

Az Adóreform Bizottság részére

Javaslatok az ökoszociális adóreformra

I. Követelmények az adórendszerrel szemben

Olyan adórendszert kell kialakítani, amely

1. olyan árrendszert hoz létre, ahol az árak a lehető legnagyobb mértékben tükrözik a valódi költségeket,
2. nagymértékben elősegíti a társadalmi igazságosság, méltányosság megvalósulását,
3. minél nagyobb mértékben visszaszorítja az adóelkerülést,
4. hozzájárul a gazdasági szerkezet korszerűsítésének felgyorsításához,
5. előmozdítja a foglalkoztatottság növelését,
6. javítja a hazai munkaerő versenyképességét (képzettség, egészség stb.),
7. ösztönzi a nyersanyagok és az energia hatékonyabb felhasználását,
8. elősegíti a környezet állapotának javítását,
9. hatékonyabbá, költségkímélőbbé teszi az adók beszedését,
10. mindenki számára átlátható,
11. mindemellett biztosítja az állam részére a feladatai ellátásához szükséges bevételeket, valamint
12. megfelel a konvergencia program követelményeinek.

A jelenlegi adórendszer sok tekintetben ellentétes ezekkel a követelményekkel, így például:

- az élőmunka terhei túlságosan magasak, ami rontja a versenyképességet és növeli a munkanélküliséget;
- az árak olyan mértékben térnek el a valódi költségektől, hogy az torz viszonyokat, hibás döntéseket, hosszabb távon fenntarthatatlan és finanszírozhatatlan fejlesztéseket, illetve óriási pazarlást eredményez az egész gazdaságban, rendkívüli mértékben rontva a versenyképességünket;
- túl sok az adóelkerülés lehetősége, és emiatt is igen magas a fekete, illetve szürke gazdaság mértéke, aminek következtében aránytalanul magas az adókat fizetők terhelése (beleértve az eladósodásból és a vagyonfelélésből származó terheléseket is).

Ennek a helyzetnek a megváltoztatása és a fentebb felsorolt követelmények elérése érdekében azt a felismerést kell alapul vennünk, amelyet a következőképpen fogalmazott meg Jacques Delors, az Európai Bizottság elnöke az 1995. évi esseni csúcstalálkozón elhangzott beszédében: „*A jelenlegi fejlődési modell idejét múlt és zsákutcába vezetett. (...) Az ipari társadalmak egyrészt pazarolják a természeti erőforrásokat (melyeknek vagy egyáltalán nincs áruk, vagy ha van is, az nem fejezi ki szűkösségüket), másrészt pedig egyre kevesebb munkaerőt használnak fel. (...) A munkaerő alacsony kihasználását és egyre növekvő helyettesítését tőkével és energiával a termelési tényezők torz árai okozzák.*”

II. Konkrét példák

Az alábbiakban konkrét példákat mutatunk az említett súlyos torzulásokra vonatkozóan, és egyúttal rámutatunk, hogy az adórendszerben milyen változtatásokra lenne szükség a helyzet kedvező megváltoztatása érdekében. (Amennyiben az Adóreform Bizottság úgy dönt, hogy érdemben foglalkozik a témával, további javaslatokat is fogunk tenni.)

1. A nehéz tehergépjárművek infrastruktúra-használati díjának bevezetése. – A nehéz tehergépjárművek évente több mint 500 milliárd forint olyan kárt, illetve költséget okoznak az utakban – és ezáltal közvetve a többi járműben –, az utak alatt futó közművezetékekben, az utak menti épületekben, a környezetben, az egészségben stb., amelyet nem ezen járművek üzemeltetői fizetnek meg. Ezt a hatalmas támogatást fokozatosan, de mielőbb fel kell számolni. Ezt a svájcihoz hasonló úthasználati díjjal javasoljuk megoldani. A jelenlegi uniós szabályozás lehetőséget ad arra, hogy összefüggő autópályák, elsőrendű főutak esetén, valamint biztonsági okokból ilyen díj bevezetésre kerüljön. Egyébként is nyilvánvaló, de az utóbbi időszakok eseményei is bebizonyították, hogy az autópályák elkerülése a díjfizetés miatt súlyos biztonsági problémákhoz vezetett. Továbbá az is nyilvánvaló, hogy a nehéz tehergépjárművek forgalma minden esetben fokozott biztonsági kockázatot jelent. Ennek megfelelően Magyarországon az összes útvonalra bevezethető a nehéz tehergépjárművek úthasználati díja. Az úthasználati díj bevezetése megfelelne az EU versenyjogi szabályozásának is. További előnye, hogy így piaci eszközökkel javítható a vasút és az áruterítő szállítás versenyképessége. Ez azt jelenti, hogy háromszorosan is javulna az állami költségvetés helyzete (egyrészt az útdíjából származó bevételek révén, másrészt, mert kevesebb költségvetési támogatást kell nyújtani a vasútnak, harmadrészt kisebb állami hozzájárulással teljesíthetjük a környezetvédelmi követelményeket). *A nehéz tehergépjárművekkel történő áruszállítás támogatásának csökkentése az első évben mintegy 40 milliárd forintot (aminek több mint a felét a külföldi használók fizetnék), az ezt követő években pedig reálértéken számítva is folyamatosan növekvő összeget tehet ki.*

2. A 10 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek túlsúlydíjának emelése, kiterjesztése. – A túlsúlyos járművek évente sok milliárd forint kárt okoznak, miközben a túlsúly-díjból származó állami bevétel 2002-ben mindössze 900 millió forint volt. Ezért a túlsúly-díjat emelni kell, és a mentességeket meg kell szüntetni. Az EU előírásainak megfelelően a Kormány azt tervezi, hogy a fő közlekedési utakat alkalmassá teszi 11,5 tonna tengelyterhelésre a jelenlegi 10 tonna helyett. Ez az ún. útburkolat-megerősítési program, amely a gépjárművek néhány ezrelékének az igényeit szolgálja, 300 milliárd forintjába kerül a magyar adófizetőknek. Ezt a támogatást semmilyen szempontból nem tartjuk elfogadhatónak. Ezt a terhet teljes egészében azokra kell terhelni, akiknek ezekre a beruházásokra igénye van, és semmiképp sem szabad a közel 3 millió személygépkocsitulajdonosra, a többi járműtulajdonosra és végeredményben a teljes magyar lakosságra terhelni. Ez különösen indokolja a túlsúly-díjak jelentős megemelését. *A túlsúlyos gépjárművek támogatásának mérséklése az első évben mintegy 12 milliárd forint, a további években ennél még nagyobb közvetlen megtakarítást eredményezhet. Ezen túlmenően az utak állapotának romlása is mérséklődne, ami ennél is nagyobb összegű megtakarítást eredményezne.*

3. A gépjárművek tankjában való üzemanyag-behozatal visszaszorítása. – A határainkon belépő gépjárművek évente annyi üzemanyagot hoznak be a gyárilag beépített tartályaikban, amennyi a teljes hazai fogyasztás mintegy 30 százalékának felel meg. Ezért a gépjárművek gyárilag beépített üzemanyag-tartályában behozott üzemanyagok

vonatkozásában a következőket javasoljuk: (1) Figyelembe véve az EU vonatkozó előírásait, vessenek ki környezetvédelmi termékdíjat vagy energiaadót minden olyan üzemanyagra, amelyet olyan nem EU-tagországból hoznak be, ahol az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyarországiaknak. (2) Állítsák vissza azt a jogszabályi előírást, amely szerint egy járműben legfeljebb 200 liter üzemanyagot lehet behozni adó- és vámmentesen. (3) Egy napon csak egyszer lehessen vám- és adómentesen üzemanyagot behozni még akkor is, ha esetleg számlával próbálják igazolni, hogy az üzemanyagot Magyarországon vásárolták. ***Ezekkel az intézkedésekkel legalább 30 milliárd forinttal csökkenthető az a támogatás, amelyet jelenleg a magyar állam a gépjárművek tankjában behozott üzemanyagokra nyújt.***

4. **A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása.** – A személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulékok befizetésének elkerülésére széles körben elterjedt módszer, hogy a személygépkocsik magáncélú használatát is hivatalos útnak számolják el. Ezeknek a törvénytelen (Btk. 310. §: adócsalás) és társadalmilag rendkívül igazságtalan manipulációknak a következtében az államháztartás évente legalább 600 milliárd forint adóbevételétől esik el. Ezt a rejtett támogatást fokozatosan fel kell számolni. Összehasonlításképpen: a személygépkocsik után befizetett adókból (üzemanyagok jövedéki adója, gépjárműadó, regisztrációs adó, termékdíjak, Gépjármű átírási illeték, autópályadíj) 2004-ben mindössze 400 milliárd forint bevétel származott az államnak. Az egyéb kiadási, illetve bevétel-elmaradási tételeket is figyelembe véve az állam évente közel 2000 milliárd forintot fizet rá a motorizációra! Még egy összehasonlítás: a közel 3 millió személygépkocsi után 400 milliárd forint adó kerül befizetésre, míg a 4 millió foglalkoztatottat évi 4000 milliárd forint szja és tb-járulék terheli. Ezeken az arányokon kell változtatni. ***A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorításával első lépésben mintegy 100 milliárd forinttal lehetne csökkenteni az autózás óriási mértékű támogatását.***
5. **A cégautók adójának megfizettetése az eva alá eső vállalkozásokkal** – Az egyszerűsített vállalkozói adót (eva) alkalmazó vállalkozásoknak nem kell fizetniük a cégautók adóját. Ez a korábbi állapothoz képest jelentős újabb támogatást jelent egy súlyosan környezetszennyező tevékenységnek. A cégautók adója elsősorban a jármű beszerzési árától függ. Ezáltal a jogalkotó igyekezett az arányos közteherviselés Alkotmányban rögzített elvének eleget tenni. A cégautók adójának részbeni eltörlésével sérült az Alkotmány vonatkozó paragrafusa. Egyúttal sérült a tisztességes piaci verseny követelménye is, ami a magyar és az EU joganyagának egyaránt az egyik legfontosabb része. ***A cégautó-használat ilyen jellegű támogatásának megvonása mintegy 8 milliárd forint megtakarítást eredményezne.***
6. **A cégautók adójának megfizettetése az átalányadózás alá eső vállalkozásokkal** – Az átalányadózó vállalkozásoknak sem kell fizetniük a cégautók adóját. Ezt a támogatást az előző pontban említett indokok alapján szintén el kell törölni. ***Az így nyújtott támogatás megszüntetése mintegy 10 milliárd forintra megtakarítást hozhat.***
7. **A nagyobb értékű autók regisztrációs adójának emelése.** – Környezetvédelmi, szociális és gazdasági okok miatt is indokolt a nagyobb értékű személygépkocsik (például a luxusterepjárók) regisztrációs adójának emelése. ***Ez az intézkedés legalább 5 milliárd forint megtakarítást eredményezhet.***
8. **Az autópálya-építések támogatása utáni áfa-visszaigényelhetőség eltörlése.** – Az utóbbi időszakban készült hazai és külföldi tanulmányok egyértelműen kimutatták, hogy az autópálya-építések rontják környezetünk állapotát és nemzetgazdaságunk versenyképességét, továbbá növelik a társadalmi feszültségeket. Az erre alapozó

közlekedésfejlesztés az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája és az OECD állásfoglalása szerint is fenntarthatatlan. Különösen visszas, hogy az autópálya-építésekre nyújtott állami támogatások után az áfa visszaigényelhető, miközben más területeken (például a vasútnak vagy az informatikai fejlesztéseknek nyújtott támogatás esetén) ilyen visszaigénylés nem lehetséges. Ez összeegyeztethetetlen a piacgazdaság elveivel, valamint „a teljesség, a részletesség, a valódiság, az egységesség, az áttekinthetőség és a nyilvánosság alapelveivel”, amit az államháztartási törvény megkövetel. **Ennek, az alkotmányossági szempontból is megkérdőjelezhető támogatásnak a visszavonása évi több tíz milliárd forint megtakarítással jár.**

9. Repülőtéri adó kivetése. – A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül. Ráadásul a légi közlekedést a tehetősebb rétegek veszik igénybe, tehát a szociális indokok is a támogatás haladéktalan megszüntetését támasztják alá. Ennek egyik módja egy külön adó kivetése mindazon esetekre, amikor valaki a repülőterre repülővel érkezik, illetve azt azzal elhagyja. **Ily módon a légi közlekedés támogatása legalább 10 milliárd forinttal csökkenthető. Ennek az adónak a kivetése különösen időszerű most, a Budapest Airport kormány által előirányzott privatizációja előtt, mert a repülőter monopóliumhelyzete következtében óriási extraprofitra tehet szert az új tulajdonos.**

10. A szénhidrogének és nem-szénhidrogén anyagok bányajáradékának emelése. – Jelenleg a kitermelők nem fizetik meg azt a kárt, amellyel nem megújuló nyersanyagkincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. **Ezen támogatás csökkentése céljából szükséges a bányajáradék emelése, ami a szénhidrogének esetén 20 milliárd, az építő- és kerámiaipari nyersanyagoknál 3 milliárd forinttal mérsékelheti az államháztartás hiányát. A meglévő kormányzati környezetvédelmi kötelezettségek miatt „környezeti bányajáradék” bevezetését is javasoljuk.**

11. A földvédelmi járulék emelése és kiterjesztése. – A földvédelmi járulék jelenleg olyan alacsony, hogy nem ösztönöz a termőföld, a zöldterületek megőrzésére. Ez szintén egy rejtett támogatás, ami hatalmas nemzetgazdasági károkat okoz, és rendkívül elterjedt korrupciós ügyleteknek is a táptalaja. Ez a támogatás elősegíti a települések terjeszkedését és a természeti értékek pusztulását, továbbá hatalmas többletköltségeket ró a társadalomra (óriási támogatásokkal, közpénzen kell új utakat, csatornát, iskolát, tömegközlekedést stb. biztosítani, miközben a meglévők kihasználtsága, hatékonysága romlik). Ezért a járulék mértékét sokszorosásra 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 ösztönöznék, ami nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból is sokkal előnyösebb. **Ennek a káros támogatásnak a megszüntetése első évben mintegy 50 milliárd forint, a későbbiekben évi több százmilliárd forint megtakarítást eredményezhet.**

12. A lakástámogatások környezeti szempontú átalakítása. – A jelenlegi lakástámogatási hitelezési rendszer mindannyiunk pénzéből gyakran olyan lakásépítést támogat, amely szintén hozzájárul az előző pontban említett káros, a közpénzek jelentős pazarlásával járó folyamatokhoz. Ugyanakkor Magyarországon nincs mennyiségi lakáshiány, viszont rengeteg a leromlott, korszerűtlen lakás. A hitelezéssel azt kell elősegíteni, hogy ez utóbbiak kerüljenek felújításra, korszerűsítésre, illetve hogy – amennyiben célszerű – bontsák le ezeket, és helyükre építsenek újakat, ne pedig zöldterületekre. A javasolt módosítás elfogadása ezt ösztönöznék. (Csupán Budapesten több kerületnyi lepusztult, ún. barnazónás terület található, amelyek kiválóan alkalmasak lakáscélú fejlesztésekre.) A

kedvező változás elérése érdekében egyebek mellett az Szja. törvény 32. §-ának (6) bekezdését az alábbi pontokkal javasoljuk kiegészíteni:

c) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás 2004. január 1-je után az építése területén termőföld megsemmisítésével vagy növényzet károsításával kerül megépítésre;

d) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakástól 500 méteren belül nincs olyan tömegközlekedési megállóhely, ahol csúcsidőben legalább 15 percenként megáll valamely tömegközlekedési járat;

e) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás telke 2004. január 1-jén nincs ellátva folyóvízzel és biológiai szennyvíz-tisztítást biztosító csatorna-rákötési lehetőséggel, vagy ez utóbbival egyenértékű vagy ennél jobb megoldással, illetve a hatóság által engedélyezett természetközeli szennyvíztisztítással.

Ennek a nemzetgazdaságilag káros támogatásnak a felszámolása elősegítené az előző pontban említett évi több százmilliárd forint megtakarítás elérését. Az első évben pedig legalább 20 milliárd forintra becsüljük az elérhető megtakarítás mértékét.

III. A javasolt adóreform várható eredményei

A fenti és az azokhoz hasonló adózási intézkedések bevezetése a következő kedvező eredményekkel jár:

1. Jelentős bevételi források keletkeznek, amelyet a személyi jövedelemadó, illetve a társadalombiztosítási járulék érdemi csökkentésére lehetne felhasználni. Ez elősegíti a foglalkoztatottság növelését és a versenyképesség javítását.
2. Igazságosabb és méltányosabb társadalom alakul ki, hiszen a költségeket azok fizetik, akiket az illet-
3. Az árak lényegesen közelebb kerülnek a valódi költségekhez, ami a helyes gazdasági döntéseknek egyik alapfeltétele (különösen a hosszabb távra szólók esetében).
4. Csökken az adóelkerülés. Egyrészt a II. pontban felsorolt adók befizetését jóval nehezebb kikerülni, mint a személyi jövedelemadót vagy a társadalombiztosítási járulékét, másrészt mivel csökken a fajlagos adóteher, az adóelkerülés haszna is mérséklődik.
5. Ennek megfelelően javul az adóbeszedés hatékonysága.
6. Felgyorsul a korszerű, tudásalapú társadalom és gazdaság kialakulása, hiszen az adórendszer a magas hozzáadott értékű tevékenységeket jutalmazza a nagy nyersanyag- és energiaigényű tevékenységekkel szemben.
7. Könnyebbé válik hazai és nemzetközi környezetvédelmi követelmények teljesítése, azaz ezáltal is javulna a környezet állapota és a lakosság egészsége. Ez is komoly költségmegtakarításokat eredményez az állam részére.
8. Mindez megvalósítható úgy, hogy az állam hozzájusson a szükséges adóbevételekhez, teljesítse a konvergencia programot.
9. **Mivel a fenti tényezők felerősítik egymás hatását, az ország versenyképessége fokozottan javul.**

IV. A bevezetés előkészítése

Annak érdekében, hogy megvalósuljon a kormányzat elképzelése, miszerint „az adóreform mögött valóban széles szakmai és társadalmi közmegegyezés állhasson”, szükségesnek tartjuk, hogy az Adóreform Bizottság több lehetséges változatot tárjon a Kormány, valamint a szakmai és társadalmi közvélemény elé. Véleményünk szerint ezek között helyet kell, hogy

kapjon a fentiekben vázolt ökoszociális adóreform is. Így széles körű vita és megfelelő előkészítés alapján kerülhet sor a fokozatos bevezetésre.

Az elmúlt években a Levegő Munkacsoport számos tanulmányt készített a témáról. Ezek közül különösen a következőkre hívnánk fel a figyelmet:

- **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei – Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez.** Budapest, 2003, http://www.vego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/kolts_tart.htm
- **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Budapest, 2005 http://www.vego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf
- **Államháztartási reform – másképpen.** Budapest, 1998 <http://www.vego.hu/kiadvany/allamhaz/allamh.htm>
- **Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban.** Budapest, 2004. <http://www.vego.hu/konyvtar/olvaso/karostamogatas.pdf>
- **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** Budapest, 2003. <http://www.vego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>

Budapest, 2005. március 28.

*Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke*