

# Javaslat az adórendszer környezetvédelmi szempontú átalakítására a Gazdasági Versenyképesség Kerekasztal részére

## Összefoglaló

A környezetet súlyosan szennyező, egészségkárosító tevékenységeket folytatók általában nem fizetik meg az általuk okozott károk költségeit. (A témáról hatalmas mennyiségű szakirodalom áll rendelkezésre, köztük az Európai Bizottság és az OECD kutatási anyagai.) 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 –, és így ez képezi versenyképességünk javításának egyik legnagyobb akadályát. Tehát az említett költségeket adókkal, díjakkal be kell építeni az árakba. Az így keletkező államháztartási többletbevételeket teljes egészében az élőmunka terheinek csökkentésére kell fordítani.

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 áterheljük más országokra, ami mind környezetvédelmi, mind erkölcsi szempontból elfogadhatatlan. Ezért a környezetvédelmi jellegű adók, díjak kivetésére, illetve emelésére elsősorban az alábbi területeken kerülhetne sor:

- 1. Tehergépkocsi-forgalom:** Az országgyűlés idén júniusban határozatot hozott arról, hogy 2009-ben be kell vezetni a tehergépkocsik kilométer-arányos elektronikus útdíját. 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. Egyúttal már kezdetben is az ország összes közútjára ki kell vetni.
- 2. Személygépkocsi-használat:** Az állam jelentős – mérvadó számítások szerint évente több mint 1400 milliárd forint – támogatást nyújt a személygépkocsik vásárlásához és használatához. (A támogatások kiszámítása a környezeti és egészségi károk, valamint a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások figyelembevételével történt.) Ennek a helyzetnek a megváltoztatására 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 többletbevétel azonban mindenképp várható.)
- 3. Biztosítás:** A külföldi többségi tulajdonú biztosítótársaságok óriási mértékű nyereséget értek el hazánkban. Ezért célszerű adót kivetni a környezetvédelmi szempontból káros tevékenységek biztosítására (különösen a gépjármű-biztosításra). Ezt indokolja az is, hogy a gépjármű-balesetek költségeinek jelentős része még mindig a társadalombiztosításra, illetve a társadalomra hárul. Ilyen adót Ausztriában már több mint tíz éve sikerrel alkalmaznak.
- 4. Légi közlekedés:** A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül. A légi közlekedést a tehetősebb rétegek veszik igénybe, tehát a szociális indokok is a támogatás haladéktalan megszüntetését támasztják alá. Ennek egyik módja egy 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.)

5. **Háztartási energia:** A háztartási energiafelhasználás terén elsősorban a „negatív adót” vagyis a támogatásokat kell megszüntetni. 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.
6. **Területhasználat:** 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 társadalomra: egyrészt közpénzen kell új utakat, csatornát, tömegközlekedést stb. biztosítani, másrészt romlik a már korábban kiépített infrastruktúra kihasználtsága, harmadrészt pusztul a természeti környezet. Ezért ezeket az adókedvezményeket és egyéb támogatásokat meg kell szüntetni. 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.
7. **Építőanyagok:** Az Európai Unió különböző országai egyre inkább védik ásványkincseiket. Ezért a nyugati vállalatok kelet felé mennek, ahol a bányajáradék alacsony, és nincs határozott koncepció a természeti kincsek védelmére. Az építőipari nyersanyagok kitermelésének visszafogását, az újrahasznosítás elterjesztését, a meglévő épületek korszerűsítését az új építések helyett nagy mértékben elősegítené az egyes új (nem újrahasznosított) építőanyagokra (cement, téglák stb.) kivetett adó.
8. **Bányászat:** Jelenleg a kitermelők messze nem fizetik meg azt a kárt, amellyel nem megújuló nyersanyag-kincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. Ezen rejtett támogatás csökkentése céljából egyaránt szükséges a szénhidrogének, valamint az építő- és kerámiaipari nyersanyagok bányajáradékának emelése.
9. **Csomagolóanyagok:** Évente több mint 200 milliárd forint értékű eldobó csomagolás kerül 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 nagy 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.
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 termékekre használatára buzdít. Ezáltal 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.
11. **Vállalatok egyedi adókedvezményei (és egyéb támogatásai):** A vállalatoknak nyújtott egyedi támogatások, adókedvezmények nemzetgazdasági szinten nagy valószínűséggel sokkal több kárt okoznak, mint hasznot. Torzítják a piacot, bizonytalanságokat okoznak a gazdaságban, és gyakran súlyosan környezetszennyező tevékenységeket ösztönöznek. Ezért további egyedi (nem normatív) támogatásokat nem szabad adni. (Természetesen az eddig megadott egyedi kedvezményeket, támogatásokat – amennyiben ezek egyébként jogszerűek – meg kell tartani, mert ez felel meg a jogállamiság követelményeinek.)

Budapest, 2007. december 17.

**Lukács András**  
**Levegő Munkacsoport**

A fenti javaslatok részletes ismertetése a következő címen található:  
[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/adorendszer-kv-jav\\_0712.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/adorendszer-kv-jav_0712.pdf)