

## JAVASLATOK

### **a T/1376. számú törvényjavaslathoz az adó- és járuléktörvények, a számviteli törvény és a könyvvizsgálói kamari törvény, valamint az európai közösségi jogharmonizációs kötelezettségek teljesítését célzó adó- és vámjogi tárgyú törvények módosításáról**

A következő oldalakon tett módosító javaslatok célja, hogy csökkenjen a jövedelmek kiáramlása az országból, javuljon az államháztartás helyzete, továbbá hogy versenyképesebbé váljanak a hazai munkaigényes tevékenységek, és így növekedjék a foglalkoztatottság. A javaslatok elfogadása egyebek mellett azt eredményezné, hogy a külföldi olajtársaságok és autógyárak helyett a magyar munkaerő részesülne több támogatásban.

A javaslatcsomag elsősorban a közúti közlekedés terén megnyilvánuló adócsalások, adóelkerülések visszaszorítására irányul.

Statisztikák, felmérések bizonyítják, hogy a közúti fuvarozásban döbbenetes mértékű az adócsalás, az adóelkerülés, és ezt részben a laza szabályozás teszi lehetővé. Ennek a jelenségnek a visszaszorítását az is indokolja, hogy a Közlekedéstudományi Intézet adatai alapján megállapítható: a közúti áru fuvarozás évente mintegy 800 milliárd forint olyan költséget idéz elő, amelyet nem a fuvarozók fizetnek, hanem az egész társadalom. Ez súlyos torzulásokat idéz elő a piacon, ami rontja az ország versenyképességét.

Jelenleg igen elterjedt az a gyakorlat, hogy a személygépkocsik magáncélú vásárlását és üzemeltetését törvényellenes módon céges költségként számolják el. Ennek a típusú adócsalásnak az összege évente jóval meghaladja az ezermilliárd forintot (vagyis az autótulajdonosoknak ennyivel többet kellene befizetniük az államkasszába, ha minden esetben törvényesen járnának el).<sup>1</sup> Természetesen ekkora államháztartási bevételre igen szigorú intézkedések esetén sem lehet számítani, de néhány százmilliárd forintos bevétel lehetséges. Ezt fokozatosan javasoljuk elérni, és a javaslatainkat is ennek megfelelően fogalmaztuk meg. Az intézkedést az is indokolja, hogy az Európai Bizottság megbízásából nemrég készült tanulmány<sup>2</sup> szerint Magyarország azon országok közé tartozik, ahol leginkább kifogásolható a cégautók támogatásának gyakorlata.

---

<sup>1</sup> Ld. Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel,  
<http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/adocsalas.pdf>

<sup>2</sup> Company Car Taxation. Taxation Papers. Copenhagen Economics,  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf). A tanulmányról 2010. július 8-án Budapesten előadást tartott az Európai Bizottság Adóügyi Főigazgatóságának főtanácsosa,  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)

Szerepel még a javaslatok között a gépjárműadó és a regisztrációs adó erőteljesebb differenciálása a járművek környezetvédelmi jellemzői alapján, az agroüzemanyagok adókedvezményeinek megszüntetése és a munkáltató által biztosított tömegközlekedési bérlet adójának eltörlése.

A javaslatok elfogadása esetén egyaránt javulna a társadalmi jólét és ország versenyképessége, valamint növekednének az államháztartási bevételek. A bevételek felhasználására (az utolsónak említett, viszonylag kisebb tétel kivételével) itt nem készítettünk konkrét módosító javaslatot. Természetesen javaslataink leginkább úgy hasznosulnak, ha a bevételek felhasználása is hatékony módon történik. Ebben az esetben a módosító javaslatok elfogadása rendkívül kedvezően hatna Magyarországra versenyképességére, fejlődésére. Az eddigi gyakorlati tapasztalatok, valamint a közgazdasági modellek szerint ugyanis a közúti közlekedésnek nyújtott nyílt és rejtett támogatások leépítése elősegíti a bruttó nemzeti jövedelem (GNI) növekedését a kevésbé energia- és szállításiigényes, azaz a korszerűbb gazdasági szerkezet, a piactorzító jelenségek csökkenése, a jobb környezeti és egészségi állapot, valamint a helyi termékek és szolgáltatások, illetve a hazai munkaerő nagyobb mértékű bevonása következtében. A témával foglalkozó számos kutatás közül megemlíjtjük az Európai Bizottság megbízásából készült GRACE tanulmányt<sup>3</sup>, amely szerint több mint 1000 milliárd forinttal javulna a közjólét Magyarországon évente, ha a közúti közlekedés által okozott környezeti és egészségi károk költségét megfelelő adók és díjak formájában megfizették a közlekedés résztvevőivel, és az így keletkezett többlet adóbevétel az élők munkát terhelő adók és járulékok csökkentésére használnák fel. A bruttó hazai termék (GDP) 4 százalékának megfelelő gyarapodás a környezeti és egészségi károk mérséklődésének köszönhető, valamint annak, hogy az árak jóval kevésbé fognak torzítani, és így a gazdaság szereplői a mainál sokkal ésszerűbb döntéseket hoznak.

A módosító javaslatok elfogadása jelentősen hozzájárul ahhoz a célhoz, amit Orbán Viktor miniszterelnök így fogalmazott meg: *„Aki mulat, annak fizetnie is kell. Mennél többet mulat, annál többet kell fizetnie, és a közterhekből mindenkinek, aki erre fizikailag képes, ki kell venni a részét. Nincs kibúvó, nincs kivétel, nem lehetnek kiváltságok és kiváltságosok.”*<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Ld. <http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/utdij-gazdhatas0811.pdf>, <http://www.grace-eu.org/>

<sup>4</sup> Orbán Viktor miniszterelnök napirend előtti felszólalása a Parlamentben, 2010. október 18.  
[http://www.miniszterelnok.hu/beszed/a\\_masodik\\_akcioterv\\_celja\\_a\\_kozterdek\\_ervenyesitese](http://www.miniszterelnok.hu/beszed/a_masodik_akcioterv_celja_a_kozterdek_ervenyesitese)



## I. A közúti fuvarozást érintő javaslat

*A javaslat elfogadása esetén az államháztartás többletbevétele 2011-ben legalább 30 milliárd forint.*

### 1. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:

...§ Az Szja tv. 27. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„27. § A nem önálló tevékenységből származó bevételt az adóalap megállapítása előtt csökkenti a munkavállalói érdekképviselőt ellátó szervezet részére az adóévben levont (befizetett) tagdíj összege, ideértve az önálló tevékenység hiányában költségként el nem számolható kamarai tagdíj címén befizetett összeget is.”

### Indokolás:

A magyarországi közúti fuvarozók több olyan, jelentős kedvezményben részesülnek, mint amilyenben egyetlen más ágazat sem. Így például a gépkocsivezetők adó- és járulégmentesen bérként elszámolhatják az „üzemanyag-megtakarításaikat”, azaz legálisan bújhatnak ki a közterhek nagy részének megfizetése alól. Korábban ezt korlátlanul tehették, 2010-től kezdve már „csak” havi 100 000 forintig. Erről a „korlátozásról” így nyilatkozott nemrég *Wáberer György*, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének elnöke: „...*ha azonban megszorozzuk ezt az összeget a magyarországi hivatásos gépkocsivezetők számával, s kiszámoljuk, hogy az adómentesség részbeni megtartása következtében mennyi marad a cégeknél, illetve a gépkocsivezetőknél, akkor a kormány által tavaly vállalt 4,5 milliárd forintnyi támogatásnak a többszöröse jön ki. (...) A többi ágazathoz képest a mi szakmánk sokkal több támogatást kapott az elmúlt évben...*”<sup>5</sup>

Az „üzemanyag-megtakarítás” ily módon történő elszámolhatósága olyan bújtatott támogatás, amely torzítja a piacot, sérti a tisztességes piaci versenyt, és komoly visszaélésekre ad lehetőséget. Tudomásunk szerint ilyen kedvezményben Magyarországon kívül egyetlen uniós országban sem részesítik a közúti fuvarozókat.

Ez az előírás ösztönzi a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék megfizetésének elkerülését, amivel az érintettek bőségesen élnek is. Az előírás eltörlésével ezt a lehetőséget kívánjuk megszüntetni. A vállalkozások találhatnak egyéb módot is arra, hogy alkalmazottaikat az üzemanyag-takarékosságra ösztönözzék. Az üzemanyag-takarékosságra egyébként leginkább az állam tud ösztönözni megfelelő mértékű üzemanyagadókkal, valamint útdíjakkal, behajtási díjakkal. A tapasztalatok szerint a jelenlegi rendelkezés ésszerűtlenül növeli a gépjármű-forgalmat, ezért környezetvédelmi szempontból sem kívánatos.

A módosító javaslat elősegíti a fuvarozói szakma tisztulását, fehéredését, ennek következtében pedig a társadalmi megbecsülését, és minden bizonnyal a fuvarozók önbecsülését is növeli. További fontos érv a helyzet javítására, hogy a fizikailag és lelkileg is rendkívül megterhelő munkát végző gépkocsivezetők most épp az adócsalások, adóelkerülések miatt megbetegedés esetén rendkívül alacsony táppénzre, a nyugdíjazásukkor pedig igen kis nyugdíjra számíthatnak.

Nem elfogadható az az ellenérv, hogy ezáltal munkahelyek szűnnek meg és romlik a versenyképesség. Egyrészt a közúti fuvarozás mértéktelen támogatása sok munkahelyet szüntet meg más területeken (különösen a vasútnál). Másrészt ilyen indokok alapján szinte

<sup>5</sup> *Úton* (a közúti közlekedési szolgáltatók szakmai lapja), 2009. november, 19. oldal



bármilyen gazdasági ágazat joggal kérhet magának különleges támogatást, adókedvezményt, ezt teljesíteni viszont képtelenség. Semmi nem indokolja, hogy éppen egy olyan tevékenység részesüljön kiemelt támogatásban, ami nem munka-, hanem tőkeigényes, elsősorban importon alapul (az üzemanyag és a tehergépkocsi is importból származik), továbbá súlyosan szennyezi a környezetet. (A Közlekedéstudomány Intézet adatai szerint a közúti fuvarozók Magyarországon 2006-ban 360 milliárd forint környezeti és egészségi kárt okoztak, beleértve a balesetek költségeit is.) Éppen az említett jellegű támogatások rontják országunk versenyképességét, mivel torzítják a piaci versenyt.

A versenyképesség romlását hangoztató érv azért is áll gyenge lábakon, mert valójában szinte nincs olyan ágazat Magyarországon, amelynek teljesítménye olyan gyorsan növekedett az elmúlt években, mint a közúti fuvarozásé (például 2000 és 2008 között ötször olyan gyorsan, mint a nemzetgazdasági átlag)! Ez egyúttal a nemzetgazdaság szerkezetének nem kívánatos torzulását is eredményezte.

A KSH energia-statisztikája szerint a „szállítás, raktározás, posta és távközlés” ágazatoknak 2008. évi összes gázolaj-felhasználása 660 ezer tonna volt. Ezért a mennyiségért a fuvarozók áfa nélkül mintegy 200 milliárd forintot fizettek. (Az áfát a közúti fuvarozók visszaigényelhetik.) A KSH adatai szerint 2008-ban Magyarországon 424 000 tehergépkocsi volt forgalomban. Ha nagyon szerényen azt feltételezzük, hogy a szóban forgó „üzemanyag-megtakarítást” mindössze 100 000 gépkocsivezető vette igénybe, és ők is havonta átlagosan csupán 50 000 forint erejéig, akkor (12 hónap  $\times$  50 000 Ft  $\times$  100 000 fő=) 60 milliárd forint „megtakarítást” kapunk, ami a közúti fuvarozásban felhasznált összes üzemanyag 30 százaléka. Még ennyi üzemanyagot megtakarítani is nyilvánvalóan fizikai képtelenség, vagyis döbbenetes mértékű adócsalással állunk szemben. A javasolt módosítás elfogadása esetén az államháztartási többletbevételt legalább 40 milliárd forintra becsüljük.

A módosító javaslat alapján hatályát veszti a következő rendelkezések:

„*b*) figyelemmel a (2) bekezdés rendelkezésére, a munkáltató által az alkalmazottja számára, a társas vállalkozás által a tevékenységében személyesen közreműködő tagja számára – a munkaköre (tevékenysége) szerint a munkáltató, a társas vállalkozás által üzemeltetett gépjármű vezetőjeként teljesített kilométer-futásteljesítménye alapulvételével – üzemanyag-megtakarítás címén fizetett, annak mértékét meg nem haladó összeg, de legfeljebb havi 100 ezer forint.

(2) Üzemanyag-megtakarításnak minősül az az összeg, amely nem több, mint az (1) bekezdés *b*) pontjában említett, útnyilvántartással (menetlevéllel, fuvarlevéllel) igazolt kilométer-futásteljesítmény alapján a közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag- és kenőanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékéről szóló kormányrendelet szerinti – korrekciós tényezőkkel módosított – alapnorma, és az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár figyelembevételével kiszámított összegnek a munkáltató által, a társas vállalkozás által számla (számlák) alapján elszámolt üzemanyag-mennyiség és az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár figyelembevételével meghatározott összeget meghaladó része, ideértve azt az esetet is, amikor a munkáltató, a társas vállalkozás a saját kezelésében lévő töltőállomáson biztosítja az alkalmazottjának, a tagjának az üzemanyag felvételét és az üzemanyag felhasználása során megtakarítás mutatkozik az előzőek szerint meghatározott normához képest.”



## **II. Elsősorban a személygépkocsikat érintő javaslatok**

***A javaslatok elfogadása esetén az államháztartás többletbevétele 2010-ben legalább 60 milliárd forint.***

### **A társasági adóról és az osztalékadóról 1996. évi LXXXI. törvény (Tao tv.) módosítása**

#### **2. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ A Tao tv. 7. § (1) d) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

*((1) Az adózás előtti eredményt csökkenti)*

„d) értékcsökkenési leírásként az 1. és 2. számú mellékletben foglalt előírások szerint az adóévre megállapított összeg – kivéve a személygépjárművek értékcsökkenési leírása –, továbbá az immateriális jószág, a tárgyi eszköz állományból bármely jogcímen történő kivezetésekor – kivéve, ha az kedvezményezett eszközátruházás miatt következik be, és teljesülnek a 16. § (13)-(15) bekezdésében előírt feltételek –, a forgóeszközök közé való átsorolásakor, valamint egyszeres könyvvitelt vezetőnél az eszközhöz kapcsolódó kötelezettség részleges vagy teljes elengedésekor, átvállalásakor az eszköz számított nyilvántartási értékének a készletre vett hulladék anyag, haszonanyag értékét meghaladó része, feltéve minden esetben, hogy az eszköz értékcsökkenését az adózó a számvitelről szóló törvény szerint az adózás előtti eredmény terhére számolta el,”

#### **Indokolás:**

A módosítás eltörli annak a lehetőségét, hogy a személygépkocsi értékcsökkenési leírása csökkentse az adózás előtti eredményt. A részletesebb indoklást ld. a következő pontnál.

#### **3. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ A Tao tv. 8. §-a új ponttal egészül ki:

*((1) Az adózás előtti eredményt növeli)*

„w) az adóévben költségként elszámolt, a személygépkocsi-üzemeltetéséhez kapcsolódó költségek közül

wa) az üzemanyag-költség,

wb) a javítás, karbantartás költsége,

wc) a magánszemély saját személygépjárművének hivatali célú használatáért adott ellenérték,

wd) a személygépkocsi bérleti vagy lízingdíja jogcímen kifizetett, költségként elszámolt összeg.”

#### **Indokolás:**

Magyarországon általánosan elterjedt a cégautók magáncélú használata oly módon, hogy azt céges költségként számolják el. Így az államháztartás jelentős bevételkiesést szenved el. A cégautóadó nem sokat javított ezen a helyzeten, sőt a 2010-ben életbe lépett módosítás tovább rontott rajta. A személygépkocsijukat céges tulajdonként üzemeltetők a befizetett adójuk akár többszörösét megtakarítják azáltal, hogy a gépjárművek minden költsége csökkentette a



társasági adóalapot. Így valójában az autóhasználatot ösztönző káros támogatást kapnak, mely szerint minél drágább autót üzemeltet valaki, annál jobban megéri azt céges tulajdonban tartani. A Tao tv. itt javasolt módosítása ennek a gyakorlatnak kíván véget vetni azzal, hogy a személygépjárművek amortizációs költségét, üzemanyag-költségét és javítási-karbantartási költségét adóalapot növelő tételként veszi számításba. Ezzel az állam a továbbiakban ilyen módon már nem nyújt közvetlen káros támogatást a személygépkocsit üzemeltető cégeknek.

## **A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja tv.) módosítása**

### **4. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ Az Szja tv. 3. sz. melléklet IV. 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

#### *(IV. A járművek költsége)*

„1. A saját tulajdonú – ideértve a továbbiakban a házastárs tulajdonát is – jármű üzemanyag-felhasználása, továbbá számlával (bizonylattal) történő igazolás alapján a jármű fenntartásának, javításának és felújításának költsége számolható el kizárólag a 11. sz. melléklet III rész 1. pontjában foglaltak alapján, valamint mezőgazdasági őstermelő esetében a kizárólag üzemi célú járműre vonatkozóan a III. rész 1. pontjában foglaltak szerint érvényesíthető értékcsökkenési leírás. Magánszemély üzemanyag-költség címén vagy

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 6 liter – és az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 6 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedéven belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha az egyéni vállalkozó az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.”

### **5. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ Az Szja tv 11. sz. melléklet III. 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

#### *(III. A járművek költsége)*

„1.) A saját tulajdonú – ideértve a továbbiakban a házastárs tulajdonát is – kizárólag üzemi célú jármű (e rendelkezés alkalmazásában a személygépkocsi-bérbeadó egyéni vállalkozónál a tevékenység tárgyát, illetve eszközt képező személygépkocsi is, ha az egyéni vállalkozó azt más célra részben sem használja, és üzleti nyilvántartásai ezt egyértelműen alátámasztják) biztosítási díjai valamint autópályadíja és parkolási díja számolható el.

A személyszállító tevékenységet folytató egyéni vállalkozó üzemanyag-felhasználása, továbbá számlával (bizonylattal) történő igazolás alapján a jármű fenntartásának, javításának és felújításának költsége számolható el, valamint a II. fejezetben foglaltak szerint érvényesíthető értékcsökkenési leírás.





Ezen túl a magánszemély üzemanyag költség jogcímén

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 6 liter – és az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 6 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedéven belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha az egyéni vállalkozó az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.”

#### **Indokolás a 4. és 5. ponthoz:**

A módosító javaslat lényege, hogy a személygépkocsi-használat esetén 100 kilométerenként legfeljebb 6 liter üzemanyagot lehessen elszámolni. Ez nagymértékben elősegíti az energiatakarékosságot, a kisebb fogyasztású gépkocsik használatát. A módosítás egyúttal a társadalmi igazságosságot is szolgálja, hiszen a nagyfogyasztású személygépkocsik presztízs-, illetve luxusigényeket elégítenek ki, tulajdonosaik pedig a tehetősebb rétegek közé tartoznak.

A módosító javaslattal szemben nem elfogadható az az érv, hogy „a jövedelemadó törvények szabályai szerint minden, a vállalkozás érdekében felmerült valós költség elszámolható”. Általános joggyakorlat, hogy ahol vélelmezhető, hogy a költség részben nem a vállalkozás céljait szolgálja, ott korlátozásokat vezetnek be. Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálják. Például az emberek a ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége.

A rendelkezés alól kivételt képez a taxiszolgáltatás, mivel a taxihasználat elősegíti az egyéni autóhasználat csökkentését, és így javít a környezet állapotán.

#### **6. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ Az Szja tv 11. sz. melléklet IV. pontja két új ponttal egészül ki:

*(IV. A jövedelem megállapításakor költségként figyelembe nem vehető kiadások)*

„16. saját tulajdonú gépjárművel kapcsolatban bármilyen jogcímen kifizetett összeg,  
17. személygépkocsi bérleti vagy lízingdíja jogcímén kifizetett összeg.”

#### **Indokolás:**

A módosítás azért szükséges, hogy megteremtse az összhangot a Tao tv.-hez tett módosítási javaslattal.

#### **7. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ Az 1. sz. melléklet 8. pontja egy új ponttal egészül ki:

*[8. A nem pénzben kapott juttatások közül adómentes:]*



„8.40 A munkáltató vagy a közérdekű önkéntes tevékenységről szóló 2005. évi LXXXVIII. törvény alapján foglalkoztató nevére szóló számlával megvásárolt, kizárólag a munkavállaló, illetve önkéntes helyi utazására szolgáló bérlet.”

### **Indokolás:**

A közösségi közlekedés nagyságrenddel energia- és helytakarékosabb, mint a személygépkocsi-közlekedés. A bérlet adómentessé tétele vonzóbbá teszi a közösségi közlekedést, ezzel jelentősen segítve az emberi egészség és környezet védelmét. Hozzájárul a forgalmi torlódások és a parkolási gondok enyhítéséhez is. A javasolt kedvezmény ezen okok miatt nemzetgazdasági szinten rendkívül kifizetődő.

2008. évi adatok szerint a helyi tömegközlekedés bevétele 74 milliárd forint volt. Ennek mintegy 60 százalékát tette ki a munkahellyel kapcsolatos utazásokhoz kötődő bevétel, azaz 44 milliárd forintot. A módosítás elfogadása esetén ennek 19%-a esik ki az állam bevételeiből, vagyis (változatlan bevételt feltételezve) 2011-ben mintegy 8 milliárd forint. Ezt az összeget bőségesen ellentételezik az előző pontokban tett javaslatok.

### **A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (Gjt.) módosítása**

#### **8. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ A Gjt. 17/E. §-a helyébe a következő rendelkezés lép *(négy különböző változat közül javaslunk választani)*:

[17/E. § Az adó mértéke]

#### **A) változat**

„Az adó mértéke havonta:

a) 1400 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat vagy 1200 cm<sup>3</sup> kamratérfogatot meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 7000 Ft,

b) a 1900 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 15 000 Ft,

c) a 2500 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 30 000 Ft

d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 45 000 Ft.”

#### **B) változat (kilowatt, azaz teljesítmény alapján)**

„Az adó mértéke havonta:

a) 57 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 7000 Ft,

b) 85 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 15 000 Ft,

c) 130 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 30 000 Ft,

d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 45 000 Ft.”





### **Indokolás az A) és B) változatokhoz:**

A motortérfogat vagy a teljesítmény alapján meghatározott fenti havi adóösszegek annak figyelembevételével lettek megállapítva, hogy azok mértéke néhány százalékkal haladja meg a személygépkocsi céges üzemeltetéséből eredő társasági adó megtakarítás összegét. A jelenlegi 2 kategória helyett feltétlenül szükségesnek érezzük a legalább 4 kategóriára való bontást. Ezzel egyrészt jobban leírjuk a motoripar jelenlegi fejlettségi szintjét, másrészt csökkenthető az az eddigi aránytalan helyzet, hogy minél nagyobb értékű és teljesítményű egy autó, annál jobban megéri céges tulajdonban tartani. Ez azért lehetséges, mert valójában az adórendszeren keresztüli káros támogatás miatt aránytalanul olcsóvá vált az üzemeltetésük.

A motortérfogat és a teljesítmény alapján történő adókvetés közül környezetvédelmi és gazdasági szempontból is a teljesítmény szerinti ajánlható, hiszen ma már egy 1398 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmú autónak is lehet akár 100 kW a teljesítménye.

### **C) változat**

„Az adó mértéke havonta:

a) 1400 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat vagy 1200 cm<sup>3</sup> kamratérfogatot meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 12 000 Ft,

b) a 1900 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 24 000 Ft,

c) a 2500 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 48 000 Ft

d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 60 000 Ft.”

### **D) változat**

„Az adó mértéke havonta:

a) 57 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 12 000 Ft,

b) 85 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 24 000 Ft,

c) 130 kilowatt teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 48 000 Ft,

d) az a-c pont alá nem tartozó személygépkocsi esetén 60 000 Ft.”

### **Indokolás a C) és D) változatokhoz:**

Az A) és B) változatokkal szemben itt magasabbak az adómértékek, így ezek jobban ösztönöznék a kisebb, takarékosabb autók üzemeltetésére, illetve alkalmasak arra, hogy jelentősen csökkentsék a „cégautó-juttatást”, mint kedvezően adózó jövedelmet. Megjegyzendő azonban, hogy még ezen adómértékek esetén is olcsóbb a gépjárművet céges tulajdonként üzemeltetni, mint adózott jövedelemből fenntartani.



## 9. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:

...§ A gépjárműadóról szóló törvény 7. §-a helyébe az alábbi rendelkezés lép:

*(Az adó mértéke)*

„7. § (1) Az adó mértéke a 6. § (1) bekezdése szerinti adóalap után a gépjármű

- gyártási évében és az azt követő 3 naptári évben 550 Ft/kilowatt,
- gyártási évet követő 4-7. naptári évben 480 Ft/kilowatt,
- gyártási évet követő 8-11. naptári évben 370 Ft/kilowatt,
- gyártási évet követő 12-15. naptári évben 300 Ft/kilowatt,
- gyártási évet követő 16. naptári évben és az azt követő naptári években 250 Ft/kilowatt.

(2) Az adó mértéke a 6. § (2)-(3) bekezdései szerinti adóalap esetén az adóalap minden megkezdett 100 kilogrammja után:

a) a légrugós vagy azzal egyenértékű rugózási rendszerű nyerges vontató, tehergépjármű, autóbusz esetén 2000 Ft,

b) az a) pont alá nem tartozó gépjárművek és pótkocsik esetén 2200 Ft.

(3) Az „E” betűjelű ideiglenes rendszám táblával ellátott személyszállító gépjármű után 15 000 Ft, míg a tehergépjármű után 75 000 Ft adót kell fizetni. A „P” betűjelű ideiglenes rendszám tábla kiadása esetén 35000 Ft adót kell fizetni. A gépjármű állandó rendszám táblával való ellátását követő hónap 1. napjától az adófizetési kötelezettségre az általános szabályok az irányadók. Amennyiben a hatósági nyilvántartás szerint állandó rendszámmal ellátott gépjárműre „E” betűjelű ideiglenes rendszám táblát adnak ki, ez után nem kell az e bekezdés szerinti adót megfizetni.”

## 10. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:

...§ A gépjárműadóról szóló törvény 8. §-a helyébe az alábbi rendelkezés lép:

*(Adókedvezmény)*

„8. § (1) 20%-os kedvezmény illeti meg azon személyautót, autóbust, tehergépjárművet, amely a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (e § alkalmazásában KöHÉM rendelet) 5. számú melléklete II. alpontja szerinti, „6”, „10” vagy „11” környezetvédelmi osztály-jelzéssel (kóddal) ellátott jármű.

(2) 30%-os kedvezmény illeti meg azon személyautót, autóbust, tehergépjárművet, amely a KöHÉM rendelet 5. számú melléklete II. alpontja szerint legalább „9”, vagy „12” környezetvédelmi osztály-jelzéssel (kóddal) ellátott.

(3) 50%-os kedvezmény illeti meg azon személyautót, autóbust, tehergépjárművet, amely a KöHÉM rendelet 5. számú melléklete II. alpontja szerint legalább „5”, „12”, „13”, „14”, vagy „15” környezetvédelmi osztály-jelzéssel (kóddal) ellátott.

(4) Ha az adóalany az adóévben tehergépjárművével – fuvarokmánnal igazoltan – olyan kombinált áruszállítást alkalmazott, amelynél a Magyar Köztársaság területén vasúton vagy belvízen megtett út járatonként 100 km-nél hosszabb volt, az (5) bekezdésben meghatározott adókedvezményre jogosult.

(5) Az adókedvezmény mértéke 30-60 járat teljesítése esetén a tehergépjármű után adóévre – az (1)-(2) bekezdés alapján megállapított – fizetendő adó 10%-a, 60 járat felett 20%-a. 2004.



január 1-jétől az adókedvezmény mértéke 40 járat feletti teljesítés esetén a tehergépjármű után adóévre – az (1)-(2) bekezdés alapján megállapított fizetendő adó 10%-a.

(6) Az adóalany a kombinált áruszállítás után járó adókedvezmény iránti – fuvarokmánnyal igazolt – kérelmét az adóév július 1. napjától nyújthatja be a gépjármű adóztatására illetékes adóhatósághoz.

(7) Az (5) bekezdés szerinti adókedvezmény csak azon tehergépjármű után jár, amely a kombinált szállítási útvonal vasúti vagy/és vízi szakaszát is igénybe vette.”

### **Indokolás a 10. és 11. ponthoz:**

A gépjárműadó kedvezményrendszerét indokolt a technikai fejlődéssel és az Európai Unió szabványainak szigorodásával összhangban a kedvezőbb környezetvédelmi tulajdonságokkal rendelkező motorok előnyben részesítése irányába mozdítani. Ennek megfelelően javasoljuk átalakítani a kedvezmények igénybevételének feltételeit. Javasoljuk továbbá a gépjárműadó mértékének általános emelését, amely egy fontos lépés a környezetterhelést okozó tevékenységek fokozott megadóztatása, és ezzel a környezetterhelés miatt felmerülő rejtett társadalmi költségek egy részének fedezése felé. Szükségesnek látjuk továbbá a nyergesvontatók privilegizált helyzetének megszüntetését, mert semmi sem indokolja ezeknek a fokozottan környezetterhelő járműveknek a többi járműtípusnál kedvezőbb helyzetbe hozását.

### **A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosítása**

#### **11. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény Mellékletének I. része helyébe az alábbi rendelkezés lép:

#### ***„Melléklet a 2003. évi CX. törvényhez***

##### **I. rész**

##### **Adótételek az egyes adókatóriákban**

###### 1. Adótételek személygépkocsik esetén

Adó- kategória	A személygépkocsi műszaki tulajdonságai	Adótétel			
		[A személygépkocsi környezetvédelmi osztályba sorolása a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja szerint]			
		12-nél jobb és 5	9 és 12	6, 10 és 11	4, 4-nél rosszabb és 7
1.	Otto-motoros személygépkocsi 1100 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1300 cm <sup>3</sup> -ig	250 000 Ft/db	372 000 Ft/db	499 000 Ft/db	749 000 Ft/db
2.	Otto-motoros személygépkocsi 1101-1400 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1301-1500 cm <sup>3</sup> -ig	361 000 Ft/db	542 000 Ft/db	722 000 Ft/db	1 083 000 Ft/db



3.	Otto-motoros személygépkocsi 1401-1600 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1501-1700 cm <sup>3</sup> -ig	478 000 Ft/db	722 000 Ft/db	966 000 Ft/db	1 434 000 Ft/db
4.	Otto-motoros személygépkocsi 1601-1800 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1701-2000 cm <sup>3</sup> -ig	743 000 Ft/db	1 104 000 Ft/db	1 476 000 Ft/db	2 230 000 Ft/db
5.	Otto-motoros személygépkocsi 1801-2000 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 2001-2500 cm <sup>3</sup> -ig	1 020 000 Ft/db	1 529 000 Ft/db	2 039 000 Ft/db	3 059 000 Ft/db
6.	Otto-motoros személygépkocsi 2001-2500 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 2501-3000 cm <sup>3</sup> -ig	1 466 000 Ft/db	2 198 000 Ft/db	2 931 000 Ft/db	4 397 000 Ft/db
7.	Otto-motoros személygépkocsi 2501-3000 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 3001-3500 cm <sup>3</sup> -ig	2 230 000 Ft/db	3 345 000 Ft/db	4 460 000 Ft/db	6 691 000 Ft/db
8.	Otto-motoros személygépkocsi 3000 cm <sup>3</sup> felett és dízelmotoros személygépkocsi 3500 cm <sup>3</sup> felett	3 207 000 Ft/db	4 821 000 Ft/db	6 425 000 Ft/db	9 622 000 Ft/db
9.	A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja szerinti 5 környezetvédelmi osztályba tartozó elektromos meghajtású, illetőleg hybrid (elektromos és Otto-, vagy elektromos és dízelmotoros) hajtású személygépkocsi	190 000 Ft/db			
10.	A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja szerinti 5 környezetvédelmi osztályba tartozó, a 9. pont alá nem tartozó egyéb személygépkocsi	380 000 Ft/db			

2. Az adó összege motorkerékpárok esetén

Adó kategória	A motorkerékpár műszaki tulajdonságai	Adótétel
1.	80 cm <sup>3</sup> -ig	20 000 Ft/db
2.	81-125 cm <sup>3</sup> -ig	95 000 Ft/db
3.	126-500 cm <sup>3</sup> -ig	135 000 Ft/db
4.	501-900 cm <sup>3</sup> -ig	180 000 Ft/db
5.	901 cm <sup>3</sup> -től	230 000 Ft/db

A gépjármű e törvény szerinti kategóriába sorolását, továbbá a gépjármű műszaki és környezetvédelmi osztályba sorolási adatait a közlekedési hatóság a forgalomba helyezés engedélyezésének eljárásában állapítja meg, és a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 1. számú melléklet II. részében meghatározott Műszaki adatlapon rögzíti.”

### Indokolás:

Lényeges cél, hogy hazánkban minél kevesebb kedvezőtlen környezetvédelmi tulajdonságokkal rendelkező jármű kerüljön a forgalomba. Ennek érdekében javasoljuk a regisztrációs adó mértékeinek átalakítását oly módon, hogy az Európai Unió újabb



szabványainak megfelelő, kedvezőbb környezetvédelmi besorolású járművek forgalomba helyezése a korábbiaknál nagyobb előnnyel járjon. Fontosnak tartjuk azt is, hogy az adókedvezményben részesített kategóriák összhangba kerüljenek a gépjárműadó kedvezményrendszerének kategóriáival.

Ennek érdekében a javaslatunk szerint a forintösszegek változatlanok maradtak, viszont a személygépkocsi-osztályba sorolás megváltozik:

– Az első adótétel-kategóriába a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. melléklete szerinti környezetvédelmi osztályok közül a 8-nál jobb helyett a 12-nél jobb és 5 kerül, mert a legkisebb adómértékbe csak a jelenlegi technológiák szerinti legkisebb környezetterhelést okozó (Euro 5. és 6., EEV, valamint a gázüzemű, elektromos és hibrid motorokkal felszerelt) járműveket indokolt besorolni.

– A második adótétel-kategóriába a 6-8 helyett a 9 és 12 kerül, amely az EURO IV szabvány szerinti Otto-motoros, és az EURO V szabvány szerinti dízelmotoros járműveket jelenti, amelyek még viszonylag korszerű, kedvező kibocsátási mutatókkal rendelkeznek. Indokolt emiatt az átlagosnál kisebb adóteherrel ösztönözni az ilyen járművek beszerzését.

– A harmadik adótétel-kategóriába a 4 helyett a 6, 10 és 11 kerül, amelyek a korábbi szabályozás szerint kedvezőbb kategóriában szerepeltek, ám a technikai fejlődés és az új uniós szabványok megjelenése miatt már nem indokolt az átlagnál kedvezőbb adómértékek alkalmazása ebben a kategóriában.

– A negyedik adótétel-kategóriába a 4-nél rosszabb helyett a 4, 4-nél rosszabb és 7 kerül, amely azt jelenti, hogy a legnagyobb adómértékkel terhelt kategóriában a legelavultabb motorok korábbi körét kiegészíti a kedvezőtlen kibocsátási mutatókkal rendelkező EURO III szabványba tartozó dízelmotor és az EURO II kategóriába tartozó Otto-motor.

### **III. Az agroüzemanyagokat érintő javaslat**

*A javaslat elfogadása esetén az államháztartás többletbevétele 2011-ben mintegy 10 milliárd forint.*

#### **12. A törvényjavaslat a következő §-sal egészül ki:**

...§ A jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvény 52. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az adó mértéke az 50. § szerinti, de az (1) bekezdésben nem említett ásványolajra

a) bioüzemanyag esetében az üzemanyagkénti felhasználásnak megfelelően az (1) bekezdés a), d), f) vagy g) pont szerinti ásványolajok közül a hozzá legközelebb álló ásványolajra meghatározott adómérték, illetve a 2207 vámtarifaszám alá tartozó alkoholtermék bioüzemanyag esetében a 64. § (2) bekezdés szerinti adómérték,

b) benzin, illetve gázolaj adalékkénti, hígítóanyagkénti beszerzés, importálás, kínálás, értékesítés vagy felhasználás esetén az (1) bekezdés a), illetve d) pont szerinti adómérték,

c) az a)-c) pont alá nem eső ásványolaj esetében – az üzemanyagkénti vagy a tüzelő-, fűtőanyagkénti előállításnak, beszerzésnek, importálásnak, kínálásnak, értékesítésnek vagy felhasználásnak megfelelően – az (1) bekezdés a)-d) vagy f), g) pont szerinti ásványolajok közül a hozzá legközelebb álló ásványolajra meghatározott adómérték, figyelemmel a (3) bekezdés rendelkezésére is.”



## Indokolás:

A módosító javaslat eltörli az agroüzemanyagok (bioüzemanyagok) adókedvezményét. Ezt az alábbiak miatt célszerű megtenni:

- 1) Az agroüzemanyagok előállítását elsősorban az éghajlatvédelmi kötelezettségeinkkel indokolják. A hazai körülmények között egy tonna széndioxid-kibocsátás megtakarítása agroüzemanyag használata révén legalább 300 euróba kerül. Ezzel szemben az emisszió-kereskedelemben értékesíthető széndioxid ára jelenleg mintegy 12 euró. Tehát 300 euró ráfordítással 12 eurót kaphatunk!
- 2) Az Európai Unió, az OECD, valamint hazai kutatók tanulmányaiból is jól ismert, hogy a gépjármű-közlekedés nem fizeti meg az általa okozott költségeket. Így a motorizáció további támogatása ellentétes a szennyező fizet elvvel és a piacgazdaság elveivel. Az agroüzemanyagoknak nyújtott eddigi és tervezett jövőbeni adókedvezmények és közvetlen támogatások ezzel szemben évente akár több tízmilliárd forint támogatást jelentenének a motorizációnak.
- 3) Az üzemanyagok adója jelenleg nagyjából a közlekedéshez szükséges infrastruktúra építésének, fenntartásának és üzemeltetésének a költségeit fedezi. Indokolatlan és igazságtalan lenne, ha ezekhez a költségekhez kevésbé járulnának hozzá mindazok, akik agroüzemanyagot tankolnak a kocsijukba.
- 4) Ezen támogatások miatt csökkennek az államháztartás bevételei, aminek következtében más területeken kell megszorításokat alkalmazni, illetve az adóterheket növelni. Ez önmagában még nem lenne baj, ha ezek a támogatások valóban a környezet védelmét szolgálnák, azonban korántsem ez a helyzet.
- 5) Az agroüzemanyagok előállításának magas az energiaigénye, különösen a magyarországi természeti feltételek mellett. Sok esetben a bevitt fosszilis energia mennyisége közel azonos, sőt, néha több, mint amennyit végső soron az adott agroüzemanyagból nyerünk. Tehát alig vagy semmivel nem járul hozzá a fosszilis energiafogyasztás csökkentéséhez. Ez alól csak az ún. II. generációs etanol lehetne kivétel, amelynek kifejlesztése igen vontatottan halad.
- 6) Az agroüzemanyagokat csak intenzív mezőgazdasági termeléssel „kifizetődő” előállítani, ami jelentős környezetszennyezéshez, természetromboláshoz vezet, újabb monokultúrák kialakulását idézi elő. (Egyebek mellett az előállításuk során igen nagy mennyiségű szennyvíz és más szennyezőanyag keletkezik.)
- 7) A biomasszából előállított üzemanyagok ugyanazokért a forrásokért – termőföld, műtrágya stb. – versenyeznek, mint az élelmiszer-termelés, építőanyag-ipar és egyéb iparágak. Ez azt jelenti, hogy az agroüzemanyagok szélesebb körű termesztése esetén az élelmiszerárak nagy mértékű emelkedésével lehet számolni. Ezt már most láthatjuk egyes országokban. (Figyelmeztető jel a kukoricatermés jelentős ingadozása az utóbbi években, ami szintén az élelmiszerárak érezhető emelkedéséhez vezethet. Mivel a kukorica az agroüzemanyagoknak is egyik alapanyaga, semmiképpen sem szabad az esetenként egyébként is szűk kínálatot tovább csökkenteni azzal, hogy a megtermelt kukorica egy részét agroüzemanyagok előállítására fordítjuk.)
- 8) Az agroüzemanyagok iránt mesterségesen gerjesztett kereslet a fejlődő országokban már eddig is súlyos természetpusztításhoz vezetett. (Például a pálmaolaj termelése érdekében semmisítik meg Indonéziában az őserdőket, és helyükön monokultúrákat hoznak létre. A környezettudatosnak tekintett Svédország pedig agroüzemanyag-igényét a fejlődő országokból – elsősorban Brazíliából – elégíti ki...) A biológiai sokféleség csökkenésén túlmenően ez az éghajlatváltozást is felerősíti.
- 9) Az agroüzemanyagok előállítása fajlagosan alacsony élőmunka-igényű, így a vidékiek foglalkoztatásának további csökkentése irányába hat. Az agroüzemanyagok előállítása





fajlagosan alacsony élők munkai-igényű, így nem javítja a vidékiek foglalkoztatását. (Például a kabai cukorgyár– a cukorrépa-termelők és az üzem együtt – jóval több munkaerőt igényelt, mint miután agroüzemanyagokat előállítására állítják át.) Ugyanakkor a nagy gyárak nyersanyagellátása igencsak szállításigényes.

- 10) Az agroüzemanyagok esetében az egy hektárra jutó termelési érték alacsonyabb, mint az egyéb mezőgazdasági termékek esetén. (Különösen igaz ez a repcére, amelynél legfeljebb fele akkora termésátlagot tudunk elérni, mint az északabbra fekvő országok.)
- 11) Még abban az esetben is, ha az agroüzemanyagoknak lennének környezetvédelmi előnyei, a gépjárművek által okozott szennyezést sokkal gazdaságosabban, hatékonyabban lehet csökkenteni a környezetkímélőbb közlekedési módoknak nyújtott támogatással, valamint a külső költségek beépítésével az árakba.
- 12) A fenti problémák ellenére nem vethető el teljes mértékben az agroüzemanyagok előállítása. Azonban csak a kisebb üzemekben, decentralizáltan, elsősorban a helyi hulladékok és az alkalmankénti túlermelés feldolgozását, valamint a térségben történő felhasználását tartjuk megfelelő körülmények esetén elfogadhatónak. A nagy szállítási távolságokat, a nagy üzeméretből adódó feszítő nyersanyagellátási kötelezettségeket, valamint az exportot nemzetgazdasági és környezeti szempontból egyaránt megalapozatlannak tartjuk. Mindenekelőtt pedig megfelelő szakmai elemzésekkel kell alátámasztani a döntéseket.

A fenti aggályokat már világszerte már évek óta széles körben és a legmagasabb szinteken is hangoztatják.<sup>6</sup>

A módosítás elfogadása 2011-ben mintegy 10 milliárd forint államháztartási megtakarítással jár, hosszabb távon a megtakarítás ennél jóval magasabb lehet. A módosítás elfogadása ez utóbbi ok miatt különösen fontos, hiszen amennyiben ez nem történik meg, és az agroüzemanyagok használatát tovább ösztönözzük, akkor a bevételkiesés, illetve a károk gyorsan növekedhetnek, amit egyre nehezebb lesz majd korlátok között tartani.

Budapest, 2010. október 24.

---

<sup>6</sup> Ld. például: **Árrobbanást, éhséglázadásokat, háborúkat okoz a biodízel?** Világgazdaság, 2008. április 20. <http://vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=218835>

