

A zöld adóreform jelentheti a kiutat

Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke,
a környezet- és természetvédő társadalmi szervezetek megválasztott képviselője
a Gazdasági és Szociális Tanácsban

Hozzászólás a miniszterelnök 2009. január 25-i válságtanácskozásán (szerkesztett változat)

Válság idején ugyanaz a legfontosabb, mint ami akkor, ha nincs válság: elsősorban abba kell befektetni, ami leginkább növeli az ország vagyonát. A nemzeti vagyon legfontosabb eleme az eszmei tőke, azaz a munkaerő képzettsége és egészségi állapota, a jogbiztonság, az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás minősége és a korrupciómentesség. A Világbank tanulmánya¹ szerint a gazdaságilag fejlett országokban az eszmei tőke teszi ki az összes tőke 80 százalékát! Tehát **ha javítani akarjuk a versenyképességünket, ha ki akarunk lábalni a válságból, akkor mindenekelőtt az eszmei tőkét kell növelni.** Az elmúlt évek megszorításai éppen ezt a vagyont csökkentették nagymértékben, a mostani megszorítások – különösen a közszolgáltatások további lerontása – pedig még tovább súlyosbítják a helyzetet.²

A közszférát sújtó megszorítások a hazai kis- és középvállalkozásokat is rendkívül hátrányosan érintik. A közintézmények, **a közszférában dolgozók vásárlóerejének csökkenése gyakorlatilag ugyanolyan hatással van a kis- és középvállalkozásokra, mintha jelentősen megemelnék az őket terhelő adókat.**

A közösségi közlekedés további leépítése szintén súlyos zavarokat okoz az ország gazdaságában, és még tovább csökkenti a foglalkoztatottságot egy olyan időszakban, amikor fokozottan kell ennek ellenkezőjére törekedni. Az energiapazarló rendszerek további támogatása pedig az alacsony hatékonyságú gazdasági szerkezet konzerválásához vezet, miközben a lakosságot elviselhetetlen terhekkel sújtja.

Az utóbbi évek megszorításai azt is eredményezték, hogy **rendkívüli mértékben megugrott a jövedelmek kiáramlása az országból.** 2007-ben a belföldön felhasznált jövedelem már nyolc százalékkal volt kisebb, mint a megtermelt jövedelem!

Nem igaz, hogy nincs alternatíva. **Előteremthetők a források és elő is kell teremteni a forrásokat az oktatás, az egészségügy színvonalának javítására, a közigazgatás hatékonyságának növelésére, a környezetkímélőbb közlekedési módok fejlesztésére, az energiahatékonyság fokozására (és ezen belül különösen az épületek energiatakarékosságot szolgáló felújítására), illetve a munkahely-teremtésre.** Mindez megvalósítható, ha **felszámoljuk a piactorzító állami támogatásokat, ésszerűen visszafogjuk a jövedelmek külföldre áramlását, fokozottan megadóztatjuk a környezetszennyezést és az energiapazarlást, továbbá visszaszorítjuk a korrupciót és az adócsalásokat.** Minderre léteznek azonnal végrehajtható, konkrét, részletesen kidolgozott javaslatok. Egyebek mellett a Levegő Munkacsoport is számos ilyen konkrét javaslatot³ juttatott el a kormány részére. Ezeknek a javaslatoknak számos eleme megtalálható a különböző kormányzati dokumentumokban, stratégiákban is. Azonban a kormány a legtöbb esetben a javasolt terápiával éppen ellentétesen cselekedett, illetve tervez cselekedni.⁴ Például külföldi kamionok millió gyakorlatilag ingyen robognak át az országunkon a százmilliárdokért megépített autópályákon, tönkretéve az útjainkat, környezetünket, az itt élők egészségét. Már rég bevezethettük volna a kamionok kilo-

méter-arányos útdíját, ahogyan ezt például Svájcban, Németországban és Csehországban tették, vagy ahogyan ezt jövőre Szlovákia fogja megtenni.

A kormány 2002 óta nem emelte az üzemanyagok jövedéki adóját, pedig azóta az infláció 38 százalékos volt. Ez azt jelenti, hogy 2002 óta közel 1000 milliárd forint többlettámogatást kapott ilyen módon a közúti közlekedés. Most pedig – a sajtóhírek szerint – a regisztrációs adó eltörlését fontolgatják. Ezekkel az intézkedésekkel a kormány a külföldi olajtársaságokat és autógyárakat támogatja ahelyett, hogy a magyar munkaerőnek biztosítana kedvezőbb feltételeket – például **a munkabéren lévő terhek csökkentésével**. Pedig az Európai Bizottság megbízásából nemrég elkészült tanulmány⁵ kimutatta, hogy ha Magyarországon a közlekedés résztvevőivel megfizettetnék az általuk okozott összes költséget, és ezt a bevételt az élők munkáinak terheinek csökkentésére fordítanák, akkor évente 1000 milliárd forinttal növekedne a jólétünk.

Még sok hasonló példát tudnék említeni a gazdaság minden területéről.

Az energiapiazarló, súlyosan környezetszennyező, alacsony hozzáadott értéket előállító tevékenységek támogatásával a kormány a múltat részesíti előnyben a jövő helyett. Pedig a válság egyik előnyös következménye lehet, hogy a kevésbé versenyképes ágazatok, vállalatok tönkremennek, a jók pedig megerősödve kerülnek ki a válságból. Ezt a kedvező folyamatot a kormánynak elő kellene segítenie, nem pedig piactorzító támogatásokkal megállítani.⁶

Végezetül a bizalom kérdéséről kell szólnom néhány szót. A bizalom hiánya legalább olyan mértékben akadályozza a gazdaság fejlődését, mint a fizikai tőke szűkössége. A Magyar Európai Üzleti Tanács véleménye szerint is „ma a legfontosabb kérdés, hogyan lehet visszaállítani a bizalmat bármely hatalom iránt.”⁷ A közvélemény-kutatások pedig azt mutatják, hogy ma gyakorlatilag nincs bizalom a kormány és általában a politikusok iránt. Csak akkor küzdhetjük le a válságot, ha sikerül ezt a bizalmat megteremteni.

¹ Ld. http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf

² A Gazdasági és Szociális Tanács egyhangúan elfogadott állásfoglalásában leszögezte, hogy az oktatási „források más célokra való átcsoportosítása messze nem segíti olyan arányban a pénzügyi válság kezelését, mint amilyen mértékben növeli az ország későbbi fenyegetettségét, és korlátozza a foglalkoztatottság növelését, a hosszú távú versenyképesség javítását.” (**Fejlődésünket az oktatás minősége határozza meg** (A GSZT határozata, 2008. december 2., http://www.mgszt.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=117&Itemid=5) A Magyar Európai Üzleti Tanács legutóbbi jelentésében kimondta: „azoknak kell a legfelkészültebbnek lenniük, akikre a gyermekeinket, a jövő generációját rábízunk. Versenyképtelen fizetéssel azonban ez nem várható el.” (**Az egyetlen út a fejlődés**. A Magyar Európai Üzleti Tanács éves jelentése, 2008, http://www.eucivil.hu/pdf/HEBC_Report2008.pdf)

Az egészségügyre már most is jóval kevesebbet költünk (nemcsak abszolút mértékben, de a GDP arányában is), mint a többi OECD-ország. Több mint 2800 szakorvos és számos egészségügyi szakdolgozó távozott már egzisztenciális menekülteként az országból. Amennyiben nem történik azonnali változás, a pálya elnéptelenedése fékezhetetlenné válik, és az állam egyik legfontosabb közszolgáltatásának, az egészségügynek még a maradványai is szétesnek.

A jogszabályokat egyre kevésbé tudják betartatni a nagyfokú forráshiánnyal, alacsony fizetésű munkatársakkal dolgozó rendőrség és más ellenőrző szervek, hatóságok. A megszorítások ezen a területen, valamint a jelentős forráselvonások a bíróságoktól és az ügyészségektől csak a bűnözőknek, a csalóknak, a tisztességtelen úton meggazdagodni vágyóknak kedveznek, és jelentősen tovább rontják társadalmi-gazdasági megújulásunk esélyeit.

³ Részletesebben ld.: **Az iskola fontosabb, mint az autózás. A Levegő Munkacsoport álláspontja a 2009. évi állami költségvetési törvényjavaslatról és az IMF-hitelről.** http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/iskola-fontosabb_0811.pdf Az anyag jegyzeteiben megtalálhatók a részletesebb tanulmányokra vonatkozó hivatkozások is.

⁴ A szavak és tettek közötti összhang hiányát itt csak egyetlen példával szemléltetem. Gyurcsány Ferenc „Megegyezés” című írásában kijelentette: „A tudás az első helyen”. Ugyanakkor a Gyurcsány-kormány emelte a pedagógusok óraszámát és csökkentette a fizetésüket.

⁵ Ld. http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/utdij-gazdhas0811.pdf

⁶ Figyelemre méltó e tekintetben egyes országok példája. Tavaly, amikor csúcson volt az olajár, Kína megemelte az üzemanyagok adóját, hogy tovább csökkentse a fogyasztást és így az olajtól való függőségét. Németország pedig a nehéz tehergépkocsik útdíját emelte meg – a járművek környezetvédelmi jellemzőitől függően – 40-90 százalékkal.

⁷ A Magyar Európai Üzleti Tanács éves jelentése, 2008

