

Budapest, 2011. január 13.

Dr. Matolcsy György
miniszter

Nemzetgazdasági Minisztérium
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Az elmúlt napokban többek sürgették az üzemanyagok jövedéki adójának csökkentését. Meggyőződésünk, hogy egy ilyen lépéssel ugyanazt a hibát követné el a kormány, mint az MSZMP vezetősége az 1973-74-es, majd 1979-es olajválság idején, amikor a határon akarta megállítani az olajárak emelkedésének begyűrűződését. Az eredmény közismert: torz fejlődés, az elavult gazdasági szerkezet továbbélése, óriási pazarlás és hatalmas államadósság.

Magyarországon a fosszilis energiahordozók ára korábban sem tükrözte és ma sem tükrözi azok valódi költségeit. Egyebek mellett azt sem jelzi megfelelően a felhasználók részére, hogy egy igen korlátozottan rendelkezésre álló erőforrásról van szó. Ezek az árak tehát téves jelzéseket adnak a gazdaság szereplőinek, ami rendkívüli mértékben nehezíti a nemzetgazdaság szerkezetének korszerűsítését, és gátolja az innovációt.

A jövedéki adó csökkentése mesterségesen gerjesztené az üzemanyagok iránti keresletet, konzerválva a jelenlegi gazdasági és fogyasztási szerkezetet, miközben éppen takarékoságra, az energia hatékonyabb felhasználására kellene ösztönözni a lakosságot és a gazdaság szereplőit. Ezt sok ország vezetői felismerték, és ennek megfelelően cselekszenek. Például 2008-ban a kínai kormány a kőolaj akkori drasztikus áremelkedésére az üzemanyagok adójának emelésével válaszolt, hogy még tovább csökkentse a keresletet, és az ország gyorsan növekvő gazdaságát egy korszerűbb, energiatakarékosabb szerkezet felé mozdítsa el. A német kormány pedig ugyanebben az időben a tehergépkocsik útdíját emelte meg 40-90 százalékkal.

Az Európai Unió 2008. június 19-20-án tartott csúcstalálkozójának egyhangúan elfogadott zárónyilatkozata az olaj- és gázárak emelkedésével kapcsolatban a következőket szögezte le: „A torzító pénzügyi és egyéb beavatkozásokat el kell kerülni, mivel ezek megakadályozzák, hogy a gazdaság szereplői megfelelően alkalmazkodjanak.” Az Európai Bizottság többször kijelentette azt is, hogy a jövedéki adó csökkentése azért sem célszerű, mert arra ösztönzi az olajexportáló országokat, hogy növeljék a kőolaj árát – hiszen azt tapasztalják, hogy ezt az importáló országok kormányai a saját adófizetőik pénzéből majd úgyis ellentételezik.

Ha a kormány csökkenti az üzemanyagok jövedéki adóját, az így kieső bevételeket máshonnan kell előteremteni – az adócsökkentést követelők azonban hallgatnak arról, hogy ezt miként képzelnék el. Amennyiben a béreket terhelő adókat, járulékokat csökkentjük, akkor valóban a hazai munkaerőt támogatjuk, elősegítjük a magyar munkahelyek megőrzését, esetleg növelését. Ha viszont az üzemanyagok adóját csökkentjük, akkor egy olyan terméket támogatunk, amelyet túlnyomó részben importból szerzünk be. Tehát aki az üzemanyagok jövedéki adójának csökkentése mellett érvel, az nem a magyar munkavállalókat segíti, hanem a külföldi olajtársaságokat támogatja.

A fentiek tükrében az tapasztalható, hogy az elmúlt év első 10 hónapjában (2010-ről csak eddig állnak rendelkezésünkre adatok) igen kedvezőtlen folyamat játszódott le. Miközben a kiskereskedelmi forgalom – forintban mérve – az előző év azonos időszakához viszonyítva

össességében 2,4 százalékkal növekedett, az üzemanyagoké 13,8 százalékkal! Amint a mellékelt táblázatból látható, egyetlen jelentős termékcsoportnál sem tapasztalható ekkora növekedés (az élelmiszerek forgalma például gyakorlatilag változatlan). Ezek az adatok a fogyasztás nem kívánatos torzulására utalnak.

Az üzemanyagadók csökkentése azért sem indokolt, mert a magyarországi üzemanyagárak egyáltalán nem kirívóak az EU-ban. Amint az a kiskereskedelmi üzemanyagárakról szóló, mellékelt táblázatban látható, a gázolaj tekintetében az EU 27 országa között a 10. helyen állunk, vagyis a középmezőny felső részén foglalunk helyet (2011. január 3-i adatok). Ha azonban megtekintjük az áfa nélküli árat, akkor azt láthatjuk, hogy a 21. helyen vagyunk, vagyis Magyarországon a fuvarozó vállalkozások számára az egyik legalacsonyabb a gázolaj ára az EU-ban! (Ők ugyanis visszaigényelhetik az áfát.) A benzin árát tekintve pedig a középmezőny alsó felében foglalunk helyet, a 16-ikak vagyunk.

A fenti indokok alapján kérjük, hogy utasítson el minden olyan követelést, amely az üzemanyagok adójának csökkentésére irányul. Ugyanakkor meg kell akadályozni, hogy az olajtársaságok indokolatlan mértékű nyereségre tegyenek szert. Ezért üdvözlendő az energi cégekre kivetett különadó.

Üdvözlettel:



Lukács András
elnök

Mellékletek:

- A kiskereskedelem forgalma 2010 első 10 hónapjában
- Az üzemanyagok kiskereskedelmi ára az Európai Unióban 2011. január 03-án



4.4.9.2. A kiskereskedelem forgalma – TEÁOR '08 (2010. I-X. hónap)
millió Ft

Időszak	Élelmiszer és élelmiszer jellegű vegyes	ebből:		Nem élelmiszer termék	ebből:			könyv, újság, papíráru és egyéb iparcikk	ebből:		gyógyszer- és gyógyászati termék, illatszer	ebből:		Gépjármű üzemanyag	Gépjármű és jármű-alkatrész	Kiskereskedelem összesen
		élelmiszer jellegű vegyes	ital, dohányáru		iparcikk jellegű vegyes	textil, ruházati és lábbeli	bútor-, háztartási cikk, építőanyag		könyv, újság, papíráru	egyéb iparcikk		gyógyszer, gyógyászati termék	illatszer			
2009. I-X.	2 674 458	2 435 362	239 096	2 306 115	213 320	310 257	860 385	528 192	136 685	391 517	337 616	245 693	91 923	928 382	577 966	5 908 955
2010. I-X.	2 683 115	2 428 423	254 692	2 312 555	194 530	307 387	853 546	539 435	139 017	400 418	357 848	257 001	100 847	1 056 413	508 291	6 052 083
Különbség	8 657	-6 939	15 596	6 440	-18 790	-2 870	-6 839	11 243	2 332	8 901	20 232	11 308	8 924	128 031	-69 675	143 128
Különbség, %	100,3	99,7	106,5	100,3	91,2	99,1	99,2	102,1	101,7	102,3	106,0	104,6	109,7	113,8	87,9	102,4

Az üzemanyagok kiskereskedelmi ára az Európai Unióban 2011.01.03-án (árfolyam: 278,39 HUF/EUR)

Gázolaj	
<i>Tagállam</i>	<i>Ft/liter</i>
Egyesült Királyság	417
Svédország	402
Görögország	387
Dánia	366
Olaszország	365
Németország	365
Csehország	364
Hollandia	362
Portugália	356
Magyarország	354
Finnország	353
Írország	351
Franciaország	347
Belgium	347
Szlovénia	343
Ausztria	341
Észtország	338
Málta	337
Szlovákia	335
Spanyolország	330
Lettország	327
Lengyelország	324
Románia	320
Litvánia	318
Ciprus	314
Bulgária	307
Luxemburg	303
EU27 súlyozott átlag	356

Gázolaj áfa nélkül	
<i>Tagállam</i>	<i>Ft/liter</i>
Egyesült Királyság	334
Görögország	314
Svédország	301
Németország	296
Hollandia	293
Olaszország	292
Csehország	291
Franciaország	279
Írország	277
Észtország	277
Málta	276
Finnország	275
Szlovénia	275
Dánia	274
Belgium	274
Portugália	274
Ausztria	273
Spanyolország	271
Szlovákia	268
Ciprus	267
Magyarország*	265
Luxemburg	258
Litvánia	257
Lettország	255
Lengyelország	249
Bulgária	246
Románia	243
EU27 súlyozott átlag	

Benzin	
<i>Tagállam</i>	<i>Ft/liter</i>
Görögország	443
Hollandia	440
Dánia	424
Finnország	416
Svédország	414
Belgium	413
Portugália	412
Németország	409
Egyesült Királyság	404
Olaszország	400
Franciaország	399
Csehország	373
Szlovákia	367
Írország	367
Málta	365
Magyarország	363
Ausztria	356
Szlovénia	352
Litvánia	351
Spanyolország	350
Luxemburg	344
Lengyelország	338
Észtország	332
Lettország	331
Románia	325
Ciprus	315
Bulgária	313
EU27 súlyozott átlag	395

* Magyarországon a fuvarozó vállalkozások számára az ár még alacsonyabb, mert literenként 6,50 Ft-ot visszaigényelhetnek