

**Javaslatok
az adótörvények és állami támogatások
módosítására,
különös tekintettel
az államháztartási hiány csökkentésére**

**Budapest
2006. július 11.**

Összefoglaló

Az államháztartási hiány csökkentése semmiképp sem vezethet azoknak a rendszereknek a további lerontásához, amelyek meghatározó jelentőségűek az ország jövője szempontjából (oktatás, kultúra, egészségügy), illetve amelyek biztonságunkat és a törvényesség megőrzését szolgálják (ÁNTSZ, rendőrség, környezetvédelmi szervek, fogyasztóvédelem, APEH, VPOP stb.).

A hiányt azokkal a közvetett és közvetlen állami támogatásokkal kell csökkenteni, amelyek súlyosan torzítják az árakat, ellentétesek a piacgazdaság, a tisztességes piaci verseny követelményeivel, és így hibás döntésekhez vezetnek a nemzetgazdaság minden szintjén.

Néhány példa:

- A nehéz tehergépkocsik üzemeltetői évente mintegy 1000 milliárd forint (főleg rejtett) támogatást élveznek. *Megoldás: a Svájcban alkalmazotthoz hasonló, egyszerűen kivitelezhető úthasználati díj bevezetése.*
- A személygépkocsik magánhasználatának céges költségként való elszámolása évente mintegy 800 milliárd forint bevételkiesést eredményez az államháztartás részére. *Megoldás: az adószabályok módosítása.*
- A súlyos gazdasági és környezeti problémákat okozó városi terjeszkedést az állam sokféle módon ösztönzi: a helytelen lakástámogatási rendszerrel, a zöldterületek megsemmisítésének meg nem fizetésével, az új infrastruktúra (utak, csatorna, oktatási és egészségügyi intézmények stb. létesítésének és üzemeltetési költségeinek fedezésével), ami évi 100 milliárd forint nagyságrendű kiadást jelent. *Megoldás: a költségek áthárítása azokra, akiket ez illet (például az ingatlanadó és a földvédelmi járulék megfelelő módosításával).*
- Az autópálya-építések többszörös kockázattal járnak: (a) elvonják a pénzt azoktól a területekről, amelyek sokkal inkább hozzájárulhatnak a gazdaság fejlődéséhez, azaz tulajdonképpen rontják a versenyképességet; (b) rendkívül mértékben növelik energiafüggőségünket (különösen a kőolaj-függőségünket), és így a veszélyeztetik fejlődésünk biztonságát; (c) a GKM hivatalos anyaga szerint „környezetvédelmi szempontból fenntarthatatlanok” (vagyis minden szempontból fenntarthatatlanok). *Megoldás: a további autópálya-építések részbeni vagy teljes felfüggesztése, kivéve az M0-ás keleti szakaszát a gödöllői átkötés (M31) nyomvonalán. Különösen leállítandó az M0-ás északi hídjának építése, mivel elviselhetetlen forgalmat zúdítana a III. kerületre és a pilisi településekre, valamint az M0-ás Árpádföld és Csömör közötti szakasza, mivel az M31 megépítésével jelentőségét veszíti és főleg ingatlanspekulációs célokat szolgálna.*

Javaslataink elvi alapjait és részletesebb indoklását **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei: Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez¹** és **Az államháztartás ökoszociális reformja: javaslatok a 2006. évre²** című tanulmányok tartalmazzák. Jelen anyag az utóbbi tanulmány 3. fejezetének kibővített és frissített változata.

A) Szövegszerűen kidolgozott módosító javaslatok

1.

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja tv.) 38. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A magánszemély nem veheti igénybe az adókedvezményt, ha

(6) A magánszemély nem veheti igénybe az adókedvezményt, ha

a) az (1) bekezdésben a hitelintézet által igazolt összeg megfizetésére olyan, a munkáltató által nyújtott lakáscélú hitelt használt fel, amely alapján e törvény külön rendelkezése szerint nem keletkezik a kamatkedvezményből származó jövedelem címén adófizetési kötelezettség, azonban érvényesíthető az adókedvezmény – ha annak e § szerinti egyéb feltételei fennállnak – akkor, ha az ilyen hitel alapján kamatkedvezményből származó jövedelem sem keletkezik, vagy a kamatkedvezményből származó jövedelem címén adófizetés történt;

b) adóbevallásában bevallott, vagy az adóhatóság adatszolgáltatása alapján történő adómegállapítása során elszámolt éves összes jövedelme eléri, vagy meghaladja az 5 000 000 millió forintot, illetve a (4) bekezdés b) pontja szerinti esetben a 4 000 000 forintot.

c) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás 2006. január 1-je után az építése területén a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 3. § c) pontja szerinti talaj megsemmisítésével vagy élő növényzet károsításával kerül megépítésre;

d) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakástól 500 méteren belül 2005-ben nem létezett olyan tömegközlekedési megállóhely, ahol munkanapokon csúcsidőben legalább 15 percnként megáll valamely tömegközlekedési járat;

e) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás telke 2006. január 1-jén nincs ellátva biológiai szennyvíz-tisztítást biztosító csatorna-rákötéssel, illetve az azzal legalább egyenértékű, hatóság által engedélyezett helyi szennyvíztisztítással;

f) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás nem felel meg a külön jogszabályban meghatározott hőtechnikai tulajdonságoknak,

g) az adott területen a laksűrűség nem éri el a 70 fő/hektárt.”

Indokolás:

A jelenlegi hitelezési rendszer mindannyiunk pénzéből gyakran olyan lakásépítést támogat, amely elősegíti a települések terjeszkedését és a természeti értékek pusztulását, továbbá hatalmas többletköltségeket ró az egész társadalomra: egyrészt közpénzen kell új utakat, csatornát, tömegközlekedést stb. biztosítani, másrészt romlik a már korábban kiépített infrastruktúra kihasználtsága. Mindez egyre fokozódó terheket eredményez nemcsak az államháztartás, hanem közvetlenül a lakosság részére is.

A javasolt módosítás kizárólag az új lakások építéséhez (építtetéséhez) kapcsolódó támogatások feltételeit szigorítaná meg, a meglévő lakások felújításának támogatásával kapcsolatban a feltételek változatlanul maradnának. A szigorítás célja elsősorban a nagyobb városok terjeszkedésének megállítása. Ugyanakkor a csökkenő lakosság szám mellett más településeken is inkább a meglévő lakásállomány felújításának ösztönzésére van szükség, nem újabb zöldterületek beépítésére, ezért e tekintetben nem tennénk különbséget az ország egyes települései, térségei között.

Magyarországon nincs mennyiségi lakáshiány, viszont rengeteg a leromlott, korszerűtlen lakás. A hitelezéssel azt kell elősegíteni, hogy ez utóbbiak kerüljenek felújításra, korszerűsítésére, illetve hogy – amennyiben célszerű – bontsák le ezeket, és helyükre építsenek újakat, ne pedig zöldterületekre. A javasolt módosítás elfogadása ezt ösztönözné. (Csupán Budapesten több kerületnyi lepusztult, ún. barnazonás terület található, amelyek kiválóan alkalmasak lakáscélú fejlesztésekre.)

A zöldterületek védelme, a városi terjeszkedés megállítása, a kapcsolódó infrastruktúra biztosítása illetve a közszolgáltatások racionalizálása (kapacitáskihasználás stb.) szempontjából tehát hatékony eszköz a régi és új lakások vásárlása közötti támogatás különbségének eltörlését, sőt a kedvezmények átcsoportosítását a régi lakások felújítása irányába. Az új lakások építésének jelentős támogatásánál a gazdaságélénkítés, a GDP növekedés volt az egyik fő motívum. Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a támogatások igen jelentős hátrányos következményekkel jártak a költségvetés egyensúlya (százmilliárdos nagyságrendű kamattámogatás évtizedes elkötelezéssel), a városi terjeszkedés és a szociális feszültségek növekedése szempontjából. (A tőkeszegény pályakezdő fiatalok nem tudták az átlagjövedelmekhez képest jelentős törlesztő részleteket vállalni, míg a tőkével rendelkezők állami támogatásból tovább növelhették vagyonukat.)

Az Európai Unió források és a terjedő PPP konstrukciók az építőipar érdekeit fogják szolgálni a következő fejlesztési periódusokban is. Felesleges tehát a lakástámogatásoknak is az új építések növelését szolgálni. Ugyanakkor jelentős költségvetési egyensúly-javulás érhető el az (import) energia szükséglet csökkentésével és a foglalkoztatási mutatók javításával. A meglévő lakásállomány felújítása (amely szinte automatikusan bekövetkezik a lakásmobilitás javulásával, a használt lakások piacának élénkülésével) energiamegtakarításhoz vezető, élőmunka igényes tevékenység. Az szja-kedvezményekkel tehát érdemes a használt lakások vásárlására (cserékre) és felújítására ösztönözni. Ez egyben a fekete- és szürkegazdaság kifehéritését is szolgálja.

Természetesen az itt javasolt módosítás nem az egyetlen szükséges intézkedés, amit az említett cél elérése érdekében meg kell tenni (ld. még javaslatunk 33. pontját!).

Amennyiben a módosító javaslat politikailag így nem vállalható, akkor kompromisszumos megoldásként javasolható, hogy a szigorítások csak a Budapesti Agglomerációra vonatkozzon (vagyis a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 1/1. mellékletében felsorolt településekre), illetve esetleg még a vidéki nagyvárosokra és környékükre.

A c) pontban a „talaj” alatt azt értjük, amit a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény így határoz meg: „a Föld szilárd felszínének élő közege, amelynek a legfontosabb tulajdonsága a termékenység, feltételesen megújuló természeti erőforrás”.

Az f) pontban megjelölt jogszabályban a 2002/91/EC EU-irányelvben meghatározott, B kategóriába sorolt vagy annál jobb energetikai tulajdonságú új építmények tulajdonságait kell rögzíteni, és ennél rosszabb minőségű épületre építéséhez nem szabad támogatást, kedvezményt adni.

2003-ban több mint 35 ezer lakás épült, hasonló nagyságot jelezhetünk előre 2005-re is. Ha lakásonként átlagosan 150 ezer Ft-os megtakarítással számolunk (számításba véve azt is, hogy sok új lakás építése esetében nem kerül sor a kedvezmény igénybevételére), akkor 5 milliárd Ft-os összeget kapunk. Becslésünket arra is alapoztuk, hogy ebben az összegben nem csak a közvetlen megtakarítás szerepel, hanem az említett közvetett költségek csökkenése is.

A módosító javaslat elfogadása esetén tehát az államháztartás (főleg az önkormányzatok) **éves szinten mintegy 5 milliárd forint kiadást takaríthat** meg, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – a megtakarítás ennek az összegnek a sokszorososa lehet.

2.

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja tv.) 25. §-a (2) bekezdésének a) pontja törlésre kerül:

Indokolás:

A törölni javasolt pont a következő:

/25. § (2) A nem önálló tevékenységből származó jövedelem kiszámításánál nem kell figyelembe venni az e törvény szerint bevételnek nem számító tételeket, továbbá azt a bevételt./

„a) amelyet a munkáltatótól az alkalmazottja, a társas vállalkozástól a társas vállalkozás tevékenységében személyesen közreműködő tagja, a munkáltató, a társas vállalkozás által üzemeltetett gépjármű vezetőjeként – az általa teljesített kilométer-távolság (futásteljesítmény) alapulvételével – üzemanyag-megtakarítás címén kap, azzal, hogy üzemanyag-megtakarításnak minősül az az összeg, amely nem több, mint a gépjármű által futott, útnyilvántartással (menetlevéllel, fuvarlevéllel) igazolt kilométer alapján a közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag- és kenőanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékéről szóló kormányrendelet szerinti - korrekciós tényezőkkel módosított - alapnorma, és az APEH által közzétett üzemanyagár figyelembevételével kiszámított összegnek a munkáltató által, a társas vállalkozás által számla (számlák) alapján elszámolt üzemanyag-mennyiség és az APEH által közzétett üzemanyagár figyelembevételével meghatározott összeget meghaladó része, ideértve azt az esetet is, amikor a munkáltató, a társas vállalkozás a saját kezelésében lévő töltőállomáson biztosítja az alkalmazottjának, a tagjának az üzemanyag felvételét és az üzemanyag felhasználása során megtakarítás mutatkozik az előzőek szerint meghatározott normához képest;”

Ez az előírás ösztönzi a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék megfizetésének elkerülését, amivel az érintettek bőségesen élnek is. Az előírás eltörlésével ezt a lehetőséget kívánjuk megszüntetni. A vállalkozások találhatnak egyéb módot is arra, hogy alkalmazottaikat az üzemanyag-takarékosságra ösztönözzék. Egyébként az üzemanyag-takarékosságra leginkább a megfelelő mértékű üzemanyagadók ösztönöznek.

3.

Az Szja tv. 25. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(5) A (2) bekezdés c) pontjában említett kiküldetési rendelvény a munkáltató által két példányban kiállított bizonylat, amely tartalmazza a hivatali, üzleti utazás(ok) célját, időtartamát, útvonalát, a futásteljesítményt, az utazás költségtérítését, az ételmezési költségtérítést, valamint ezen költségtérítés(ek) kiszámításához szükséges adatokat (üzemanyag-fogyasztási norma, üzemanyagár stb.), valamint bemutatva az elszámolási időszaknál 10 nappal nem régebbi, névre szóló üzemanyagszámlát.

Indokolás:

A jelenlegi gyakorlat, hogy üzemanyag-számlát nem kell mellékelni, rendkívül megkönnyíti azt a visszaélést, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. Az üzemanyag-számla megkövetelése nem teszi lehetővé az ilyen jellegű visszaéléseket, de megnehezíti azokat.

4.

Az Szja tv. 70. §-a (9) bekezdésének f) pontja hatályát veszti.

Indokolás:

A törölni javasolt törvényhely kimondja: „Nem kell a cégautó-adót megfizetni azon cégautó után (...) amelyet átalányadózást alkalmazó egyéni vállalkozó üzemeltet”. A javaslat indoklása hasonló a következő pont indoklásához. Az így nyújtott támogatás megszüntetése éves szinten **mintegy 10 milliárd forint megtakarítást hozhat** az államháztartás részére.

5.

Törlésre kerül az Szja tv. 71. § (2) bekezdésének i) pontja.

Indokolás:

A 71. § (1) bekezdése kimondja: „A munkáltatónál adóköteles béren kívüli juttatásnak minősül a munkáltató által a (2) bekezdésben felsorolt, az e törvény rendelkezései szerint a munkavállalónak az adóévben biztosított juttatások együttes értékéből legfeljebb évi 400 ezer forintot, illetőleg a 400 ezer forintnak a munkavállaló által az adott munkáltatónál az adóévben munkaviszonyban töltött napokkal arányos összegét meghaladó rész (adóalap).”

A 71. § (2) bekezdésének i) pontja szerint az (1) bekezdésben említett juttatások közé tartozik „az ingyenesen vagy kedvezményesen juttatott helyi utazási bérlet formájában kapott adómentes bevétel.”

A törvény úgy korlátozza a helyi utazási bérlet révén kapott adómentes jövedelmet, hogy egy meghatározott keret túllépése esetén (függetlenül attól, hogy önmagában adómentes vagy bevételnek nem számító juttatásról van szó) a juttatás – a juttatót terhelő módon, a természetbeni juttatásra vonatkozó adómértékkel (44 százalék) – adókötelessé válna.

A módosító javaslat szerint a helyi utazási bérlet juttatása révén kapott adómentes bevétel a kereten kívül lenne adható, vagyis nem érné hátrányos megkülönböztetés.

A módosítást indokolja a helyi tömegközlekedés sokoldalú társadalmi és nemzetgazdasági előnye: környezetkímélő, ami különösen fontos a sűrűn lakott településrészek szennyezettségének csökkentése szempontjából, jelentős mértékű a szociális szerepe, és nagyságrenddel energia- és helytakarékosabb, mint a személygépkocsi-közlekedés.

Az adómentesen elszámolható tömegközlekedési viteldíj mértékének emelését indokolja, hogy a súlyos környezeti károk és a forgalmi torlódások csökkentése érdekében halaszthatatlan a tömegközlekedés vonzóbbá tétele.

Amint a 7. táblázatból látható, a KSH adatai szerint az utóbbi években rendkívül kedvezőtlenül alakult a személygépkocsik és a helyi tömegközlekedés ára. Többek között ez is hozzájárult a Budapesten kialakult, már szinte elviselhetetlen helyzethez.

A legkirívóbb az, hogy a környezetet leginkább szennyező, használt személygépkocsik ára 2000 óta napjainkig 16,1%-kal csökkent (nominál értékben, ami azt jelenti, hogy reálértéken a csökkenés jóval nagyobb). Ugyanakkor a – környezetet kímélő – helyi tömegközlekedés viteldíja 63,9%-kal nőtt.

További feltűnő aránytalanság, hogy 2000-től napjainkig (vagyis 5 év alatt) az új személygépkocsik ára mindössze 3,5%-kal, az üzemanyagok ára 24%-kal nőtt, miközben a fogyasztói árindex 33,3%-kal emelkedett. Mindezzel szemben viszont a helyi tömegközlekedés díja 63,9%-kal ugrott fel.

7. táblázat: A személygépkocsik, az üzemanyagok és a helyi közlekedés fogyasztói árainak alakulása (a másodikként jelölt időpontban; az elsőként jelölt időpont=100)

	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005. szept./ 2004. szept.	2005/2000
Szgek. új	103,0	98,2	101,3	103,0	98,1	103,5
Szgek. használt	95,6	90,5	98,2	100,2	98,5	83,9
Üzemanyag	97,7	98,4	104,5	105,4	117,1	124,0
Helyi tömegközlekedés	106,8	105,7	109,7	116,6	113,5	163,9
Fogyasztói árindex	109,2	105,3	104,7	106,8	103,7	133,3

Forrás: KSH, Fogyasztói árak alakulása

Az utóbbi időszak hatósági intézkedései további komoly hátrányba hozták a helyi tömegközlekedést a személygépkocsi-használattal szemben: miközben az üzemanyagok adója csökkent, a tömegközlekedés díjai az inflációt meghaladó módon nőttek – 2004-ben 16,6 százalékkal emelkedtek, 2005-ben pedig már júniusban 10,1 százalékkal haladták meg a 2004. decemberi árszintet.

6.

Az Szja tv. 1. számú *mellékletének* 8.34. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

/A természetbeni juttatások közül adómentes: /

„8.34. a munkáltató, illetve a vállalkozás által a nevére szóló számlával megvásárolt, a munkavállalónak, a vállalkozás személyesen közreműködő tagjának, vezető tisztségviselőjének, egyéni vállalkozónak ingyenesen vagy kedvezményesen juttatott helyi utazási bérlet formájában megszerzett bevétel.”

Indokolás:

Ésszerű okokkal nem indokolható és alkotmányossági aggályokat is felvet az a megkülönböztetés, hogy csak a munkavállaló számára lehet téríteni a tömegközlekedési bérlet, jegy árát, a vállalkozás személyesen közreműködő tagjának, vezető tisztségviselőjének, egyéni vállalkozónak pedig nem térítheti meg. Annál is inkább hibás ez a megkülönböztetés, mert az utóbbiak többsége nincs kedvezőbb anyagi helyzetben, mint a munkavállalók.

7.

Az Szja tv. 3. számú mellékletében a „II. Igazolás nélkül elszámolható költségek” 6. pontja törlésre kerül.

Indokolás:

A törlendő rendelkezés a következő: „6. a munkáltató által a magánszemélynek a saját személygépkocsi használata miatt fizetett költségtérítés összegéből a kiküldetési rendelvénnyben feltüntetett km-távolság szerint az üzemanyag-fogyasztási norma és legfeljebb az APEH által közzétett üzemanyagár, valamint 9 Ft/km általános személygépkocsi normaköltség alapulvételével kifizetett összeg;”

A jelenlegi gyakorlat, hogy üzemanyag-számlát nem kell mellékelni, rendkívül megkönnyíti azt a visszaélést, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. Az üzemanyag-számla megkövetelése nem teszi lehetővé az ilyen jellegű visszaéléseket, de megnehezíti azokat.

Továbbá indokolatlannak tartjuk 9 Ft/km általános normaköltséget. Amint már fentebb többször rámutattunk, a személygépkocsi-használók messze nem fizetik meg az általuk okozott költségeket. Ezt ellensúlyozná a 9 Ft/km normaköltség eltörlése. Egyébként is abszurd, hogy míg állam az egyik oldalon üzemanyagadókkal, gépjárműadóval, regisztrációs adóval igyekszik megtéríttetni a személygépkocsi-használat által előidézett költségeket, addig a másik oldalon a „normaköltség” kifizetésének lehetőségével támogatja ezt a tevékenységet.

8.

Az Szja tv. 11. számú mellékletének III. A járművek költsége fejezete 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A saját tulajdonú – ideértve a továbbiakban a házastárs tulajdonát is – kizárólag üzemi jármű üzemanyag-felhasználása, továbbá számlával (bizonylattal) történő igazolás alapján a jármű fenntartásának, javításának és felújításának költsége számolható el, valamint a II. fejezetben foglaltak szerint érvényesíthető értékcsökkenési leírás. Üzemanyag-felhasználás címen vagy

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter – és az APEH által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedéven belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha az egyéni vállalkozó az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.”

Indokolás:

A módosító javaslat lényege, hogy a személygépkocsi-használat esetén 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter üzemanyagot lehessen elszámolni. Ez nagymértékben elősegíti az energiatakarékosságot, a kisebb fogyasztású gépkocsik használatát. A módosítás egyúttal a társadalmi igazságosságot is szolgálja, hiszen a nagyfogyasztású személygépkocsik presztízs-, illetve luxusigényeket elégítenek ki, tulajdonosaik pedig a tehetősebb rétegek közé tartoznak.

További indok, hogy az állam legalább négyszer akkora támogatást ad a személygépkocsik vásárlására és használatára, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból. A motorizá-

ciónak nyújtott nyílt és rejtett támogatás Magyarországon évente több mint 1400 milliárd forintot tesz ki.³

Figyelembe kell venni azt is, hogy a motorizációnak nyújtott hatalmas támogatás nem egyetlen évben történik, hanem évek óta folyamatosan tart. Ez azt jelenti, hogy az elmúlt néhány évtizedben **a motorizáció több tízezer milliárd forint támogatásban részesült az állam részéről.**

Ez a helyzet gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a piacgazdaság és a tisztességes piaci verseny követelményeivel. Az a tény, hogy az árak eltérnek a valódi költségektől, félretájékoztatja a gazdasági élet minden szereplőjét. Ugyanakkor az importot ösztönzi és így hátrányosan hat a hazai termelésre és foglalkoztatottságra. (Minden személygépkocsi valójában importból származik. Ez igaz még a Suzukira is, amelyet 80 százalékban külföldről behozott részegységekből szerelnek össze. Az üzemanyagok túlnyomó része szintén importált energiahordozóból kerül előállításra.) Mindez jelentősen rontja az ország versenyképességét és növeli a társadalmi feszültségeket is. További kedvezőtlen hatás, hogy rendkívüli mértékben fokozza környezetünk állapotának és a lakosság egészségének a romlását.

A költségeket nem tükröző árak a társadalom és a gazdaság szinte minden területén – a közlekedés mellett különösen a területfejlesztésben – elhibázott, rendkívül költséges, versenyképességünket rontó, a környezetet súlyosan károsító és a későbbiekben nehezen helyrehozható károkat okoz. Ez a rendszer finanszírozhatatlan, és így előbb-utóbb össze fog omlani. Ennek elkerülésére tett egyik lehetséges lépés a jelenlegi módosító javaslat elfogadása.

A javaslat egyúttal a minél takarékosabb üzemanyag-felhasználásra is ösztönöz. (A piacon egyébként található már olyan gépkocsik is, amelyek átlagfogyasztása csupán 3 liter 100 kilométerenként.)

A módosító javaslattal szemben nem elfogadható az az érv, hogy „a jövedelemadó törvények szabályai szerint minden, a vállalkozás érdekében felmerült valós költség elszámolható”. Általános joggyakorlat, hogy ahol vélelmezhető, hogy a költség részben nem a vállalkozás céljait szolgálja, ott korlátozásokat vezetnek be. Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálja. Például az emberek ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége. Ezért sem tekinthető a javasolt módosítás alkotmányellenesnek.

Éppen a jelenlegi szabályozás vet fel alkotmányossági kérdéseket:

(a) Sérül az arányos közteherviselés elve (az Alkotmány 70/I. §-a).

(b) Mivel a személygépkocsi-használók nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, alapvető piacgazdasági elvek sérülnek (az Alkotmány 9. §-a).

(c) A jelenlegi szabályozás ösztönzi a környezetszennyezés, elősegíti egy olyan tevékenység növelését, amely az egyik legsúlyosabb környezetkárosító tényező. Így sérül az egészséges környezethez való jog (az Alkotmány 18. §-a és 70/D. §-a).

(d) A jelenlegi szabályozás a lakosság többségét bűnözővé (adócsalóvá) teszi, ami alapvetően ellentétes a jogállami normákkal (az Alkotmány 2. §-ának (1) bekezdése).

A problémát a Pénzügyminisztérium is felismerte, amit az bizonyít, hogy Cserés Ákos helyettes államtitkár a Levegő Munkacsoportnak írt levelében a következőket szögezte le: „Vizsgáljuk annak lehetőségét, hogy hogyan szorítható vissza a magáncélú használat költségként való elszámolása.” Sajnos azonban a felismerést semmilyen érdemi intézkedés nem követte.

9.

Az Szja tv. 3. számú *melléklete* IV. A járművek költsége fejezet 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A saját tulajdonú – ideértve a továbbiakban a házastárs tulajdonát is – jármű üzemanyag-felhasználása, továbbá számlával (bizonylattal) történő igazolás alapján a jármű fenntartásának, javításának és felújításának költsége számolható el, valamint mezőgazdasági őstermelő esetében a kizárólag üzemi célú járműre vonatkozóan a III. rész 1. pontjában foglaltak szerint érvényesíthető értékcsökkenési leírás. Üzemanyag-felhasználás címén vagy

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter – és az APEH által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedéven belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha a magánszemély az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.”

Indokolás:

Lásd az előző pont indoklását!

A személygépkocsi-használat elszámolásának a 2., 3., 7., 8. és 9. pontokban leírt szigorításával éves szinten legalább 200 milliárd forint értékű bűncselekmény (adócsalás – Btk. 310. §) akadályozható meg, vagyis az államháztartás ekkora többletbevételhez juthat.

10.

A társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvény (Tao.) 23. §-a kiegészül egy új, (7) bekezdéssel:

„(7) Az adókedvezmény csak akkor vehető igénybe, ha a beruházás értékét az APEH ellenőrizte, és azt hitelesnek minősítette. Az APEH vizsgálatának költségeit az adókedvezményre igényt tartó vállalkozásnak kell megfizetnie.”

Indokolás:

Jelenleg a beruházások valódi értékét nem ellenőrzik megfelelően, így számos visszaélésre nyílik lehetőség. Ennek megakadályozására szükséges a módosítás. Hasonló rendelkezés az EU több tagállamában is létezik. A Pénzügyminisztérium szakértői előtt is ismert a Portugáliában alkalmazott szigorú ellenőrzési gyakorlat, tehát csak hasznosítani kellene az ottani tanulmányútjaik tapasztalatait. 2002-ben 80 milliárd Ft, 2003-ban már 127 milliárd Ft összegű társasági adókedvezményt vettek igénybe a cégek, melynek döntő része a fejlesztésekhez kapcsolódik.

A módosító javaslat elfogadása **esetén a költségvetés éves szinten mintegy 30 milliárd forint többletbevételt** érhet el.

11.

Az Eva tv. 17. §-ának (3) és 18. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„17. § (3) Az egyéni vállalkozó adóalanyt az adóévben nem terheli vállalkozói személyi jövedelemadó és vállalkozói osztalékalap utáni adó, vagy átalányadó, valamint az adóalany az adóévre nem köteles a személyi jövedelemadóról bevallást benyújtani, ha arra a személyi jövedelemadóról szóló törvény szerint kizárólag egyéni vállalkozói jogállása miatt lenne kötelezett. E rendelkezések az adóalanyt nem mentesítik az őt egyébként kifizetőként, munkáltatóként terhelő adókötelezettségek teljesítése alól.”

18. § (4) A jogi személy, a jogi személyiség nélküli gazdasági társaság adóalanyt, továbbá magánszemély tagját, volt tagját (örökösét) az adóévben nem terheli – a jogi személy, a jogi személyiség nélküli gazdasági társaság adóalany által juttatott bevétel alapján – az osztalék utáni személyi jövedelemadóval és a vállalkozásból kivont jövedelem utáni személyi jövedelemadóval összefüggésben adókötelezettség.”

Indokolás:

A módosítás lényege, hogy megszűnik az az állapot, hogy a 2003-ban bevezetett egyszerűsített vállalkozói adót (eva) alkalmazó vállalkozásoknak nem kell fizetniük a cégautó-adót. Ez a korábbi állapothoz képest jelentős újabb támogatást jelentett egy súlyosan környezet-szennyező tevékenységnek. Az Alkotmánybíróság azonban már több határozatában is megerősítette, hogy „az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.”

Az Európai Unió Alapszerződése rögzíti a „szennyező fizessen” elvet. Ez a módosítás egyebek mellett ezért is ütközött az EU jogszabályaival.

A cégautó-adó elsősorban a jármű beszerzési árától függ. Ezáltal a jogalkotó igyekezett az arányos közteljesítés Alkotmányban rögzített elvének eleget tenni. A cégautó-adó részbeni eltörlésével sérült az Alkotmány vonatkozó paragrafus. Egyúttal sérült a tisztességes piaci verseny követelménye is, ami a magyar és az EU joganyagának egyaránt az egyik legfontosabb része.

Ezen intézkedés elsősorban a nagyobb értékű gépjárművek tulajdonosainak kedvezett. Ezek a gépkocsik importból kerülnek beszerzésre, csakúgy, mint az általuk az átlagosnál jóval nagyobb mennyiségben fogyasztott üzemanyag. Ugyanakkor ezek a járművek elsősorban a luxusfogyasztást szolgálják, nem pedig az értékteremtést. Tehát az így megadott kedvezmény ellentétes a magyar nemzetgazdaság érdekeivel.

A cégautó-adó a természetbeni juttatás megadóztatását szolgálta, melyet nem csak az evát fizető vállalkozó, vállalkozás vesz igénybe, hanem ezek alkalmazottai is. Az eva törvény is kimondja, hogy az alkalmazottak után fizetendő minden közterhet továbbra is fizetni kell, tehát a dolgozónak természetben juttatott cégautó után fizetendő szja-t is. Így ellentmondásba kerül a törvény a saját szövegével.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés többletbevétele éves szinten az első évben 5 milliárd forintot** tehet ki, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – ennél jóval nagyobb összeget takaríthat meg.

12.

E törvény hatályba lépésével egyidejűleg hatályát veszti a Magyar Köztársaság 2004. évi költségvetéséről és az államháztartás hároméves kereteiről szóló 2003. évi CXVI. törvény 122. §-ának a) és b) pontja.

Indokolás:

Az említett jogszabályhelyek a következőt állapítják meg:
„122. § Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény (áfa-törvény) alkalmazásában nem minősülnek adólevonásra nem jogosító ténynek:

- a) a 4-es metró építése,
- b) a gyorsforgalmi úthálózatra adott támogatások,”

A módosítás célja, hogy érvényesüljön az államháztartási törvényben leírt követelmény, „a közpénzekkel való hatékony és ellenőrizhető gazdálkodás”, amelynek érdekében érvényesíteni kell „a teljesség, a részletesség, a valódiság, az egységesség, az áttekinthetőség és a nyilvánosság alapelvét”. Amennyiben az állami támogatások egy része után levonható az áfa, más része után nem, alapján sérülnek ezek az elvek, hiszen a támogatások mértéke nehezen átláthatóvá válik. Azaz a támogatások egy része rejtetté válik, ami rendkívül megnehezíti a helyes döntések meghozatalát.

A 2004. évi szülő költségvetési törvény 119. §-a rendelkezik arról, hogy az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény alkalmazásában mely támogatások esetében lehet teljes egészében élni adólevonási joggal, illetve, amelyek nem minősülnek adólevonásra nem jogosító ténynek. Ezek közé tartozik egyebek mellett a 4-es metró és a gyorsforgalmi úthálózat építése.

Ha az országgyűlés úgy ítéli meg, hogy ezek és egyéb állami támogatások szükségesek, akkor azokat meg kell szavaznia, de nem bújtatott módon, hanem úgy, hogy azok mindenkor azonnal átláthatóak legyenek – az államháztartási törvény előírásainak megfelelően.

A javaslat elfogadása esetén a **költségvetési megtakarítás éves szinten legalább 30 milliárd forint.**

13.

Az áfa-törvény 66. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A külföldön bejegyzett autóbuszok Magyarországon végzett utasszállítási tevékenysége utáni adó mértéke utaskilométerenként 12 forint 15 százaléká.”

Indokolás:

Jelenleg Ausztriában és Szlovákiában is behajtják az áfát a külföldi autóbuszok utaskilométer teljesítménye után az országuk területén. Magyarországon ezt nem végzik el. Ennek az adónak a behajtásából évente kb. **6 milliárd forint** többletbevétel nyerhető úgy, hogy közben a magyar lakosságot nem terheljük. További előny, hogy így a Magyarországon bejegyzett

autóbuszok utasszállításának hátrányos, a tisztességes piaci versennyel ellentétes megkülönböztetését is felszámoljuk.

Ez számunkra azért is előnyös, mert például 2001-ben 161 ezer külföldi rendszámú autóbusz lépett be az országba, ezzel szemben csak 32 ezer magyar autóbusz lépett ki. (Ennek döntő része nyugatról érkezik, a magyar-román határt csak 28 ezer autóbusz lépte át, így a magyar nemzetiségi forgalom csak kis része az összes forgalomnak.) További előny, hogy a környezetkímélőbb vasúti személyszállítás diszkriminációja ezzel is csökken.

Az említett 6 milliárd forintot az alábbi számítással kaptuk:

Autóbuszonként 50 fővel és átlagosan 400 km megtett úttal (országokon keresztül átlós távolság, vagy a határtól Budapestig és vissza) számoltunk. Az adó alapja (az ausztriai mértéket, 0,05 eurót véve alapul, 246 Ft/euró árfolyamon) kerekítve 12 Ft/utaskm. A személyszállítás áfája 15%, tehát az előbbi adattal számolva 1,80 Ft/utaskm. $200\ 000 \text{ autóbusz} \times 50 \text{ fő} \times 400 \text{ km} \times 1,80 \text{ Ft} = 7,2 \text{ milliárd Ft}$, az adó bevezetésének forgalom mérséklő hatását levéve, **6 milliárd forint összegű többletbevétel** biztosítható. (2003-ban 193 ezer külföldi rendszámú autóbusz érkezett Magyarországra.)

Tájékoztatásul közöljük még az alábbi hírt a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete honlapjáról:

„Ausztriában 2002. április 1-jétől bevezették az autóbuszok forgalmi adóját

A határon átlépő közúti személyszállítást végző járműveken szállított utasok száma és az Ausztria területén megtett út hossza alapján fizetendő forgalmi adó kötelezettségének bevezetése 2002. április 1-jén életbe lép. Az adó mértéke 0,60 ATS 10 százaléka (2002. január 1-jétől kb. 5 cent) minden egyes személy, és az Ausztriában megtett fuvarozási útvonal minden egyes kilométere után. Személyek száma x kilométerek száma x 0,60 = átlagos fuvarozási díj x 10 százalék = általános forgalmi adó.

Példa: 50 fő, 300 kilométer: $50 \times 300 \times 0,60 = 9\ 000 \times 10 \text{ százalék} = 900 \text{ ATS esedékes általános forgalmi adó}$. A vámhivatal által az adóbevallásban szereplő adatok alapján megállapított adó azonnal esedékessé válik, tehát helyben adót kell fizetni. A forgalmi adó bevallásának nyomtatványát és a kitöltéshez szükséges tudnivalókat a későbbiekben ismertetjük. Felhívjuk tagjaink figyelmét, hogy a büntetőszankciók elkerülése érdekében a nyomtatvány kitöltésére és az adó megfizetésére készüljenek fel.”

14.

A közösségi vámjog végrehajtásáról szóló 2003. évi CXXVI. törvény (Vtv.) 66. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„66. § (1) A vámmentességi rendelet 112. Cikke alapján a magán- és kereskedelmi gépjárművek és motorkerékpárok szabványos tartályaiban vámmentesen vámkezelt üzemanyag a Magyar Köztársaság területén a vám és nem közösségi adók és díjak megfizetése nélkül nem idegeníthető el.

(2) A vámmentességi rendelet 113. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a kereskedelmi közúti motoros jármű – kivéve az autóbusz – szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járművenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 200 literig vámmentes.

(3) A vámmentességi rendelet 114. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a vámmentességi rendelet 49. cikk (2) bekezdésében meghatározott határ menti területen lakó személyekhez tartozó magángépjármű szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járművenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 10 literig vámmentes.

(4) A vámmentességi rendelet 114. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a nemzetközi szállításban alkalmazott kereskedelmi gépjárművek esetén – amelyek a határ menti területeiken légvonalban legfeljebb 25 km mélységig közlekednek, feltéve hogy az ilyen utazásokat a határ menti területen lakó személyek teszik – a gépjármű szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járműenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 20 literig vámmentes.

Indokolás:

Az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló 2004. évi T/11621. számú törvényjavaslat, amely a Vtv. 66. §-át legutóbb módosította, ennek indoklásaként a következőket tartalmazta: „A szabályozás a közúti fuvarozók – ezen belül is elsősorban a magyarországiak – versenyegyenlőségének biztosítása érdekében a közösségi szabályozással és a több országgal hatályos közúti fuvarozási egyezményekkel megegyezően javasolja a gépjárművek szabványos tartályában lévő üzemanyagra a nemzeti vámszabályozásban előírt kétszáz literes vámmentes korlátozás eltörlését. A javasolt módosítás eredményeként minden Magyarországra belépő fuvarozószerszám szabványos tartályában lévő üzemanyag – mennyiségi korlátozás nélkül – vámmentesen behozható.”

A magyar kormány a különböző kétoldalú egyezményekkel folyamatosan lazította azt a szabályt, amely szerint a tehergépkocsik legfeljebb 200 liter üzemanyagot hozhatnak be vámmentesen. Végül szinte már csak a magyarországi fuvarozókra volt érvényes ez az előírás. Ez valóban sértette a versenyegyenlőséget. Azonban ennek a helyes megoldása nem a szabályozás eltörlése lett volna, hanem a kétoldalú egyezmények felmondása.

A MOL Rt. 2004. évi első negyedéves jelentése a következőket jelentette ki: „A régió országaiban a fogyasztást jelentősen befolyásolta az ún. „benzinturizmus”, amely a helyi adók különbségének eredménye.” Az üzemanyag-turizmus új lendületet kapott az EU-bővítésével, a határok átjárhatóbbá válásával. A szomszédos országokban általában alacsonyabbak (Ukrajna és Románia esetében sokkal alacsonyabbak) az üzemanyagok adói (és így az árai is), mint Magyarországon. Ez az ösztönzője az üzemanyag-turizmusnak, amelyet négy kategóriára oszthatunk.

Az első esetben az üzemanyagot kimondottan azért hozzák be a gépjárművek gyárilag beépített tartályában, hogy azt itthon feketén értékesítsék. Az ilyen jellegű behozatal mértéke a vámhatóságok becslése szerint az összes hazai üzemanyag-felhasználás 3–6 százalékának felel meg.

A második eset az, amikor kizárólag vagy elsősorban üzemanyag-vásárlás céljából mennek át a szomszédos országba, azonban azt kizárólag saját felhasználásra hozzák be.

A harmadik esetben pedig a jármű egyébként is megtette volna az utat (ezt nem is szokták üzemanyag-turizmusnak nevezni), de kihasználva az árkülönbséget, külföldön szerzi be az üzemanyagot.

A negyedik esethez (amely tulajdonképpen az előzőnek egy változata) sorolhatjuk azt, amikor az adókülönbség miatt egyéb olcsóbb termékek (dohányáru, italok stb.) beszerzéséért lépik át a határt, és ezzel növelik az egyéni hasznot a közösség többszörös megkárosítása árán (beleértve a környezeti többletterhelést). Bár az utóbbi két esetet nem tekintik törvénysértőnek, nyilvánvaló kibúvást jelentenek az arányos közteherviselés alkotmányos kötelezettsége alól.

Az üzemanyag-turizmus az államháztartásra gyakorolt kedvezőtlen hatásai mellett jelentős környezetkárosítással jár, amit nem az okozók fizetnek meg (azaz ez is rejtett támogatásnak minősül). Az így keletkezett szükségtelen többletforgalom tovább növeli a közutak zsúfoltságát, melynek következtében emelkedik a balesetek száma és gyorsabban tönkremennek az utak. Ezen túlmenően további károkat idéz elő az, hogy a kelet-európai országokban besze-

rezhető üzemanyagok egy része nem felel meg a hazai szabványoknak, azaz rosszabb minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget.

Az üzemanyag-turizmus sajátos jelensége, hogy a kamionok gyárilag beépített üzemanyag-tartályát a korábbi 200 literesről napjainkig 1000 literesre, vagy még ennél is nagyobbra növelték, és ezeket most már tömegesen alkalmazzák a nemzetközileg jegyzett cégek. Ismert, hogy az üzemanyag-norma szerint 100 kilométeren egy kamion 30–40 liter gázolajat fogyaszt, így egyetlen ukrain tankolással (ahol a gázolaj nemcsak sokkal olcsóbb, hanem rosszabb minőségű is) mintegy 3000 kilométert lehet megtenni, vagyis az egész EU-t odavissza lehet szennyezni, és ezen ráadásul legalísan mintegy 100 ezer forintot lehet nyerni.

Az EU-csatlakozás, vagyis 2004. május 1-je óta új jelenség, hogy – mivel a belső határokon megszűnt a vámellenőrzés – az alacsonyabb üzemanyagár miatt például Szlovéniából már nemcsak gyárilag beépített üzemanyag-tartályban, hanem autónként még néhány kannával is hoznak be üzemanyagot.

A határainkon bejövő gépkocsik – és ezen belül különösen a tehergépkocsik – száma az EU-csatlakozás után jelentősen megugrott. Erre sajnos összefoglaló adat nem áll rendelkezésre, azonban Magyarországon a nemzetközi áruforgalom árutonna-kilométerben mért teljesítménye a KSH adatai szerint 2005. I-III. negyedévére 2003 hasonló időszakához viszonyítva közel megkétszereződött. (Pontosabban: a 2003. évihez viszonyítva 2004-ben 29,6%-kal nőtt, majd 2005. I-III. negyedévben az előző év hasonló időszakához viszonyítva további 48,9%-kal emelkedett. Tehát a 2003. évi bázishoz viszonyítva a forgalom közel kétszeresére nőtt.)

8. táblázat: A gépjárművek gyárilag beépített tankjában behozott üzemanyagok 2003-ban és az emiatt kiesett magyar államháztartási bevétel**

a) Személygépkocsik

Határátmenet	Határbelépések száma 2003-ban	Behozott benzin*	Üzemanyag-ár**	Magyar adóbevétel-kiesés
	ezer db	millió liter	Ft/liter	milliárd Ft
horvát	788,3	47	243,00	7,5
szerb	859,7	52	201,13	8,2
osztrák	5 309,5	319	252,75	50,5
román	1 758,2	141	201,85	22,3
szlovák	2 669,2	160	226,06	25,4
szlovén	379,7	23	213,85	3,6
ukrán	1 766,9	141	106,00	22,4
Összesen	13 532,0	882		140,0
Nem EU-országokból összesen	5173,1	381		60,4

*Járművenként átlagosan 60 liter üzemanyaggal számoltunk, kivéve román és ukrán viszonylatot, ahol 80 literrel.

A benzin magyarországi ára 2005. április 11-én: **260,39 Ft/l, ebből adók összesen 158,64 Ft/l

b) Tehergépkocsik

Határátmenet	Határ-belépések száma 2003-ban	Behozott gázolaj	Magyarországon felhasznált gázolaj***	Üzemanyag-ár**	Magyar adóbevétel-kiesés
	ezer db	millió liter	millió liter	Ft/liter	milliárd Ft
horvát	210,0	210	25	229,06	3,5
szerb	182,2	182	22	179,00	3,0
osztrák	828,9	829	99	226,10	13,8
román	477,8	478	57	201,26	8,0
szlovák	326,4	326	39	230,39	5,4
szlovén	148,8	149	18	222,48	2,5
ukrán	81,9	82	10	85,43	1,4
Összesen	2256,0	2256	271		37,6
Nem EU-országokból összesen	951,9	952	114		15,9

*A gázolaj magyarországi ára 2005. április 11-én: 254,27 Ft/l, ebből adók összesen 138,86 Ft/l

**Járművenként átlagosan 1000 literes gyárilag beépített üzemanyag-tartállyal számoltunk. Ezt egyrészt az indokolja, hogy a belépő teherautók túlnyomó része nehéz tehergépkocsi, amelyek tartályai gyakran eléri vagy meghaladják az 1000 litert. Másrészt igen szerényen becsültük meg a Magyarországon felhasznált mennyiség arányát.

*** A becsült hazai felhasználás a behozott mennyiség 12 százaléka.

Forrás: KSH évkönyv, EU üzemanyagár statisztika.

A vámhatóság és a KSH adatai alapján készített becslésünk (8. táblázat) alapján kijelenthetjük, hogy az említett módon behozott üzemanyagok mennyisége a teljes hazai fogyasztás mintegy 30 százalékának felel meg. A magyar állam így évente több mint 200 milliárd forint adóbevételről (jövedéki adó és áfa) esik el ahhoz képest, mintha ezt az üzemanyagot itthon vásárolták volna. Természetesen tudjuk, hogy ennek az üzemanyag-mennyiségnek csak egy részét használják fel Magyarországon, másik részét tovább viszik más országokba. (A táblázat utolsó oszlopában megadott értékeknél csak a Magyarországon ténylegesen felhasznált üzemanyag mennyiségét vettük figyelembe.) Egy nehéz tehergépkocsi esetenként 1000 liter üzemanyagot is behoz a gyárilag beépített tartályában, majd ebből Magyarországon felhasználhat esetleg 200 litert, a többi 800-at – mondjuk – Ausztriában és Németországban. Mindezt figyelembe véve az éves hazai bevételkiesést az üzemanyag-turizmus miatt 120 milliárd forintra becsüljük. Azonban azt is figyelembe kell venni, hogy ezeknek a járműveknek az üzemeltetői így az EU más tagországaiban sem fizetik meg a jövedéki adót és áfát, ami ott is indokolatlan és elfogadhatatlan kibúvást jelent az arányos közteljesítés elve alól.

A leírtak alapján nyilvánvaló, hogy a teljes 120 milliárd forintos bevételre semmiképp sem tehetne szert a magyar állam. Ugyanakkor a számok jól jelzik a probléma jelentőségét, és azt is, hogy megfelelő intézkedésekkel (amelyekre korábbi tanulmányainkban is tettünk már konkrét javaslatokat) az államháztartás bevételeit több tízmilliárd forinttal lehetne növelni ebből a forrásból.

A 918/83/EGK rendelet 114. cikke kimondja:

„A tagállamok korlátozhatják a vámmentesen megengedett üzemanyag mennyiségét az alábbiak esetében:

– nemzetközi szállításban alkalmazott kereskedelmi gépjárművek, amelyek a határ menti területeiken légvonalban legfeljebb 25 km mélységig közlekednek, feltéve hogy az ilyen utazásokat a határ menti területen lakó személyek teszik,

– a 49. cikk (2) bekezdésében meghatározott határ menti területen lakó személyekhez tartozó magángépjárművek.”

A vám kivetésére vonatkozó előírás állítólag felesleges adminisztrációval terhelte volna a vámhatóságot anélkül, hogy tényleges bevétel keletkezett volna. Ugyanis a 10 euró alatti vámot, nem közösségi adót és díjat a hatályos vámjogszabályok szerint nem kell megfizetni. A személygépkocsik viszont legtöbbször teli tankkal lépnek be Magyarországra. Nem ritka a 100 literes gyárilag beépített üzemanyag-tartály sem (például a sportterepjárók vagy a Mercedes személygépkocsik esetén). Ilyenkor a vám már jóval meghaladhatja a 10 eurót. (Lite-renként 120 forinttal számolva.) Tehát bizonyos korlátozás bevezetése mindenképp indokolt. A végrehajtási utasítást pedig úgy kell megfogalmazni, hogy a gyakorlati kivitelezés minél kevesebb adminisztrációval járjon.

Az üzemanyag-turizmus visszaszorítását, illetve az ily módon növelhető állami bevételeket azonban a módosító javaslat elfogadása esetén is több tényező korlátozza. Az egyik ilyen, hogy például a kereskedelmi gépjárművek esetén a 200 liter elegendő arra, hogy a jármű egész Magyarország területén keresztül haladjon, ezért a többletbevétel nagyrészt más országok – például Ausztria – költségvetését fogja gyarapítani. (Ugyanakkor ezt az érvet számunkra kedvező módon használhatjuk fel az érintett országokkal való tárgyalások során.) Figyelembe kell venni azt is, hogy a forgalom nagy része nem a határ menti területekről származik, így a módosító javaslat (3) és (4) pontja ezeket a járműveket nem érinti. Ezen okok miatt megvizsgálendő az az elképzelés, hogy kerüljön kivetésre környezetvédelmi termékdíj vagy energiaadó minden olyan üzemanyagra, amelyet olyan nem EU-tagországból hoznak be, ahol az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyarországiaknak. (Azaz az ilyen országokból bejövő járművek által behozott üzemanyagokra bármiféle minőségvizsgálat nélkül vessék ki az adót, illetve díjat. A fizetéstől csak akkor lehetne eltekinteni, ha a jármű vezetője minden kétséget kizáróan saját maga bizonyítani tudja, hogy az üzemanyag megfelel a magyar szabványoknak...)

A módosító javaslat elfogadását az is indokolja, hogy az EU energiaadóról szóló irányelvét a nem-EU országok nem alkalmazzák, így az üzemanyagok legkisebb megengedhető adójáról szóló rendelkezést sem. Ez Magyarország számára környezeti és gazdasági szempontból egyaránt hátrányos. (A javaslat természetesen kizárólag a Magyarországgal határos nem EU-tagországból belépő járművekre vonatkozik – magyar és külföldi tulajdonúra egyaránt, megkülönböztetés nélkül.)

Fontos megemlíteni, hogy a keletről nyugatra vasúton szállított kamionok tartálya is tele van üzemanyaggal. Évi 50 000 ilyen kamionnal és járművenként átlagosan 800 literrel számolva, ez azt jelenti, hogy csak ilyen módon évente 40 millió liter gázolajat visznek Magyarországon keresztül főleg az EU többi országába. Ha literenként 100 forint adóbevételkieséssel számolunk, akkor ez évi 4 milliárd forint bevételkiesést jelent. Az EU-országok nemcsak adóbevételről esnek el, hanem még az általában rossz minőségű üzemanyaggal történő szennyezést is megkapják. Ezért a vasúton szállított kamionok (RoLa) esetében is korlátozni kell a kamionok tartályában megengedett üzemanyag mennyiségét.

A módosító javaslat elfogadása esetén éves szinten **mintegy 40 milliárd forint költségvetési többletbevétel** várható ebből a forrásból. További bevételt eredményezhet, hogy előreláthatóan csökken az egyéb jellegű bevásárlóturizmus és a csempészet is. Ennek következtében növekszik a hazai áruk iránti kereslet, és így a munkahelyek száma is gyarapodna, ami további több milliárd forintot hozna az államháztartás számára. Tehát összesen mintegy 40–50 milliárd forinttal lehetne úgy javítani a költségvetés helyzetét, hogy az nem a magyar adófizetőket terhelné.

15.

A helyi adókról szóló 1990. évi C. törvény (Htv.) 22. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

(Az adó mértéke)

„22. § (1) Az adó évi mértékének felső határa, kivéve a (2) bekezdésben megjelölt eseteket:
a) a 21. § a) pontja szerinti adóalap-számítás esetén: 200 Ft/m²,
b) a 21. § b) pontja szerinti adóalap-számítás esetén: a korrigált forgalmi érték 3%-a.

(2) Amennyiben az építés során növényzet, illetve a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 3. § c) pontja szerinti talaj került megsemmisítésre 1992. január 1-je óta, az adó mértéke

a) legfeljebb 3000 m² egybefüggő beépítése és leburkolása esetén a beépítés illetve leburkolás utáni első évben a beépített és leburkolt telekrész forgalmi értékének 30%-a, a második évben 20%-a, a 3. évben 10%-a,

b) a 3000 m²-t meghaladó terület egybefüggő – több mint 80 százalékos – beépítése és leburkolása esetén a beépítés illetve leburkolás utáni első évben a beépített és leburkolt telekrész forgalmi értékének 100%-a, a második évben 50%-a, a 3. évben 25%-a.”

Indokolás:

A jelenlegi gazdasági szabályozás a termőfölddel, a zöldterületekkel való pazarlásra ösztönöz. Közismert, hogy a telkekkel hatalmas spekuláció folyik országszerte, és hogy e téren burjánzik a korrupció. Az önkormányzatok sorra minősítik át a zöldterületeket építési telekké, ami által a tulajdonosok minden munka nélkül sokszoros – esetenként akár több százszoros – haszonhoz jutnak. Ugyanakkor szinte felmérhetetlen károk érik a társadalmat: megsemmisülnek az értékes zöldterületek (ami sok esetben számottevően csökkent a korábban már meglévő, környező épületek értékét is), rendkívüli mértékben megnövekszenek a közlekedési és az új infrastruktúra iránti igények (vagyis új utakat, tömegközlekedési járatokat, víz- és csatornahálózatot, egészségügyi és oktatási intézményeket kell kiépíteni –jórészt közpénzből). Mindezeket a létesítményeket természetesen üzemeltetni is kell, aminek költségeit egyebek mellett a közüzemi díjak emelkedése révén érzi meg a lakosság. A nemzetgazdasági veszteséget tovább növeli, hogy eközben romlik a más helyütt már korábban kiépített infrastruktúra kihasználtsága és hatékonysága. Csökken a kereslet a használt lakások iránt, ami rendkívül megnehezíti azok – sok esetben igen sürgető – felújítását. Megfelelő ösztönzés hiányában a befektetők messze elkerülik a rozsdáövezeteket (a leromlott ipari, lakó- és egyéb területeket), amelyekre így újjáélesztés helyett további enyészet vár. (Csak Budapesten 2000 milliárd forintba becsülik a felújításhoz, korszerűsítéshez szükséges összeget.) Mindez megváltozhat a beépítésre szánt zöldövezeti telkek megfelelő adóztatásával.

A módosító javaslat hatása elsősorban attól függ, hogy az önkormányzatok milyen mértékben fognak élni a törvény által biztosított lehetőséggel. Megvizsgálni javasoljuk ugyanakkor az ingatlanadó kivetésének kötelezővé tételének lehetőségét.

A módosító javaslat elfogadása esetén **az államháztartás többletbevétele 2005-ben 5–10 milliárd forint** körüli összeget tehet ki, az önkormányzatok döntésétől függően. Hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – a központi költségvetés és az önkormányzatok ennek az összegnek a sokszorosát takaríthatják meg. A módosító javaslat elfogadása ezen túlmenően jelzésértékű lenne mind az önkormányzatok, mind a lakosság felé abban a tekintetben, hogy milyen irányú elmozdulást tekint kívánatosnak a kormányzat és az országgyűlés.

16–19.

Helyeseljük a kormánynak azt a döntését, hogy súly helyett a teljesítményt jelöli meg a gépjárműadó alapjaként. Ennek megfelelően a gépjárműadóról szóló alábbi javaslataink (16–19. pont) átdolgozásra szorulnak. Ugyanakkor az ezekben felvetett szempontok az új szabályozás esetén is megfontolandók.

16.

A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (a továbbiakban: Gjt.) 1. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) E törvény hatálya nem terjed ki a belföldi rendszámtáblával ellátott mezőgazdasági vontatóra, a lassú járműre és a lassú jármű pótkocsijára, a munkagépre, a CD, a CK, a DT, az OT és a Z betűjelű rendszámtáblával ellátott gépjárműre, **[továbbá a motorkerékpárra, ha hajtómotorjának lökettérfogata a 250 cm³-t nem éri el,]** a külföldön nyilvántartott tehergépjárművek közül azokra, amelyek az Európai Unió valamely tagállamában vannak nyilvántartva.”

Indokolás:

A motorkerékpárok egy utaskilométerre vetítve sokkal környezetszennyezőbbek és balesetveszélyesebbek, mint a személygépkocsik.

A Francia Tudományos Akadémia 1999-es vizsgálata szerint például hiába fogyaszt a robogó kevesebb üzemanyagot, mégis sokkal jobban szennyez, mint az autók. Míg egy autó kilométerenként átlagosan „csak” 2 gramm szén-monoxidot bocsát ki a levegőbe, a 125 köbcentis kétütemű robogó 12 grammot, a négyütemű 19,8 grammot, az 50 köbcentis pedig alig valamivel kevesebbet! Egy másik vizsgált paraméter, a nitrogén-dioxid és a nem elégett szénhidrogén együttes mennyisége még rémisztőbb helyzetet mutat: ami az autóknál 0,35 gramm (benzines) és 0,5 gramm (dízel), az a robogóknál 8,6 gramm (kétütemű) és 2,5 gramm (négyütemű). Összességében kijelenthetjük, hogy a vizsgált paramétereiktől és a típusoktól függően a robogók 5–25-ször jobban szennyezik a levegőt, mégpedig nem az elfogyasztott üzemanyag mennyiségének arányában, hanem abszolút értékben.

A vizsgálatból kikövetkeztethető, hogy például Párizsban az összes jármű mindössze 5 százalékát kitevő motorizált kétkerekűek a szén-monoxid-szennyezés 30–50 százalékáért, és a szénhidrogén- és nitrogén-dioxid-szennyezés 30–60 százalékáért felelősek!

A robogók további nagy hátránya a fokozott zajszennyezés, amit semmiképp sem szabad adókedvezményrel ösztönözni, hiszen Magyarországon a városi lakosság több mint 70 százaléka szenved rendszeresen a túlzottan magas közlekedési zajtól.

A nemzetközi statisztikák azt is bizonyítják, hogy az egy utaskilométerre jutó súlyos személyi sérülések, illetve halálos balesetek száma többször annyi a motorkerékpároknál, mint az egyéb járműveknél.

A javasolt módosítás elfogadása esetén **1 milliárd forint** körüli költségvetési többletbevétel várható.

17.

A Gjt. 6. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Tehergépjármű esetében [– **ide nem értve a nyergesvontatót, valamint a lakópótkocsit** –] az adó alapja a közúti közlekedési nyilvántartásban feltüntetett saját tömege (önsúlya) növelve a terhelhetősége (raksúlya) 50%-ával.”

Indokolás:

Semmilyen ésszerű indok nem található arra, hogy a nyergesvontatót miért kell ilyen hatalmas kedvezményben részesíteni az egyéb tehergépjárművekkel szemben. Ez a kedvezmény ellene hat az ésszerű fuvarszervezésnek, és feleslegesen sújtja a vasúti és kombinált szállítást. (Még a “leginkább környezetkímélő” kamion is fajlagosan legalább 5-ször nagyobb mértékben szennyezi a környezetet, mint a vasúti szállítás.) Megjegyezzük, hogy az 1990 és 2001 között 3620 millió USD értékben hoztak be az országba haszonjárműveket, és az EU-val történt vámleépítés következtében a közúti fuvarozók 1995 és 2001 között 122 milliárd forint összegű vámot takarítottak meg. A forint leértékelése következtében ugyanezen időszak alatt további 136 milliárd forinttal kevesebbet fizettek az importért, mintha az 1995. évi árfolyam változatlan maradt volna. Mivel ezek jelentős része használt jármű volt, ez jelentős környezetszennyezéssel járt és jár még ma is. Természetesen kívánatosnak tartjuk azt, hogy a tehergépjárművek megfeleljenek a korszerű környezetvédelmi normáknak. Ezt azonban nem az említett adókedvezménnyel, hanem csak a szigorú környezetvédelmi előírásoknak megfelelő járművek forgalomba helyezésének engedélyezésével célszerű ösztönözni. Véleményünk szerint ez a módszer a környezetvédelem szempontjából sokkal hatásosabb, ugyanakkor nem terheli a költségvetést. Mindezen okok miatt javasoljuk a nyergesvontatókra adott kedvezmény eltörlését.

A lakópótkocsi pedig általában luxus célokat szolgál, ezért nem indokolt részükre semmiféle kedvezmény.

A módosítási javaslat elfogadása esetén **a költségvetés 2006-ban mintegy 3 milliárd forint** többletbevételre tehet szert.

18.

A Gjt. 7. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. § (1) Az évi adótétel – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – a 6. §-ban meghatározott adóalap minden megkezdett 100 kilogrammja után 3000 Ft.

(2) Az „E” és „P” betűjelű ideiglenes rendszám táblával ellátott személyszállító gépjármű után 8 000 Ft, míg a tehergépjármű után 40 000 Ft adót kell fizetni. A gépjármű állandó rendszám táblával való ellátását követő hónap 1. napjától az adófizetési kötelezettségre az általános szabályok az irányadók.”

(3) A motorkerékpárra az (1) bekezdésben meghatározott adótétel ötszörösét kell fizetni.

(4) A luxus, illetve sport terepjáró autókra az (1) bekezdésben meghatározott adótétel háromszorosát kell fizetni.

(5) Dízelüzemű járművekre az (1) bekezdésben meghatározott adótétel 1,5-szeresét kell fizetni, kivéve a részecskeszűrővel felszerelt járművet.

Indokolás:

Az (1) bekezdéshez:

Az állam legalább négyszer annyi támogatást nyújt a személygépkocsik vásárlásához és használatához, mint amennyi bevétele származik ebből a **forrásból** (ld. a *Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások* c. tanulmányt: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf). Ez azt jelenti, hogy az állam évente több mint 1400 milliárd forint nettó támogatást nyújt ezekre a tevékenységekre. Ez gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a társadalmi igazságossággal és a környezetvédelem érdekeivel. Az államháztartás szempontjából pedig az a legfontosabb, hogy mindez hosszabb távon finanszírozhatatlan és így összeomlással fenyeget.

Hasonlóan kedvezőtlen a helyzet a közúti teherfuvarozás tekintetében. Csak a nehéz tehergépjárművek Magyarországon évente több mint 400 milliárd forint olyan költséget okoznak, amelyet nem az üzemeltetők fizetnek meg.

A helyzet az elmúlt években e tekintetben egyre romlott. Az EU-ból és társult országaiból származó gépkocsik vámjának fokozatos csökkenése és 2001-től való megszüntetése, az erre rakódó áfa kiesése és a forint felértékelése miatt az import gépkocsik ára jelentősen csökkent. 1996 és 2002 között az EU-ból származó import személygépkocsik vámleépítésének és az erre rakódó áfa kiesésének, valamint a forintfelértékelés hatására összesen mintegy 878 milliárd forint kedvezményt kapott a személygépkocsi használat (és egyúttal ennyivel romlott a költségvetés helyzete).

A tehergépkocsik importja 1996 és 2002 között a vámleépítés és a forintfelértékelés következtében összesen közel 281 milliárd forinttal lett olcsóbb, mintha a vámok szintje nem változott volna.

A fenti összegekhez képest a gépjárműadóknak a jelen módosításban javasolt emelése 2005-ben szinte elenyésző mértékű: csupán mintegy 30 milliárd forint többlet adóbevételt jelentene (az önkormányzatok számára, mivel 2003-tól ez az adónem 100%-ban az önkormányzatok bevételeit képezi).

Az 1991. évi LXXXII. törvény szerint a gépjárműadó „a motorizációval járó közterhek arányosabb elosztása, a települési, a fővárosban a kerületi önkormányzatok bevételeinek gyarapítása, valamint a közúthálózat karbantartásához és fejlesztéséhez szükséges források bővítése érdekében” szükséges. A gépjárműadó jelenleg még nem tölti be megfelelően azt a szerepet, amelyet a törvény előír, mivel az adó mértéke messze elmarad attól a szinttől, amely szükséges lenne a törvényben meghatározott célok teljesítéséhez.

A gépjárműadó emelése azért is különösen indokolt, mert 2005-ben elmarad az üzemanyagok jövedéki adójának valorizálása, ami tulajdonképpen – a 6 százalékos előrejelzett inflációval és 4 százalékos forgalomművekedéssel számolva – összességében 40 milliárd Ft kedvezményt jelent a közúti gépjármű-forgalom részére.

A (3) bekezdéshez:

A motorkerékpárok fajlagos baleseti költsége, légszennyezése és zajkibocsátása jóval magasabb, mint a személyautóké. 2003-ig egységesen évi 5000 Ft-ot kellett fizetni. A Gjt. 2003. évi módosítása nyomán 2004-től ez a mérték általában csökkent, például egy 150 kg-os motorkerékpár esetén 1800 Ft, ami teljesen indokolatlanul alacsony. Sőt, ez a változtatás alkotmányellenes is volt, mivel csökkentette a környezetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét.

A (4) bekezdéshez:

A luxus, illetve sport terepjáró autók behozatalának és használatának általában nincs gazdasági indoka, hanem csak a luxusfogyasztást szolgálják. Ugyanakkor jóval több üzemanya-

got fogyasztanak, mint az átlagos személygépkocsik, és így a környezetszennyezésük is nagyobb. Ráadásul tömegük és felépítésük következtében sokkal balesetveszélyesebbek is. Az utánuk eddig fizetett adók messze nem ellentételezik az általuk okozott károkat. Ezért a gépjárműadó fokozottabb emelésével is ösztönözni kell használatuk visszaszorítását. Egy ilyen intézkedés a lakosság túlnyomó többségének teljes támogatását élvezné.

Egy 2 tonna súlyú terepjáró esetében az éves gépjárműadó $20 \times 3000 \times 3 = 180\,000$ Ft lenne, ami ezen gépjárművek több millió forintos árát és luxuscéljait tekintve egyáltalán nem tekinthető aránytalannak. *(Figyelem! A módosító javaslatban meg kell még adni a luxus, illetve sport terepjáró pontos meghatározását!)*

Az (5) bekezdéshez:

A legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza általában jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. Az Egészségügyi Világszervezet azért nem ad meg levegőminőségi határértékeket a dízel-kipufogógázokból eredő részecskékre, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget. További indok, hogy dízelüzemű járművek nagy része tehergépkocsi és egyéb olyan haszongépjármű, amely az utakat sokkal erősebben rongálja, mint a személygépkocsi. (Például egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint több százezer személyautó.) Az EU közlekedéspolitikájában elhatározta, hogy a gázolaj jövedéki adóját felemeli a benzínre, azonban amíg ez megvalósul, indokolt a dízelüzemű gépjárművek adójának a benzinüzeműekénél nagyobb mértékű emelése.

Ugyanakkor már léteznek olyan részecskeszűrők, amelyek ezt a szennyezőanyagot 99%-ban kiszűrik. Ezek használatát ösztönözni kell, illetve az ilyennel rendelkező járművek esetén indokolatlan a többletadó kivetése. *(Figyelem! A módosító javaslatban a részecskeszűrőkkel kapcsolatos megfogalmazást még pontosítani kell!)*

Az (1) – (5) pontokban leírt módosítási javaslatok elfogadása esetén **a költségvetés éves szinten 70 milliárd forint többletbevételre** tehet szert.

Még felhívnánk a figyelmet arra a tényre is, hogy az elmúlt években rendszeresen elmaradt az üzemanyagok jövedéki adójának valorizációja (vagyis az inflációhoz történő igazítása). Ennek a következtében csak 2001 és 2005 között a gépjármű-közlekedés – 2004. évi áron számolva – 297 milliárd forint rejtett adókedvezményt kapott, vagyis ennyivel vált olcsóbbá a gépkocsik üzemeltetése. A módosító javaslat elfogadásával tehát csupán ennek az összegnek kevesebb, mint a negyedét fizetnék vissza a gépjármű-tulajdonosok, ami rendkívül méltányos eljárás.

19.

A Gjt. 9. §-a (4) bekezdésének a helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Amennyiben az adóalany adótartozása az egy évi adótételt meghaladja, és a közúti közlekedési nyilvántartásban újabb adóalanyt [2. § (1) bek.] a közlekedési igazgatási hatóság nem tüntetett fel, az adóhatóság kezdeményezi a gépjárműnek a forgalomból való kivonását.”

Indokolás:

Magyarországon túl sok esetben van a hatóság belátására bízva, hogy miként jár el a jogszabályokat megsértőkkel szemben. Ez gyakran szubjektív megítélésekhez, a különböző he-

lyeken eltérő jogalkalmazáshoz vezet, sokszor szinte lehetetlen helyzet elé állítja a jogalkalmazókat, és növeli a korrupció esélyeit. Ezért lehetőleg minden esetben egyértelmű jogszabályi előírásokat kell alkotni. Ezért a javasoljuk a „kezdeményezheti” szót „kezdeményezi”-re módosítani.

20.

Hatályát veszti az Szja tv. 28. §-ának (3) és (4) bekezdése.

Indokolás:

A hivatkozott törvényhely az alábbiakat tartalmazza:

„(3) A (2) bekezdésben és a 27. § c) pontjában meghatározott 30 százalékos korlátot figyelmen kívül kell hagyni annál a nemzetközi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban gépkocsivezetőként és árukísérőként foglalkoztatott, külföldi kiküldetés (külszolgálat) címén bevételt szerző magánszemélynél, aki a külföldi kiküldetéshez (külszolgálat) kapcsolódó elismert költségekről szóló kormányrendeletben foglaltak szerint kizárólag a gépjármű külföldön történő üzemeltetéséhez közvetlenül kapcsolódó és számlával, más bizonylattal igazolt költségek elszámolására jogosult, és ezt az elszámolási módszert alkalmazza.

(4) A külföldi kiküldetés (külszolgálat) szabályainak alkalmazásában nemzetközi áru fuvarozásban és személyszállításban gépkocsivezetőként és árukísérőként foglalkoztatott magánszemély az, aki a közúti közlekedési szolgáltatásokról és közúti járművek üzemen tartásáról szóló külön jogszabály, illetőleg más, erről szóló jogszabályok rendelkezései szerint engedélyhez kötött nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatást végez, illetőleg abban árukísérőként közreműködik, kizárólag az e tevékenysége tekintetében.”

Az EU jogszabályaival és a piacgazdaság elveivel is ellentétes ez a kedvezmény, amely kizárólag a közúti fuvarozás számára előnyös.

A napidíj szabályozás a KSH szerint állami támogatásnak minősül: „A munkaerő-piac működésébe történő olyan kormányzati közösségi beavatkozások, amelyek célja a hatékony működés, a kiegyensúlyozatlanságok korrigálása, és amelyek megkülönböztethetők az általános foglalkoztatáspolitikai intézkedésektől, abban, hogy ezek kiválasztják a munkaerőpiac kedvezményezett csoportjait. Ebben a vonatkozásban kormányzati/közösségi beavatkozásnak számítanak azok az intézkedések, amelyek kiadásokat vonnak maguk után akár aktuális kifizetések, akár elmaradó állami bevételek (csökkentett adó, társadalombiztosítási hozzájárulás vagy egyéb normál befizetés kedvezménye) formájában. Kormányzaton általánosságban a központi kormányzatot, a regionális önkormányzatot, a helyi önkormányzatot és a társadalombiztosítási alapokat értjük (1.3.3 rész, 15. pont a definíciókról).” (KSH Munkaerő-piaci politikák, módszertani kézikönyv, nemzetközi statisztikai dokumentumok, Nemzetközi előírások és ajánlások a statisztikai módszerek és osztályozások köréből. Budapest 2005

A jelenlegi helyzet az alábbi hátrányokkal jár:

Az így kieső állami bevételeket más, általában környezetkímélőbb ágazatoknak kell többszörös költséggel ellentételezniük. (Ha például ezen a téren 1 milliárd forint támogatást adunk a kamionforgalomnak, akkor többek között a vasútnak is nagyobb támogatást kell adni, különben csökkennek a vasút bevételei, ugyanakkor a környezeti és egészségi károk elhárítására, felszámolására is jelentős összegeket kell fordítani.)

Egyoldalúan a nemzetközi közúti áru fuvarozást részesíti előnyben (elsősorban a vasúthoz képest), aminek következtében számos országban, beleértve az EU országait is

- a balesetek száma növekszik, több emberélet vesz el, és
- a környezet terhelése is súlyosbodik.

A versenysemlegességet durván torzító kedvezményt alkalmazunk, amely nemzetközileg nem fogadatható el, hiszen ilyen egyetlen EU ország sem alkalmaz. Ha az EU Versenyügyi Főigazgatósága elé kerül az ügy, szigorú büntetést róhat ki Magyarországra.

A javasolt törvénymódosítás – megfelelő tájékoztatás esetén – kedvező visszhangot válthat ki az EU országok közvéleményében, különösen Ausztriában és Németországban. Ezen túlmenően ez – a napidíjaknak összességében 50%-os csökkenését feltételezve – kb. **7 milliárd Ft** szja és társadalombiztosítási járulék **többletbevételt** jelent éves szinten.

21.

Az Áfa tv. „1. számú mellékletében törölni javasoljuk a [] közé tett tételeket, és hozzáadni az aláhúzott kiegészítést.

/I. Rész

A 15 százalékos felszámított adómérték alá tartozó termékek és szolgáltatások köre

1. Termékek/

31.	[Ásványi vagy vegyi trágyázószer (a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium által kiadott forgalomba hozatali engedéllyel rendelkező trágyázószer)	ex 3102 ex 3103 ex 3104 3105
33.	Rovarölők, gombaölők, külsőleg alkalmazandó fertőtlenítőszer, gyomirtók stb.	3808]
36.	Egészségügyi betét (ideértve a tisztasági betétet is) és tampon, [nadrágpelenka] , többször használható csecsemőpelenka, pelenkabetét, papírvatta, fogászati papíranyag	ex 4818 40 ex 4818 90 ex 4823

Indokolás:

A törölni javasolt tételek használata súlyosan környezetszennyező, így nem indokolt azoknak a kedvezményes áfa-kulcsú besorolása.

A műtrágyák, illetve a rovarölők és gyomirtók kedvezményes, 15%-os áfa mértéke indokolatlan előnyben részesítés, sőt energetikai és környezetvédelmi szempontból is kifejezetten káros.

Országunk egyik legfontosabb érdeke az, hogy a mezőgazdasági termelés hosszú távon is fenntartható, környezetkímélő módon valósuljon meg. Ennek egyik előfeltétele a talaj, az élővilág és az emberek egészségét károsító termékek használatának csökkentése. A magyar mezőgazdaságban a rendszerváltást követően jelentősen visszaesett a vegyszerek használata, sajnálatos tény azonban, hogy az utóbbi időszakban ez a folyamat megfordult. A további növekedés megakadályozását elősegítené, ha e termékek áfája a 20%-os körbe kerülne. Ez az átsorolás a nagyobb gazdálkodókat – akik az áfát vissza tudják igényelni – kevésbé érintené, viszont elősegítené a korszerűbb, ökológikus gazdálkodásra való áttérést azoknál a kistermelőknél, akik kevésbé tudják betartani a szakszerű vegyszerhasználat követelményeit, ugyanakkor leginkább alkalmasak a környezetkímélőbb gazdálkodási formák megvalósítására.

Az említett áfa-átsorolást indokolja az is, hogy az Európai Unióban egyre nagyobb hangot kap a vegyszerhasználat csökkentése, és folyamatban van a környezetkímélő gazdálkodási formákra való áttérés. Dániában, Finnországban és Svédországban külön ökoadó is sújtja a növényvédőszeres felhasználását. Az EU sokkal nagyobb támogatás ad az ökológiai gazdálkodásra, mint az intenzív, vegyszeres mezőgazdaságra, tehát az előbbi versenyképességének javítása egyúttal elősegíti, hogy Magyarország a korábinál nagyobb támogatásban részesüljön.

A mezőgazdaságban alkalmazott vegyszerek, illetve azok alapanyagának túlnyomó része importból származik. Csökkenő felhasználásuk javítaná az ország külkereskedelmi mérlegét és előmozdítaná a hazai munkaerő versenyképességének növelését.

Ezek az intézkedések elősegítenék a vidéki munkanélküliség csökkentését is, hiszen köztudott, hogy a biogazdálkodás élőkommunikáció-igénye jóval magasabb, mint a vegyszeres gazdálkodásé.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés éves szinten 1–2 milliárd forint többletbevételre** tehet szert.

Az utóbbi évtizedben elterjedt, nem újrahasznosítható termékek néhány évtizeden belül hulladék-katasztrófát fognak okozni. Az egyszer használatos csecsemőpelenkának (vámtarifa-szám: 4818 40) már a gyártása is súlyosan környezetkárosító és energiaigényes. Mivel nem újrahasznosító, a szeméthegeket gyarapítja. Egyetlen gyerek egy tonna eldobható pelenkát „termel”, mire szobatiszta lesz. Tudatformálással is ösztönözni kellene ezeknek a termékeknek a jelentős visszaszorítását. Az eldobó pelenka nedvszívó rétege cellulóz, ami egyéb célokra hasznos nyersanyag lehetne. Ráadásul ezek túlnyomórészt importból származnak, és így rontják az ország fizetési mérlegét is.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés 2005-ben néhány százmillió forint többletbevételre** tehet szert.

22.

Az Áfa tv. „1. számú mellékletét javasoljuk kiegészíteni az alábbi tételekkel:

III. Rész

Az ötszázalékos felszámított adómérték alá tartozó termékek és szolgáltatások köre

2. Szolgáltatások/

<u>Kutatás és kísérleti fejlesztés</u>	SZJ 73.10.1, 73.20.1
<u>Vízgazdálkodási tervezés, szakértés</u>	SZJ 74.14.23.2-ből
<u>Postai és távközlési tervezés, szakértés</u>	SZJ 74.14.23.3-ből
<u>Környezetvédelmi szakmai tervezés, szakértés</u>	SZJ 74.14.23.5
<u>Környezeti elemek laboratóriumi vizsgálata, elemzése</u>	SZJ 74.30.11.2

Indokolás:

Mind a K+F, mind a szakértői tevékenységek, illetve a laboratóriumi vizsgálatok gazdasági, társadalmi és környezeti hasznosságukat tekintve indokolják a különlegesen kedvezményes áfa-kulcsú besorolást. Ismertes, hogy a K+F tekintetében messze el vagyunk maradva az EU országoktól és ez versenyképességünk javításának komoly akadályát képezi. Az EU tagországaiban a K+F-re történő ráfordítások átlagosan a GDP 2%-át teszik ki, míg Magyarországon ez az arány mindössze 1% – ráadásul jóval alacsonyabb GDP mellett.

A környezetvédelmi tervezés és vizsgálatok kedvezményes áfáját indokolja továbbá az is, hogy szükséges hazánk környezeti állapotának mielőbbi javítása, valamint hogy meg tudjunk felelni az EU környezetvédelmi követelményeinek.

23.

Az Áfa tv. 2. számú mellékletét javasoljuk kiegészíteni az alábbi tételekkel:

/A tárgyi adómentesség alá tartozó termékértékesítések és szolgáltatásnyújtások köre"/

„27.a bíróságok és a hatóságok által kirendelt igazságügyi szakértők által végzett szakértői tevékenység (SZJ 74.11.17.0);

28. műemlékvédelmi szakértés (SZJ 74.14.23.9-ből);

29. egészségügyi tervezés, módszertani feladatok (SZJ 74.14.23.4-ből),

30. tudományos rendezvények lebonyolítása (SZJ 74.84.15.0-ből);

31. közös ismeretterjesztés és ismeretszerzés (SZJ 92.34.13-ből);

32. könyvtári, levéltári, múzeumi és egyéb kulturális szolgáltatás (SZJ 92.51.1, 92.52.1),

Indokolás:

A 27. ponthoz:

Az igazságszolgáltatás áfa-mentessége miatt a szakértői tevékenységre a felszámítandó áfát a bíróságok nem igényelhetik vissza, ez költségként jelentkezik náluk, így az amúgy is szűkös, a szakértőkre fordítható költségvetési keretük tovább csökkent a szakértői tevékenységre jutó áfa értékével a 2002. évi állapothoz képest, amikor még megvolt a visszaigénylési lehetőség. A jelen módosítási javaslat felel meg a Kormány vállalásainak (jogbiztonság, bíróságok anyagi helyzetének javítása). Ez a módosítás elősegítené az Alkotmány 57. §-a (1) bekezdése által megfogalmazott jog érvényesülését is: „A Magyar Köztársaságban a bíróság előtt mindenki egyenlő...”

A 28–32. ponthoz:

A fenti hat tétel olyan közérdekű, társadalmilag és gazdaságilag fontos tevékenység, melynek áfa-mentességének feltétlenül indokolt. (Ez a kedvezmény ugyanis korábban létezett.) A kulturális és tudományos szolgáltatásokat szinte minden ország pénzügyi kedvezményekben részesíti.

B) Szövegszerűen még nem kidolgozott módosító javaslatok

Az alábbiakban olyan javaslatot fogalmazunk meg, amelyek szintén adójellegű bevételeket, valamint állami támogatásokat érintenek, azonban további törvények módosítását is igénylik, illetve a szövegszerű kidolgozásuk további munkát igényel.

24.

Javasoljuk, hogy a munkába járásra vonatkozóan ugyanakkora kilométer-átalány költségtérítést kaphasson adómentesen minden dolgozó (tag, vállalkozó, vezető tisztségviselő) bármiféle bizonylat nélkül a munkában töltött napok szerint a lakóhely és a munkahely kilométer távolságára.

Indokolás:

Egy ilyen változtatás lenne az egyik legjobb ösztönzés arra, hogy a munkába járásnál az emberek alternatív közlekedési módot válasszanak a személygépkocsival szemben. (Természetesen, hogy ennél a megoldásnál a közlekedési bérletek párhuzamos elszámolására nem lenne lehetőség.) Ha a költségvetés helyzete nem teszi lehetővé, hogy a jelenlegi 9 Ft/km szintnél lényegesen magasabb kilométer átalány kerüljön megállapításra, úgy a kilométer átalány összegét helyközi forgalomban az adott útvonalra érvényes tömegközlekedési bérlet, helyi forgalomban a helyi bérlet árának arányos visszaszámításával lehetne megoldani. Ebben az esetben is fennáll az ösztönzés, hiszen csak a közforgalmú közlekedés igénybevétele mellett van teljes térítés, megtakarítás pedig csak a gyalogos és kerékpáros közlekedési mód esetén jelentkezik.

A tömegközlekedés használata környezetvédelmi, közlekedésbiztonsági, területfoglalási (gondoljunk a közlekedési dugókra!) és nemzetgazdasági szempontból is jóval előnyösebb, mint a személygépkocsi használata. A kerékpárral és gyalog történő munkába járás pedig gyakorlatilag nem jár környezetszennyezéssel, rendkívüli módon energia- és helytakarékos, továbbá javítja az emberek egészségét, így hozzájárulva a hatékonyabb munkavégzésükhöz és a társadalombiztosítási kiadások csökkentéséhez. A kerékpáros és gyalogos közlekedés ily módon történő ösztönzése többletbevételt eredményez az állam részére, amint azt számos külföldi kutatás bebizonyította.⁴

A munkába járás költségtérítése a közlekedési módtól függetlenül több EU-országban bevett gyakorlat. Egyes országokban pedig külön ösztönzik a kerékpáros közlekedést. Németországban a munkába járás esetén kilométerenként 30 eurócent (75 Ft) fizethető adómentesen, a közlekedési módtól függetlenül. A köztisztviselők havi 5 eurót kapnak (1250 Ft), ha egy hónapban legalább 4 alkalommal kerékpárral mennek a munkahelyükre. Hollandiában a munkába járáshoz mindenki kilométerenként 18 eurócentet (45 Ft) kap adómentesen, függetlenül attól, hogy gyalog, kerékpárral, tömegközlekedéssel, személyautóval vagy egyéb eszközzel közlekedik. Ugyanitt a munkahely legfeljebb 749 euróért (187 ezer Ft) kerékpárt vásárolhat a dolgozójának úgy, hogy mindössze 68 euró (17 ezer Ft) után kell az adót megfizetni (azaz 681 euróig adómentes). Belgiumban kilométerenként 15 eurócentet (37 Ft) adhatnak azoknak a dolgozóknak, akik kerékpárral járnak munkába. Ezt felső korlát nélkül tehetik, ugyanakkor amennyiben valaki autóval jár munkába szintén 15 eurócentet kaphat kilométerenként, de évente legfeljebb 125 euró (31 000 Ft) után! Nagy-Britanniában mérföldenként 20 pennyt (kilométerenként 44 Ft) fizethetnek adómentesen a munkáltatók a dolgozóiknak, ha azok kerékpárral járnak munkahelyükre. Ezen kívül Nagy-Britanniában a munkáltató bármennyi ide-

ig tartó adómentes kölcsönt is adhat a dolgozónak kerékpár és kerékpárbiztonsági felszerelések (például bukósisak) vásárlására.

Tehát a fejlettebb környezeti kultúrával rendelkező országokban a munkába járással kapcsolatos adómentes költségtérítést nem kötik közlekedési módhoz. Ez gyakorlatilag azt jelentené, hogy abban az esetben, ha ez az átalány a személygépkocsival történő munkába járás költségszintje szerint kerül megállapításra, és az illető személygépkocsi helyett a buszt, a vonatot, a kerékpárt vagy a gyaloglást választja, akkor jelentős anyagi megtakarításra tehet szert, hiszen az így kifizetett költségátalány egy része a zsebében marad, mivel azt ténylegesen nem fogja elkölteni. Egy ilyen változtatás lenne a legjobb ösztönzés arra, hogy a munkába járásnál az emberek alternatív – környezetkímélőbb és gazdaságosabb – közlekedési módot válasszanak a személygépkocsival szemben.

25.

Javasoljuk egy olyan adó kivetését a cégautók használatára, amely az üzemanyag-fogyasztáson alapul, és ezzel egyidejűleg a cégautó adó eltörlését.

Indokolás:

A jelenlegi cégautó adó rendszer lehetőséget ad az adófizetés alóli kibúvára akkor is, ha közbe-közbe magáncéllal is használják a gépkocsit. Ugyanis van az szja-törvényben egy olyan kitétel (70.§ (12) bek.), hogy nem keletkezik cégautó adó fizetési kötelezettség az olyan magán célú használat alapján, amelynél a magánszemély egyébként a cégautó adó fizetésére kötelezett kifizetőnek térítést fizet. Idézzük:

„(12) Nem keletkezik cégautó-adó-fizetési kötelezettség az olyan magáncélú használat alapján, amelynél a magánszemély az egyébként a cégautó-adó fizetésére kötelezett kifizetőnek térítést fizetett, feltéve, hogy e térítés legalább a magáncélú használat során futott kilométernek megfelelően

a) az üzemanyag-fogyasztási norma és az APEH által közzétett üzemanyagár alapján e törvény rendelkezései szerint megállapított, vagy

b) a számlák alapján meghatározott

üzemanyagköltség és az általános személygépkocsi normaköltség figyelembevételével kiszámított összeg; az üzemanyagköltség megtérítettnek tekintendő akkor is, ha a magáncélú használatra jutó üzemanyagra fordított kiadást kizárólag a magánszemély viseli.

Ez alatt azt kell érteni, ha valaki vállalatvezető és a cégautóval jár munkába vagy mondjuk elmegy a tengerpartra az autóval a családjával, és ezeket az utakat megfizeti (vagyis a pénztárbizonylaton szépen kiszámolgtatják és befizeti), akkor a cég már mentesül a vállalkozási cégautó adó fizetési kötelezettség alól. Tehát még egy olyan kikaput is enged a törvény, hogy jó-jó, hamisítod-hamisítod az útnyilvántartást, de amikor olyan helyzet áll elő, hogy muszáj beírni a magáncélú használatot, akkor egyszer fizetsz valamennyit, és mentve van a dolog.

A cégautó adó elvi hibája, hogy a személyi jövedelemadóról szóló törvény keretében került kialakításra és a magáncélú használattal kapcsolatos adózás biztosítására hivatott. Eredetileg generális szabályozásnak szánták, minden cégautó után fizetni kellett volna, de ez a megoldás az Alkotmányba ütközött. Az Alkotmánybíróság kimondta, meg kell adni a lehetőséget annak bizonyítására, hogy nem használják magáncélra a gépkocsit, és ekkor nem terhelheti cégautó adó a vállalkozást. Az a tény, hogy a kizárólagos üzleti célú használat bizonyítása milyen visszaélésekre adott és ad módot, nem alkotmányossági kérdés.

Ezért javasoljuk, hogy a személyi jövedelemadóról szóló törvény cégautó adóra vonatkozó rendelkezéseit töröljék el, és helyette a cégautók esetében vezessenek be a gépkocsik futásteljesítményéhez kapcsolódó többletadót, tekintet nélkül arra, hogy az üzleti

célú vagy magánhasználat során keletkezett. A futásteljesítményt nem a kilométer- vagy útnyilvántartás, hanem egyszerűen a vállalkozás saját tulajdonában álló, bérelt vagy lízingelt a személygépkocsik vállalászási költségként elszámolt üzemanyag után kellene megfizetni.

Az új adót nevezhetnénk esetleg személygépkocsi-üzemeltetési adónak vagy a személygépkocsi környezetvédelmi adójának. Indoka a személygépkocsi futásteljesítményéhez kapcsolódó többlet állami költségek (útépítés, környezeti károk ellentételezése, egészségbiztosítás) forrásának biztosítása lehet. **Mértékét úgy kellene megállapítani, hogy lehetőleg ne érje meg indokolatlanul avagy magáncélra cégautót használni.** Az elszámolt üzemanyag-költség 30–50%-át tartjuk elképzelhetőnek. Megfizetése alól a magánszemélyek mentesülnének.

26.

Javasoljuk a bérebe vett személygépkocsik áfája levonhatóságának eltörlését.

Indokolás:

2004. január 1-jétől a személygépkocsi használatával kapcsolatos beszerzések áfája gyakorlatilag nem levonható Magyarországon. Ez alól egyetlen egy kivétel van, a bérebe vett személygépkocsik áfájának a levonhatósága, ez továbbra is levonható. Ennek következtében jelentősen csökkent a saját tulajdonú cégautóknak a száma, és nagyon sok cég bérelt flottára állt át. Ugyanis ezek jóval olcsóbban üzemeltethetőek az áfa levonása miatt, mint a saját tulajdonú gépjármű-parkok. Ez egy burkolt támogatása az autógyártóknak és azoknak a pénzügyi cégeknek, akik lízingeléssel, bérbeadással foglalkoznak. Ez megengedhetetlen. Más országokban ez nem így van, tehát általában a személygépkocsi-használattal kapcsolatos áfa-levonást mindenütt tiltják. Most olyan konstrukciók vannak, hogy 3-5 éves futamidőkre tartósan bérlik a járműveket, és utána kicserélik, és a használtautó kereskedő eladja, vagy olyan cégeknek adja olcsóbban, akik használttal is beérik.

27.

Javasoljuk, hogy a gépjárműbalesetek miatt jelentkező egészségügyi költségeket (a munkába járás esetét is beleértve) még részben se a társadalombiztosítás fizesse, hanem teljes egészében az üzleti biztosítók.

Indokolás:

A gépjármű-használat fokozott veszélyekkel jár. 2004-ben Magyarországon 1296 ember halt meg és 28 054 ember szenvedett sérüléseket közúti közlekedési balesetek során. A közúti közlekedés résztvevői viszont messze nem fizetik meg mindazokat a költségeket, amelyeket okoznak (ezt a tényt az Európai Unió új közlekedéspolitikájáról szóló, 2001-ben megjelent Fehér Könyve is hangsúlyozza). Ezért indokolt, hogy a közúti balesetek költségeit ne a társadalombiztosítás fizesse, hanem az üzleti biztosítók. Ez utóbbiak egyébként 2003-ban 183 milliárd forint bevételre tettek szert a gépjármű-biztosításból, amiből a károk kifizetése után 80 milliárd forint „nettó” bevételük maradt.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés éves szinten 30 milliárd forint kiadást takaríthat meg.**

Javasoljuk bevezetni a nehéz tehergépjárművek úthasználati díját.

Indokolás:

A nehéz tehergépjárművek évente több mint 400 milliárd forint olyan kárt, illetve költséget okoznak az utakban (és ezáltal közvetve a többi járműben), az utak alatt futó közművezetékben, az utak menti épületekben, a környezetben, az egészségben, 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.⁵ Az alpesi országban 2001-ben vezettek be útdíjat a tehergépkocsik részére, amely a következő tényezőktől függ:

- az összes megtett kilométertől, vagyis független attól, hogy a jármű autópályán, városi főúton, vagy akár földúton halad (ez egyrészt így igazságosabb, másrészt arra ösztönzi a járművezetőket, hogy a lehető leggyorsabban megtehető útvonalat válasszák, és kerüljék el a településeket);
- a jármű megengedett összsúlyától (ez arra ösztönzi a járművek üzemeltetőit, hogy minél jobban használják ki a járműveiket, minél kevesebb legyen például az üres fuvar);
- a jármű légszennyezőanyag-kibocsátásától (ez elősegíti, hogy minél korszerűbb járműveket használjanak).

Az átlagos díj 2001-ben tonna-kilométerenként 1 eurócent volt, 2005-ben pedig már 1,7 eurócent (4,25 Ft/km). A díjból származó bevétel 2001-ben 510 millió eurót tett ki (közel 130 milliárd Ft), 2005-re pedig 1020 millió euró (mintegy 250 milliárd Ft) bevételt jeleztek előre. A díj hatására 2001-ben és 2002-ben egyaránt 5 százalék körüli forgalomcsökkenést tapasztaltak, 2003-ban pedig enyhe növekedést. A díj bevezetése előtt viszont évente 5–6 százalékkal növekedett a forgalom.

A 10 tonna összsúly feletti hazai járművek teljesítményét a hazai utakon a KSH eddigi adatai alapján 2005-ben 14 milliárd árutonna-kilométerre becsülhetjük. Változatlan forgalom mellett, és feltételezve, hogy a járművek megengedett összsúlya az elszállított áruk súlyának másfélszeresét teszi ki, évente $(4,25 \times 1,5 \times 14 =)$ **90 milliárd forint bevételre lehetne szert tenni.**

A 10 tonna összsúly feletti külföldi járművek magyarországi teljesítményére vonatkozóan nincs adat. 2003-ban 1 371 000 külföldi tehergépkocsik lépett be a magyar határon. Átlagosan 30 tonna megengedett összsúllyal és 440 kilométerrel számolva, valamint figyelembe véve az EU-csatlakozás után megugrott forgalmat is, 2005-re mintegy 20 milliárd tonna-kilométer teljesítmény várható. Ebből következik, hogy $(4,25 \times 20 =)$ **85 milliárd forint bevételre lehet számítani.**

A fentieket összesítve, megállapítható, hogy **2005. évi szinten 175 milliárd forint** bevételre tehetünk szert, ha a 10 tonna feletti tehergépjárművekre csak 1,7 eurócent/km díjat vetünk ki. Amint a svájci példa mutatta, az ilyen mértékű díj csak a forgalom további növekedésének megállítására, illetve kismértékű csökkentésére elegendő. Ezért a díjat fokozatosan tovább kell emelni.

Az Európai Unió és Magyarország már 1991-ben megállapodott, hogy 1992-től tonna-kilométerenként 3 forintot vethetünk ki a nehéz tehergépkocsikra. Az inflációt figyelembe véve, ez ma már 7,35 forintot tenne ki. Ennek alapján számolva változatlan forgalom mellett $(40,5 \times 7,35 =)$ közel 300 milliárd forint bevételre lehetne számítani. Feltételezve egy 20–30

százalékos forgalomcsökkenést, a bevétel még mindig elérné az évi 210–240 milliárd forintot.

Természetesen ekkora díjat egyik napról a másikra politikai okokból aligha lehet kivetni, ezért fokozatosan, több év alatt javasoljuk elérni ezt a mértéket. Arra azonban fel kell hívni a figyelmet, hogy a kamionok üzemeltetői még ebben az esetben sem fogják teljes mértékben megfizetni az általuk okozott költségeket.

Az úthasználati díj bevezetésének további előnye, hogy így piaci eszközökkel javítható a vasút versenyképessége. Ez azt jelenti, hogy kétszeresen is javul az állami költségvetés helyzete (egyrészt az útdíjából származó bevételek révén, másrészt azért, mert kevesebb költségvetési támogatást kell nyújtani a vasútnak).

Az úthasználati díj magyarországi bevezetésének nincs technikai akadály. Minden tehergépkocsi (a jogszabályban meghatározott néhány kivétellel) rendelkezik menetírókészülékkel. Ennek alapján meg lehet állapítani a megtett kilométert. A jármű megengedett összsúlya és szennyezőanyag-kibocsátási jellemzői pedig gyárilag meghatározottak. Így a befizetendő összeg egyszerűen kiszámítható és ellenőrizhető. A külföldre menő és onnan jövő járművek adatait az országhatáron fel lehet jegyezni a belépéskor és kilépéskor, és a járművezetők ott rögtön ki is fizethetnék a díjat. A csak belföldön közlekedő járművek adatait pedig elég szűrőpróba-szerűen ellenőrizni, és aki nem fizette be (mondjuk, havonta vagy fél-évente) a megfelelő díjat, azt rendkívül szigorúan meg kell büntetni. A jövőben korszerűbb módszereket, elektronikus díjfizetést is lehet majd alkalmazni.

A nehéz tehergépjárművekkel történő áruszállítás támogatásának **csökkentése az első évben mintegy 40 milliárd forintot**, az ezt követő években pedig reálértéken számítva is folyamatosan növekvő összeget tehet ki.

29.

Javasoljuk jelentősen megemelni és kiterjeszteni a 11,5 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek túlsúlydíját.

Indokolás:

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. Az EU szabályai sajnos azt már nem teszik lehetővé, hogy a 10 és 11,5 tonna közötti tengelyterhelésű járművekre a fentebb javasolt úthasználati díjon felül túlsúly-díjat vessünk ki, azonban a 11,5 tonna felettiekre ez megtehető és meg is kell tenni.

A GKM megbízásából az UVATERV által kidolgozott és a társadalmi vitára bocsátott legújabb gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program a következőket állapítja meg:

„Az országos főutak és mellékutak több mint 50%-a a szakmai és úthasználói elvárhatóságnak (teherbírás, egyenetlenség, keréknyomvályú) nem felel meg. Az országos közúthálózat burkolataira jellemző, hogy az útminősítési rendszerben a jelenlegi – az Európai Unióban engedélyezetttnél enyhébb – teherbírásai előírásoknak sem felel meg a hálózat 24%-a és további 10% minősül „rossz” teherbírásúnak. A tengelyterhelések jelenleg megengedett határérté-

ke általában 10 tonna, amely az Európai Unióhoz való csatlakozással összefüggésben, a 2008-ig tartó derogációt követően 11,5 tonna értékre fog növekedni. Ez a változás hozzájárulhat az úthálózat fokozott ütemű leromlásához és komoly gondokat jelenthet a közúti hidak egy részének teherbírása tekintetében.”⁶

Tehát amennyiben nem kerül sor a 11,5 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek túlsúlydíjának jelentős megemelésére, akkor nagymértékben növekedhetnek a hazai adófizetők kiadásai, és egyúttal végzetesen leromolhat a meglévő hazai úthálózat, ráadásul anélkül, hogy forrással rendelkezni a helyrehozatalára.

A túlsúlyos gépjárművek támogatásának mérséklése az államháztartás részére az első évben **mintegy 10 milliárd forint**, a további években ennél jóval nagyobb megtakarítást eredményezhet (egyebek mellett az útkarbantartási költségek csökkenése következtében).

30.

Javasoljuk repülőtéri adó kivetését.

Indokolás:

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 repülőtérről repülővel érkezik, illetve azt azzal elhagyja. (A repülőtéri adó nem tévesztendő össze a repülőtéri díjjal vagy illetékkel, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.) Ilyen adót az EU több tagországában is alkalmaznak (például Nagy-Britanniában és Máltán). A légi közlekedés támogatásának ilyen csökkentése **évi 10 milliárd forint többletbevételt eredményezhet az államháztartás részére.**

31.

Javasoljuk a szénhidrogének és nem-szénhidrogén nyersanyagok bányajáradékának emelését.

Indokolás:

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.**

32.

Javasoljuk a földvédelmi járulék emelését és kiterjesztését.

Indokolás:

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 biztosítani, miközben a meglévők kihasználtsága, hatékonysága romlik). Ezért a járulék mértékét sokszorosára 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 csökkentése **az első évben mintegy 50 milliárd forint, a későbbiekben évi több százmilliárd forint megtakarítást** eredményezhet.

A fentieknek megfelelően a Levegő Munkacsoport részletes módosító javaslatot dolgozott ki a termőföldről szóló törvény módosítására⁷.

33.

Javasoljuk a lakástámogatási rendszer egyéb elemeinek is a környezetvédelmi szempontú átalakítását.

Indokolás:

A fentiekben már megindokoltuk, hogy miért előnyös nemzetgazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontból egy ilyen intézkedés. A korábbi pontokban javasolt törvénymódosítások azonban a lakástámogatási rendszernek csak egy részét érintik, ezért szükséges áttekinteni a többi elemét is környezetvédelmi szempontból. Ezekre vonatkozóan a Levegő Munkacsoport már korábban részletes javaslatokat dolgozott ki.⁸ Megvalósításuk esetén a rövid távon **évi 10 milliárd forint** nagyságrendű, hosszabb távon ennél lényegesen nagyobb államháztartási megtakarítás várható.

34.

Javasoljuk a pornó- és erőszak tartalmú termékek és szolgáltatások kulturális járulékanak megfizettetését.

Indokolás:

A televízióban, a mozikban, a videofilmeken és a nyomtatott művekben is rendkívül elszaporodott az erőszak és pornográfia megjelenítése, ami pénzben is kifejezhető, aggasztó mértékű károkat okoz az egész társadalomnak.⁹ Ezen termékek és szolgáltatások után a hatályos törvényi előírás szerint 25%-os járulékot kell befizetni, azonban a hiányos jogszabályok miatt (a végrehajtási utasítások hiánya miatt) ezt az APEH nem tudja végrehajtani. Ezért a jogszabályok pontosítása szükséges, ami **legalább 5 milliárd forinttal csökkentheti az államháztartás hiányát.**

35.

Javasoljuk a környezetvédelmi termékdíjak emelését és kiterjesztését.

Indokolás:

A környezetvédelmi termékdíjak emelésére és kiterjesztésére a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium konkrét javaslatokat dolgozott ki részletes indoklással. Ezt támogatjuk még abban a tudatban is, hogy az elfogadásuk csak egy kis lépést jelentene az Európai Unió Alapszerződésében foglalt és a Kormányprogramban is szereplő „szennyező fizet” elv megvalósítása, illetve a piacgazdaságnak megfelelő gyakorlat kialakítása felé. A Hulladék Munkaszövetség további részletes ajánlásokat dolgozott ki a témában, amelyek megvalósítása már sokkal komolyabb előrelépést jelentene a helyes irányba.

A termékdíjak emelése és kiterjesztése éves szinten mintegy **10 milliárd forint** többletbevételt eredményezhet az államháztartás részére.

36.

Javasoljuk a közbeszerzési törvény módosítását úgy, hogy a hazai élők munkát és a környezet védelmét részesítse előnyben.

Indokolás:

2006-ban közel 1700 milliárd forint összegben írnak ki közbeszerzési pályázatokat, melyeket az államháztartás bevételeiből finanszíroznak. Azonban ezeket a pályázatokat többnyire nem a hazai cégek és nagyrészt nem a hazai munkaerőt alkalmazók nyerik el. Az államháztartás bevétele és a foglalkoztatás növelhető, valamint a hazai környezet állapota tovább javítható a közbeszerzési pályázatok feltételeinek alább javasolt módosításával. Csak az a pályázat fogadható el, amely az alábbi feltételeknek felel meg:

- A közbeszerzés értékének legalább 60%-ával kell, hogy növelje az államháztartási bevételeket. Ez kikényszeríti a hazai munkaerő alkalmazását és hazai beszállítók arányának növelését. Ezt a hazai alacsony foglalkoztatási szinttel, valamint a mérvadó EU-országoknak (Németország, Ausztria stb.) magyar munkaerőt korlátozó intézkedései is indokoltá teszik. Ez nem jelenti a külföldi cégek diszkriminációját, mert a feltételek teljesítése esetén ők is megnyerhetik a pályázatot.
- Csak a környezetet legkevésbé terhelő beszerzés finanszírozható közpénzből. Például nem szabad beszerezni egyszer használatos eszközöket (kivéve, amikor azt egészségügyi szempontok indokolják), a szállítást pedig a lehető leginkább környezetkímélő módon kell megvalósítani. (Ez utóbbit úgy kell megoldani, hogy a fajlagos környezeti paramétereit kell vizsgálni, például az egységnyi teljesítményre jutó szennyezőanyag-kibocsátást.) Eleget kell tenni az Európai Unió „zöld közbeszerzésre” vonatkozó ajánlásainak, és ezek feltételeit jogszabályban kell rögzíteni.¹⁰

A fenti feltételek megfelelő érvényesítésével az államháztartási bevételek éves összege 300–500 milliárd forinttal emelhető úgy, hogy ezzel együtt a munkahelyek száma 100–150 ezer fővel növelhető. Éves szinten legalább **100 milliárd forint** államháztartási többletbevétel érhető el és 50 ezer fő foglalkoztatása biztosítható.

37.

Javasoljuk a cégeknek nyújtott egyedi támogatások nagymértékű csökkentését.

Indokolás:

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium GVOP pályázatai alapján nyújtott támogatások sok esetben megkérdőjelezhetőek. Kétséges, vajon a minisztériumban el tudják-e dönteni, hogy például egy autós kereskedelmi cégnek, egy üzemanyag-töltő állomásnak, egy acélfeldolgozó üzemnek vagy egy vegyipari vállalkozásnak (hogy csak néhány példát említsünk a GKM honlapján felsorolt cégek közül) nyújtott több millió forint támogatás mennyire növeli az ország versenyképességét. Kérdéses az is, mennyire szolgálja a nemzetgazdasági szintű versenyképességet, ha az állam milliárdokat von el adóban azért, hogy ezt szétszotogassa egyes cégeknek. Nem lehet tudni azt sem, hogy az így nyújtott támogatások milyen zavarokat okoznak a piacon: ugyanis sok cég most már egyre inkább azon verseng, hogy melyikük tud jobb pályázatot írni (íratni) ahelyett, hogy inkább a vevők igényeinek minél jobb kielégítésére törekednének. Ráadásul az ilyen pályázati rendszereknél mindig fennáll a korrupció veszélye. Ez a pályázati rendszer igen sok ember idejét, energiáját köti le mind a vállalkozásoknál, mind a hivatalokban, amit hasznosabb tevékenységekre tudnának fordítani.

Más helyeken is folyik a meggondolatlan osztoztatás. Így például a Munkaerőpiaci Alapból cégeknek adnak egyedi „munkahely-teremtési” támogatást anélkül, hogy megvizsgálnák annak a valódi hatását a foglalkoztatottságra. Nem tudni például, hogy az állam által erre a célra beszedett pénz nem hiányzik-e jobban onnan, ahonnan beszedték, mint ahová adják. Ennél is nagyobb gond, hogy az így nyújtott támogatások egyes esetekben nyilvánvalóan csökkentik a foglalkoztatottságot! Így például, amikor egy új bevásárlóközpontnak adnak „munkahely-teremtési támogatást, „elfeledkeznek” arról, hogy ezáltal mennyi munkahely szűnik meg a kisebb üzletekben.

További gond, hogy a támogatások jelentős részét a környezetet súlyosan szennyező tevékenységeknek juttatják, ami ellentmond az Európai Unió Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elvnek.

A cégeknek nyújtott egyedi támogatások csökkentésével éves szinten mintegy **10 milliárd forint** kiadás lenne megtakarítható.

38.

Javasoljuk a lakossági gázár-támogatások haladéktalan felszámolását.

Indokolás:

Előreláthatóan mintegy 100 milliárd forintot tesz ki a lakossági földgáz árának támogatása 2006-ban. A 2006. évi költségvetési törvény szerint a gázár-kompenzáció 50 milliárd forint, de a valóságban **ennek kétszerese** várható, mert egyéb címen további kb. 50 milliárd forintot kell folyósítani ahhoz, hogy 2006-ban elkerüljék a lakossági áremelést.

Ez a támogatás a gázzal való pazarláshoz vezet egy olyan időszakban, amikor (legalábbis elvi szinten) már mindenki számára nyilvánvaló, hogy csökkentenünk kell a földgáztól való függőségünket. Az eddigi gyakorlati tapasztalatok alapján az is kijelenthető, hogy a gázár-támogatások sokszor közgazdasági és környezetvédelmi szempontból is teljesen irracionális döntésekhez vezetnek (a földgáz bevezetése olyan kistelepülésekre, ahol a fűtés helyi tüzelőanyagokkal is hatékonyan megoldható; a távfűtésről való leválás, ami sok helyen egyre sú-

lyosabb gazdasági és környezeti problémákhoz vezet stb.). A jelenlegi támogatás szociálisan is rendkívül igazságtalan: a támogatás 40 százalékát a lakosság leggazdagabb 10 százaléka kapja.

A rászorulókat pénzzel kell támogatni (például a családi pótlék és a nyugdíj emelésével), nem pedig a földgáz közpénzen történő támogatásával. Ez utóbbit is figyelembe véve, a gázár-kompenzáció felszámolásával éves szinten mintegy **50 milliárd forint** államháztartási kiadás lenne megtakarítható.

39.

Javasoljuk az áramszolgáltatók indokolatlan nyereségének elvonását.

Indokolás:

Egy újabb rejtett támogatási forma a fogyasztóktól beszedett villamos energia hálózat fejlesztési hozzájárulás, amit a külföldi áramszolgáltatók zsebelnek be. Ez évente közel 10 milliárd forintot jelent, amit a saját tőkéhez adnak hozzá, és ez után is évente 10%-os nyereséget számolhatnak fel. Az áramszolgáltatók ily módon 1997 és 2005 között összesen 77 milliárd forintot szedtek be, ami saját tőkéjüket gyarapította, és ha ehhez hozzátesszük ennek a 10%-os eszközarányos nyereségét, akkor több mint 100 milliárd forintot kapunk. (Ezen összegből már érdemi energiaracionalizálási programot lehetne megvalósítani.)

Az indokolatlan nyereség egy részének az elvonása az államháztartás részére éves szinten **10 milliárd forint** többletbevételt eredményezne.

40.

Javasoljuk a hirdetések kulturális járulékanak emelését 14 százalékponttal, és azt, hogy az így keletkező többletbevétel nagy részét társadalmi célú reklámra fordítsák. (Ez csak csak a gazdasági reklámra vonatkozna. A társadalmi célú reklám és a politikai reklám legyen mentes a járulék fizetése alól.)

Indokolás:

A javasolt módosítások nagy mértékben elősegítenék a gazdasági reklámokról szóló törvény bevezető részében felsorolt célok – különösen a fogyasztói érdekek védelme, a gazdasági hatékonyságot és a társadalmi jólétet szolgáló piaci verseny fenntartása, valamint a fogyasztók tisztességes tájékoztatása – megvalósulását. A gazdasági reklámok ugyanis természetükből adódóan a hirdetett terméknek vagy szolgáltatásnak kizárólag az előnyös oldalát mutatják be. Egy autóreklám például sohasem hívja fel a figyelmet a gépjármű-közlekedés súlyos környezeti és egészségügyi következményeire. A mosópor-reklámok soha nem említik azt a környezeti kárt, amelyet ezek a termékek okoznak az élővizek elszennyezésével. Az élelmiszer-reklámok általában nem adnak tájékoztatást arról, hogy az adott étel vagy ital fogyasztása mennyire hasznos vagy káros az emberi szervezetre. A példákat még hosszan sorolhatnánk. Tehát jelenleg sérülnek a fogyasztói érdekek, torzul a piaci verseny, elmarad a fogyasztók tisztességes tájékoztatása. Ezt a társadalom és a nemzetgazdaság számára hátrányos helyzetet úgy lehetne megváltoztatni, ha

- a reklámozó megfizetné az említett károkat,

- megfelelő források állnának rendelkezésre a gazdasági reklámozóktól független (fogyasztóvédelmi, egészségvédelmi, környezetvédelmi, közbiztonsági stb.) társadalmi célú reklámokra.

Közgazdaságilag a hirdetések kulturális járulékát úgy is tekinthetjük, mint a gazdasági reklámozás hatására létrejövő negatív externáliák kiküszöbölésének a költségét.

Nem tartjuk megalapozottnak a járulék emelésével kapcsolatos azon ellenvetést, hogy az inflációgerjesztő hatású. Egyrészt a javasolt 14 százalékpontnyi emelés általában fél százaléknál kisebb költségnövekedést okozhat a vállalatok részére. Másrészt a nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a tárgyyszerű tájékoztatásnak köszönhetően a fogyasztók komoly megtakarításokat érhetnek el (pl. energiatakarékossági eljárásokkal), ami inflációcsökkentő tényező.

Javasoljuk, hogy a járulékot a bruttó érték alapján vessék ki, azaz a kedvezményeket ne lehessen járulékcsökkenésre felhasználni. Az ilyen eseteket adócsalásnak kell tekinteni.

A reklámmegrendelések értéke évről évre jelentősen emelkedik (ld. a II.7.3.b. táblázatot!). A reklámpar képviselői a dohányreklámok betiltása előtt a reklámbevételek számottevő csökkenésével „riogattak”, a számok azonban most már egyértelműen bizonyítják, hogy ezek teljesen alaptalanok voltak. Azonban a járuléknak nem is a reklámok visszaszorítása a célja, hanem éppen a reklámok sokszínűségének a növelése.

A javasolt járulékkulcs-emelés évente több mint **25 milliárd Ft** többletbevételt jelentene

A nyomtatott sajtóban, a rádióban és a televízióban megjelenő hirdetések esetén a többlet járulékbévételt javasoljuk túlnyomó részben visszajuttatni annak az orgánumnak, amelytől a bevétel származik azzal a feltétellel, hogy azt társadalmi célú reklám támogatására kell fordítania. Az ilyen jellegű hirdetések, illetve reklámkampányok előkészítésébe be kell vonni az adott témával foglalkozó civil szervezeteket, mivel ily módon jobban biztosítható a rendelkezésre álló összegek hatékonyabb felhasználása. (Például elkerülhető az olyan reklámkampány, mint amit a dohánygyárak folytattak állítólag annak érdekében, hogy megelőzzék a gyermekek dohányzásra való rászokását. A kampány fő jelszava ugyanis így hangzott: „A dohányzás felnőtt szokás.”)

Megjegyezzük, hogy a hirdetésekre kivetett különadó nem szokatlan az EU-országok gyakorlatában. Svédországban például 4 százalékos különadót vetettek ki az újságokban megjelenő hirdetésekre, és 11 (!) százalékos adót az egyéb reklámokra. Ausztriában 5–10%-os különadó terheli a hirdetéseket.

41.

Javasoljuk a nem közforgalmi repülő- és helikopterjáratok adójának bevezetését. Ez alól csak egyes, közszolgáltatást végző gépek (pl. mentőhelikopter) képezzenek kivételt.

Indokolás:

Az elmúlt időszakban erőteljesen megnőtt a nem közforgalmú (magáncélú) kis repülőgépek száma és forgalma. Ezek jelentős környezetszennyezést (zaj, légszennyezés, igény újabb repülőterek építésére, a meglévők bővítésére) okoznak és hatványozottan növelik a balesetveszélyt, amint azt az utóbbi idők katasztrófái is mutatják. Ugyanakkor ez a forgalom is hasonló kedvezményekben részesül, mint a közforgalmú járatok (sem az üzemanyag, sem a jármű után nem fizet jövedéki, illetve fogyasztási adót, súlyadót stb.). Sőt, az ilyen jellegű kiadásokat általában céges költségként számolják el, kikerülve a személyi jövedelemadó és a tb-járulék megfizetését. Ez a forgalom túlnyomó részben luxus célokat szolgál. Az ilyen légi forgalom különösen alkalmas terrorista akciók végrehajtására is. Mindezen okok miatt szük-

ségesnek tartjuk a nem közforgalmú repülőjáratok ellenőrzésének szigorítását és megadóztatását. Ennek érdekében javasoljuk, hogy ezek a gépek minden leszálláskor fizessenek a felszállástól számított megtett minden kilométerre 100 Ft adót, továbbá 10000 Ft leszállási díjat. Ez évente néhány száz millió forint többletbevételt jelenthet, azonban itt a cél nem csupán a bevételek növelése, hanem a környezet, a természet megóvása, a lakosság nyugalmanak biztosítása.

42.

Javasoljuk a fák és cserjék érték meghatározása korszerű módszerének bevezetését és ennek megfelelő díjak gyakorlati alkalmazását.

Indokolás:

Jelenleg egy fa kivágása esetén annak pénzbeli értékét általában tűzifa értékben szokták meghatározni, ami távol áll az élő fa valóságos értékétől. Ez mindenütt igaz, de különösen érvényes a sűrűn lakott településrészekre. A fák értékelésére több megoldást is kidolgoztak. Az egyik az ún. Radó-Párkányi féle módszer¹¹, amely a lombkorona egyenértéken alapszik, és amelyet a Belügyminisztérium ajánlasként közzétett. A másik egy egyszerűsített, de az előbbinél egyértelműbb számítás, amely a törzsterületet veszi figyelembe. A növényzet értékarányos védelmét a fák védelméről szóló kormányrendelet módosításával lehetne elérni.

Az ebből az intézkedésből származó önkormányzati többletbevétel becslése rendkívül nehéz. Ugyanakkor itt sem csupán az újabb bevételek megteremtése a cél, hanem a zöldterületek pusztításának megakadályozása. Az állami költségvetés haszna pedig nagyrészt közvetett – a jobb környezeti állapotból, az egészségesebb életmódból és az ésszerűbb településgazdálkodásból adódóan.

43.

Javasoljuk az energiaadók emelését.

Indokolás:

Az áfa felső mértékét 2006. január 1-jétől 25-ről 20 százalékra csökkentették. Ez vonatkozott az energiahordozókra is, ami több szempontból súlyos hiba volt.:

- Azt a téves képzetet keltették a közvéleményben, hogy a világpiaci energiaárak növekedése hazai kormányzati intézkedésekkel megakadályozható.
- Egy súlyosan környezetszennyező tevékenység kapott újabb támogatást.
- Ez a támogatás kizárólag a lakossági fogyasztást ösztönözte, hiszen a termelői célú felhasználás esetén az áfa visszaigényelhető.
- Még nehezebbé vált a gazdaság szerkezetének korszerűsítése, az energiaigényesség csökkentése, az energiatakarékos technológiák elterjedése.
- Ellentétbe kerültünk az Európai Unió hivatalos politikájával, amely – helyesen – az energiaadók emelését és az energiahatékonyság javítását szorgalmazza.

A fentiek miatt indokolt olyan mértékű energiaadó kivétele a nem termelési célú és nem közintézményi felhasználású energiákra, amely ellentételezi az áfa-csökkentés hatását.

Javasoljuk az gyorsforgalmi utak építése közvetlen és közvetett állami támogatásának a megszüntetését.

Indokolás:

Az autópálya-építések többszörös kockázattal járnak:

(a) elvonják a pénzt azokról a területekről, amelyek sokkal inkább hozzájárulhatnak a gazdaság fejlődéséhez, azaz tulajdonképpen rontják a versenyképességet;

(b) rendkívül mértékben növelik energiafüggőségünket (különösen a kőolaj-függőségünket), és így a veszélyeztetik fejlődésünk biztonságát;

(c) a GKM hivatalos anyaga szerint „környezetvédelmi szempontból fenntarthatatlanok” (vagyis minden szempontból fenntarthatatlanok).¹²

A támogatás megszüntetését nem szabad kiterjeszteni az M0-ás keleti szakaszára a gödöllői átkötés (M31) nyomvonalán. Ugyanakkor különösen leállítandó az M0-ás északi hídjának építése, mivel elviselhetetlen forgalmat zúdítana a III. kerületre és a pilisi településekre. Szintén haladéktalanul leállítandó az M0-ás Árpádföld és Csömör közötti szakasza, mivel az M31 megépítésével jelentőségét veszíti és főleg ingatlanspekulációt támogatna közpénzből.

Jegyzetek

¹ http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/kolts_tart.htm

² http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kolts-2006_c.pdf

³ **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport, 2005: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

⁴ Ld. például a következő tanulmányokat:

- **The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation.** VNG uitgeverij, The Hague, 2000

- **Walking- and cycling track networks in Norwegian cities – Cost- benefit analyses including health effects and external costs of road traffic.** Kjartan Sælensminde. 567/2002. sz. TØI jelentés.

- Todd Alexander Litman: **Economic Value of Walkability.** Victoria Transport Policy Institute
A tanulmányok magyar nyelvű összefoglalói a http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/kergazd.pdf és a <http://www.levegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp> címen található.

⁵ Ld.: **Egy kilométerdíj-rendszer lehetőségei Európában,** Lélegzet, 2001/3.

<http://www.levegzet.hu/archivum/2001/03/2613.hpp>,

Forgalomcsökkentő útdíj. Lélegzet, 2002/1. <http://www.levegzet.hu/archivum/2002/01/0216.hpp>,

Svájci tanmese, Lélegzet, 2002/. <http://www.levegzet.hu/archivum/2005/03/3218.hpp>

⁶ **Tájékoztató a gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programja megalapozó vizsgálatáról.** Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – UVATERV. Budapest, 2005. december

⁷ **A termőföld és a zöldfelületek védelme gazdasági eszközökkel.** Levegő Munkacsoport, 2003:

<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm12.pdf>

⁸ **Ajánlások az állampolgárok biztonságérzetét, normális életvezetését támogató, környezetkímélő lakáspolitikai kialakítására.** Levegő Munkacsoport, 2003:

<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm1.pdf>

⁹ Részletesebb ismertetését ld. a Lélegzet 2002/7. számában: <http://www.levegzet.hu/archivum/2002/07>

¹⁰ A téma rövid ismertetését ld. Harangozó Gábor: **A fenntartható közbeszerzésről** című írásában (http://www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/fenntarthato_kozbeszerzes.pdf). Az Európai Bizottság **Zöld közbeszerzés! A környezetvédelmi szemléletű közbeszerzés kézikönyve** című kiadványa a http://www.kozbeszerzes.hu/index.php?akt_menu=86&details=292 tölthető le.

¹¹ Ld. **Javaslat a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) Korm. rendelet módosítására:**

<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm13.pdf>

¹² Részletes indoklás a **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** című tanulmányban található:
<http://www.levago.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>