

Budapest, 2011. október 7.

**Matolcsy György**  
**nemzetgazdasági miniszter**  
Nemzetgazdasági Minisztérium  
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Javasoljuk, hogy haladéktalanul töröljék el a személyi jövedelemadóról szóló törvényben azt a rendelkezést, amely lehetővé teszi, hogy a közúti fuvarozási ágazatban dolgozó gépkocsivezetők számára az érintett cégek adó- és járulégmentes juttatásként számolják el az „üzemanyag-megtakarításaikat”, azaz legálisan bújhassanak ki a közterhek nagy részének megfizetése alól. Az „üzemanyag-megtakarítás” ily módon történő elszámolhatósága olyan támogatás, amely torzítja a piacot, sérti a tisztességes piaci versenyt, és komoly visszaélésekre ad lehetőséget. Ez az előírás ugyanis a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék megfizetésének elkerülésére ösztönöz, amivel az érintettek bőségesen élnek is.

Tudomásunk szerint ilyen kedvezményben Magyarországon kívül egyetlen uniós országban sem részesítik a közúti fuvarozókat.

Korábban a fuvarozó cégek korlátlanul elszámolhatták az említett módon az „üzemanyag-megtakarításaikat”, 2010-től kezdve már „csak” havi 100 000 forintig. Erről a „korlátozásról” így nyilatkozott annak idején *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>1</sup>

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 azt feltételezzük, hogy a szóban forgó „üzemanyag-megtakarítás” mindössze 100 000 gépkocsivezető vette igénybe, és ők is havonta átlagosan csupán 50 000 forint erejéig, akkor (12 hónap × 50 000 Ft × 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. Mivel az üzemanyag-normák irreálisan magasak, könnyű üzemanyagot (papíron) megtakarítani.

Nem tartjuk megalapozottnak egyes fuvarozóknak azt az érvelését, hogy ennek a kedvezménynek az eltörlése miatt növekedne az üzemanyag-fogyasztás, mivel a gépkocsivezetők már nem lennének érdekeltek a takarékos vezetésben. Ugyanezek a fuvarozók egyidejűleg a „rendkívül magas” üzemanyagárakra panaszkodnak. Ha pedig ez a helyzet, akkor nyilvánvalóan találnak módot arra, hogy a gépkocsivezetőket üzemanyag-takarékosságra ösztönözzék. (Az üzemanyag-takarékosságra egyébként leginkább az állam

<sup>1</sup> **Úton** (a közúti közlekedési szolgáltatók szakmai lapja), 2009. november, 19. oldal

tud ösztönözni megfelelő mértékű üzemanyagadókkal, valamint útdíjakkal, behajtási díjakkal.)

A jelenlegi rendelkezés nem csökkenti az üzemanyag-felhasználást, hanem éppen ellenkezőleg, annak növelésére ösztönöz, hiszen alacsonyabb fuvarozási díjak alkalmazását teszi lehetővé, így környezetvédelmi szempontból is káros.

A kedvezmény eltörlése elősegítené a fuvarozói szakma tisztulását, fehéredését, ennek következtében pedig a társadalmi megbecsülését, és minden bizonnyal a fuvarozók önbecsülését is növelné. További fontos érv a jogszabály megváltoztatására, hogy a fizikailag és lelkileg is rendkívül megterhelő munkát végző gépkocsivezetők most épp az adócsalások, adóelkerülések miatt megbetegedésük esetén rendkívül alacsony táppénzre, a nyugdíjazásukkor pedig igen kis nyugdíjra számíthatnak.

Nem elfogadható az az ellenérv, hogy a kedvezmény eltörlése esetén munkahelyek szűnnek meg és romlik a versenyképesség. Egyrészt a közúti fuvarozás mértéktelen támogatása sok munkahelyet szüntet meg más területeken (így például a vasútnál és a helyi gazdálkodóknál). Másrészt ilyen indokok alapján szinte bármilyen gazdasági ágazat joggal kérhetne 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 közúti fuvarozók Magyarországon 2006-ban mintegy 360 milliárd forint olyan környezeti és egészségi kárt okoztak – beleértve a balesetek költségeit is –, amelyet nem ők fizettek meg, hanem az egész társadalom.<sup>2</sup>) Éppen ezek és más hasonló jellegű támogatások rontják jelentősen országunk versenyképességét, mivel torzítják a piaci versenyt.

A versenyképesség romlását hangoztató érv azért is áll gyenge lábakon, mert valójában nincs még egy 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 kedvezmény eltörlése esetén az említett előnyökön kívül évi több 10 milliárd forint többletbevétellel is gyarapodhat az államháztartás. Most, amikor a költségvetési hiány érdekében sok területen kell áldozatot hozni, különösen megengedhetetlen, hogy az állam törvényileg teszi lehetővé, hogy egyesek kibújjanak a közterhek viselése alól. A kedvezmény eltörlése felelne meg a kormány kinyilvánított politikájának, 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>3</sup>

Üdvözlettel:

Lukács András  
elnök

<sup>2</sup> **A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon.** Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és Levegő Munkacsoport, 2010,  
[http://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti\\_vasuti\\_kozlekedes\\_tarsadalmi\\_merlege\\_magyarorszagon\\_0.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf)

<sup>3</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)

