

Az elvárt adóról

Amint azt a 2007. március 22-i, a Pénzügyminisztériumban tartott egyeztetésen is kifejtettem, véleményem szerint nem az elvárt adóról szóló törvényjavaslat részletei jelentik az alapvető problémát, hanem az, hogy az elvárt adó kedvezőtlenül hat a versenyképességre és foglalkoztatásra. Mivel az elvárt adó főleg a kkv-szektorra és így a hazai foglalkoztatottak mintegy 2/3-át érinti, annak újbóli bevezetését elhibázottnak tartom.

A probléma súlyosságát egyebek mellett az is jelzi, hogy a KSH adatai szerint 2007. januárban a bruttó és nettó bér közötti eltérés mintegy 10 százalékponttal növekedett. Ez a hatás a teljes bérköltségre vetítve még ennél is nagyobb. Tehát az amúgy is magas hazai fajlagos bérterhek tovább emelkedtek.

A magas januári infláció és a bérterhek növekedésének együttes hatása következtében 2007. januárban – 2006. januárhoz viszonyítva – az átlagos havi reálkeresetek 6,4 százalékkal csökkentek, ami forintban kifejezve azt jelenti, hogy minden dolgozó átlagosan havi több mint 8 000 forinttal kevesebbet visz haza. Éves szintre vetítve ez mintegy 100 000 forintos nettó bércsökkenést jelent.

Ezeket a kedvezőtlen hatásokat nem szabad az elvárt adóval tovább erősíteni, annál is inkább, mert az elvárt adó hatására a gazdaság teljesítménye a többszörösével romolhat annak, mint amekkora államháztartási bevétel várható az adó bevezetése eredményeként.

Természetesen tudatában vagyok annak, hogy sürgető az államháztartási hiány csökkentése. Úgy vélem azonban, hogy ennek érdekében olyan adók alkalmazására van szükség, amelyek nem rontják a magyar gazdaság versenyképességét, és egyúttal lehetőleg elősegítik a gazdaság szerkezetének korszerűsítését, energiafüggetlenségünk csökkentését, a foglalkoztatottság növelését, valamint a környezet állapotának javítását. Fontos szempontnak tartom azt is, hogy az újonnan bevezetendő adók csökkentsék a külföldiek esetenként túlzottan előnyös helyzetét az adózás terén. Úgy vélem, hogy ilyen adók lehetnek a következők:

- 1.) A nehéz tehergépkocsi kilométer alapú útdíja. Ezt minden magyarországi közúton alkalmazni kellene. Amennyiben az útdíjat tachográf alapján szednék be, műszaki szempontból a mai napon be lehetne vezetni. Műholdas rendszer esetén pedig erre három hónap elegendő lenne. Természetesen a szükséges jogszabályi és intézményi háttér megteremtése (illetve a második esetben a közbeszerzési eljárás) miatt ez valójában több időt igényelne, de mindezt figyelembe véve is a díj még ebben az évben bevezethető. Az első teljes évben az államháztartási bevétel 50 milliárd forint érhet el, a későbbi években (amennyiben a Svájcban alkalmazott díjmérték kerülne fokozatosan bevezetésre), a bevétel elérheti az évi 200 milliárd forintot. Az adó több mint felét külföldiek fizetnék. (Részletesebben ld. www.levego.hu/kamionstop.)
- 2.) A repülőjegy adó. Ilyen adó több európai országban létezik. Nagy-Britanniában nemrég 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. Ebből az adónemből évente több 10 milliárd (a brit adómérték esetén több mint 60 milliárd) forint államháztartási bevétel keletkezne, aminek kétharmadát külföldiek fizetnék.
- 3.) A külföldi autóbuszok utasai után az áfa beszedése. Ha – Ausztriához és Szlovákiához hasonlóan – mi is alkalmaznánk ezt a módszert, akkor évente mintegy 14 milliárd forint államháztartási bevételhez jutnánk, amit túlnyomó részben külföldiek fizetnének.

Budapest, 2007. március 23.

Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke