

Javaslat az adórendszer környezetvédelmi szempontú átalakítására a Gazdasági Versenyképesség Kerekasztal részére

Lukács András

2007. december 9.

Az alábbiakban az adórendszer költségvetés-semleges átalakítására teszek javaslatot, vagyis nem foglalkozom azzal, hogy az állam összes adójellegű bevétele csökkenjen-e vagy sem. A keletkező többletbevételeket teljes egészében az élőmunka terheinek csökkentésére kell fordítani.

A környezetet súlyosan szennyező, egészségkárosító tevékenységeket folytatók általában nem fizetik meg az általuk okozott károk költségeit.¹ (Gyakran még egyéb költségeiket sem, ld. a személygépkocsi-használat elszámolása körüli visszásságokat, a teherfuvarozók sokszor jogsértő magatartását, a szakmai szempontokat mellőző építési engedélyezési gyakorlatot stb.) Mindez tulajdonképpen támogatásoknak felel meg, amelyek nagy mértékben torzítják az árakat. Ez hibás gazdasági, gazdaságpolitikai döntésekhez vezet minden szinten – az állam, az önkormányzat, vállalkozások és az egyének szintjén egyaránt. Ez képezi versenyképességünk javításának egyik legnagyobb akadályát.

A GVK-ban felmerült a kérdés, hogy az említett költségek (externáliák) beépítése az árakba vajon érdemben meg tudja-e változtatni az adórendszer szerkezetét, vagyis lehetővé teszi-e a munkabéren lévő közterhek számottevő csökkentését. A környezetszennyező tevékenységek túlnyomó része a primer nyersanyagok (nagyreszt a fosszilis energiahordozók) felhasználásához kötődik. Magyarországon 2006-ban nettó bérként összesen 5200 milliárd forintot, fosszilis energiahordozókra nettó 2300 milliárd forintot költöttünk. Az egyéb nyersanyagokra fordított kiadásokra vonatkozóan nem találtunk megbízható adatot, azonban ezek összegét 10 000 milliárd

¹ Ezekről a költségekről jelentős nemzetközi kutatási programok folynak és folytak, komoly eredményekkel. Itt ezek közül csak néhányat említenék a legfontosabbak közül:

- **ExternE:** Az Európai Bizottság kutatási programja a külső költségekről, elsősorban az energia és a közlekedés terén: <http://www.externe.info/>
- **MethodEx:** Az ExternE kutatási program kibővítése a külső költségek meghatározása legjobb gyakorlatának elősegítésére, valamint a kutatások kiterjesztésére a mezőgazdaságra, az iparra, a hulladékgazdálkodásra és más ágazatokra: <http://www.methodex.org/>
- **FISCUS:** Az Európai Bizottság közlekedési kutatóprogramja keretében támogatott kutatás városi közlekedés költségeinek meghatározására és finanszírozási lehetőségeinek kidolgozására: <http://www.cordis.lu/transport/src/fiscus.htm>
- **UNITE:** Szintén az Európai Bizottság kutatási programja keretében folyó kutatás a közlekedési valódi költségeiről **UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency:** <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/>
- Az **OECD** kutatási programjai a környezetvédelmi szempontból káros támogatásokról (Különösen: Environmentally Harmful Subsidies: Policy Issues and Challenges. OECD, 2003: http://www.ine.gob.mx/dgipea/download/harmful_subsidies.pdf; Environmentally Harmful Subsidies. Challenges for Reform. OECD, 2005: <http://www.oecdbookshop.org/oecd/display.asp?lang=EN&sf1=identifiers&st1=512005081e1>; External Costs Of Transport In Central And Eastern Europe. Final Report ENV/EPOC/WPNP/T(2002)5/FINAL. OECD, Environment Directorate, Environment Policy Committee, Working Party on National Environmental Policy, Working Group on Transport, 2003: [http://www.olis.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/\\$FILE/JT00148028.PDF](http://www.olis.oecd.org/olis/2002doc.nsf/43bb6130e5e86e5fc12569fa005d004c/c5992f7516b50be2c1256d7c0039ec0f/$FILE/JT00148028.PDF))
- Az **IWW/INFRAS** tanulmányai a közlekedés külső költségeiről: <http://www.uic.asso.fr/environnement/External-Effects-of-transport.html>
- Ajánlom még az érdeklődők figyelmébe az **Európai Környezetvédelmi Iroda** (EEB) „Környezetvédelmi pénzügyi reform” kampányának anyagait (http://www.eeb.org/activities/env_fiscal_reform/Index.htm), valamint a Német Zöld Költségvetés Szövetség (Förderverein Ökologische Steuerreform, www.foes.de) anyagait.

forint körülire becsülhetjük. Tehát látható, hogy nagyságrendileg nincs különbség az élők munkára és a primer nyersanyagokra fordított kiadások között, azaz ebből a szempontból az adóterheket az élők munkáról át lehet csoportosítani a környezetkárosító tevékenységekre anélkül, hogy az változást eredményezne az adóbevételben.. Kérdés azonban, hogy ez végrehajtható-e olyan módon, hogy javuljon a magyar gazdaság versenyképessége (vagy legalább ne romoljon).

A nemzetközi versenynek kitett, energia- és nyersanyagigényes termelést folytató vállalatok esetében egy ilyen adóreform minden bizonnyal a versenyképesség romlásával jár. Ez önmagában még nem lenne baj, ha ezzel együtt a nemzetgazdaságunk versenyképessége összességében javul. Azonban ebben az esetben várható, hogy az érintett tevékenységek áttelepülnek olyan országokba, ahol számukra előnyösebbek az adózási feltételek. Ez azt eredményezheti, hogy a környezeti problémákat átheljük más országokra, ami mind környezetvédelmi, mind erkölcsi szempontból elfogadhatatlan.

Az alábbiakban részletesebben kifejtem, hogy mely területeken lehetne komolyabb államháztartási bevételnövekedést elérni.

1. Tehergépkocsi-forgalom

Az országgyűlés idén júniusban határozatot hozott arról, hogy 2009-ben be kell vezetni a tehergépkocsik kilométer-arányos elektronikus útdíját.² Ennek mértéke az előzetes tervek szerint az osztrák díjnak mintegy 40 százaléka, a svájcinak pedig körülbelül 8 százaléka lenne. A díjat – Svájjal ellentétben – csak mintegy 3000–4000 kilométer fő közlekedési útra vetnék ki, nem pedig a teljes 130 000 kilométer közúthálózatra. Mindez gazdasági, közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt előnytelen. Az útdíj mértéke első lépésben legalább el kell hogy érje az ausztriai szintet, utána pedig minél előbb fel kell zárkóznia a svájci szinthez.

Svájcban úgy határozták meg a díjat, hogy az teljes egészében fedezze a korábban fedezetlen költségeket, beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit. Azonban ezeket az 1993. évi állapot szerint számolták ki, és bizonyos tényezőket nem is vettek figyelembe. Ezen túlmenően pedig az azóta eltelt időszakban egyes költségek jelentősen megnöttek (például egy tonna széndioxid kibocsátására ma sokkal nagyobb költséget számolnának, mint 1993-ban). Ezért a svájci díjmérték elérése Magyarországon mindenképp indokolt.

A tehergépkocsik minden úton jelentős költségeket okoznak, ezért indokolatlan csak a fő közlekedési utakra kivetni a díjat. A minden útra történő kivetés annál is inkább szükséges, mert nehéz teherjárművek az alsóbbrendű, illetve belterületi utakon haladva sokkal nagyobb károkat okoznak, mint a gyorsforgalmi utakon.

A nyugat-európai tapasztalatok azt mutatják, hogy a közúti teherfuvarozás meglehetősen rugalmatlan az árra: az útdíj bevezetésével csökkent a forgalom, de nem számottevően. A magyarországi közúti teherforgalom az elmúlt években a GDP növekedését jelentősen meghaladó mértékben nőtt. Még bizonyos mértékű visszaesés esetén is legalább évi 250 milliárd forint államháztartási bevételre számíthatunk a svájci mértékű díj alkalmazása esetén. Ezt nagyrészt a külföldiek fizetnének, és arányuk a jövőben tovább növekszik majd, mivel a nemzetközi teherforgalom sokkal gyorsabban nő, mint a belföldi.

2. Személygépkocsi-használat

Az állam legalább négyszer annyi támogatást nyújt a személygépkocsik vásárlásához és használatához, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból³. (A támogatások kiszámítása a

² A témával kapcsolatban részletesen lehet tájékozódni **A sínek tovább bírják** című tanulmányból (<http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>), illetve a www.levego.hu/kamionstop honlapon.

³ Ld. a **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások** c. tanulmányt: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

környezeti és egészségi károk, valamint a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások figyelembevételével történt.) Ez azt jelenti, hogy az állam évente több mint 1400 milliárd forint nettó támogatást nyújt ezekre a tevékenységekre. Ez gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a társadalmi igazságossággal és a környezetvédelem érdekeivel. Az államháztartás szempontjából pedig az a legfontosabb, hogy mindez hosszabb távon finanszírozhatatlan és így összeomlással fenyeget.

Az üzemanyagok jövedéki adóját nem célszerű emelni, mert az az üzemanyag-turizmus és csempészet megugrását eredményezheti. Ezért most elsősorban a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások megszüntetésére kell törekedni – annál is inkább, mert az így kieső államháztartási összeg évente mintegy 800 milliárd forintot tesz ki. (Természetesen a gyakorlatban korántsem számíthatunk ekkora bevételre még az összes „kiskapu” becsukásával sem – már csak a kereslet visszaesése miatt sem. Néhány száz milliárd forint többletbevételre azonban mindenképp lehet számítani.), További lehetőség a kilométer-arányos elektronikus útdíj kivetése a személygépkocsikra is, azonban erre legkorábban 2012-ben kerülhet sor⁴.

A személygépkocsikkal kapcsolatos bevételek növelésére a következőket javaslom⁵:

- a) A személyi tulajdonban lévő személygépkocsik (a továbbiakban: magánautók) üzleti célú használatánál csak eseti, alkalmi használatot engedélyezzenek a költségtérítéses rendszerben (például havonta legfeljebb két alkalommal alkalmanként legfeljebb 200 kilométer távolságot). A magánautó alapvetően magáncélra használandó autó. Rendszeres és folyamatos használat esetében a vállalkozásnak a gépkocsit bérbe kelljen vennie a magánszemélytől. Azt is elképzelhetőnek tartom, hogy a magánautók céges elszámolását teljesen tiltsák meg, vagyis amennyiben valaki ilyet akar elszámolni, úgy összevonás alá eső jövedelemként úgy adózzon, mintha bért kapna, azaz fizesse meg utána az szja-t és a tb-járulékot.
- b) Vissza kell állítani azt a korábbi (2003-ban indokolás nélkül eltörölt) törvényi előírást, amely alapján a 6 millió forintot meghaladó bruttó piaci árú – azaz luxusigényeket kielégítő – személygépkocsik vásárlása, pénzügyi lízingje avagy bármilyen formában történő bérlete esetén az amortizációs költség, a lízing vagy bérleti díj és a gépkocsi javításával, karbantartásával, felújításával, biztosításával kapcsolatos költségeknek csak a 6 millió forintnak a piaci árhoz viszonyított arányában számított részét lehessen a vállalkozás érdekében felmerülő költségnek tekinteni és a társasági adóalappal szemben elszámolni. (Sőt megfontolandó, hogy ezt az összeget alacsonyabban, például 4 millió forintban állapítsák meg.)
- c) Ha valaki eseti jelleggel a magánautóját üzleti célra használja, akkor a társaság nevére vásároljon üzemanyagot, és kérjen róla a saját gépkocsija rendszámát is tartalmazó számlát, és ezt követően a futásteljesítmény elszámolásakor ezzel a számlával igazolja a felmerült költséget. (Ez ugyan nem szünteti meg a visszaéléseket, de mindenképp megnehezíti – és így bizonyos mértékig visszaszorítja – azok elkövetését.)
- d) A magánautó használatánál korlátozni kell a költségtérítés mértékét. Technikailag a legegyszerűbben az volna kivitelezhető, ha eltörlik a 9 Ft/km költségtérítést. További lehetőség, hogy az üzemanyag elszámolhatóságát korlátozzák úgy, hogy minden személyautó esetén csak egy meghatározott mértékig (például legfeljebb 5 liter 100 kilométerenként) vagy egy meghatározott százalékig lehet azt elszámolni költségként. Ez egyúttal az üzemanyag-takarékos gépkocsik használatát is ösztönözné.
- e) A személyi jövedelemadóról szóló törvény cégautó adóra vonatkozó rendelkezéseit töröljék el, és helyette a cégautók esetében vezessenek be a gépkocsik futásteljesítményéhez kapcsolódó többletadót, tekintet nélkül arra, hogy az üzleti célú vagy magánhasználat során keletkezett. A futásteljesítményt nem a kilométer- vagy útnyilvántartás, hanem egyszerűen a

⁴ A holland kormány 2016-ra tervezi egy ilyen útdíj általános bevezetését, ld.

<http://www.verkeerenwaterstaat.nl/english/news/newsitems/cabinetagreestoroadpricing.aspx>

⁵ A további részleteket ld. az **Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel** c. tanulmányban:

<http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>

vállalkozás saját tulajdonában álló, bérelt vagy lízingelt személygépkocsik vállalalkozási költségként elszámolt üzemanyagának forintértéke után kellene megfizetni. Itt sem az üzemanyag mennyiségét, hanem az üzemanyagnak a költségként elszámolt, számlával igazolt beszerzési árát kellene alapul venni, mert ez könnyen ellenőrizhető és nem manipulálható. Az adó mértéke első lépésben az elszámolt üzemanyag-költség 30%-a lehetne. (Amennyiben nem kerül elfogadásra az a javaslat, hogy a magánautók üzleti célú használatánál csak igen korlátozott, eseti, alkalmi használatot lehessen engedélyezni a költségtérítési rendszerben, akkor az itt említett új többletadót a magánautók céges használatára is ki kell vetni.)

- f) A vállalkozások által bérelt személygépkocsik bérleti díjához kapcsolódó – jogilag vitatható – áfa-levonási jogosultságot szüntessék meg.

3. Biztosítás

A külföldi többségi tulajdonú biztosítótársaságok óriási mértékű nyereséget értek el hazánkban. Itt az ideje, hogy ezt felülvizsgáljuk és megfelelő intézkedéseket tegyünk a túlzott aránytalanság felszámolására. Ezt úgy célszerű elérni, hogy a környezetvédelmi szempontból káros tevékenységek biztosítására vetünk ki adót. Itt elsősorban a gépjármű-biztosításra gondolok (célszerű azonban egyéb biztosításokat is megvizsgálni ebből a szempontból). Ezt indokolja például az is, hogy a gépjármű-balesetek költségeinek jelentős része még mindig a társadalombiztosításra, illetve a társadalomra hárul.

A biztosítótársaságok túlzott mértékű nyereségének elvonására Ausztriában már több mint tíz éve sikerrel alkalmazzák az ún. biztosítási adót. Az osztrák pénzügyminisztérium honlapján erről a következő adatokat találhatjuk⁶:

A biztosítási adóból származó éves államháztartási bevétel Ausztriában
millió euró

Adónem	2005	2006
Biztosítási adó (2/52644 Versicherungssteuer)	980	1020
Gépjármű-biztosítási adó (2/52645 Motorbezogene Versicherungssteuer)	1290	1320
<i>Összesen</i>	<i>2270</i>	<i>2340</i>

A fentiek szerint Ausztriában 2006-ban hivatalos árfolyamon számolva 618 milliárd forintnak megfelelő összegű adó folyt be a költségvetésbe a biztosítási adókból. Javaslom, hogy Magyarországon olyan mértékű gépjármű-biztosítási adót vessünk ki, ami évi 300 milliárd forinttal növelné az államháztartás bevételét. Ezt a mértéket az indokolja, hogy jelenleg ekkora összeget visznek ki az országból a külföldi biztosítótársaságok: 2005-ben 689 milliárd forint bevételre tettek szert és csak 303 milliárd forintot fordítottak a károk rendezésére. A 86 milliárd forint összegű különbözet kell, hogy fedezze a működési költségeket és a szolid nyereséget. Lényeges szempont az is, hogy az állam számára itt nincs kockázat és érdemi költség, mert a törvény írja elő a gépjárművek kötelező biztosítását.

4. Légi közlekedés

A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül⁷. Ráadásul a légi közlekedést a tehetősebb rétegek veszik igénybe, tehát a szociális indokok is a támogatás haladéktalan megszüntetését támasztják alá.

⁶ Forrás: Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete, 2005. évi jelentés

⁷ **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások**, 55. oldal:
http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

Ennek egyik módja egy külön adó kivetése a repülőjegyre. Ilyen adót az EU több tagországában is alkalmaznak, például Nagy-Britanniában, Franciaországban és Máltán. (Ez az adó nem tévesztendő össze a repülőtéri díjjal vagy illetékkel, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér, illetve a légi irányítás üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.) Nagy-Britanniában éppen ez év elején emelték meg ezt az adót, amely a repülés távolságától függően most már turistaosztályon 10 és 40 font (3 800–15 000 forint) közötti, első osztályon utazóknak pedig 20 és 80 font (7 600–30 000 forint) közötti. Az adóemelést a brit kormány a légi közlekedés környezetromboló hatásaival indokolta.

A nemzetközi adatok azt mutatják, hogy a légi forgalom növekedése már hosszú évek óta töretlen és igen jelentős mértékű. Magyarországon például 2006-ban a légi közlekedést több mint 6,3 millió utas vette igénybe, ami az előző évhez képest 25 százalékos növekedést jelent. Joggal feltételezhető tehát, hogy egy brit mértékű adó bevezetése Magyarországon legfeljebb csak a növekedés ütemének lassulását vagy esetleg a növekedés ideiglenes megállítását eredményezné. Az adó több 10 milliárd forint államháztartási bevételt eredményezhet.

5. Háztartási energia

A háztartási energiafelhasználás terén elsősorban a „negatív adót” vagyis a támogatásokat kell megszüntetni. A gázár támogatása a gázzal való pazarláshoz vezet egy olyan időszakban, amikor már mindenki számára nyilvánvaló, hogy csökkentenünk kell a földgáztól való függőségünket. A rászorulókat közvetlenül pénzzel kell támogatni, nem pedig a földgáz-fogyasztás közpénzen történő támogatásával. A jelenlegi támogatási rendszerben a kompenzáció módja nem ösztönöz a takarékosagra, nem mutatja meg a földgáz valódi értékét. Ezért ezt (a gázár-számlán történő ellentételezést) haladéktalanul meg kell szüntetni. Ellentételezésként a családi pótlékot és a nyugdíjakat, indokolt esetben a szociális segély mértékét kell emelni. Így az érintett eldöntheti majd, hogy a pénzt gázra, energiatakarékosági beruházásra (például szigetelés) vagy bármi másra költi-e. Ezáltal megszűnnének a jelenlegi rendszer igazságtalanságai is és hatalmas adminisztráció.

Meg kell vizsgálni, hogy az intézkedéssel párhuzamosan nem szükséges-e emelni egyéb energiahordozók (pl. szén) adóját, hogy ne történjen meg az áttérés valamilyen környezetszennyezőbb energiahordozóra (bár ezt nem tartom valószínűnek a jelenlegi körülmények között). Az így keletkező államháztartási többletbevétel (az ellentételezési ráfordításokkal is számolva) mintegy 50 milliárd forintot tehet ki évente. (Ezzel egyidejűleg célszerű lenne jelentős támogatásban részesíteni a közintézmények és lakások energiaracionalizálását mindaddig, amíg a jelenlegi épületenergetikai előírások szintjére nem hozzák ezeket a létesítményeket. Ez hosszabb távon az egységnek és az államháztartásnak is komoly megtakarítást hozhat.)

6. Területhasználat

Ha megnézzük a magánszemélyek és befektető társaságok befektetési politikáját, a rendszerváltás óta az ingatlanok piaca bővült leginkább. Minden más befektetés jóval nagyobb kockázattal jár, kevésbé népszerű. E befektetések (legalább is a jelenlegi körülmények között) nem igényelnek sok észet, innovációt, nincs igazi verseny, és a haszonélvezők nem fizetik meg a társadalomnak okozott hátrányokat.

Több adókedvezmény és egyéb támogatási forma létezik (magánszemélyekre és társaságokra egyaránt), amely mindannyiunk pénzéből gyakran olyan építkezéseket támogat, ami hozzájárul a települések terjeszkedéséhez, továbbá hatalmas többletköltségeket ró az egész társadalomra⁸: egyrészt közpénzen kell új utakat, csatornát, tömegközlekedést stb. biztosítani, másrészt romlik a

⁸ Ld. A városi terjeszkedés valódi költségei c. tanulmányt: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/varositerjeszkedes.pdf>

már korábban kiépített infrastruktúra kihasználtsága, harmadrészt pusztul a természeti környezet. Ezért ezeket az adókedvezményeket és egyéb támogatásokat felül kell vizsgálni.

A földvédelmi járulék jelenleg olyan alacsony, hogy nem ösztönöz a termőföld, a zöldterületek megőrzésére. Ez szintén egy igen jelentős rejtett támogatás, ami hatalmas nemzetgazdasági károkat okoz, és az e téren rendkívül elterjedt korrupciós ügyleteknek is a táptalaja. Ez a támogatás ugyanazokat a kedvezőtlen jelenségeket ösztönzi, mint az említett adókedvezmények. Ezért a járulék mértékét sokszorosára kell emelni, és a mentességeket meg kell szüntetni. Ez az intézkedés azért is hasznos, mert a zöldmezős beruházások helyett a barnamezős (a felhagyott ipari és egyéb leromlott, zöldfelülettel nem fedett területen történő) beruházások megvalósítását is ösztönözné, ami nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból is sokkal előnyösebb. Ennek a káros támogatásnak a csökkentése közvetlenül és közvetve évi több tíz milliárd, hosszabb távon pedig akár évi több száz milliárd államháztartási bevételnövekedést, illetve kiadáscsökkentést eredményezhet.

Hasonló módon igen nagymértékű támogatásnak felel meg a jelenlegi építési engedélyezési gyakorlat, amely differenciálatlanul mindig a lehető legnagyobb beépítést engedi meg, sőt további bónuszokat tesz lehetővé. A városi hőszigetek kialakulása, a zöldterületek eltűnése, a történelmi városszerkezet bulldózeres szétzilálása rengeteg területen okoz károkat (többlet energiafogyasztás, egészségkárosodás, lakosságcsere, szegregáció, idegenforgalmi veszteségek stb.), amelyet a korábban odatelepült ingatlanulajdonosok, a lakosság, az önkormányzat fizet meg. Az önkormányzat gazdálkodásának egyensúlyban tartását segíti a beruházóval kötött önkéntes megállapodások értékének növelése. Emellett azonban különösen fontos lenne vagyoneleltár elkészítése: a közvagyont nyomott áron értékesíti az önkormányzat, és a magánbefektetők láncolata pillanatok alatt óriási haszonnal adja tovább. Ezt az extraprofitot eredményesebben kellene adóztatni.

Szükséges a Radó-Párkányi-féle módszer kötelezővé tétele országosan a növényzet értékelésére és értékének megfizettetésére. (Ezt a módszert már jelenleg is több önkormányzat is alkalmazza.) A növényzet értékét jelenleg túl alacsonyan határozzák meg. Például a kivágott fa értékét általában tűzifa értéken állapítják meg, miközben az élő fa értéke ennek a sokszorososa. A Radó-Párkányi-féle módszer korszerű eszköz a növényzet valódi értékének a meghatározására, és így az elpusztított növények tényleges árának a megfizettetésére. Ennek bevezetése elsősorban a fák, cserjék és egyéb növények fokozottabb védelmét, nem pedig a költségvetés bevételeinek növelését szolgálná, azonban a fentebb kifejtett indokoknak megfelelően, javítaná az államháztartás helyzetét is.

7. Építőanyagok

Az Európai Unió különböző országai egyre inkább védik ásványkincseiket. Egyre kevesebb a lehetőség a kvarchomok, kavics, mészkő és más építőipari alapanyagok bányászatára, és szigorúak az építési hulladékok szállításával és kezelésével kapcsolatos előírások. Ezért a nyugati vállalatok kelet felé mennek, ahol a bányajáradék alacsony, és nincs határozott koncepció a természeti kincsek védelmére. Emellett viszonylag olcsók a depóniák, illetve könnyű dolga van az illegálisan hulladékot lerakóknak.

Németországban hosszú évek óta 70% feletti az építési hulladék visszaforgatási kötelezettsége, és kötelező az építés helyszínén szétválogatni a sítet. Ha nem teszik meg, akkor az önkormányzatok közhasznú munka keretében végzik a válogatást az építetű költségére. (Ez nálunk is javítana a képzetlen munkanélküliek foglalkoztatásán, amellet, hogy értékes építőanyagot lehetne megtakarítani.) Ugyancsak tanulságos az osztrák építőanyag-udvarok hálózata, ahol a bontásokból kikerült, illetve kisebb mennyiségben megmaradt anyagok forgalmazása szervezett keretek között folyik.

Az ésszerűség azt diktálná, hogy Magyarországon az épületek felújítását ösztönözzék, mert ezzel energiát, építőanyagot és járulékos infrastruktúrát (utat, közművet, tömegközlekedést stb.), valamint

területet lehet megtakarítani. Ugyanakkor nálunk is kötelezővé kellene tenni a helyszínen történő szétválogatást és jelentősen növelni a bontási, építési hulladékok kötelező visszaforgatási arányát.

Az építőipari nyersanyagok kitermelésének visszafogását, az újrahaznosítás elterjesztését, a meglévő épületek korszerűsítését az új építések helyett nagy mértékben elősegítené az egyes új (nem újrahaznosított) építőanyagokra (cement, tégl stb.) kivetett adó. Egy ilyen adó évi több 10 milliárd forint államháztartási többletbevételt eredményezhetne.

8. Bányászat

Jelenleg a kitermelők messze nem fizetik meg azt a kárt, amellyel nem megújuló nyersanyagkincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. Ezen rejtett támogatás csökkentése céljából szükséges a bányajáradék emelése.

a) A szénhidrogének bányajáradéka

A szénhidrogének bányajáradékának 12%-os kulcsát a kőolaj 12 USD/hordó világpiaci ára idején rögzítették. A konvergencia program 2007. novemberi változatánál már 78,8 USD/hordó Brent árszintet irányoztak elő. A bányajáradék alapja a hazai kitermelés és a világpiaci árak közötti különbség kellene, hogy legyen. A jelenlegi adatokkal számolva, ez 2008-ban 142 milliárd forint, amiből levonva a 2008. évi földgáz kompenzáció befizetését (82 milliárd forintot), eredményként 60 milliárd forintot kapunk. Ezt kellene bányajáradékként befizetni.

b) Építő- és kerámiaipari nyersanyagok

Jelenleg elhanyagolható összegű az építőanyag-jellegű bányászati termékek utáni bányajáradékból származó bevétel: 2006-ban mindössze 1,5 milliárd Ft volt. (Feltehetően jelentős a nem nyilvántartott, illegális kitermelés is.) Az alacsony bányajáradék több szempontból is káros hatású. Akkor is új anyagot használnak, amikor az építőanyag egy részének másodlagos felhasználása helyben megoldható lenne, ami a szállításból adódó környezeti terhelést is mérsékelné. Ezek az ásványi termékek nem megújuló nyersanyagok, tehát a kibányászott anyagok nem pótolhatóak, ennyivel is csökken a természeti vagyonunk. A bányászat önmagában is jelentős környezetterheléssel jár. Az alacsony ár a gazdálkodó szervezeteket is helytelenül orientálja. (Erre példa, hogy az Ausztriába irányuló kő, kavics és homok 2000. évi 715 ezer tonna exportjának határparitásos átlagára – ami a határig felmerült szállítási költséget is tartalmazza – mindössze 2,8 euró/tonna volt. Érdeemes lenne megvizsgálni, hogy kiknek érte meg csupán 2,8 eurós átlagáron ezen termékek tonnáját Ausztriába exportálni, figyelembe véve, hogy a szállítási költségek is meghaladják ezt az összeget. Ez nemcsak az ország bányajáradékból származó bevételeit mérsékelte, hanem szállítás további károkat okozott a környezetben és az infrastruktúrában.)

Javasolom, hogy a bányajáradék mértéke a jelenlegi 5% helyett 25% legyen. Ez mintegy 8 milliárd forint többletbevételt jelentene.

9. Csomagolóanyagok

Évente több mint 200 milliárd forint értékű eldobó csomagolás került forgalomba, és ez az érték, valamint a mennyiség évről évre nagy ütemben növekszik. Csak a műanyag csomagolásból 2004-ben 3,1 milliárd darab, 2005-ben már 4,6 milliárd darab került kibocsátásra a hazai termelésből. Ezen felül óriási mennyiségben jön be import termékekkel (amelyekre gyakran a túlcsomagolás a jellemző). Ez óriási pazarlás a nyersanyagokkal és hatalmas környezetszennyezést okoz. Ezt a jelenséget hatásosan fékezheti meg egy megfelelő módon és mértékben kivetett adó.

Erre jó példa az Írországi eset: 2002 márciusában az ír kormány díjat vetett ki az üzletekben kapható műanyag szatyrokra, zacskókra, amelynek hatására ezek felhasználása 90 százalékkal csökkent.⁹

Már jelenleg is létezik a csomagolóanyagok termékdíja. Ezt a termékdíjat kell megemelni, és a szabályozást a legjobb nemzetközi gyakorlat szerint átalakítani. Ezáltal az államháztartás évente több 10 milliárd forint többletbevételre tehetne szert. Ezen túlmenően szükséges a kötelező betétdíj mielőbbi bevezetése is (a környezetvédelmi tárcánál már évek óta folyik az előkészítése, azonban egyes érdekcsoportok ellenállása miatt a mai napig nem sikerült bevezetni).

10. Hirdetések

Magyarországon évente több mint 200 milliárd forintot költenek gazdasági reklámra. Ezeknek a reklámoknak a jelentős része a környezetet és az egészséget súlyosan károsító tevékenységekre vagy termékek használatára buzdít (például autózás). A gazdasági reklámok félretájékoztatják a lakosságot, mivel természetükből adódóan a hirdetett terméknek vagy szolgáltatásnak kizárólag az előnyös oldalát mutatják be. Egy autóreklám például sohasem hívja fel a figyelmet a gépjármű-közlekedés súlyos környezeti és egészségügyi következményeire. A mosópor-reklámok soha nem említik azt a környezeti kárt, amelyet ezek a termékek okoznak az élővizek elszennyezésével. Az élelmiszer-reklámok általában nem adnak tájékoztatást arról, hogy az adott étel vagy ital fogyasztása mennyire hasznos vagy káros az emberi szervezetre. A példákat még hosszan sorolhatnánk. Tehát jelenleg sérülnek a fogyasztói érdekek, torzul a piaci verseny, elmarad a fogyasztók tisztességes tájékoztatása. Ezért szükséges a gazdasági reklámok megadóztatása. Egy ilyen adót közgazdaságilag úgy tekinthetünk, mint a gazdasági reklámozás hatására létrejövő negatív externáliák kiküszöbölésének a költségét.

A reklámadó tulajdonképpen már létezik: a hirdetések kulturális járuléka. A jelenlegi 1%-os mérték azonban rendkívül alacsony, ezért többszörösére kellene emelni. (A hirdetésekre számos országban vetnek ki adót: például Svédországban 11%-ot, Görögországban 20%-ot.)

Már az is óriási előrelépést jelentene, ha a hirdetések megemelt kulturális járulékával kiváltanák az egyéb termékekre és szolgáltatásokra kivetett kulturális járulékot. Ezt az adónemet ugyanis jelenleg több mint 100 különféle termék és szolgáltatás után kell fizetni, ráadásul a mértéke általában 0,5-2 százalékos (néhány esetben 3%-os). Ezek olyan alacsony mértékek, hogy a fogyasztást nem befolyásolják; az egyetlen céljuk, hogy többletbevételt teremtsenek a Nemzeti Kulturális Alapprogram számára. Óriási többlet adminisztrációt jelentenek, és értelmetlenül terhelik le az APEH munkatársait. Ezért ezeket a járulékokat el kell törölni. Ez alól kivételt jelentenek a pornó- és erőszaktartalmú művek és a műanyag dísz tárgyak, amelyeket 25%-os, valamint a játékgyűjtemény és a szórakozóhelyi játékok, amelyeket 10%-os kulturális járulék terhel. Ezeket a továbbiakban is meg kell tartani. Egyúttal a pornó- és erőszaktartalmú művek kulturális járulékával kapcsolatban el kell készíteni a végrehajtási utasítást, mert ennek hiányában az APEH ezt a járulékot immár 8 éve gyakorlatilag nem tudja beszedni.

11. Vállalatok egyedi adókedvezményei (és egyéb támogatásai)

A vállalatoknak nyújtott egyedi támogatások nemzetgazdasági szinten nagy valószínűséggel sokkal több kárt okoznak, mint hasznot.

Igencsak kétséges például, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalnokai a benyújtott pályázatok alapján el tudják-e dönteni, hogy egy autós kereskedelmi cégnek, egy üzemanyag-töltő állomásnak, egy acélfeldolgozó üzemnek vagy egy vegyipari vállalkozásnak (hogy csak néhány példát említsünk a GKM honlapján felsorolt, támogatást elnyert cégek közül) nyújtott

⁹ <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/13/2911.hpp>

egyenként több millió forint támogatás mennyire növeli az ország versenyképességét. Kérdéses az is, mennyire szolgálja a nemzetgazdasági szintű versenyképességet, ha az állam milliárdokat von el a gazdaságtól adóban azért, hogy ezt egyedi döntések alapján szétosztogassa más cégeknek. Nem lehet tudni azt sem, hogy az így nyújtott támogatások milyen zavarokat okoznak a piacon: ugyanis sok cég most már egyre inkább azon verseng, hogy melyikük tud jobb pályázatot írni (írtni) ahelyett, hogy inkább a vevők igényeinek minél jobb kielégítésére törekednének. Egyébként valószínűleg ez okozza a legnagyobb kárt: a cégeket arra neveli, hogy állami forrásokért lobbizzanak a piacon való helytállás helyett. (Mint a korábbi tervutasításos rendszerben...) Ráadásul az ilyen pályázati rendszereknél mindig fennáll a korrupció veszélye. Ez a pályázati rendszer igen sok ember idejét, energiáját köti le mind a vállalkozásoknál, mind a hivatalokban, amit hasznosabb tevékenységekre tudnának fordítani.

Más helyeken is folyik a meggondolatlan osztogatás. Így például a Munkaerőpiaci Alapból cégeknek adnak egyedi „munkahely-teremtési” támogatást anélkül, hogy megvizsgálnák annak a valódi hatását a foglalkoztatottságra. Nem tudni például, hogy az állam által erre a célra beszedett pénz nem hiányzik-e jobban onnan, ahonnan beszedték, mint ahová adják. Ennél is nagyobb gond, hogy az így nyújtott támogatások egyes esetekben nyilvánvalóan csökkentik a foglalkoztatottságot! Így például, amikor egy új bevásárlóközpontnak adnak „munkahely-teremtési” támogatást, „elfeledkeznek” arról, hogy ezáltal mennyi munkahely szűnik meg a kisebb üzletekben.

További gond, hogy a támogatások jelentős részét a környezetet súlyosan szennyező tevékenységeknek juttatják, ami ellentmond az Európai Unió Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elvnek.

Nem fogadható el az az érv, hogy az ilyen támogatások megszüntetésével elriasztjuk a külföldi tőkét. A külföldi tőkét inkább a kiszámíthatatlan, zavaros viszonyok riaszthatják el. (Például az, hogy sohasem tudja, hogy az állam mikor fog egy versenytársnak nagyobb kedvezményt, támogatást adni, mint neki.)

Természetesen az eddig megadott egyedi kedvezményeket, támogatásokat – amennyiben ezek egyébként jogszerűek – meg kell tartani, mert ez felel meg a jogállamiság követelményeinek. Újabbakat azonban már semmiképp nem szabad nyújtani. Ez feltehetően évente 100 milliárd forintot meghaladó megtakarítással járhat az államháztartás részére. (Pontos adatot sajnos nem lehet adni, ilyennek az Állami Számvevőszék se tudott a nyomára jutni.)

12. Hiteladó (kamatadó helyett)

Meg kell vizsgálni a hiteladó kivetésének lehetőségét minden lakossági olyan lakossági hitelre, amely fogyasztást gerjeszt (azaz nem termelési célokat szolgál). A hiteladót a hitelt nyújtó bankok fizessék. Ezt az adót a kamatadó helyett kellene fizetni, azaz a bankokra nem hárulna többletterh. Először azonban azt is meg kell vizsgálni, hogy ez mennyire ösztönözné a külföldön történő lakossági hitelfelvételt, és hogy ezt miként lehet megnehezíteni. A hiteladóval több célt érnének el: mérséklődne a hitelre történő fogyasztás, növekednének a hazai megtakarításokat, és ezáltal olcsóbb saját fejlesztési forrásaink képződnének. Mivel a lakossági hitelt nem napi kiadásokra, hanem sok esetben környezetszennyező termékek, szolgáltatások fogyasztására veszik fel, az ilyen hitelek csökkenésével környezetünk állapota is javulna.

13. Dolgozói profitrészesedés

Az olyan cégeknél, ahol magas a nyereség, dolgozói profitrészesedést pótló adót kell kivetni. Ezzel részben megelőzhető a túl magas profitnak az országból történő kiáramlása. Ennek eredményeként növekedne a hazai foglalkoztatottság, javulna a magasabb hozzáadott értéket előállító cégek versenyképessége. Az érintett cégeknél dolgozók munkájának minősége ugrásszerűen javulna. Ezt bizonyítja, hogy a világ számos olyan cégénél, amelyek magas minőségű

termékeikről, szolgáltatásaikról ismertek, az ilyen jellegű érdekeltség nagyon jól bevált, és különösen magas minőségű munkát eredményezett (például olyan dízelmotorokat, amelyekre 1 millió kilométeres, hiba nélküli üzemelési garanciát adnak). Ez is rendkívül előnyös környezetvédelmi szempontból, hiszen minél ritkábban kell valamilyen eszközt lecserélni, annál kevésbé terheljük a környezetet.

A dolgozói profitrészesedés bevezetését ösztönző adóra az alábbi két változat megfontolását javaslom:

a) A jegyzett tőkére vetített 20% feletti mértékű osztalékhozam 10%-át kitevő adómértéket kell kivetni, amennyiben a cég nem alkalmaz dolgozói profitrészesedést. A 2005. évi APEH adatok alapján végzett számítások szerint a jelenlegi helyzet alapján 20–25 milliárd forint összegű adóbevételekre lehetne szert tenni.

b) A jegyzett tőkére vetített 8% feletti osztalékhozam 10%-át kitevő adómértéket kell alkalmazni, amennyiben a cég nem alkalmaz dolgozói profitrészesedést. A 2005. évi APEH adatok alapján számolva a jelenlegi helyzet szerint mintegy 50 milliárd forint összegű adóbevételekre lehetne szert tenni.

A fenti bevétel csak elméleti szám, hiszen a cégek igyekezni fognak, hogy ezt az adót elkerüljék, így komolyabb államháztartási bevételre nem lehet számítani. A cégek érdekeltek lesznek abban, hogy alkalmazottaikkal ennek megfelelő megállapodásokat kössenek. Az alkalmazottak érdeke viszont az, hogy a cég tulajdonosai őket ne rövidítsék meg. Az állam szerepe ebben csak megfelelő szabályozás megalkotása. A rendszer ezután kiegyensúlyozva működőképesé válik. Ismételten hangsúlyoznám, hogy a cégek tulajdonosai is érdekeltek a dolgozói érdekeltség létrejöttében, mert így jobb minőségű munkát kaphatnak, ami javítja a versenyképességüket. Ma már a téma egyre népszerűbb egyes fejlett országokban.¹⁰

14. Az áfa-mérték szétbontása

A konvergencia program véleményezésére a kormány által felkért szakmai bizottság hibás intézkedésnek tartotta a 15 százalékos kulcs 20 százalékra emelését és a 25 százalékos kulcs 20 százalékra csökkentését. A gyakorlat bebizonyította, hogy a csökkentés hasznát nagyobb részben az importőrök és a kereskedők fölölték le, annak csak kisebb része mérsékelte az árak szintjét.

Célszerű a két termékcsoport áfa-kulcsának különbözetét legalább 8 százalékra növelni, vagyis az élelmiszerek és szolgáltatások áfa-kulcsát legalább 16 százalékra mérsékelni, és ugyanakkor a főleg iparcikkeket tartalmazó termékcsoport kulcsát 24 százalékra kell emelni.

Ennek rendkívül kedvező hatása lenne: az élelmiszerek és az élőmunka-igényes szolgáltatások díja csökkenne, az ipartermékek ára viszont az óriási kínálat következtében csak mérsékelten emelkedne. Összességében az árszint legalább egy százalékkal csökkenne, a költségvetés bevétele viszont több tíz milliárd forinttal növekedne. Ennek környezeti előnye, hogy a szennyező termékek forgalma mérséklődne, a környezetkímélőbb tevékenységek (pl. tömegközlekedés) iránti kereslet viszont növekedne. Az intézkedések együttes hatása következtében fokozódna az élőmunka iránti igény is.

Meggyőződésem, hogy a fenti 14 pontban felsorolt adóváltoztatások az élőmunkát terhelő adók, járulékok egyidejű csökkentésével a kedvező környezetvédelmi hatásuk mellett számottevően előmozdítanak a magyar gazdaság szerkezetének korszerűsítését, a versenyképesség javítását.

¹⁰ Ld. például a **Dolgozók, legyetek tőkések!** című cikket a Népszabadság 2007. június 30-i számában és a **Profitrészesedést a dolgozóknak!** című hírt a Világgazdaság 2007. március 1-i számában. Ez utóbbi szerint az EU pénzügyminisztereinek szokásos havi tanácsulását követően a francia és a luxemburgi tárca vezetője is kiállt Peer Steinbrück német pénzügyminiszter dolgozói profitrészesedést szorgalmazó javaslata mellett.