

Budapest, 2009. március 5.

Dávid Ferenc
főtitkár
Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége
1107 Budapest, Mázsa tér 2-6.
center@vosz.hu

Tisztelt Főtitkár Úr!

Köszönöm 2009. február 25-i levelét¹, amelyben az üzemanyagok jövedéki adójával kapcsolatban az Országos Érdekegyeztető Tanács részére írt levelemre² válaszolt. Levele lehetőséget ad, hogy jobban megismerjem az Önök álláspontját, amit rendkívül hasznosnak tartok. Az alábbiakban kifejezem álláspontunkat a levelében foglaltakkal kapcsolatban.

1. Önnek teljesen igaza van abban, hogy meg kell vizsgálni, mihez képest kap támogatást a közúti közlekedés. A támogatások közgazdasági elméletét és meghatározását részletesen leírtuk a **Tiltandó támogatások** című tanulmányunkban³. A támogatást röviden úgy határozhatjuk meg, mint a piacot torzító olyan kormányzati intézkedés (vagy intézkedés elmaradása), amely vagy csökkenti egy bizonyos áru vagy szolgáltatás előállításának költségét az előállító részére, vagy lehetővé teszi, hogy magasabb áron értékesítse azt. A közúti közlekedésnél számos ilyen jellegű támogatási elem mutatható ki, amelyek közül az egyik legfontosabb az, hogy a használói nem fizetik meg az általuk okozott környezeti, műszaki (elsősorban az utakban és épületekben előidézett), valamint egészségi károkat. Az említett tanulmányunkban kimutattuk, hogy a közúti közlekedésnek nyújtott támogatások legalább egy nagyságrenddel meghaladják a vasútnak adott támogatásokat. Tehát mindenekelőtt a közúti közlekedésnek nyújtott piactorzító támogatásokat kell csökkenteni, aminek egyik módja az üzemanyagok jövedéki adójának emelése. Ön kifogásolja, hogy a vasút nem fizet jövedéki adót az üzemanyagok után. A vasút viszont megfizeti a pályahasználat díját, a közút pedig gyakorlatilag nem fizet úthasználati díjat. A vasút a villamos energia használata után fizet energiaadót és a széndioxid-kereskedelem miatti többletköltség is terheli. Márpedig a vasúti szállítás energiafelhasználásának 57 százaléka villamos energiából származik, és teljesítményének 94 százaléka villamos vontatásból adódik.
2. Teljesen egyetértünk Önnel abban is, hogy az üzemanyag-turizmus a korábbi években komoly problémát jelentett, és jelentős bevételről fosztotta meg az állami költségvetést. A Levegő Munkacsoport is számos alkalommal szóvá tette ezt a problémát, és éppen emiatt az utóbbi néhány évben nem javasolta az üzemanyagok jövedéki adójának emelését, hanem más eljárásokat szorgalmazott a közúti közlekedés támogatásának leépítésére (tehergépkocsik kilométer-arányos útdíja, a személygépkocsi-használattal kapcsolatos elszámolások szigorítása, főváros dugódíj stb.). Most azonban már más a helyzet: amint az 1. táblázatból látható, a szomszédos országok nagy részében (különösen az EU-tagországokban) az üzemanyagok ára jóval meghaladja a magyarországit. Ennek következtében – amint arról a sajtó is beszámolt⁴ – erőteljes üzemanyag-turizmus indult meg Szlovákiából Magyarország felé. Tehát a kormány által javasolt 6-7 százalékos (5-8 forintos az üzemanyag-fajtától függően) emelés nem

ösztönözné az üzemanyag-turizmust, miközben éves szinten 31-36 milliárd forint bevétellel gazdagítaná a költségvetést. Azonban, amint említettük, egyetértünk Önnel, hogy szükség van az üzemanyag-turizmus elkerülésére. Ennek érdekében pedig a jövedéki adó legalább 30 százalékos emelése lenne célszerű. Azonban nem elsősorban ezért kell emelni a jövedéki adót, hanem a hazai munkahelyek megőrzése érdekében, hiszen így biztosíthatók források a munkabért terhelő adók, járulékok csökkentésére, illetve a munkahely-teremtésre.

**1. táblázat: Üzemanyagárak Magyarországon és a szomszédos országokban
2009. február 25-én (forint/liter)**

Ország	Benzin 95		Gázolaj		Benzin 95**		Gázolaj**	
	Ár*	Eltérés a magyar ártól	Ár*	Eltérés a magyar ártól	Ár×1,03	Eltérés a magyar ártól	Ár×1,03	Eltérés a magyar ártól
Magyarország	251		249		(251)		(249)	
Ausztria	287	36	286	37	296	45	294	45
Románia	235	-16	249	0	242	-9	257	8
Szlovákia	294	43	323	74	303	52	332	83
Szlovénia	290	39	284	35	299	48	292	43
Horvátország	262	11	261	12	270	19	269	20
Szerbia	282	31	247	-2	290	39	254	5
Ukrajna	153	-98	160	-89	158	-93	165	-84

* Forrás: Magyar Autóklub, <http://www.autoklub.hu/utazasi-informaciok/uzemanyagarak-europaban>

** Amennyiben magyarországi jövedelemmel rendelkezők külföldön kívánják beszerezni az üzemanyagot, akkor nem az MNB-középfolyamon, hanem eladási áron kell venniük az eurót (vagy egyéb valutát), ami legalább 3%-kal drágább, mint az MNB-középfolyamon számított érték. Ezért a szomszédos országok árait megszoroztuk 1,03-del, és ezt hasonlítottuk össze a magyarországi árakkal.

Megjegyzendő, hogy a közúti fuvarozók számára az előny még nagyobb, hiszen hazai tankolás esetén ők visszaigényelhetik a gázolaj 20%-os áfáját.

- Amennyiben a béreket terhelő adókat, járulékokat csökkentjük, akkor a hazai munkaerőt támogatjuk, elősegítjük a magyar munkahelyek megőrzését, esetleg növelését. Ha az üzemanyagok adóját csökkentjük, akkor egy olyan terméket támogatunk, amelyet túlnyomó részben importból szerzünk be.

Az utóbbi években nagymértékben javultak a hazai közúti fuvarozók versenypozíciói. Ezt bizonyítja, hogy 2000 és 2007 között Magyarországon a közúti teherfuvarozás teljesítménye 4,5-szer gyorsabban növekedett, mint a GDP. Ezt egyetlen más gazdasági ágazat sem mondhatja el magáról. Még 2008-ban is jelentősen (az előző évhez képest 9,1 százalékkal) nőtt a közúti áruszállítási ágazatba sorolt vállalkozások teljesítménye – az olajár-robbanás ellenére! Ennek egyik fő oka éppen az volt, hogy a közúti teherfuvarozók egyre növekvő, az utóbbi tíz évben ezermilliárd forintot is meghaladó többlettámogatásokban, kedvezményekben részesültek⁵.

Az alkohol és dohánytermékeknél természetesen támogatnánk a jövedéki adó kormány által javasoltnál nagyobb mértékű emelését.

- A jövedéki adó valorizációjának az utóbbi években történt elmaradása és az 1970-es években a két olajválság során folytatott pártállami gazdaságpolitika között szembetűnő hasonlóság van: a kormányzat mindkét esetben igyekezett viszonylag alacsonyan tartani az üzemanyagárakat. Nem lehet kétségünk afelől, hogy a következmények most is hasonlóak lesznek.
- Nem érv az üzemanyagok jövedéki adójának emelésével szemben az, hogy mekkora az EU által előírt minimális adómérték. Ezt bizonyítja egyebek mellett, hogy – amint



az a 2. táblázatból látható – az Európai Unió szinte minden tagországában magasabb (esetenként jóval magasabb) az üzemanyagok ára, mint Magyarországon. Nálunk olyan mértékű jövedéki adót kell kivetni, ami leginkább megfelel a magyar nemzetgazdaság érdekeinek.

**2. táblázat: Üzemanyagárak (adókkal) az Európai Unió tagállamaiban
2009. február 16-án, valamint mértékük a magyarországi árakhoz képest**

Tagállam	Benzin 95		Gázolaj	
	euró/1000 liter	magyarországi ár=100	euró/1000 liter	magyarországi ár=100
Ausztria	975,00	117,3	958,00	112,7
Belgium	1166,20	140,3	933,70	109,8
Bulgária	821,56	98,8	802,54	94,4
Ciprus	802,35	96,5	809,15	95,2
Csehország	854,37	102,8	857,15	100,8
Dánia	1222,41	147,0	1003,69	118,1
Egyesült Királyság	1007,50	121,2	1127,55	132,6
Észtország	814,23	97,9	855,78	100,7
Finnország	1203,85	144,8	964,68	113,5
Franciaország	1145,20	137,7	977,60	115,0
Görögország	891,00	107,2	943,00	110,9
Hollandia	1283,00	154,3	957,00	112,6
Írország	979,00	117,7	979,00	115,2
Lengyelország	805,10	96,8	756,01	88,9
Lettország	825,10	99,2	881,56	103,7
Litvánia	943,05	113,4	891,66	104,9
Luxemburg	984,41	118,4	817,28	96,1
Magyarország	831,47	100,0	850,18	100,0
Málta	1060,00	127,5	990,00	116,4
Németország	1184,50	142,5	1034,50	121,7
Olaszország	1134,66	136,5	1061,17	124,8
Portugália	1145,18	137,7	970,27	114,1
Románia	764,56	92,0	817,85	96,2
Spanyolország	921,90	110,9	867,33	102,0
Svédország	1019,87	122,7	974,09	114,6
Szlovákia	990,00	119,1	1077,00	126,7
Szlovénia	965,00	116,1	947,00	111,4
EU27 súlyozott átlaga	1 057,32	127,2	971,94	114,3

Forrás: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium,

http://www.khem.gov.hu/feladataink/energetika/statisztika/uzema_mon.html, illetve saját számítás

6. Az Európai Bizottság illetékesei – többek között Joaquín Almunia gazdasági és pénzügyi biztos, Kovács László adó- és pénzügyi biztos és Sztavrosz Dimasz környezetvédelmi biztos⁶ – több alkalommal hangsúlyozták, hogy az üzemanyagok jövedéki adójának csökkentése elsősorban a kőolaj-exportáló országoknak kedvez. Rámutattak arra, hogy ez azért is hátrányos, mert arra ösztönzi az olajexportáló országokat, hogy növeljék a kőolaj árát – hiszen azt tapasztalják, hogy ezt az importáló országok kormányai a saját adófizetőik pénzéből majd úgyis ellentételezik.

Válaszlevelét Ön azzal fejezi be, hogy „a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége a társadalmi párbeszéd valamennyi fórumán (Országos Érdekegyeztető Tanács, Gazdasági Egyeztető Fórum stb.) tiltakozni fog az üzemanyagok jövedéki adójának tervezett emelése



ellen. A versenyképes vállalkozások, a szakma és a munkavállalók munkahelyének megőrzése érdekében!” Nem világos, hogy Önök mely szakmák nevében fognak tiltakozni. A politikusok és a szakértők Európa-szerre egyre inkább hangsúlyozzák, hogy a gazdálkodó szervezetek túlnyomó többségének és a gazdaság egészének is egy olyan adószervezeti átalakítás kedvezne, amelynek során a fogyasztás (ezen belül pedig mindenekelőtt az energiafogyasztás) adóit emelik, és az így keletkező többletbevételt a munkabért terhelő adók, járulékok csökkentésére fordítják. Egy ilyen adóátrendezés nemzetgazdasági előnyeit bizonyítja többek között az Európai Bizottság megbízásából készült tanulmány⁷ is, 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 megfizettetnék a közlekedés résztvevőivel, és az így keletkező többlet adóbevételt 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 országunk legnagyobb erőforrását, az emberi munkaerőt jobban hasznosítjuk majd, továbbá, hogy az árak kevésbé fognak torzítani, és így a gazdaság szereplői a mainál sokkal ésszerűbb döntéseket hoznak.

Megjegyzem, hogy a szállítási ágazat az üzemanyagoknak mintegy 13 százalékát használja fel, 87 százalék pedig elsősorban a lakossági fogyasztást szolgálja.

Végezetül ismételten hangsúlyozom azt a többször kifejtett meggyőződésemet⁸, hogy az üzemanyagok jövedéki adójának emelése a közúti fuvarozók érdekeit is szolgálja.

Öszinte tisztelettel:

Lukács András
elnök

Másolatban kapiják: az Országos Érdekegyeztető Tanács tagjai

¹ http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/jovedekiado-OET0902-VOSZ-tol.pdf

² http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/jovedekiado-OET0902.pdf

³ **Tiltandó támogatások.** Környezetileg káros támogatások a magyar gazdaságban. L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2005. <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatás.pdf>. Ld. „A támogatások környezetgazdaságtani elmélete” című fejezetet.

⁴ Ld. például: „**Nálunk tankolnak a szlovákiai autósok** – Virágkorát éli a benzinturizmus: egy szlovákiai autós ma 60 forintot nyer a benzin literjén, ha Magyarországon tankol.” Világgazdaság, 2009-03-02. <http://vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=262598&fr=hle>

⁵ Ezek a többlettámogatások elsősorban a következő tényezőkből álltak össze: az uniós csatlakozás előtt fokozatosan leépítették az EU-országokkal szembeni vámokat, ami olcsóbbá tette a tehergépkocsik importját; megszűnt a (vám)határok jelentős része; folyamatosan csökkent a gázolaj ára (reálértéken számítva); számos autópálya épült, aminek költségeit csak kis részben fedezték a közúti fuvarozók befizetései (miközben a vasúti pályákat hagyták lepusztulni); meggyengítették a hatóságokat, ellenőrző szerveket, aminek következtében a közúti fuvarozók körében még inkább általánossá váltak a jogsértések (adócsalások, sebesség- és súlykorlátozások figyelmen kívül hagyása stb.). Részletesebben ld.: <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>, http://www.levego.hu/kamionstop/fuvarozok-puch_080616.pdf

⁶ Itt ezek közül csak egy példát idézünk: „Amelia Torres, Joaquin Almunia uniós pénzügyi biztos egyik szóvivője megállapította, hogy az üzemanyagok adóinak csökkentése hibás jelzést küldene a kőolajtermelő országoknak, vagyis azt, hogy az európai országok átvállalják a növekvő üzemanyagárakat. (...) Ezáltal azt mondanánk, hogy emelhetik az olajárakat, és ezt majd kifizetjük az európaiakat adójából – jelentette ki a szóvivő.” (saját fordítás) Euractiv, 2008. június 2. <http://www.euractiv.com/en/socialeurope/oil-protests-take-eu-storm/article-172893>

⁷ Ld. http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/utdij-gazdhatas0811.pdf

⁸ Részletesebb indoklást ld. például itt: http://www.levego.hu/kamionstop/mkfe-fotitkar_0902.pdf

