseket, a piaci versenyt torzító és az alkalmazkodást hátráltató megoldásokat, például az adócsökkentést - emlékeztetett Almunia.” (MTI Eco, 2005-09-16). <http://www.vg.hu/index3.php?app=cikk&datum=2005-09-16&d=2005-09-16&r=255&c=147>

A gázolaj jövedéki adójának csökkentése azért sem indokolt, mert **az EU összes tagországa között 2005 óta Magyarországon emelkedett a legkisebb mértékben a gázolaj ára** (4. táblázat). A táblázatból az is látható (utolsó oszlop), hogy a magyarországi gázolajár alacsonyabb vagy ugyanakkora, mint az EU-országok többségében (illetve túlnyomó többségében, ha az egyes országok nagyságát is figyelembe vesszük).

4. táblázat: A gázolaj adókat is tartalmazó árainak alakulása az EU tagországaiban (euró/1000 liter)

Ország	2005. 03.21.	2005. 10.03.	2006. 01.09.	2006. 12.18.	2007. 01.08.	2007. 12.17.	2008. 01.07.	2008. 05.05.	Változás 2005 óta	Magyarország= =100*
Ausztria	893,0	1021,0	978,0	967,0	958,0	1179,0	1180,0	1288,0	395	103
Belgium	928,0	1100,0	1021,4	982,8	946,3	1082,1	1111,4	1267,0	339	101
Bulgária								1144,3		92
Ciprus	783,9	913,8	863,2	860,7	853,8	1006,9	1012,3	1124,7	341	90
Csehország	839,4	1023,5	963,6	1004,5	996,8	1210,3	1213,8	1296,5	457	104
Dánia	996,3	1145,7	1076,5	1057,2	992,9	1206,1	1230,9	1340,1	344	107
Egyesült Királyság	1254,2	1420,8	1360,0	1389,1	1383,3	1507,0	1451,2	1533,0	279	123
Észtország	765,7	868,1	855,8	842,9	840,4	1012,6	1106,0	1171,1	405	94
Finnország	934,0	1091,9	997,0	1005,4	960,1	1125,4	1203,1	1214,3	280	97
Franciaország	1008,8	1114,8	1051,8	1027,2	1025,3	1196,0	1222,6	1334,4	326	107
Görögország	862,0	979,0	913,0	924,0	925,0	1089,0	1118,0	1264,0	402	101
Hollandia	992,0	1134,0	1085,0	1036,0	1015,0	1174,0	1211,0	1351,0	359	108
Írország	934,0	1129,0	1078,0	1028,0	1032,0	1181,0	1181,0	1248,0	314	100
Lengyelország	839,7	1011,0	985,6	955,0	925,4	1153,3	1157,3	1253,5	414	100
Lettország	744,0	863,4	854,9	837,4	863,9	1017,8	1046,7	1123,1	379	90
Litvánia	790,9	919,8	879,6	844,4	830,6	971,5	1037,1	1146,0	355	92
Luxemburg	806,0	957,0	881,0	876,0	847,0	1007,0	1042,0	1196,0	390	96
Magyarország	979,0	1045,2	1011,9	1025,8	992,9	1153,8	1148,5	1250,6	272	100
Málta	830,3	973,7	952,7	906,1	906,1	1020,3	1020,3	1103,0	273	88
Németország	1011,8	1155,8	1076,0	1072,0	1095,0	1275,0	1287,3	1361,0	349	109
Olaszország	1072,9	1217,1	1155,8	1113,9	1114,3	1281,4	1295,8	1411,4	339	113
Portugália	871,9	1017,1	973,0	1005,5	1002,8	1200,2	1204,6	1313,1	441	105
Románia								1127,9		90
Spanyolország	863,8	973,8	925,8	909,3	892,0	1064,5	1082,9	1198,6	335	96
Svédország	1072,6	1188,2	1121,2	1097,7	1063,9	1198,8	1275,3	1405,6	333	112
Szlovákia	906,3	1042,2	1032,4	1074,6	1065,0	1206,1	1212,1	1309,8	404	105
Szlovénia	882,4	973,6	914,4	943,0	924,0	1086,0	1072,0	1160,0	278	93

* A gázolaj ára a magyarországihoz viszonyítva 2008. május 5-én.

Forrás: Európai Bizottság, http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2008_en.htm

A fuvarozók azt követelik, hogy a megnövekedett üzemanyagár következtében befolyó többlet áfabevételeket a kormány a jövedéki adó csökkentésére fordítsa. A fuvarozók azonban visszaigénylik az üzemanyag áfáját, így ebből az államnak nem származik többletbevétele. **Tehát a fuvarozók szerint a mások (elsősorban a személygépkocsi-tulajdonosok) által befizetett áfát kellene, hogy a kormány a fuvarozók támogatására fordítsa.** Ez szintén megdöbbentően tisztességtelen követelés.

A fuvarozók panasza azért is furcsa, mert ők az üzemanyagokat az átlagosnál kedvezőbb feltételekkel szerzik be. (Mint ismeretes, ennek érdekében külön szerződéseket kötöttek az üzemanyag-forgalmazókkal.)

A leglényegesebb tényező, ami miatt el kell utasítani a fuvarozók követelését, azonban a következő: **a közúti teherfuvarozók jelenleg messze nem fizetik meg mindazokat a károkat és költségeket, amelyeket okoznak.** Ez a meg nem fizetett összeg évente mintegy 5000 milliárd forintra tehető. Tudjuk, hogy első látásra megdöbbentőnek tűnik ez az összeg, azonban ezt részletes számításokkal támasztottuk alá. (A számításokat az EU és az OECD hasonló témájú anyagainak, valamint a PM, a KSH és az APEH adatainak felhasználásával végeztük el.) Tanulmányunkat⁵ korábban már megküldtük a Pénzügyminisztériumnak, a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak, a Környezetvédelmi Minisztériumnak, a Nemzeti Fejlesztési Hivatalnak és a regionális fejlesztésért és felzárkóztatásért felelős tárca nélküli miniszternek, valamint a Központi Statisztikai Hivatalnak. Számításainkat sehol nem cáfolták.

Amint fentebb már említettük, ebben rejlik a probléma fő oka. Ez nemcsak a Levegő Munkacsoport álláspontja, hanem az Európai Unióé is, amely 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikájában megállapította: „*Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.*”

A magas üzemanyagárak nyilvánvalóan nem egy pillanatnyi zavart jelentenek a világgazdaság működésében. Előre jelezhető, hogy ezek az árak az elkövetkező időkben tovább fognak emelkedni a kereslet növekedése, a – viszonylag olcsón kitermelhető – kőolaj-készletek szűkülése, a környezetvédelmi szempontok fokozottabb előtérbe kerülése és egyéb okok miatt. A megoldás azonban ekkor sem az, hogy a gondokat egy átmeneti intézkedéssel a szőnyeg alá seperjük, és megpróbáljuk a világgazdasági folyamatokat a határon feltartóztatni. Tudjuk ugyanis, hogy az ilyen próbálkozások mindig kudarcot vallottak. (Már az 1970-es években bebizonyosodott, hogy az energiaárak emelkedésének hazai „kompenzálása” a gazdaság torz fejlődéséhez és az államadósság növekedéséhez vezet.) **A megoldást ezzel szemben a költségeknek megfelelő árak kialakítása, az energiahatékonyság javításának és az energiatakarékosságnak az ösztönzése jelenti.**

A fentiek alapján szükségesnek tartjuk, hogy **a Kormány folytasson széles körű felvilágosító tevékenységet, hogy a társadalom pontos képet kapjon a közúti teherfuvarozással kapcsolatos visszásságokról.** A Pénzügyminisztériumnak pedig kezdeményeznie kellene, hogy a közúti teherfuvarozók teljes egészében fizessék meg az általuk okozott összes kárt, illetve költséget. Különösen **sürgető a nehéz tehergépjárművek kilométer-arányos úthasználati díjának a bevezetése minden útvonalon.**

A közúti teherfuvarozásra szükség van. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ezzel az ágazattal bármilyen módon kivételezni kellene a többi gazdasági ágazat és az egész társadalom kárára. Ezért ezen a téren (is) mielőbb meg kell szüntetni az indokolatlan, igazságtalan, nemzetgazdasági szempontból káros, az energiafüggőségünket növelő állami támogatásokat. Ez felel meg a piacgazdaság, a társadalmi igazságosság, a jogállamiság és a környezetvédelem követelményeinek.⁶

Budapest, 2008. május 19.

⁵ Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások:
http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

⁶ A témával kapcsolatban további részletes anyagok találhatóak a <http://www.levego.hu/kamionstop/> címen. Ezen belül különösen figyelmébe ajánljuk a <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>, <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/kamionrol-vasutra-13.pdf>, http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik_0804.pdf és a http://www.levego.hu/kamionstop/cargo_allianz_sajtohatter0804.pdf címen található anyagokat.