



AZ ÁLLAMHÁZTARTÁS
ÖKOSZOCIÁLIS
REFORMJA



Levegő Munkacsoport, 2008

A LEVEGŐ MUNKACSOPORT TANULMÁNYAI, KIADVÁNYAI A ZÖLD ÁLLAMHÁZTARTÁSI REFORMRÓL



**Ajánlások a
2004. évi állami
költségvetéshez
– Az államhá-
tartás ökoszociális
reformjának
szükségessége
és lehetőségei**



**Adócsalás
személygépkocsi-
elszámolással és
egyéb trükkökkel**



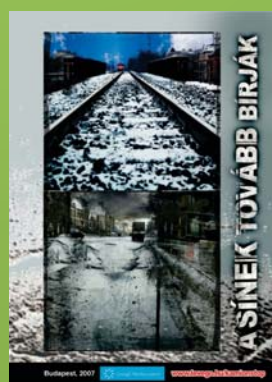
**Tiltandó
támogatások
– Környezetvédelmi szempontból
káros támoga-
tások a magyar
gazdaságban**



**A városi
terjeszkedés
valódi költségei**



**Kamionról vasútra
– 13 sikeres átállás**



**A sínek tovább
bírnak**

Az államháztartás ökoszociális reformja

Lukács András–Pavics Lázár–Kiss Károly



Levegő Munkacsoport

Budapest, 2008

Felelős kiadó: Lukács András

© Levegő Munkacsoport, Budapest, 2008

Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: 411-0510
Fax: 266-0150
E-levél: levego@levego.hu
Honlap: www.levego.hu

ISBN 978-963-87069-7-3

A szerkesztés lezárva: 2008. április 30-án

TARTALOM

ELŐSZÓ: Az államháztartás környezetbarát konszolidációja	5
Bevezetés	7
1. Az ökoszociális államháztartási reformszükségessége és lehetőségei	8
1.1. Az államháztartási reform céljai	9
1.2. Az államháztartási reform szükségessége (Miért tarthatatlan a jelenlegi államháztartás)	9
1.3. A teendők	21
1.3.1. A gazdaságpolitika elméleti kiigazítása	21
1.3.2. A legfontosabb gazdasági teendők	22
1.3.3. Jogi és intézményi átalakítások	22
1.4. Az államháztartási reform esélyei	27
1.5. Az Európai Unió és az OECD álláspontja	27
2. Mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke?	33
3. Konkrét javaslatok	45
3.1. Az államháztartási többletbevételek felhasználása	46
3.1.1. Az élőmunka terheinek csökkentése, adóegyszerűsítés	46
3.1.2. A kis- és középvállalatok terheinek csökkentése	46
3.1.3. Az oktatásra, kultúrára, egészségügyre és tudományos kutatásra fordított állami hozzájárulás mértékének növelése	47
3.1.4. A fogyatékosok társadalmi lehetőségeinek javítása	47
3.1.5. A biztonság javítása az ellenőrző szervek erősítésével	47
3.1.6. A lakáspolitikai átalakítása	47
3.1.7. A környezet és az egészség védelmét elősegítő állami hozzájárulások növelése	49
3.2. Az államháztartási bevételek növelése, valamint átcsoportosítások	51
3.2.1. Közlekedés	51
3.2.1.1. A nehéz tehergépkocsik útdíja	51
3.2.1.2. A tehergépkocsik túlsúlydíjának emelése	53
3.2.1.3. Az „üzemanyag-takarékossági kedvezmény” megszüntetése	53
3.2.1.4. A közúti fuvarozók külföldi napidíj-kedvezményének eltörlése	54
3.2.1.5. A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása	55
3.2.1.6. Személygépkocsik úthasználati átalánydíja gépjárműadó és autópályadíj helyett	62
3.2.1.7. A luxusterepjárók gépjárműadójának emelése	63
3.2.1.8. A quadok, mopedek és motorkerékpárok gépjárműadójának emelése	63
3.2.1.9. A diesel üzemű gépkocsik gépjárműadójának differenciálása	64
3.2.1.10. A gépjárműadó befizetése elmulasztásának szigorúbb büntetése	65
3.2.1.11. Biztosítási adó kivetése a gépjármű-biztosításra	65
3.2.1.12. Az agroüzemanyagok adókedvezményeinek eltörlése	66
3.2.1.13. Áfa beszedése külföldi buszok után	68
3.2.1.14. Az üzemanyag-turizmus és -csempészet visszaszorítása	68
3.2.1.15. Az autópálya-építések és a 4-es metró támogatása áfamentességének eltörlése	71

3.2.1.16. Városi útdíj bevezetésének elősegítése	72
3.2.1.17. Repülőjegy-adó kivetése	72
3.2.1.18. A repülőterek támogatásának megszüntetése	74
3.2.2. Energia, nyersanyagok	74
3.2.2.1. A villamos energia, a földgáz és a kőolaj járadékainak elvonása	74
3.2.2.2. A keresztfinanszírozás megszüntetése a villamosenergia-termelésben	76
3.2.2.3. A villamos hálózattal kapcsolatos intézkedések	76
3.2.2.4. Közbeszerzési szabályok alkalmazása az energiaszektorra	76
3.2.2.5. Az energiaadó emelése	77
3.2.2.6. A lakossági gázár-támogatás megszüntetése	77
3.2.2.7. A szénhidrogének és a szén bányajáradékának emelése	78
3.2.2.8. A kapcsolt energia támogatásának átértékelése	78
3.2.3. Területhasználat, építésügy	78
3.2.3.1. A földvédelmi járulék emelése	78
3.2.3.2. A helyi építményadó természetvédelmi célú módosítása	79
3.2.3.3. Az építő- és kerámiaiipari nyersanyagok bányajáradékának emelése	80
3.2.3.4. A fák és cserjék érték meghatározása a Radó-Párkányi féle módszerrel	82
3.2.3.5. Lefedettségi díj bevezetése	82
3.2.4. Az áfa-mérték szétbontása	83
3.2.5. A vállalkozások támogatási rendszerének átalakítása	85
3.2.5.1. Az egyedi vállalati támogatások felszámolása	85
3.2.5.2. A társasági adókedvezmények felülvizsgálata	86
3.2.5.3. A beruházások valódi értékének hitelesítése	88
3.2.6. A közbeszerzési szabályok módosítása	88
3.2.6.1. A külső költségek beszámítása	89
3.2.6.2. A környezetet kevésbé terhelő beszerzések egyéb módon történő előnyben részesítése	89
3.2.6.3. A közbeszerzések nyilvánosságának javítása	90
3.2.7. Egyes környezetvédelmi adók és a kulturális járulék átalakítása	90
3.2.7.1. A környezetvédelmi termékdíj-rendszer átalakítása, betétdíj bevezetése	90
3.2.7.2. Környezetvédelmi adó a rossz minőségű termékekre	91
3.2.7.3. A kulturális járulék átalakítása	91
3.2.8. Az adórendszer egyszerűsítése	93
3.2.9. A mezőgazdasági adók és támogatások átalakítása ¹²⁰	94
3.2.9.1. Az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása	94
3.2.9.2. Az agrártámogatási rendszer átalakítása	94
3.2.10. További javaslatok	95
3.2.10.1. Hiteladó bevezetése a kamatadó helyett	95
3.2.10.2. Dolgozói profitrészesedés megteremtése	95
3.2.10.3. A privatizáció leállítása	96
4. Összegzés	97
Jegyzetek	102

ELŐSZÓ

Az államháztartás környezetbarát konszolidációja

A konvergencia program megvalósítása során a kormány a neoliberális gazdaságpolitika kétes kimenetelű elemeit alkalmazza. Aból a feltételezésből indul ki, hogy az állam rossz gazda, az állami tulajdon és az állami szolgáltatások az alacsony hatékonyság és versenyképesség hordozói. Ezért a minimális állam megteremtésére törekszik; csökkenti a nemzeti termék újraelosztásának arányát, leépíti a közszolgáltatásokat, kisebb és olcsóbb államot akar.

Az elvi-ideológiai kifogásokon és a fentieknek ellentmondó gyakorlati tapasztalatokon túl meg kell jegyeznünk, hogy a hazai adóteher az elmúlt években a GDP 39–40%-át tette ki, szemben az EU15-ök 41–42%-os újraelosztásával, tehát a kritika eleve nem állja meg a helyét. Emellett figyelembe kell vennünk a súlyos eladósodás kamatterheit (melyek elérik a költségvetési kiadások közel 1/8-át), ami nélkül a jövedelmek központosítása lényegesen alacsonyabb lenne.

Az egyes szolgáltatások közösségi vagy üzleti alapon történő nyújtásának hatékonyságáról még lehet szakmai vitákat folytatni. Arról azonban nem, hogy a piacgazdaság szabályszerű és korrekt működéséhez bonyolult és kiterjedt *állami* intézményrendszerre van szükség. Miközben – a rendszerváltás során – a magántulajdon megteremtésével, az árak felszabadításával, a külföldi működőtőke beengedésével a gazdaság liberalizálása szinte egy csapásra megtörtént, az intézmények, ellenőrző és szabályozó hivatalok kialakítása hosszadalmas folyamat. Márpedig ami nélkülük létrejön, az nem a szabad piac, hanem a szabad rablás színtere. A piac – kellő ellenőrzés és szabályozás híján – nem képes az

erőforrások hatékony allokációjára, a verseny hiánya monopolpozíciókat és társadalmi igazságtalanságot szül.

Aggodalommal látjuk, hogy amit a kormány hivatalosan államháztartási reformnak és konszolidációnak nevez, épp ezeket a kialakulóban lévő intézményeket érinti, ezek leépítését eredményezi. A sorozatos élelmiszerminőségi botrányok, az önkényes földhasználat, az illegális erdőirtások, a környezetvédelmi felügyelőségek képtelensége arra, hogy megvédjék természeti értékeinket (lásd a sajládi védett tölgyes kivágását vagy az értékes láprétek felszántását) és a mindent elborító korrupció erre vezethető vissza.

Javaslatainkkal bizonyítjuk, hogy Magyarország nincs kényszerhelyzetben; a magas államháztartási hiány miatt sem kell leépíteni a közösségi szolgáltatásokat és kétes értékű üzleti szolgáltatássá alakítani; nem kell leépíteni a piacgazdaság ellenőrző-szabályozó intézményeit sem. Az államháztartás környezetvédelmi szempontú reformja ezt feleslegessé teszi. Természetesen mi sem vagyunk képesek a semmiből előteremteni forrásokat. Ezek a környezetet károsító termékek és tevékenységek fokozott adóztatásából származnak. Van, aki úgy gondolja, hogy ez ellentétes a liberális gazdaságpolitikával. Meg kell nyugtassuk: másoknak okozott környezeti kár (externália) esetén a piac nem képes elérni a társadalmi-gazdasági optimumot, ezért az államnak be kell avatkoznia – ahhoz hasonlóan, amikor monopólium vagy információhiány akadályozza a láthatatlan kéz működését.

Tekintettel kell lenni arra, hogy az így meg-növekedett költségek nem rontják-e a vállalati versenyképességet. Mivel az Európai Unió kö-

zős piacának része vagyunk, az energiaárak vagy a szabályozás összevetése alapján ez könnyen megtehető. A lakosságot érintő ár- és adóemelések szociális problémát vetnek fel: az energiaár-emelések például az alacsony jövedelműeket jobban érintik, ezért

itt a kompenzáció a megoldás. Javaslataink zömmel olyan jellegűek, hogy összetársadalmi szinten sem a versenyképesség, sem a szociális érzékenység vonatkozásában nem okoznak problémát, hanem jelentős előrelépést eredményeznek.

Bevezetés

„A szocializmus azért omlott össze, mert az árak nem a gazdasági valóságot mutatták. A kapitalizmus is össze fog omlani, ha az árak nem mutatják az ökológiai valóságot.”

Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker
(a környezetvédelmi adókról szóló
VIII. világkonferencián,
Münchenben, 2007 októberében)

A politikusok és a gazdaságpolitikusok hosszú évek óta beszélnek az államháztartási reform szükségességéről, azonban a Levegő Munkacsoport javaslatain kívül nem létezik olyan szakmai anyag, amely konkrétan kimutatná, valójában miként lehetne úgy végrehajtani a reformot, ami egyaránt fokozza az ország versenyképességét, csökkenti a társadalmi feszültségeket és javítja a környezet állapotát. A Levegő Munkacsoport 1992 óta dolgozza ki és fejleszti tovább a javaslatait.¹ Ezek az évek során egyre szélesebb körben váltak ismertté és elismertté. Ez természetesen nem kizárólag a mi érdemünk. Világszerte készülnek hasonló munkák, az utóbbi években az Európai Bizottság és az OECD is komoly támogatásban részesítette az ilyen jellegű kutatásokat.²

A korábbi években elkészült tanulmányaink esetenként több száz oldalt tettek ki.³ A mostani tanulmányunkban összefoglaljuk a leglényegesebb megállapításainkat, több új elemmel gazdagítva a témát. Egyúttal röviden konkrét javaslatokat teszünk arra, miként lehetne már 2009-ben elmozdulni a kívánatosnak tartott irányba.

Javaslataink lényege az alábbiakban foglatható össze:

- Az élőmunka adó- és járulékterheinek lényeges csökkentése.
- A súlyosan környezetszennyező tevékenységeknek nyújtott és a piacgazdasági el-

vekkal ellentétes – közvetlen és közvetett – támogatások felszámolása, és így a nemzetgazdasági szintű hatékonyság ugrásszerű javítása. (Ebbe beleértjük a jelenleg az okozó által meg nem fizetett környezeti és egészségi károk megfizetését megfelelő adókkal és díjakkal.)

- Az elmúlt években alkalmazott megszorítások elvetése, az állami szervek megerősítése, a közszolgáltatások számottevő javítása (a teljesítmények megfelelő mérésével és számonkérésével együtt).
- A tudásalapú társadalom és gazdaság megteremtését szolgáló tevékenységek fokozott támogatása.
- A környezetkímélő tevékenységek olyan módon való támogatása, hogy ez rövidtávon ne jelentsen túl nagy terhet, azonban hosszabb távon jelentős társadalmi szintű hozammal járjon.
- Olyan adórendszer kialakítása, amelynek révén a jelenleginél sokkal nagyobb mértékben megvalósul az arányos közteherviselés alkotmányos elve.

Tehát elgondolásaink alapvetően eltérnek a ma divatos, reformnak álcázott restriktív módszerektől. Ezért úgy véljük, hogy megfelelő kommunikáció esetén ennek jóval nagyobb lenne a társadalmi elfogadottsága, mint az eddig alkalmazott eszközöké.

1. Az ökoszociális államháztartási reform szükségessége és lehetőségei

„A Föld minden egyes nemzedék tulajdonára teljes egészében és saját jogon, annak egész élete során. Az elsőtől a második nemzedék adósságok és megterhelések nélkül kapja azt meg, a másodiktól pedig a harmadik, és így tovább. Ha ugyanis az első nemzedék adóssággal terhelné meg, akkor a Föld a halottaké lenne, nem pedig az élő nemzedékeké. Tehát egy nemzedék se vállalhat fel nagyobb adósságot, mint amekkorát a saját élete folyamán meg tud fizetni...”

Thomas Jefferson:

Levél James Madisonhoz, 1789

1.1. Az államháztartási reform céljai

Mindenekelőtt tisztázni kell, hogy mit várunk el az államháztartási reformtól. A Levegő Munkacsoport környezetvédő társadalmi szervezetként természetesen elsősorban azt szeretné, ha ezáltal javulna a környezet és lakosság egészségének állapota. Ezen legfontosabb szempontunk mellett a reform elő kell, hogy segítse a következőket:

- a foglalkoztatottság növelését,
- a nemzetgazdaság szerkezetének korszerűsödését,
- a hazai munkaerő versenyképesebbé válását,
- az államháztartási hiány és az államadósság csökkenését,
- az ország külkereskedelmi mérlegének javulását,
- a társadalmi feszültségek mérséklődését,
- a nyersanyagok és energiahordozók hatékonyabb felhasználását,
- az oktatás, a kultúra, az egészségügy és a tudományos kutatás kiemelt fejlesztését,
- a fekete és szürke gazdaság visszaszorulását,
- a következetesebb jogalkalmazást,

- az államigazgatás hatékonyabbá válását,
- a nemzetközi együttműködésben (különösen az Európai Unión belül) való eredményesebb részvételünket.

Úgy véljük, hogy a tanulmányunkban részletezett zöld államháztartási reform megfelel ezeknek a követelményeknek.

1.2. Az államháztartási reform szükségessége (Miért tarthatatlan a jelenlegi államháztartás)

A magyar államháztartás a megtermelt GDP mintegy 40 százalékát osztja el közvetlenül. Ezen túlmenően az államháztartás közvetett hatása is óriási. Tehát az államháztartás alakulása alapvetően meghatározza, hogy milyen jelleget ölt a társadalom és a gazdaság fejlődése. A jelenlegi államháztartás társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból egyaránt fenntarthatatlan, ezért elengedhetetlen az államháztartási reform. A mai államháztartás válsága a következőkben leírt tényezőkben nyilvánul meg.

1.) Rendkívül alacsony foglalkoztatási szint

A magyar gazdaság legnagyobb baja és az államháztartás hiányának fő oka nem a túlzott jóléti kiadások és magas államigazgatási költségek, hanem elsősorban az európai viszonylatban kirívóan alacsony foglalkoztatási szint. Nálunk 15-64 éves népesség gazdasági aktivitási (foglalkoztatási) aránya 2007-ben 57,3 százalék volt, miközben az EU27-ben 65,4, az EU25-ben 65,8, az EU15-ben pedig 66,9 százalék⁴.

2008 első negyedében a helyzet jelentősen tovább romlott: a foglalkoztatottak száma 61,3 ezer fővel, 1,6 százalékkal csökkent;

a munkanélküliek száma 16,3 ezer fővel, 5,2 százalékkal nőtt; a gazdaságilag nem aktívak száma 39,4 ezer fővel, 1,1 százalékkal emelkedett. Hasonlóan romlott a helyzet a 15–64 éves népesség gazdasági aktivitásában: a foglalkoztatottak száma 59,4 ezer fővel, 1,5 százalékkal csökkent; a munkanélküliek száma 16,4 ezer fővel, 5,2 százalékkal nőtt; a gazdaságilag nem aktívak száma 35,6 ezer fővel, 1,4 százalékkal emelkedett. Így ebben a korcsoportban a foglalkoztatás aránya immár 56,1 százalékra süllyedt az EU15 közel 67 százalékával szemben!⁵ Ezen folyamat következtében az államháztartás több mint 33 milliárd forint közvetlen és jelentős közvetett bevételtől esett el.

Magyarországon a közel 500 ezer nyilvántartott munkanélkülire túl még nagyjából egy millió embert kellene visszahelyezni a munkaerőpiacra. Ez lényegesen megnövelné az elosztható nemzeti jövedelem nagyságát, az államháztartás helyzetét pedig bevételi oldalon az adókkal és járulékokkal, kiadási oldalon a kevesebb munkanélküli és szociális segéllyel javítaná. Ezen felül javulna a lakosság egészségi állapota és visszaszorulnának a társadalmi devianciák, ami az államháztartás további javulását eredményezné.

2.) Kedvezőtlen külgazdasági folyamatok

Rendkívül kedvezőtlenek a jövedelemtermelési folyamatok és ezen belül különösen a külgazdaság alakulása. Az egész EU-csatlakozási folyamat alatt, 1994-től kezdve a külkereskedelemben folyamatosan romlott a cserearányunk – döntően az régi EU-országokkal folytatott termékforgalomban. Ennek alapvető oka, hogy a gazdaságilag elmaradott Magyarország a gazdaságilag nagyon is fejlett EU-országokkal folytatott kereskedelemben kénytelen volt lebontani fokozatosan az összes védő intézkedéseit. Ez a lebontási folyamat a döntő-

en az EU-országokból származó működő tőke benyomulása következtében történt, és a főleg „piacvásárlás” célját szolgáló bevásárlások miatt gyakorlatilag egész iparágak felszámolását okozta. Erre példa a hazai édességipar jelentős részének, legutóbb pedig a hazai cukoripar és szőnyeggyártás leépülése. E téren nem a nemzetközi versenyképesség objektív mérőszámai alapján történt a leépülés, hanem a verseny felszámolása érvényesült a külföldi működő tőke mesterséges mozgatásával. Hasonló példa napjainkban a hazai gyógyszeripar pótlólagos adóztatása (a gyógyszergyártói és forgalmazási befizetések 2007. évi előirányzata 35,5 milliárd Ft), ezzel szemben áll a külföldi TEVA gyógyszergyár 2 milliárd Ft összegű közvetlen állami támogatása és egyéb kedvezmények megadása a debreceni gyárának bővítéséhez.

A **külkereskedelmi termékforgalom** 2007. évi KSH-jelentése megállapítja: „A külkereskedelmi forgalom **forintárszintje** az exportban és az importban egyaránt mintegy 5%-kal csökkent, a cserearány változatlan maradt.” Ez azt jelenti, hogy az eddigi cserearány-romlás szintje megmaradt, de a volumen növekedésének arányában további romlás következett be. Ezen belül azonban az EU15 országokkal szemben tovább romlott a cserearányunk.

Az 1. táblázat adatai szerint, melyet a külkereskedelmi statisztikai adatok alapján állítottunk össze, 1995 és 2007 között összesen 3275 milliárd forint összegű cserearány-veszteséget szenvedtünk el az EU15 országokkal folytatott külkereskedelmi termékforgalomban. A 2007-re beállt cserearány-veszteség éves szintje 640 milliárd forintot tesz ki. Ez az összeg az EU15 országok GDP-jét növeli, abban szerepel.

A szolgáltatások külkereskedelme 2007-ben az exportban 3035 milliárd forintot (12,1 milliárd eurót), az importban 2702 milliárd forintot (10,8 milliárd eurót) ért el. Itt is jelentős cserearány-veszteséget szenvedtünk el. Ezen

1. táblázat: Magyarország és az EU15 országok külkereskedelmi cserearányának alakulása

Év	Termékforgalom Magyarország és EU15 között, milliárd Ft		A cserearány alakulása Magyarország és az EU15 között					Halmozott cserearány-veszteség**	
	Export	Import	Árváltozás (előző év=100)		Cserearány változása (előző év=100)	Cserearány-veszteség, milliárd Ft	milliárd Ft	millió EUR	
			Export	Import					
1995	1016,4	1190,9	134,6	130,4	103,22	-10,4	-10,4	-64	
1996	1666,2	1721,5	116,8	119,1	98,07	-48,9	-59,3	-310	
1997	2539,0	2486,5	114,1	111,3	102,52	77,0	17,8	84	
1998	3600,2	3533,7	114,1	114,8	99,39	-15,4	2,4	10	
1999	4526,5	4279,7	104,2	105,7	98,58	-53,8	-51,4	-203	
2000*	5965,2	5292,8	109,9	112,9	97,34	-92,2	-143,6	-552	
2001	6497,9	5585,7	101,9	102,9	99,03	-38,5	-182,2	-710	
2002	6667,5	5458,8	94,9	95,7	99,16	-105,3	-287,5	-1183	
2003	7100,3	7216,1	100,1	101,9	98,23	-130,0	-417,5	-1647	
2004	7952,5	7635,4	98,3	99,3	98,99	-81,7	-499,2	-1984	
2005	8066,3	7533,1	98,7	99,5	99,20	-67,2	-566,4	-2284	
2006	9411,8	9039,9	106,5	106,1	100,38	60,3	-438,9	-1661	
2007	10164,8	9610,3	95,4	96,8	98,55	-139,7	-639,0	-2543	
Összesen							-3 275	-13 046	

Forrás: KSH külkereskedelmi statisztika kiadványai és idősorai (A szolgáltatás külkereskedelmi forgalma tovább rontja a cserearányt.)

* A 2000. évi árindex a teljes forgalomra vonatkozik, ezért közelítő értékek tekintendők

** A cserearány beállt szintje (folyó áron)

2. táblázat: Magyarország bruttó hazai termékének (GDP) és bruttó nemzeti jövedelmének alakulása (GNI) 1995 és 2007 között (folyó áron, millió Ft)

Év	Bruttó hazai termék (GDP)	Tulajdonosi jövedelem			EU-nak fizetett adó	EU-tól kapott támogatás	Bruttó nemzeti jövedelem (GNI)	GNI növekedési üteme (előző év=100)
		külföldről kapott	külföldiek fizetett	Egyenleg				
1995	5 614 042	105 086	318 849	-213 763		5 401 680	...	
1996	6 893 934	178 148	486 204	-308 056		6 597 233	100,8	
1997	8 540 669	247 747	765 216	-517 469		8 045 877	102,9	
1998	10 087 434	226 808	874 747	-647 939		9 467 579	104,5	
1999	11 393 499	168 736	861 352	-692 616		10 725 086	104,5	
2000	13 150 766	263 183	1 016 908	-753 725		12 439 407	105,5	
2000^{a)}	13 528 590	254 469	1 007 218	-752 749		12 808 182	x	
2001	15 270 126	295 218	1 136 180	-840 962		14 461 569	104,5	
2002	17 180 604	254 894	1 213 711	-958 817		16 235 953	105,4	
2003	18 940 742	248 136	1 203 683	-955 547		17 991 628	104,7	
2004	20 717 110	322 603	1 583 972	-1 261 369	38 298	19 497 672	104,0	
2005	22 055 093	357 997	1 731 265	-1 373 268	64 298	20 753 816	103,3	
200	23 757 230	1 078 971	2 905 790	-1 826 819	66 901	22 053 006	102,5	
2007*	25 700 000	1 286 133	3 449 173	-2 163 039	73 889	23 828 137		

Forrás: KSH, Bruttó hazai termék 2006 (előzetes adatok II), 2007. szeptember, 20. oldalon lévő táblázat.

a) Az adatok módszertani változás miatt különböznek.

* A dőlt számokkal jelezett adatok előzetes számítások.

belül még az idegenforgalom terén is történt cserearány-romlás 2007-ben.

A szolgáltatások külkereskedelmi forgalmában nem ismeretes az árindex és ebből következően a cserearány számítása, illetve ennek publikációja sem. A termékforgalom cserearány-számítási módszeréből kiindulva joggal tétélezhető fel, hogy a szolgáltatások terén még nagyobb mértékű cserearány-veszteséget szenvedtünk és szenvedünk el. Feltételezésünk szerint itt a forgalom legalább 4%-ára tehető a cserearány-veszteségünk mértéke. Ez 2007. évi adatok szerint 230 milliárd forintra becsülhető. Ebből az EU15 országokra vonatkozóan legalább 160 milliárd forint összegű veszteségünk származhat.

A fenti számítások szerint az EU15 országokkal folytatott külkereskedelmi termék- és szolgáltatás-forgalomban 2007-ben összesen mintegy 800 milliárd forint (kb. 3,2 milliárd euró) cserearány veszteségünk keletkezett.

Szakértők szerint az EU részéről Magyarországnak nyújtott támogatást a piacnyitásban elszenvedett veszteség kárpótlása miatt folyósítják. (Ezt erősíti meg a „norvég támogatás” gyakorlata is.⁶) A költségvetési előirányzat szerint 2007-ben az EU-tól összesen 655 milliárd forintot kapunk és 215 milliárd forinttal járulunk hozzá, vagyis nettó 400 milliárd forintot kapunk, ami az elszenvedett veszteségünk fele! Ezt a problémát az EU15 országokkal folytatandó tárgyalások minden szintjén fel kell vetni és további kedvezményeket kell elérnünk. Hazai feladat, hogy a KSH és a gazdaságkutató intézetek közös, esetleg nemzetközi közreműködéssel készülő tanulmánnyal alapozza meg a kormány ilyen irányú tevékenységét. Ez Magyarország számára létfontosságú, mert ezzel a nettó befizető országok lakosságát is meg lehet győzni, hogy országuk nem egyoldalú támogatást nyújt az újonnan csatlakozott országokhoz, hanem csupán kompenzációt, sőt, meg azt is csak részlegesen.

3.) A belföldi jövedelem-megoszlás kedvezőtlen alakulása (GDP-ből GNI-be)

Magyarország Nemzeti Számlái elszámolása szerint a GDP-ből a GNI-hez a főbb tételeket nézve durván úgy jutunk el, hogy a GDP-ből levonjuk a külföldi tulajdonosok által kivett jövedelem egyenlegét, majd hozzáadjuk az EU befizetések és támogatások – nemzeti számla számítások szerinti – egyenlegét (ld. a 2. táblázat!).

A külföldi tulajdonosok által kivett jövedelem egyenlegének kiszámításánál erősen vitatható a szaldó számítás, mert a külföldiek által kivett jövedelem összege egyértelmű, azonban az általuk behozott jövedelem 80-90%-a a külföldiek jövedelme, ezért ez nem keverhető össze a hazai tulajdonnal. Tehát ezt a tulajdonosi eltérést módszertani szempontból szét kell választani.

A 2007. évi helyzet a külföldiek által kivett jövedelem terén katasztrofális. 2006-ban a KSH szerint 2906 milliárd forintot vittek ki. Ez az összeg a MNB 2007. évi tényadatai szerint 20%-kal nőtt. A külföldiek által kivett jövedelem 2007-ben már 3309 milliárd forint volt, ami közel 400 milliárddal több, mint a 2006. évi szint.

A jövedelemproblémát növeli az, hogy az alacsony, 1,3%-os 2007. évi GDP-növekmény és a magas jövedelemkiáramlás következtében a GNI csökken! Ezt az uniós támogatások és befizetések pozitív egyenlege nem tudja kiegyenlíteni. Ezt bizonyítják az EU-nak hivatalosan küldött konvergencia programok is, amelyek a jövedelemtranszfert mutatják ki a GDP százalékában: a 2005. évi 5,7%-ról a 2007. decemberi prognózis szerint 2011-re már 8,2%-ra nő a jövedelemtranszfer aránya (3. táblázat).

Érdemesnek tartjuk Magyarország és Szlovákia GNI/GDP arányának összehasonlítását (4. táblázat).

3. táblázat: Makrogazdasági kilátások

Megnevezés	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
GDP változása az előző évihez képest, 2000. évi áron, %	4,6	4,2	4,3	4,1	4,1			
GDP változása az előző évihez képest, folyó áron, %	9,5	6,9	7,1	7,1	6,9			
GDP folyó áron, KSH tény, illetve Konvergencia Program aktualizált előirányzat	20 717	22 055	23 757	25 705	27 453	29 430	31 549	33 789
Finanszírozási pozíciók (a GDP %-ában)								
Elsődleges jövedelmek és transzferek egyenlege								
2005. decemberi Konvergencia Program	-5,7	-6,0	-5,7	-5,2	-4,9			
2006. szeptemberi Konvergencia Program	-5,7	-6,1	-6,7	-6,5	-6,5	-6,4		
2006. novemberi Konvergencia Program		-6,0	-6,7	-6,7	-6,8	-6,7	-6,4	
2007. decemberi Konvergencia Program			-6,9	-7,4	-7,9	-7,8	-8,1	-8,2
Romlás a -5,7%-hoz viszonyítva, %	0,0	-0,3	-1,2	-1,7	-2,2	-2,1	-2,4	-2,5
Romlás, milliárd Ft		-66	-285	-437	-604	-618	-757	-845
Az 5,7% értéke, mint alap, milliárd Ft	-1 181	-1 257	-1 354	-1 465	-1 565	-1 678	-1 798	-1 926
Összesen kivitt jövedelem, milliárd Ft	-1 181	-1 323	-1 639	-1 902	-2 169	-2 296	-2 555	-2 771

Forrás: A Magyar Köztársaság Kormánya, Magyarország eddigi konvergencia programjainak a legutóbbi, 2007. novemberig aktualizált idősorainak adatai.

4. táblázat: A GNI/GDP arány Magyarországon és Szlovákiában, százalék

Ország	2005. év	2006. év
Magyarország	94,1	92,8
Szlovákia	97,4	97,1

Forrás: Statisztikai hivatalok

Érdekes, a pénzügyminiszter azt a hírt közölte, hogy csökken az EU-hozzájárulásunk összege, de azt már nem, hogy ez a GNI arányának csökkenése miatt következett be. Megjegyezzük, hogy az EU-befizetéseknek többek közt a GNI-hez való arányosítása korrekt, mert a kivitt tőkejövedelmek után igazságtalan lett volna Magyarország befizetéseit növelni.

4.) A népesség fogyása és korösszetételének kedvezőtlen változása

Magyarország népessége 1981-től fogy. A népesség azon korcsoportja (0-25 év), amely az elkövetkező időben munkába állhat, 1980 óta csaknem egymillió fővel lett kevesebb (3845 ezerről 2879 ezerre csökkent). Az utóbbi években ez a fogyás felgyorsult, és kormány adatai⁷ szerint 2020 után még tovább gyorsul. Míg 2007-ben egy nyugdíjasra 2,9 munkaképes korú lakos jutott, ez az arány 2020-ban már 2,3-ra, 2040-ben pedig 1,7-re csökken. Magyarország népességének szinten tartásához, a fogyás megállításához, és így a korösszetétel kedvezővé válásához a jelenleginél évente mintegy 80 ezer fővel magasabb születési szám szükséges. Ebből következik, hogy a konvergencia programot ebből a szempontból is felül kell vizsgálni.

5.) Környezetileg káros és a hatékonyságot rontó támogatások

Az államháztartás közvetlen és közvetett módon évi több ezermilliárd forint támogatást nyújt egyes gazdasági tevékenységeknek úgy, hogy ez súlyosan torzítja az árakat, és hibás döntésekhez vezet minden szinten – az állam, az önkormányzatok, a vállalkozások és az állampolgárok szintjén egyaránt. Ezeknek a támogatásoknak a mibenlétéről már részletes

– bár korántsem teljes – kimutatások készültek.⁸ Az ilyen jellegű támogatásokat az alábbiak szerint csoportosíthatjuk:

- **Közvetlen és közvetett államháztartási támogatások.** Ide tartoznak a piacgazdaság elveivel ellentétes, illetve a nem közjavak előállításához adott, sok esetben súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító tevékenységeknek nyújtott közvetlen költségvetési kiutalások, juttatások állami forrásokból, kedvezményes hitelek és kamatok, adók és egyéb kötelezettségek elengedése vagy csökkentése stb. Ide tartozik a közszolgáltatások olyan privatizálása is, amelynek során az új tulajdonosok aránytalan mértékben, ellenőrizetlenül emelhetik szolgáltatásuk díjait.
- **Természeti erőforrások értéken aluli használata.** Ide azok az esetek tartoznak, amikor a természeti erőforrásokat irreálisan alacsonyan értékeli, és használóik ilyen módon jelentős gazdasági előnyökhöz jutnak.
- **A nem internalizált környezeti károk esete.** Mindazon eseteket, amikor egy szennyező, környezetkárosító tevékenység következményeit mások viselik, azaz externális költségek jelennek meg, úgy kell tekintenünk, hogy a szennyező az externális nagyságával egyenlő támogatásban részesült. A költséget ugyanis ilyen esetben valószínűleg az okozónak, illetve az adott ágazatnak kellene viselnie.
- **Káros irányú infrastrukturális fejlesztések közpénzekből.** Ez a környezetileg és nemzetgazdaságilag káros támogatások egy jellemző formája, amikor a gazdaságpolitika nincs tudatában annak, hogy a fejlesztendő infrastruktúra (például autópályák vagy regionális szeméttelakók) milyen környezeti kárral jár. A tervezett (vagy már megvalósított) beruházás ugyan jogilag közjóságnak minősül (hiszen a finanszírozást a törvényhozás hagyta jóvá), ezért formailag nem indokolt támogatásnak minősíteni, azonban

a környezetileg kárt okozó programot nem tekinthetjük közjóságnak, s így finanszírozása indokolatlan támogatásnak minősül.

A környezeti és nemzetgazdasági szempontból káros támogatások megértetéséhez az alábbiakban mutatunk be néhány példát:

- **A károk meg nem fizettetése.** A nehéz tehergépkocsik Magyarországon évente több százmilliárd forint olyan kárt, költséget okoznak, amelyet nem a ezeknek a járműveknek az üzemeltetői fizetnek meg. Ezek károk az utakban, az épületekben, a környezetben, az emberek egészségében és – részben közvetlenül, nagyrészt közvetve – a többi járműben keletkeznek. (Egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint százezer személyautó.) Ezeket a költségeket viszont az összes adófizető, illetve a többi úthasználó fedezi. Egyre több állam igyekszik ezeket a költségeket azokra terhelni, akiket az illet (egyebek mellett úthasználati díj formájában), Magyarországon viszont ez eddig elmaradt, ami hatalmas és semmilyen ésszerű érveléssel nem indokolható támogatást jelent a közúti teherfuvarozás egy része számára.
- **A szürke és fekete gazdaság virágzása hallgatólagos kormányzati jóváhagyással.** A legszerényebb számítások szerint is évente legalább 700 milliárd forint bevételkiesést okoz az államnak az az adócsalás, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. (Összehasonlításképpen: a személygépkocsik által használt üzemanyagokra kivetett jövedéki adóból az államnak 2007-ben mintegy 400 milliárd forint bevétele származott.) Erről a jelenségről a Pénzügyminisztériumnak évek óta tudomása van, mégsem kezdeményezi a szükséges intézkedéseket a csalás lehetőségeinek felszámolására.
- **Környezetileg káros infrastruktúra-építés állami támogatással.** Az autópá-

lya-építésekről a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalos anyaga is elismeri, hogy környezetvédelmi szempontból fenntarthatatlan. Sőt, számos szakértőnek az az álláspontja, hogy ez pénzügyi szempontból is fenntarthatatlan. Ezt a következők is alátámasztják: (1) Kimutathatóan számos olyan terület van, ahol ugyanakkora befektetéssel sokkal nagyobb hozamot lehet elérni, ami azt jelenti, hogy az autópálya-építések miatt jelentős elmaradt haszon keletkezik, azaz viszonylag romlik a nemzetgazdasági szintű versenyképesség. (2) A már meglévő úthálózat egyre gyorsabb ütemben romlik, mivel nincs forrás a fenntartásukra. (3) Szintén nincs forrás a tömegközlekedés javítására, ami sokkal több ember számára könnyíthetné meg az elérhetőséget, mint amennyinek az autópályák építése. (4) Az államháztartás szinte minden más területén is a működőképességet veszélyeztető megszorításokra van szükség nagyrészt amiatt, mert az autópálya-építésnek, illetve a közúti közlekedésnek nyújtott támogatások elvonják a forrásokat. (5) A közlekedés az elmúlt időszakban a többszörösére emelkedtek, ami nem egy pillanatnyi zavarnak tűnik, hanem tartós folyamatnak ígérkezik. Mindezen tények ellenére az autópálya-építéseket az állam évi több száz milliárd forint támogatásban részesíti.⁹

- **Tisztességtelen állami támogatás torz szabályozással.** Egységnyi teljesítményre vetítve a közúti áruszállítás több százszor több személyi sérüléssel balesetet okoz, mint a vasúti teherfuvarozás. Aligha nevezhető tisztességes versenynek az, amikor a megfelelő szabályozás és ellenőrzés hiánya miatt az egyik alágazat ugyanazon tevékenység során két nagyságrenddel több ember halálát okozhatja, mint a vele versenyben álló másik alágazat.

- **A természeti erőforrások értéken aluli használata.** Tudjuk, hogy ásványi kincseink végesek. Amit egyszer kitermelünk, az nem fog megújulni emberi léptékkal számított időtávon belül. Ugyanakkor ezen erőforrások ára nem tükrözi korlátozott voltukat. Például Magyarországon a bányajáradék – és ezen belül különösen a kitermelt építőanyagok bányajáradéka – olyan alacsony, hogy nem ösztönöz ezen anyagokkal való takarékos gazdálkodásra, a bontott anyagok újrahasznosítására. Még nagyobb pazarlás folyik a szintén meg nem újuló (illetve csak nagyon hosszú idő alatt megújuló), pótolhatatlan természeti értékünkkel, a termőfölddel. A termőföld megsemmisítésekor fizetendő a földvédelmi járulék olyan nevetségesen alacsony, hogy szinte semmiféle ésszerű gazdálkodásra nem ösztönöz. (Ráadásul a sok kivétel miatt gyakran még ezt az alacsony összeget sem fizetik meg.)

6.) A közjavak meghatározásának hiánya

Az előző pontban említett támogatásokat részben az is lehetővé teszi, hogy a gazdaságpolitika elvi szinten nem tisztázta, mi tartozik a közjavak körébe. Ez azért fontos, mert állami támogatást kizárólag közjavak előállításához szabad nyújtani, minden egyebet a piacra kell bízni, állami beavatkozás nélkül. (Természetesen az állami szabályozásra szükség van egyéb szempontokból, mint például a környezetvédelmi határértékek előírása.)

7.) Túl nagy államháztartási hiány

Az államháztartás hiánya évek óta jelentős mértékű, ami komoly hátrányokat, instabili-

tást és hitelvesztést okoz a nemzetgazdaság részére. Erről a Magyar Bankszövetség már 2005-ben a következőket állapította meg: *„Jelenleg nem fenyeget pénzügyi válság, de a pálya sem fenntartható. A jelenlegi növekedési pálya azért nem tekinthető fenntarthatónak, mert a gazdaság úgy bővül, hogy közben az államháztartás – s ehhez kapcsolódóan a fizetési mérleg – hiánya megengedhetlenül magas.”¹⁰*

Itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy a fenntarthatóság a környezetgazdaságtan kulcsfogalma, és ökológiai fenntarthatóságot jelent. (Azaz az emberi gazdaság és populáció olyan mértékét, amely még nem veszélyezteti az ökoszisztémák megújuló képességét.) A napi politikában és szóhasználatban elterjedt változata valójában semmi egyebet nem jelent, mintha azt írnánk helyette, hogy „tartható”, „tartós”.

8.) Óriási eladósodottság

A (bruttó) államadósság kimutatott mértéke immár eléri a GDP 66%-át, ami egyenlő a jövő felélésével.

9.) Az eladósodottság sokkal nagyobb a kimutatottnál

Az 5. pontból is következően a kimutatottnál nagyobb mértékű a rejtett államadósság a környezetben, a természetben felhalmozott károk, veszteségek miatt. A környezeti állapot leromlása, a természeti kincseink felélése, a humán tőkében végbemenő kedvezőtlen változások nagyobb mértékű államadósságot tesznek ki, mint a pénzben kimutatott, „szokásos” államadósság.¹¹ Ez egyre inkább finanszírozhatatlan, vagyis tisztán pénzügyi szempontból is fenntarthatatlan.

10.) Vagyonfelélés privatizációval

A közfeladatok elvégzését, az állam szociális feladatainak ellátását egyre jobban ellehetetleníti a privatizáció. A rendszerváltás után az első szakaszban a versenyszférába tartozó állami vállalatok privatizációja lezajlott. Jelenleg a nem versenyszférába tartozó közösségi javak eladása folyik, ami súlyos gazdasági gondokhoz és szociális feszültségekhez vezet.

11.) Döntések vaktában

Az államháztartást meghatározó törvényeket (elsősorban a következő évre szóló költségvetési törvényt és adótörvényeket) úgy készítik el, hogy nem végzik el az ehhez szükséges elemzéseket, amit egyébként előír a jogalkotási törvény, az államháztartási törvény és a környezetvédelmi törvény.¹² (Ezt az Állami Számvevőszék is rendszeresen kifogásolja.) Az éves költségvetési törvény nem tesz eleget az Európai Tanács Pénzügyi Rendeletében (*Financial Regulation, Council Regulation No. 1605/2002 of 25 June 2002*) kinyilvánított négy alapelvnek, amelyek a következők:

- az egységesség (*unity*),
- a bruttó számbavétel (*universality*),
- a részletesség (*specification*),
- az éves érvényesség (*annuality*).

Mindennek a következtében a kormány úgy terjeszti elő az említett törvényeket, hogy nem látja át azok valódi hatásait. Ez még inkább jellemző a törvényeket megszavazó országgyűlési képviselőkre, akik így gyakorlatilag vakon adják le szavazatukat. Az említett vizsgálatok elkészítése a törvényi előírásokon túlmenően azért is elengedhetetlen, mert ezáltal hatalmas károk bekövetkezése kerülhet el, illetve az ország érdekeinek leginkább megfelelő intézkedések elfogadására kerülhet sor.

12.) Zűrzavar az állami újraelosztás mértéke körül

Egyebek mellett arról sem készült semmiféle érdemi elemzés, hogy a jelenlegi körülmények között mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke. Az egymást váltó kormányok folyamatosan azt hangoztatják, hogy „csökkenteni kell az állami újraelosztás mértékét”, azonban ezt a nézetet semmiféle tudományos elemzés nem támasztja alá. A témával kapcsolatos ismereteink éppen azt mutatják, hogy a jelen körülmények között Magyarországon az állami újraelosztás mértékének csökkentése súlyos társadalmi feszültségekhez vezet, rontja a gazdasági versenyképességet, továbbá hozzájárul a környezet állapotának és a lakosság egészségének a romlásához. (A témával a továbbiakban részletesebben is foglalkozunk.)

13.) Átláthatatlan folyamatok

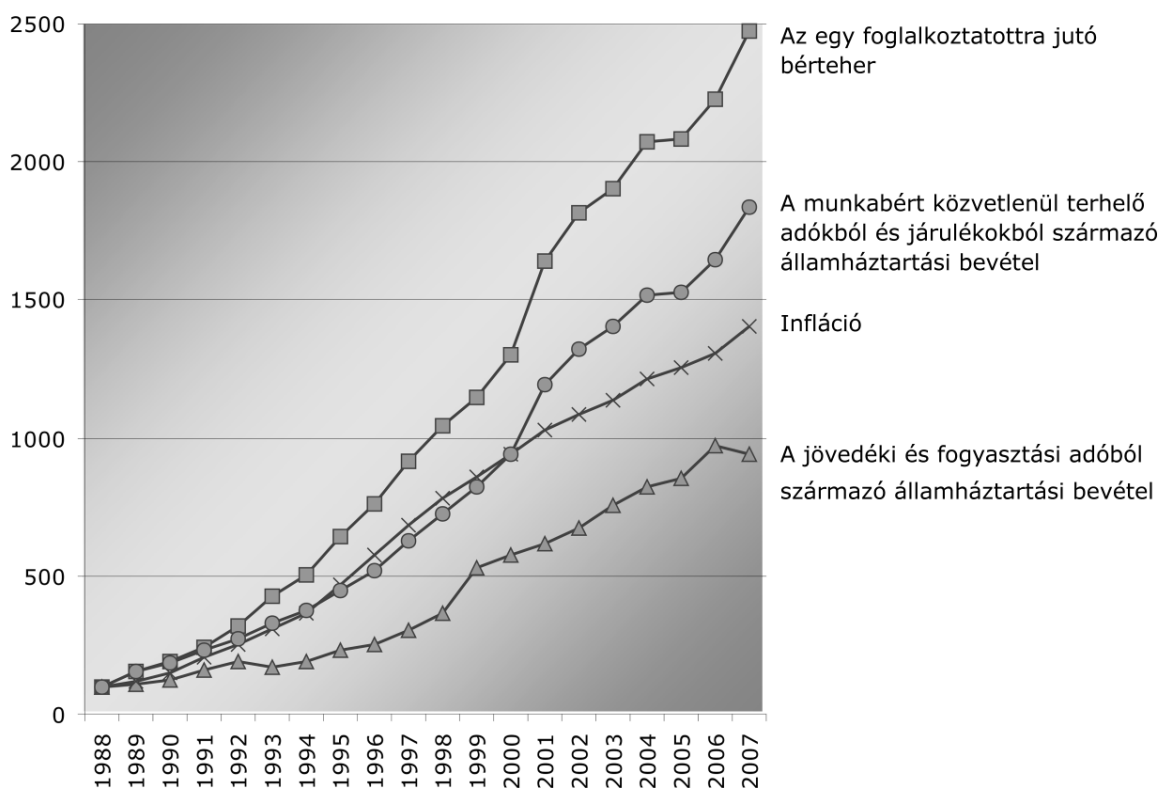
Az előző ponthoz kapcsolódik, hogy „a közpénzek kezelése nem átlátható (átláthatatlan). A közvagyonról még olyan színvonalú nyilvántartás sincs, amilyen száz évvel ezelőtt már létezett (lásd például a 2003. évi zárszámadási dokumentumokat). A közjavakkal való elszámolás-elszámoltatás kultúrája alacsony színvonalú (fejletlen). (...) A közpénzekkel való elszámolás-elszámoltatás szakmai színvonala elmarad a magánszférától, és azt a szintet sem üti meg, amit Magyarország a maga sajátos intézményrendszerével (számvevőségek, a zárszámadás számvevőszéki elkészítése) a két világháború között egyszer már elért. Lemaradásunk a jogalkotás szakmai színvonalában, a jogalkalmazás bizonytalanságában, következetlenségében, a szakmai szabályozás és terminológia zavarában, a közjavakat kezelők viselkedési kultúrájában egyaránt észlelhető. A viszonyainkra jellemző állapotok

*folyamatosan táplálják a visszaélések, a hivatali, az üzleti és a politikai korrupció talaját.*¹³ Ezek a visszaélések súlyosan torzítják a piacot, demoralizálják a társadalmat, és rendkívüli mértékben felerősítik a környezet pusztítását (ld. a kecskeméti Malom Center esetét¹⁴ vagy a budapesti agglomeráció zöldterületeinek beépítését). Ez az alacsony szakmai színvonal teszi lehetővé azt is, hogy a kormány esetenként nyilvánvaló csalással igyekszik megteveszteni a közvéleményt és a nemzetközi szervezeteket. (Példa volt erre az a számviteli trükk, amellyel papíron az államháztartáson kívül helyezték az autópálya-építé-

sek támogatását, miközben ezek ténylegesen az államháztartást terhelték.¹⁵ Végül az Európai Bizottság, illetve az Eurostat felszólítására a kormány kénytelen volt visszavonni ezt a próbálkozását.)

14.) Az ellenőrzés és számonkérés hiánya

„A törvényhozó és a végrehajtó hatalom között egyensúly megbillent az utóbbi javára. A közpénzek elosztásában és az elszámoltatás tekintetében a kormánynak indokolatlanul nagy



1. ábra: A fogyasztói árindex, az élők munkát terhelő adókból és járulékokból származó államháztartási bevétel, az egy foglalkoztatottra jutó, az élők munkát terhelő adók és járulékok, valamint a fogyasztási, illetve jövedéki adókból származó állami bevételek alakulása 1998 és 2007 között (1998=100)

Forrás: KSH és Pénzügyminisztérium (Éves állami költségvetési törvényjavaslatok)

*a hatásköre.*¹⁶ Az országgyűlés túl gyakran ad „kitöltetlen csekket” a kormánynak (erre példa a költségvetési törvényben a felhatalmazás „az összegszerű korlátozás nélküli kezességvállalás”-ra, valamint az év közbeni költségvetési nagymértékű átcsoportosítások lehetősége anélkül, hogy az országgyűlés pótköltségvetést hagyna jóvá). Szintén rendkívül laza és felületes a kormány elszámoltatása. Az éves zárszámadás túlnyomó részben csupán formális, a zárszámadással kapcsolatos, törvények által előírt adatok, elemzések gyakran hiányoznak.¹⁷

15.) Az érdemi társadalmi egyeztetés hiánya

Az államháztartással összefüggő jogszabályok előkészítése és elfogadása általában az érintett társadalmi, érdekképviseleti szervezetek bevonása nélkül történik, illetve a közreműködésük sokszor pusztán formális. Ez a jelenlegi körülmények között általában nem is történhet másként, hiszen az előző pontban említett elemzések hiánya, valamint az érintett társadalmi szervezetek többnyire rendkívül korlátozott kapacitása nem teszi lehetővé az érdemi közreműködést. A lakosság széles körei még ennyire sem tudnak tájékozódni, illetve hozzászólni a jogszabály-alkotáshoz. Mindez nem csak azért gond, mert törvénybe ütközik¹⁸, hanem azért is, mert egyrészt a sokszor alapvetően fontos gondolatok, észrevételek nem jutnak el a jogszabályok előkészítőihez és a jogalkotókhoz, másrészt ezeknek a jogszabályoknak az előírásaival sokszor a közvélemény sem tud azonosulni. Az esetek többségében az emberek még az alapvető összefüggéseket sem értik meg. (Jól példázta ezt, hogy a világgpiaci olajárak megugrása során a közvéleménnyel el lehetett hitetni, hogy a magyar kormány – legalább részben – meg tudja akadályozni annak begyűrűzését az országba¹⁹.) Nyilvánvalóan fenntarthatatlan egy

olyan államháztartás, amellyel kapcsolatban a lakosságnak komoly kételyei vannak, és ennek a gyakorlatban is számos jelét adja (példa erre a tömeges adóelkerülés). Fenntarthatatlan azért is, mert sokszor csupán populistá, szakmailag semmivel sem alátámasztott kinyilatkoztatásokkal nyerik meg a nem megfelelően képzett és tájékozott lakosságot a hibás döntések meghozatalához.

16.) A közzsféra legyengítése

A közzsférában az említett súlyos hiányok mellett gyakran alacsony a meglévő forrásokkal való gazdálkodás hatékonysága, sok helyütt fordul elő pazarlás. Ennek számos oka van: a tájékozottság elégtelensége, a szükséges adatok hiánya, a nem megfelelő munkakultúra, a pontatlanul megfogalmazott célok, a megfelelő érdekelttség hiánya, a személyes összefonódások és függések, a teljesítmény mérésének elmaradása stb. Az utóbbi években ezeket a kedvezőtlen folyamatokat felerősítették az elbocsátások, az állandó átszervezések, a közzsférában dolgozók szemben gerjesztett ellenséges hangulat. Sok esetben tapasztalható a jogszabályok semmibe vétele is.

A fenti tendenciákban a rendszerváltást követő időszakban összességében javulást nem tapasztaltunk, a helyzet egyértelműen romlott. Ezt bizonyítja egyrészt az, hogy egyre növekedett a súlyosan környezetszennyező tevékenységeknek nyújtott – ráadásul a piaci versenyt tisztességtelenül torzító – támogatások mértéke, másrészt fellazultak egyes jogszabályi előírások (különösen az államháztartási törvény, valamint az éves költségvetési törvények). Ez utóbbit az Állami Számvevőszék is számos alkalommal kifogásolta. A közzsfé-
ra működésének hatékonyabbá tételére sem történtek megfelelő intézkedések (az elmúlt

években végrehajtott és jelenleg tervezett további pénzügyi megszorításokat – a 10. és 11. pontban kifejtettek alapján – semmiképp sem tekinthetjük ilyen intézkedésnek).

A folyamat súlyosságára utal az 1. ábra, amelyből látható, hogy az elmúlt 17 évben az élőmunka adóterhelése folyamatosan növekedett, miközben a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító termékek (üzemanyagok, dohány, alkohol) adóterhe folyamatosan csökkent (reálértéken).

1.3. A teendők

„Az erény éppen úgy le tudja győzni a bűnt, mint ahogy a víz is le tudja győzni a tüzet. Manapság azonban úgy gyakorolják az erényt, mint aki egy pohár vízzel akar megmenteni a tűztől egy kocsirakomány rőzsét, s amikor a lángok nem hagynak alább, kijelenti, hogy a víz nem tudja legyőzni a tüzet. Ebből aztán nagyszerűen táplálkozhat a bűn, az erénynek pedig elkerülhetetlen pusztulás a vége.”

Meng-ce, ókori kínai filozófus
(Kr. e. 372–319)

A fentebb megfogalmazott célok eléréséhez a legfontosabb feladat mindazon közvetlen és közvetett támogatások felszámolása, amelyek torzítják a piaci versenyt, illetve amelyek a környezetet és az egészséget súlyosan károsító termékek és szolgáltatások árait azok valódi költsége alatt tartják. Az államháztartási reform elő kell, hogy segítse olyan piaci árak kialakítását a gazdaságban, amelyek a valódi költségeket tükrözik. Ez alól csak a közjavak előállítására, a közszolgáltatások jelentenek kivételt, azonban ez a kivétel is csak a végső fogyasztóra vonatkozik. (Így például, ha a tömegközlekedést közszolgáltatásnak tekintjük, akkor az utasnak nem kell a jegy vagy a bérlet

teljes árát megfizetnie, viszont a tömegközlekedési vállalatnak minden részletében szembe-sülnie kell tevékenysége valódi költségeivel.)

1.3.1. A gazdaságpolitika elméleti kiigazítása

- 1. A lehető legpontosabban ki kell mutatni a valódi költségeket, beleértve a környezeti externáliákat, az összes adókedvezményt, valamint az egyéb közvetlen és közvetett támogatásokat.** A környezeti externáliák kimutatása terén itthon²⁰ és nemzetközi szinten²¹ is már jelentős eredményeket értek el. Ezek felhasználásával a (gazdaság)politika számára is jól értékelhető adatokat lehet előállítani.
- 2. Az 1. pontban meghatározott kimutatókat a kormánynak évenként részletesen közzé kell tennie.** Ez annál is inkább elvégezhető és elvégzendő, mert nem kíván sokmilliárdos beruházásokat, viszont a haszna óriási, rendkívüli mértékben megkönnyíti a tisztánlátást, a helyes döntések meghozatalát.
- 3. Ki kell dolgozni a zöld GDP-t,** amely számításba veszi a természeti erőforrások fogyasztását, a környezeti károkat és társadalmi feszültségeket is. A jelenlegi GDP torz adatokat ad, tévesen tájékoztatja a döntéshozókat, hiszen a hagyományos GDP-számítás a gazdasági növekedés folyamatából csak a teljesítmény mennyiségét, a végeredményt méri, kihagyva a növekedés okozta környezeti és egészségi károkat, valamint társadalmi feszültségeket. Ezáltal valótlan képet fest egy ország állapotáról. Így például a környezetszennyezés, az ökológiai katasztrófák is növelhetik a GDP értékét. Árvíz esetén például sok épületet újjá kell építeni, ami fellendíti a beruházá-

sokat és növeli az építők jövedelmét, ezáltal a GDP is nő. A környezetszennyezés miatt a megbetegedések száma emelkedik, ez serkenti az egészségügyi ágazat fejlődését, ami szintén GDP növekedéshez vezet. A zöld GDP viszont az ilyen és hasonló jellegű veszteségeket is számba veszi.²² Az Európai Bizottság és az OECD is egyre erőteljesebben szorgalmazza egy ilyen mutató (vagy ilyen jellegű mutatók) kidolgozását.²³

- 4. El kell kezdeni annak a meghatározását, hogy mi tartozik a közjavak, illetve a közszolgáltatások közé. Állami támogatást – és különösen egyedi támogatást – kizárólag ezen meghatározás alapján szabad nyújtani.** Ami nem tartozik a közjavak, közszolgáltatások körébe, az működjön piaci alapon!

1.3.2. A legfontosabb gazdasági teendők

- 1. Meg kell valósítani a gyakorlatban az ökoszociális adó- és támogatási reformot.** Az ökoszociális adó- és támogatási reform vezérlőelve a költségvetési szempontból semleges adó- és támogatási átváltás. Ennek fő eleme a munkaerőt terhelő adó- és járulékkerhek mérséklése és helyettesítése a környezetet terhelő termékekre és szolgáltatásokra kivetett adókkal. A munkaerő költségei tehát oly módon csökkenthetők, hogy közben nem nő az adóteher. A környezetkárosítás megadóztatása pedig a környezet állapotát javítja. Ezt nevezzük a zöld költségvetési reform kettős hozadéknak. A reform szerves része a káros állami támogatások felszámolása. Az ökoszociális adó- és támogatási reform megvalósítására vonatkozóan szintén igen széles körű nemzetközi tapasztalat áll rendelkezésre²⁴, továbbá a jelen tanulmány is számos konk-

rét javaslatot tesz. (A Levegő Munkacsoport keretében 1992 óta évről évre kidolgoztuk javaslatainkat az államháztartás környezetbarát reformjára.)

- 2. A foglalkoztatottság növelése** az előző pontban megfogalmazott reform lényeges eleme. Ennek érdekében egyéb intézkedések mellett (bérterhek csökkentése, az oktatás-képzés javítása stb.) a nagyvállalati támogatásokat jelentősen csökkenteni kell, ugyanakkor a kis- és középvállalati szektor támogatását érdemben növelni kell (minderre az alábbiakban konkrét javaslatokat teszünk). 2000–2005 között a foglalkoztatottak száma a külföldi többségi tulajdonú cégeknél 522 ezer főről 515 ezerre csökkent, miközben a hazai magántulajdonú cégeknél a foglalkoztatottak száma 1212 ezer főről 1470 ezerre nőtt. Képzelnék el, mennyivel nő majd a munkahelyek száma, ha az állami támogatásokat a kormány a foglalkoztatásnövelő potenciál arányában osztja szét!
- 3. Az államháztartási hiányt és az államadósságot fokozatosan, de mielőbb és jelentős mértékben csökkenteni kell.** Ezt nem a közfeladatokra fordított források csökkentésével, hanem a környezeti és nemzetgazdasági szempontból káros állami támogatások felszámolásával kell elérni.

1.3.3. Jogi és intézményi átalakítások

A Levegő Munkacsoport korábbi tanulmányaiban, illetve nyilatkozataiban már több javaslatot tett lényeges jogi és intézményi átalakításokra. Az egyik ilyen javaslat részben már megvalósult. Azt szorgalmaztuk, hogy állami támogatással jöjjön létre egy olyan 15–20 fős testület, amelyben kormányzati szervek, önkormányzatok, a civil szervezetek, tudományos intézmények, valamint a gazdasági és munka-

vállalói érdekképviselők képviselői vennének részt, és amely javaslatokat dolgozta ki az államháztartási reformra, továbbá nyomon követné az államháztartási reform megvalósulását és megállapításait rendszeresen nyilvánosságra hozná. Hasonló testületek (különösen a zöld államháztartási reformmal kapcsolatban) ugyanis már számos országban régóta működnek. 2007-ben létrejött a Magyarország Holnap Gazdasági Versenyképesség Kerekasztala²⁵, amely számos tanulmányt készített és több javaslatot tett le a kormány asztalára. Gond viszont, hogy ezeket a javaslatokat a kormány nem vette figyelembe, és ezt még meg sem indokolta. További probléma, hogy a kerekasztalban egyetlen személy képviseli a környezetvédelmi szempontokat – annak ellenére, hogy az Unió Lisszaboni Stratégiája három (gazdasági, szociális és környezetvédelmi) pilléren áll, és ezeknek összhangban kell lenniük. Az alábbiakban néhány további javaslatot teszünk.

1. Jelentősen **növelni kell az országgyűlés felelősségét a döntések meghozatalában**. Jelenleg az országgyűlés – függetlenül attól, hogy éppen ki van kormányon – gyakorlatilag a mindenkori kormány pecsétgumijaként működik. A képviselők nem akarják elveszíteni a párton belüli pozíciójukat, illetve kockáztatni esetleges jelölésüket a következő választáskor, így szolgálai teljesítenek szinte mindent, amit a miniszterelnök, illetve a párt vezetője követel. Másrészt a képviselők gyakran nem az ország általános érdekeiért dolgoznak, hanem egy-egy térség, település vagy gazdasági érdekcsoport szűkebb előnyeikért lobbiznak. Ezért javasoljuk, hogy az országgyűlési választások előtt minden képviselőjelölt kössön ún. becsületszerződést. Ennek lényege az, hogy a jelölt szerződést köt egy vagy több, őt megkereső civil szervezettel, amelyben megjelö-

lik azokat a legfontosabb konkrét célokat, amelyek érdekében törvényjavaslatokat fog kezdeményezni, illetve az ilyen törvényjavaslatokat szavazatával támogatni fogja. A szerződést közjegyzői letétbe helyezik, és ezen alapulna a választópolgárok visszahívási joga, amelyet a választópolgárok akkor gyakorolhatnak, ha a képviselő nem teljesíti a szerződés időarányos részét, vagy éppen azzal ellentétesen szavaz. Amennyiben a képviselő és valamely civil szervezet eltérő módon értelmezik a képviselő tevékenységét, akkor bíróság dönt. (Hasonló módszert lehet alkalmazni az önkormányzati választásoknál is.)²⁶

2. **Rendkívül sürgető a jogkövető magatartás lényeges felerősítése az állami és önkormányzati szférában. A jelenlegi helyzet ugyanis súlyosan sérti a jogbiztonságot, és szorosan összefügg a széles körben tapasztalható korrupcióval.** (M megbízható forrásokból tudjuk például, hogy Magyarországon az ingatlanfejlesztők a beruházás értékének átlagosan 5–10 százalékát a politikusok és hatóságok megvesztegetésére fordítják.) A helyzet megváltoztatására már számos konkrét javaslat készült, azonban a megvalósításuk rendre elmarad. (Példa erre a kecskeméti Malom Center kapcsán készült ombudsmani jelentés²⁷.) Ezeket a javaslatokat mielőbb meg kell vizsgálni és átültetni a gyakorlatba. Korrupciónak tekintjük azt a sokszor előforduló esetet, amikor a hatóságok politikai nyomásra „rugalmasan” értelmezik a jogszabályokat (a legutóbbi példa erre a Magyar Dakar Rally²⁸). Számos olyan esetet is ismerünk, hogy amikor magas rangú politikusok vagy gazdaságilag befolyásos személyeket érint az ügy, akkor „elalszik” a nyomozás, elmarad a számonkérés (ld. például a budapesti Zsidónegyeddal kapcsolatos visszaéléseket²⁹). Sürgető

a korrupcióról szóló jogszabályok olyan módosítása is, hogy az érintett politikusok és köztisztviselők ne csak akkor legyenek büntethetők, ha a például a megvesztegetés konkrétan bizonyítható, hanem akkor is, ha „csak” egyéb jogszabályokat szegtek meg. Például a Btk.-ba be lehetne iktatni a következő paragrafust: „Az a hivatalos személy, aki a működésével kapcsolatban másnak jogtalan előnyt ad vagy ígér, illetőleg a jogtalan előny adójával vagy ígérőjével egyetért, büntettet követ el, és ... büntetendő.” Meg kell teremteni annak a lehetőségét, hogy a politikusok is büntetőjogi felelőséggel tartozzanak, ha a jogszabályokkal ellentétes javaslatokat terjesztenek elő vagy döntéseket hoznak.

3. Fontos azoknak **az állami szerveknek a megerősítése, amelyek alapvető szerepet játszanak a jogszabályok betartásában** (vám- és pénzügyőrség, APEH, rendőrség, ÁNTSZ, építésfelügyelet, növényvédelmi szolgálat, fogyasztóvédelmi hatóságok, környezet- és természetvédelmi, vízügyi területi szervek stb.). Szükségesnek tartjuk haladéktalanul megvizsgálni, hogy a hatósági munka terén élen járó országokban (például Svédországban) milyen feltételek mellett végzik ezeket a tevékenységeket, valamint figyelembe kell venni az Európai Unió vonatkozó ajánlásait, és mindezeknek megfelelően alakítani a hazai gyakorlatot.
4. **A közzféra tevékenységét sokkal hatékonyabbá kell tenni.** Ez nem további forráskivonást jelent erről a területről, sőt, inkább többletforrásokat igényel. Megfelelő tájékoztatással, képzéssel, a tájékoztatás javításával, a célok pontos megfogalmazásával, a teljesítmények mennyiségi és minőségi előírásával és mérésével, az érdekeltség javításával, a személyes összefonódások és a korrupció lehetősége-

inek csökkentésével, továbbá megfelelő szakmai és társadalmi ellenőrzéssel ezen a téren gyökeres változás érhető el.

5. Elengedhetetlen **az oktatás és a kutatás-fejlesztés kiemelt állami támogatása.** Ez azért is nélkülözhetetlen, mert sok más ágazattal ellentétben az e téren történő mulasztások a későbbiekben egyáltalán nem vagy csak rendkívüli nehézségek és hatalmas költségek árán tehetőek jóvá. Megjegyzendő, hogy az ide befektetett pénzek lehetőséget adnak arra, hogy ezek az ágazatok, illetve az itt dolgozók, mint magánemberek is megjelenhessenek vásárlóerőként, és jelentős keresletet generessenek az árucikkek és szolgáltatások iránt, így a gazdaságot már most is élénkíthetik. Az oktatáson belül a pedagógusok képzését és anyagi megbecsülését is kiemelten kell kezelni. Rendkívül fontos az erkölcsi nevelés előtérbe helyezése, hiszen megfelelő erkölcs nélkül a tudás a társadalomnak több kárt okoz, mint hasznot hajt. (Egyebek mellett az állam mutasson példát a törvények betartásában és betartatásában!) A hazai és külföldi tapasztalatok felhasználásával ki kell dolgozni és be kell vezetni a megfelelő ösztönzőket arra, hogy az oktatási intézményekben a lehető legjobb eredményeket éri el a szellemi-tesztilelki oktatásban-nevelésben. Tág teret kell adni az újító, kísérletező pedagógusoknak, megfelelő anyagi háttérrel és erkölcsi támogatást biztosítva részükre. Egészséges, szennyezésektől mentes életkörülményeket kell biztosítani az oktatók és oktatottak számára egyaránt. (Ez utóbbihoz elsősorban a következők szükségesek: az egészséges mozgás, sportolás lehetőségeinek megteremtése közel a lakóhelyhez, iskolához, szennyezésektől mentes területeken, és ezen tevékenységek ösztönzése; hatékony intézkedések megtétele a do-

- hányzás és a túlzott alkoholfogyasztás visszaszorítására; az egészséges táplálkozási szokások elterjedésének ösztönzése; az egészségügyi ellátó rendszerek javítása; a lakosság egészségének és a környezet állapotának javításáért tevékenykedő civil szervezetek hatékony és egyre növekvő mértékű támogatása).
6. Az államháztartási reform megvalósításához nélkülözhetetlenek **a többletforrások az ezzel kapcsolatos oktatási-felvilágosító tevékenység és az ezt megalapozó K+F-re**. Természetesen ettől függetlenül is szükséges az oktatás és a K+F kiemelt állami támogatása, azonban a témához kapcsolódóan további többletforrások szükségesek.
7. Szükséges **az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférés jelentős javítása** is. Jelenleg ez gyakran rendkívül nehézkes, a döntések esetenként évekig elhúzódnak. Az igazságügyi szervekre fordított források túlságosan alacsonyak. Sok kívánnivalót hagy maga után az itt dolgozók képzettsége is, különösen a környezetvédelmi jog terén.
8. **Az államháztartási törvény feleljen meg az Európai Tanács Pénzügyi Rendelétének. Egyebek mellett vissza kell állítani a korábbi, szigorúbb előírásokat is.** Teljesíteni kell azt, amit a Magyar Bankszövetség így fogalmaz meg: *„Az államháztartás konszolidálása, illetve tágabban, a gazdaságpolitika hitelességének helyreállítása érdekében a következőket szükséges érvényesíteni: Az államháztartási törvénynek a költségvetés végrehajtásáról rendelkező részének olyan megerősítése, amely egy szabálykövető, szigorúbb költségvetési gazdálkodást kényszerít ki...”*³⁰
9. **Meg kell erősíteni a civil társadalmat, a társadalmi önszerveződéseket, hi-**
- szen ezek jelentik a hatalom legfontosabb kontrollját. Amint fentebb említettük, a hatalmi ágak elkülönülése Magyarországon messze nem kielégítő, ezért is fontos az alulról jövő ellenőrzés megerősítése. A civil szféra, a társadalmi szervezetek kiemelkedő szerepet játszhatnak a tudatformáló munkában. Ezen belül fontos a civil szervezetek bevonása a társadalmi célú kommunikációs tevékenységek előkészítésébe és lebonyolításába, mert ez nagyobb biztosítékot ad arra, hogy valóban a megfelelő – nem manipulált – üzenetek jutnak el a közvéleményhez. (A manipulált társadalmi célú reklám jellegzetes példája az a reklámkampány, amelyet a dohányipar finanszírozott állítólagosan a fiatalok dohányzásának visszaszorítására, és amelynek szlogenje így hangzott: „A dohányzás felnőtt szokás.”) Különösen sürgetőnek tartjuk a környezet- és természetvédelmi társadalmi szervezetek megerősítését. Ez utóbbiak ugyanis világszerte a fajlagosan magas élőlétszám-tartalommal rendelkező, magas szellemi hozzáadott értéket tartalmazó tevékenységek előmozdítását segítik elő szakmai, illetve felvilágosító munkájukkal. Ennek magyarázata, hogy a fenntartható fejlődés megvalósítása, a környezet védelme és egyúttal a korszerűbb gazdasági szerkezet kialakítása egyaránt a fajlagosan magasabb élőlétszám- és tudástartalmú tevékenységek bővítésével oldható meg. Erre néhány példa a következő:
- a magas szellemi hozzáadott értéket tartalmazó termékek és szolgáltatások (a nagy energia- és nyersanyag-igényű termékek és szolgáltatásokkal szemben);
 - a biogazdálkodás (a nagyüzemi, iparszerű mezőgazdasági termeléssel szemben);
 - a hulladékok keletkezésének elkerülése, a keletkező hulladékok újrahasználatára és új-

rahasznosítása (az eldobó csomagolások és termékek használatával szemben);

- az energiahatékonyság javítása (az új erőművek létesítésével, több energiaforrás felhasználásával szemben);
- a meglévő épületek felújítása (az új épületek építésével szemben),
- a rozsdáövezetek újjáélesztése (a zöldmezős beruházásokkal szemben).

A civil szervezetek a megerősítése azért is fontos, mert a közvélemény-kutatások szerint a ezeknek a szervezeteknek az elfogadottsága, hitele az emberek szemében sokkal magasabb, mint a politikusoké vagy a sajtóé. Továbbá ezt szorgalmazza az Európai Unió politikai szinten³¹ és segíti elő konkrét pénzügyi támogatásokkal is.

10. Széles körű tájékoztató munkát kell végezni a közvélemény, a döntéshozók és a véleményformálók körében egyaránt. Ezt elsősorban a civil szervezeteknek kell végezniük állami támogatással és együttműködéssel. Ha valóban meg akarjuk változtatni az emberek gondolkodás- és viselkedésmódját a fenntartható fejlődés követelményeinek megfelelően, akkor meg kell fordítani azt az arányt, amely jelenleg fennáll tömegkommunikációban és egyéb információs forrásokban a fenntartható fejlődést elősegítő és az azzal ellentétes magatartásra ösztönző híradások között. A tömegkommunikációs eszközök – és ezen belül különösen a televízió – túlnyomó részben olyan életmintákat közvetítenek, amelyek szöges ellentétben állnak a fenntartható fejlődéssel. A reklámok jelentős része a környezetet és az egészséget súlyosan károsító tevékenységekre vagy termékek használatára buzdít (például autózás). A közoktatásban a környezet- és természetvédelmi oktatás-nevelés mennyiségileg és minőségileg is messze elmarad a kívánatostól. A környe-

zetileg fenntarthatatlan magatartási minták az iskolákban is széles körben jelen vannak. (Ennek egyik kirívó példája volt a Tetra Pak iskolai reklámkampánya.) A környezetszennyező életmintákat így minden lehetséges módon és fórumon évi több százmilliárd forintos befektetéssel propagálják, ugyanakkor a környezetkímélő megoldások ismertetésére „nincs pénz”. Ennek a helyzetnek a megváltoztatása érdekében kiemelt támogatásban kell részesíteni a társadalmi célú kommunikációt (TCK) és ezen belül, a társadalmi célú reklámokat (TCR), amelyek a humán értékrendet helyezik a középpontba, emelik a lakosság kulturális színvonalát, elősegítik az egészséges életmódot, a sportot, útmutatást adnak a színvonalas szóráshoz, és javítják a lakosság – jelenleg sajnos rendkívül alacsony – környezettudatosságát. (Külföldi példák sora bizonyítja, hogy azokban az országokban, ahol kedvező feltételeket biztosítottak a TCK, illetve TCR számára, ott e tevékenységeknek köszönhetően jelentős eredményeket értek el a családvédelem, az élet- és vagyonbiztonság, a baleset-megelőzés, a fogyasztóvédelem, az egészségvédelem, az egészséges életmód, a környezetvédelem és az energiatakarékosság terén, megtakarításokra tett szert az államháztartás (egyebek mellett a lakosság egészségi állapotának javulása miatt), nemzetgazdasági szinten nőtt a hatékonyság (például az energiatakarékosság területén), az állampolgárok aktívabban kezdtek részt venni a közéletben, ami újabb – korábban kihasználatlan – hatalmas erőforrást biztosított a társadalom fejlődéséhez, javult a lakosság közérzete, továbbá kiegyensúlyozottabbá, tárgyyszerűbbé vált a lakosság tájékoztatása, ami erősítette a demokráciát, valamint növekedett a kormányzat népszerűsége, elfogadottsága.

1.4. Az államháztartási reform esélyei

Igen nagy annak a valószínűsége, hogy a fent vázolt és általunk szükségesnek tartott államháztartási reform az elkövetkező néhány évben (is) elmarad, illetve csak rendkívül vontatottan halad előre az alábbi okok miatt:

- Rendkívül erősek azok a gazdasági érdekcsoportok, amelyeknek érdeke a jelenlegi helyzet fenntartása (elsősorban a nagy nyersanyag- és energia-igényű, súlyosan környezetszennyező ágazatok).
- Széles körben elterjedt a korrupció, amit az előző pontban említett érdekcsoportoknak kedvez.
- A lakosság tájékozottsága, képzettsége ezen a téren messze elmarad a szükségstől.
- Az átállás rövid távon elkerülhetetlenül áldozatokkal is jár, sérti egyes érdekcsoportok, vagy esetenként a lakosság szélesebb rétegeinek pillanatnyi – vélt vagy valós – érdekeit. Így a döntéshozók, politikusok nem merik felvállalni, hiszen elsősorban a rövid távú személyes sikerekben érdekeltek (a mindenkori választások közeledtével egyre inkább).
- A tehetetlenségi erő a társadalomban is komoly gátja a változtatásoknak.
- A valódi államháztartási reformot szorgalmazók (tehát akik nemcsak általánosságban beszélnek róla, hanem konkrét, kidolgozott javaslatokat tesznek a korábban említett célok érdekében) igen kevesen vannak, és nagyon kevés eszközzel rendelkeznek a döntéshozók és a közvélemény nézeteinek alakítására.

A valódi államháztartási reform megindulásának esélyeit ugyanakkor növeli, hogy immár halaszthatatlanná válik a következő súlyos problémák érdemi kezelése:

- a környezeti válság (ez önmagában is kényszeríti az államháztartás reformját, bár

nem mindegy, mikor kezdünk hozzá: minél később, annál nehezebb lesz, és annál nagyobb veszteségekkel kell számolnunk),

- a gazdasági versenyképességgel kapcsolatos gondok (különös tekintettel a tudásalapú gazdaság megteremtésének szükségességére),
- az alacsony foglalkoztatottság,
- a szociális feszültségek,
- a hatalmas méretű korrupció,
- az államháztartás nagy mértékű hiánya és a magas államadósság,
- a pazarlás a nyersanyagokkal és az energiával,
- a világgpiaci energiaárak emelkedése.

További fontos tényező, hogy a témával kapcsolatos tudományos kutatásoknak és a felvilágosító tevékenységeknek köszönhetően egyre többen ismerik fel a reform szükségességét és annak lehetséges módját.

1.5. Az Európai Unió és az OECD álláspontja

„A jelenlegi fejlődési modell idejét múlt és zsákutcába vezetett. ... Az ipari társadalmak egyrészt pazarolják a természeti erőforrásokat (melyeknek vagy egyáltalán nincs áruk, vagy ha van is, az nem fejezi ki szűkösségüket), másrészt pedig egyre kevesebb munkaerőt használnak fel. ... A munkaerő alacsony kihasználását és egyre növekvő helyettesítést tőkével és energiával a termelési tényezők torz árai okozzák.”

Jacques Delors, az Európai Unió elnöke
(az 1995. évi esseni csúcstalálkozón elhangzott beszéd)

Az általunk vázolt államháztartási reformot számos nemzetközi jogszabály és ajánlás támasztja alá. Ezek közül kiemelendők „a szennyező fizet” elvre vonatkozó dokumen-

tumok. Az Európai Közösségek Alapszerződésében is megtalálható ez az elv: „A közösségi környezetvédelmi politikának a környezet védelmét a legmagasabb szinten kell megvalósítania, figyelembe véve a közösség különböző térségeinek helyi sajátosságait. A közösségi politikának az elővigyázatosság elvére kell épülnie, továbbá megelőző intézkedések megtétele szükséges, a környezeti károkat elsődlegesen annak forrásánál kell helyrehozni, és a szennyezőnek kell megfizetnie az okozott kárt.”³² Ezt az elvet az EU sok ezer dokumentumában megerősítette. Ezek közül itt csak néhányra hivatkozunk.

Az EU felismerte, hogy „a szennyező fizet” elv megsértése a közlekedés terén a legsúlyosabbak közé tartozik, ezért ezzel a témával különösen sokat foglalkozik. Így például az 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című Zöld könyv³³ és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra igazságos megfizetése”³⁴ című Fehér könyve egyaránt megállapítja, hogy „az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett. Megfelelő árképzéssel és infrastruktúrapolitikával ezek a hiányosságok idővel nagyrészt kiküszöbölhetők lennének.” Az EU 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája ezt szó szerint megerősíti.³⁵

Az EU Tanácsa 2001. évi göteborgi csúcstalálkozójának zárónyilatkozatában a következőket hagyta jóvá:

„A fenntartható közlekedés megvalósítása

– 29. Egy fenntartható közlekedéspolitikának meg kell oldania a növekvő forgalomból adódó problémákat, a torlódásokat, a zaj- és környezetszennyezést, továbbá elő kell segítenie a környezetbarát közlekedési módok hasz-

nálatát csakúgy, mint a társadalmi és környezeti költségek teljes beépítését az árakba...”³⁶

Az Európai Unió Tanácsa 2005. júniusi csúcstalálkozójának zárónyilatkozata kimondja: „A SZENNYEZŐ FIZESSEN – Biztosítani kell, hogy az árak tükrözzék a valódi költségeket, amelyeket a termelési és fogyasztási tevékenységek okoznak a társadalomnak, és hogy a szennyezők fizessék meg azokat a károkat, amelyeket előidéznek az emberi egészségben és a környezetben.”³⁷

Ezt a politikát tükrözte az EU gazdasági és pénzügyminisztereinek 2000. szeptember 9-én, az akkori olajár-válság idején kiadott közös nyilatkozata, amely szerint gazdasági és környezetvédelmi okok miatt nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóit.³⁸ A 2005. évi olajár-robbanás alkalmával az Európai Bizottság, valamint az EU-tagországok pénzügyminiszterei ismételten megerősítették, hogy nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóját. „Az olajtermékekre vonatkozó adók csökkentése nem az az út, amelyet követni kell, mert növeli a keresletet, és nem oldja meg a problémát, a cél éppen a kereslet csökkentése lenne – erősítette meg a bizottsági álláspontot Kovács László adó- és vámügyi felelős szóvivője, Maria Aszimakopulu.”³⁹ Ezt az álláspontot hangoztatta Budapestén Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa is⁴⁰.

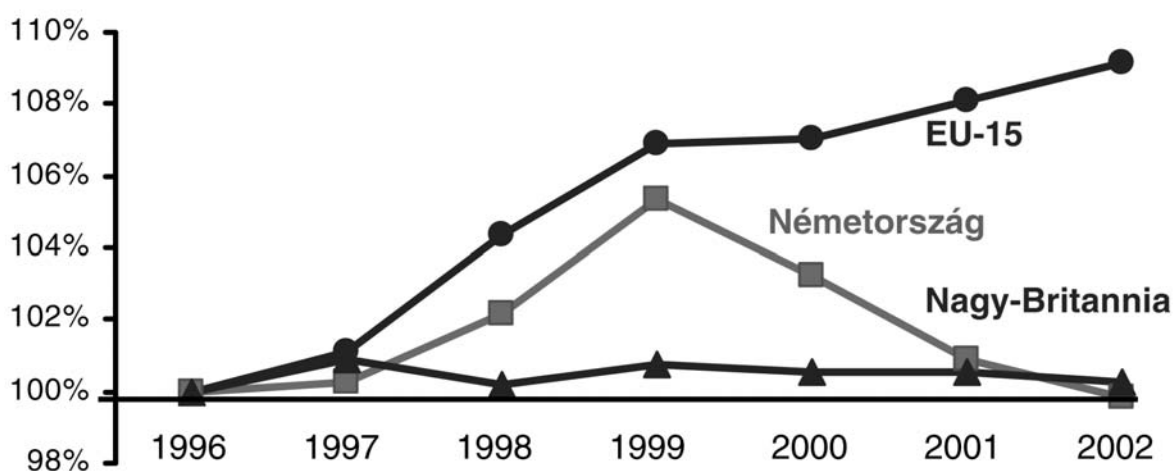
A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet, az OECD már több mint három évtizede napirenden tartja kérdést. „A környezeti erőforrások általában korlátozottak, így a termelésben, valamint fogyasztásban történő felhasználásuk a károsodásukhoz vezethet. Amikor ennek a károsodásnak a költségeit nem veszik megfelelően figyelembe az árrendszerben, akkor a piac nem tükrözi e források szűkös voltát se nemzeti, se nemzetközi szinten. Éppen ezért szükség van olyan intézkedésekre, amelyek célja a szennyezés

csökkentése és a források jobb elosztása azáltal, hogy a termékek ára – amely az előállításuknál felhasznált erőforrások minőségével és/vagy mennyiségével van összefüggésben – pontosabban tükrözi e források viszonylagos szűkösségét, illetve hogy a gazdaság érintett szereplői ennek megfelelően viselkednek. ... A szennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos költségek megosztásakor alkalmazandó elv, a szűkösen rendelkezésre álló környezeti erőforrások ésszerűbb felhasználására ösztönző és a nemzetközi kereskedelem, valamint a beruházások terén előforduló torzulások elkerülését szolgáló, úgynevezett „szennyező fizet” elv. Ez az elv azt jelenti, hogy a szennyezést okozónak kell viselnie az összes költséget, amely a hivatalos szervek által a környezet elfogadható állapotának biztosítása érdekében hozott, fent említett intézkedések végrehajtása során merül fel. Más szóval, az intézkedések költségeinek meg kell jelenniük azon áruk és szolgáltatások körében, amelyek előállítása és/vagy fogyasztása során a szennyezés történt.”⁴¹

Az OECD több tanulmányt is megjelentetett a témáról, amelyek rámutattak a környezetvédelmi szempontú adóztatás előnyeire.⁴²

Ettől a témától elválaszthatatlan az állami támogatások kérdésköre – annál is inkább, mivel a meg nem fizetett környezeti és egészségi károk az állami támogatás egy (többnyire rejtett) formáját jelentik.

Ugyancsak az Európai Közösségek Alapszerződése tartalmazza a piacot torzító állami támogatások tilalmát (87. cikkely), bár ez alól bizonyos feltételek esetén mentességet ad (87–89. cikkely). A támogatások kérdésére az Európai Unió egyre nagyobb figyelmet fordít. Így például a 2002. márciusában tartott barcelonai csúcstalálkozó zárónyilatkozata a következőket tartalmazza: „29. A kevesebb és jobban célzott állami támogatás a hatékony verseny egyik kulcskérdése az Európai Unióban. E cél érdekében az Unió megerősíti a tagországoknak azt az elhatározását, hogy 2003-ig csökkentik az állami támogatásoknak a bruttó hazai termékhez viszonyított arányát, törekszenek a verseny tekintetében leginkább



2. ábra: A környezetvédelmi adóreform hatása a közlekedés szén-dioxid-kibocsátására Nagy-Britanniában és Németországban

Forrás: FÖS

5. táblázat: Az üzemanyag-fogyasztásnak, a tömegközlekedési utasok számának és a közös autóhasználatban részt vevők számának alakulása Németországban 1999 és 2005 között (változás az előző évhez képest, százalékban)

Év	Üzemanyag-fogyasztás	Tömegközlekedési utasok száma	Közös autóhasználatban részt vevők száma
2000	-2,8	+0,8	+26
2001	-1,0	+0,8	+22
2002	-2,3	+0,5	+ 8
2003	-3,5	+1,5	+15
2004	-2,3	+0,9	+10
2005	-4,9	n.a.	n.a.

Forrás: Német Környezet- és Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztérium

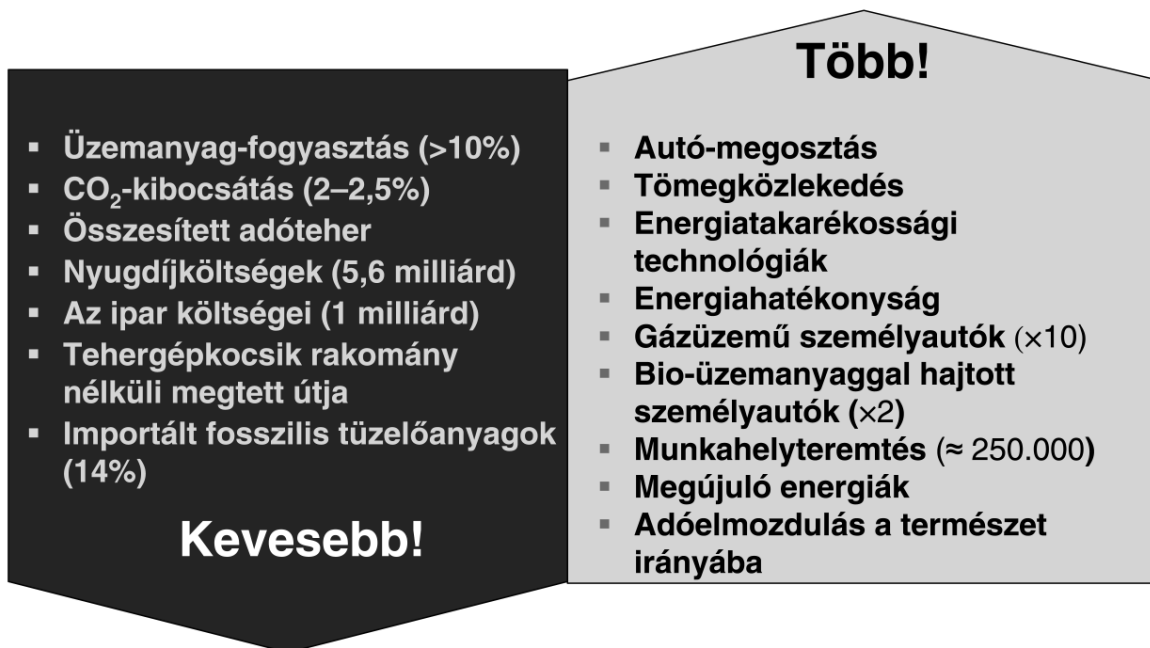
torzító hatású támogatások megszüntetésére, átirányítják a támogatást a horizontálisabb és közösebb célokra, beleértve a kohéziós célokat, és olyan esetekben alkalmazzák, amikor nyilvánvalóan ki kell igazítani a piac kudarcait.”⁴³

Az állami támogatások kérdéskörében az OECD kezdeményező és vezető szerepet játszik, különös tekintettel a környezetvédelmi szempontból káros támogatásokra (kkt-k). 2001-ben a szervezet Titkársága az OECD-miniszterek kérésére kifejezetten elkezdett foglalkozni a kkt-kal. Párhuzamosan folynak ez irányú munkák az Élelmiszer, Mezőgazdaság és Halászat Igazgatóságon, a Környezetvédelmi Igazgatóságon, a Kereskedelmi Igazgatóságon, a Nemzetközi Energia Ügynökségben (IEA), a Tudományos, Technológiai és Ipari Igazgatóságon és a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciáján (ECMT).

Az első konferenciát a kkt-król az OECD 2003. november 3–4-én tartotta Párizsban⁴⁴. 2003-ban jelentette meg az OECD a „Környezetileg káros támogatások: közpolitikai témák és kihívások”⁴⁵ című könyvet. Ennek témája a kkt-k kategorizálása és beazonosítása volt. A 2005-ben kiadott második könyv címe: „Környezetileg káros támogatások: a re-

form kihívásai”⁴⁶. Témája részben megegyezik az előzővel: foglalkozik a kkt-k definíciójával, mérésének lehetőségével és az ún. ellenőrző jegyzék (*checklist*) alkalmazásával. Ezen túl esettanulmányokat tartalmaz a mezőgazdasági, halászati, vízügyi, energiaipari és közlekedési ágazatokról. A fő különbség az előző kötethez képest abban áll, hogy míg az előző kötet csak érintette, ez behatóan tárgyalja azokat a legfontosabb feszültségeket és konfliktusokat, melyek a támogatási politika reformjakor felépnek. A kérdés tehát az, hogy miként lehet legyőzni a támogatási reform útjában álló politikai és gazdasági akadályokat. A könyv erre kidolgozott stratégiákat is tartalmaz.

Az Európai Unió számos ajánlást és intézkedést tett a káros támogatások leépítése és az ún. külső költségeknek (externáliáknak) az árakba történő beépítése érdekében. Ezeket az intézkedéseket különösen ajánlotta az újonnan csatlakozott tagországoknak: „A piaci eszközök további lehetőséget nyújtanak a jelölt országoknak, hogy hatékonyan alkalmazzák az EU környezetvédelmi jogszabályait a gyakorlatban. Így ezek az eszközök elősegíthetik, hogy az EU környezetvédelmi normáit költség-hatékony módon ériék el. Ezen túlmenően a



3. ábra: A németországi környezetvédelmi adóreform eredményei

Forrás: Német Környezet- és Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztérium

piaci eszközök alkalmazása kisebb terhet ró a közigazgatásra. Ez egy fontos szempont, mivel a közép- és kelet-európai országok közigazgatására igen nagy nyomás nehezől, hogy alkalmazkodjon a piacgazdaság szabályaihoz és az EU-tagság követelményeihez.”⁴⁷

Az Európai Bizottság 2001-ben nyilvánosságra hozott Zöld könyve az energiaellátás-biztonsági stratégiáról ennek érdekében szorgalmazza az energiaadók – köztük az üzemanyagok adóinak – emelését. Ezt egyebek mellett a következőkkel indokolja: „Egy egyre inkább nyitott piacon az adóztatás a legrugalmasabb és leghatékonyabb eszköz a résztvevők viselkedésének megváltoztatására.” A Zöld könyv szerint az energiaadók emelése „a fogyasztást a környezetbarátabb technológiák irányába tereli, ami elősegíti az ellátás biztonságának fokozását.”⁴⁸

A fentieknek megfelelően az EU 2003-ban új irányelvet fogadott el az egységes európai

energiaadóról, amelyben meghatározzák az energiaadók minimális – és fokozatosan növekvő – mértékét.⁴⁹ 2006-ban pedig elfogadták a tehergépjárművekre kivetendő úthasználati díjról szóló irányelvet (az ún. Euromatrica-irányelvet), bár néhány tagország ellenállása miatt a díj bevezetését nem tették kötelezővé.

Az Európai Bizottság 2007 márciusában Brüsszelben nagy szabású, kétnapos konferenciát rendezett „Adózás a fenntartható fejlődésért” címmel annak érdekében, hogy előmozdítsa a környezetvédelmi adóreform ügyét.⁵⁰

Az EU több tagországa jelentős lépéseket tett az állami támogatások felszámolására, a külső költségek beépítésére az árakba, egyes esetekben látványos eredménnyel. Például az utóbbi években az Európai Unióban összességében folyamatosan nőtt a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás, viszont abban a két országban, ahol rendszeresen emelték

az üzemanyagadókat (Nagy-Britanniában és Németországban), a kibocsátás csökkent (2. ábra). Németországban 1950-től 2000-ig szinte minden évben növekedett az üzemanyag-fogyasztás és csökkent a tömegközlekedési utasok száma, azonban ez a folyamat 2000-től kezdve megfordult (5. táblázat)! A német adóreform keretében más környezet-szennyező tevékenységek és termékek adóját is emelték, ugyanakkor csökkentették a társadalombiztosítási járulékot. Ennek hatására összességében több mint 250 ezerrel megnőtt a munkahelyek száma – részben a munkaerő árának csökkenése, részben az energiahatékonysági beruházások következtében. Az energiafogyasztás 2000 és 2003 között 2,3 százalékkal csökkent. A reform sok vállalatnál elősegítette az innovációt és hozzájárult az energiaköltségek mérsékléséhez (3. ábra). A bevezetéskor széles körű lakossági tájékoztató kampányt indítottak, amelynek során közérthető – és sokszor humoros – módon hívták fel az emberek figyelmét az adóreform

előnyeire. Az Interneten „ökoadó-számlálót” tettek közzé, amelynek segítségével mindenki kiszámíthatta, miként hat a reform a saját háztartására.

A régebbi és az új tagországokban is egyre növekszik a környezetvédelmi adók száma és mértéke. Mindez jól nyomon követhető az OECD-nek a környezetvédelmi jellegű adókat tartalmazó adatbázisában⁵¹. Magyarul az eddigi legátfogóbb elemzések a Budapesti Corvinus Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányorozatában jelentek meg.⁵²

Szintén megfigyelhető a törekvés a támogatások minél pontosabb felmérésére és közzétételére. Németországban például két évente adják ki az állami támogatásokat igen részletesen kimutató kötetet⁵³. Bár az ebben található felsorolás több szempontból is vitatható (például nem tartalmazza a környezeti és egészségi károk meg nem fizetése következtében nyújtott közvetett támogatásokat), azonban maga az eljárás mindenképpen elismerésre és követésre méltó.

2. Mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke?

„A középületekre fordított kiadásoknak ugyanaz a makrogazdasági hatása, mint a magánépületekre fordított kiadásoknak, és a közönyvtárak fenntartására fordított közösségi fogyasztási ráfordítások ugyanolyan hatást gyakorolnak a munkalehetőségekre, mint a filmekre vagy könyvekre fordított magánfogyasztási ráfordítások.”

Paul A. Samuelson, Nobel-díjas közgazdász és William D. Nordhaus: Közgazdaságtan⁵⁴

Az országgyűlés 2005 decemberében jóváhagyta azt a gazdaságpolitikai nyilatkozatot, melyben egyik célként az állami újraelosztás mértékének csökkentését jelölik meg⁵⁵. Így immár országgyűlési határozat is rögzít egy olyan dogmát, amelyet a rendszerváltás óta folyamatosan hallunk a politikai pártoktól és a gazdasági élet számos szereplőjétől. Ugyanakkor semmiféle elemzés nem készült arról, hogy a jelenlegi körülmények között mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke – annak ellenére, hogy többen megkérdőjelezték az újraelosztás csökkentésének értelmét, sőt, rámutattak annak káros hatásaira. Sajnos, az említett dogma nem csak elvi szinten létezik, hanem a gyakorlatban is megnyilvánult, az ennek alapján bevezetett megszorítások pedig súlyos zavarokat idéztek elő a társadalom számos területén.

Több pénz az embereknél?

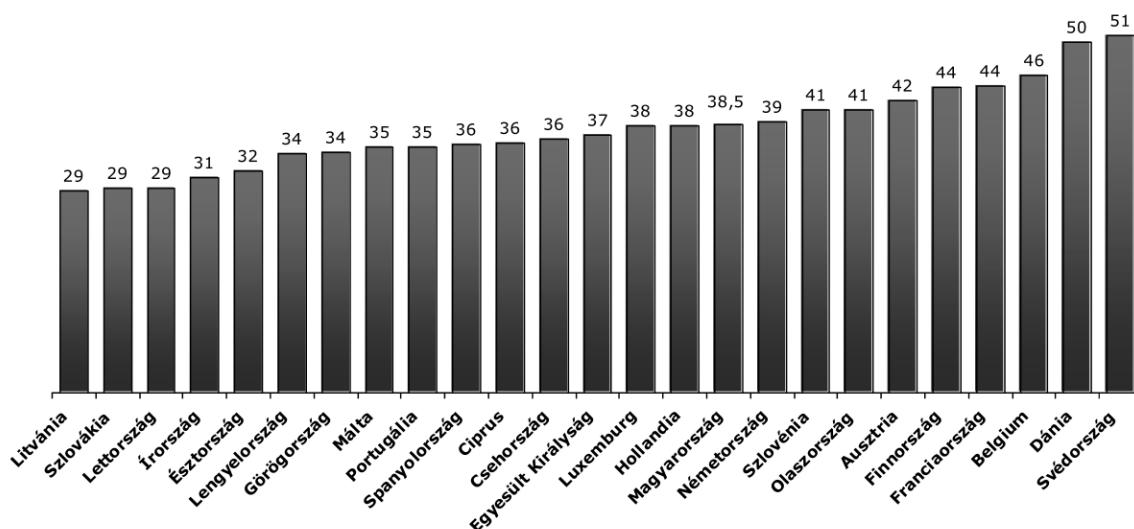
Az újraelosztás csökkentésének fő célja állítólag az, hogy „több pénzt hagyjunk az emberek és a vállalkozások zsebében”. Ez az érvelés nem vesz tudomást arról, hogy azok is emberek, akik az államtól, az önkormányzatoktól kapják a fizetésüket (pedagógusok, orvosok, rendőrök, tűzoltók stb.), és hogy ezek az emberek olyan nélkülözhetetlen szolgáltatásokat végeznek a társadalom részére, amelyeket nem lehet (vagy csak részben lehet) a piacra

bízni. Ha az államilag finanszírozott szolgáltatások megszűnnének, vagy akárcsak számottevően csökkennének, akkor az állampolgároknak igencsak mélyen kellene a zsebükbe nyúlniuk, hogy azokat megfizessék (arról nem is beszélve, hogy egy ilyen változás esetén óriási szociális feszültségek keletkeznének, beláthatatlan társadalmi költségekkel).

Azért is hibás az idézett érvelés, mert az egészségügyre, az oktatásra, a kultúrára, a tudományos kutatásra, a szociális ellátásra, a környezetvédelemre, a tömegközlekedésre stb. fordított közpénzek visszajutnak az államháztartásba (az adókon és járulékokon keresztül), illetve megjelennek a gazdaságban, keresletet támasztva a termékek és szolgáltatások széles köre iránt, ily módon elősegítve a gazdasági fellendülést. Amikor például az iskola számítógépet vesz, vagy felújítja a tornatermet, a pedagógus és az orvos elkölti a boltban a fizetését, akkor mind a vállalkozások fennmaradáshoz és fejlődéséhez is hozzájárulnak. Nem állja meg a helyét tehát az az érvelés, hogy az állami újraelosztás mértékének növelése forrásokat von el a gazdaság fejlődésétől. (Bár a különböző közgazdászok eltérő álláspontot képviselnek arról, hogy a hazai fogyasztásnak vagy a külkereskedelemnek kell-e a fő szerepet játszania a gazdaság élénkítésében, nyilvánvaló, hogy az előbbit sem szabad lebecsülni. Környezetvédelmi szempontból pedig általában a hazai fogyasztás az előnyösebb, mint az export-import.)

Kisebb állam a versenyképességért?

Semmi sem bizonyítja, hogy az állami újraelosztás mértékének csökkentése bármely ország versenyképességét javította volna. Az országok versenyképességét vizsgálva, megállapítható, hogy az élmezőnybe egyará-



4. ábra: Adócentralizáció az Európai Unió országaiban 2005-ben (adóbevétel a GDP %-ában)

Forrás: Eurostat⁵⁷

nt tartoznak magas (skandináv országok) és alacsony (USA, dél-kelet-ázsiai országok) jóléti kiadásokkal rendelkező államok. „Sikeres és sikertelen gazdaságok egyaránt találhatók a viszonylag magas és viszonylag alacsony jóléti kiadásokkal rendelkező államok között.”⁵⁶ A 4. ábra adatai ezt szemléletesen alátámasztják. Így például kiemelkedően magas állami újraelosztás jellemzi Svédországot, amely a Világ-gazdasági Fórum versenyképességi listáján az élvonalban szerepel.

Egyébként értelmetlen is önmagukban összehasonlítani, hogy mekkora az állami újraelosztás mértéke a különböző országokban. Például a magyar nemzetgazdaságban magas a fekete és szürkegazdaság részesedése (jelenleg 25 százalék körülire becsülik, de ez a realizált jövedelmeknek ennél jóval nagyobb arányát jelent), és emiatt a bruttó hazai termék jóval kisebbnek tűnik a valóságosnál, az újraelosztás mértéke pedig nagyobbak. Azért is torzít a nemzetközi összehasonlítás, mert például elmentésben az európai gyakorlattal az Egyesült

Államokban a magánnyugdíj-rendszer az általános, és emiatt a nyugdíjak gyakorlatilag nem szerepelnek az államháztartási kiadások között. (Ezen túlmenően Magyarországon a magánnyugdíj-rendszer elterjedése csak statisztikailag csökkenti az állami újraelosztás mértékét, azonban az ehhez vállalt adókedvezmények és garanciák következtében abból haszna csak a külföldi tulajdonú biztosítóknak származik.) Hasonló a helyzet az egészségbiztosítás terén is.

További példa, hogy ahol magas a családi pótlék és alacsony a gyermekek utáni adókedvezmény, ott magasabb az állami újraelosztás (és fordítva), arról pedig a szakértők között is vita folyik, hogy melyik módszer a hatékonyabb. Az állami újraelosztás mértékét az is befolyásolja, hogy mekkora részt tesz ki az adósságszolgálat az állami költségvetés kiadási főösszegében – Magyarországon pedig ez az arány igen magas nemzetközi összehasonlításban. Az ilyen és hasonló okok miatt is igen óvatosan kell kezelnünk az állami újraelosztásra vonatkozó nemzetközi összehasonlításokat.

Olcsó állam?

Nem segíti, hanem akadályozza a gazdaság működését, ha lerontjuk azon rendszerek (oktatás, egészségügy stb.) működését, amelyek elengedhetetlenek a társadalom fejlődéséhez, illetve a szociális feszültségek kezeléséhez. Mindezek fényében különösen elszomorító, hogy éppen ezeken a területeken számottevő visszaesés történt az elmúlt 15 évben. Az oktatás terén ezt jelzik például az OECD-országok diákjainak tudásait felmérő PISA-jelentések. Az oktatás színvonalának visszaesése nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a társadalmi mobilitás szegényletes mértékben romlott, valamint hogy a szakmunkásképzés erodálásával már a régióinkban is egyre esélytelenebbekké válunk a gazdasági versenyben. Mindez annak ellenére történik, hogy nyilvánvaló: amennyiben például az oktatásra fordítanák azokat a százmilliárdokat, amelyeket most az autópálya-építésre költenek, akkor világszóló eredményeket tudnánk felmutatni.

A másik súlyos veszély az, hogy tovább romlik a közigazgatás színvonala. Természetesen tudjuk, hogy ezen a téren is van pazarlás, és lehet javítani a munka hatékonyságát. Azonban az elmúlt évek tapasztalatai bebizonyították, hogy a javulás semmiképp sem a források csökkenésével érhető el, sőt, az még tovább ront a helyzeten. A gyakorlati tapasztalatok azt is mutatják, hogy a „racionalizálás” nem az alacsony hatékonyságú területeket érintette, hanem éppen az ellenőrzés, a közérdek védelme gyengült. Ez utóbbi téren tehát sok esetben a közigazgatásban dolgozók létszámának növelésére, anyagi feltételeinek javítására van szükség. Így például az Európai Unió megállapítása szerint csak a környezet- és természetvédelmi területi szerveknél több mint ezer új dolgozó felvételére lenne szükség ahhoz, hogy megfeleljünk az EU követelményeinek. Jelenleg a környezetvédelmi felügyelőségeken

egy-egy ügy elintézésére átlagosan kevesebb mint fél óra jut. Ebbe a helyszíni szemle általában nem fér bele, a hivatalban dolgozók többnyire a benyújtott papírok alapján döntenek. Elképzelhető, hogy mennyire tárgyszerűek azok a dokumentumok, amelyeket azok adnak be, akik az adott beruházás mielőbbi megvalósításában, illetve a környezetvédelmi bírságok elkerülésében érdekeltek. A jelenlegi helyzet csak a tisztességtelen vállalkozóknak és önkormányzati ügyintézőknek kedvez, akik igyekeznek a jogszabályokat megkerülni. Nem véletlen, hogy egyre szaporodnak a témával kapcsolatos lakossági panaszok. A Levegő Munkacsoportnak egyre gyakrabban jeleznek olyan eseteket, amelyek a környezet- és természetvédelmi állami szervek tevékenységének súlyos hiányosságairól tanúskodnak. Az ügyek elhúzódása pedig komoly gazdasági károkat is okoz. Mindez elriaszthatja a tisztességes befektetőket (amelyek a nyugati országokban ilyen visszaéléseket nem követhetnek el – már az ottani közhangulat miatt sem), ami komoly gazdasági hátrányt is jelent számunkra.

A vámszerveknél és az APEH-eknél végrehajtott komoly leépítések egyenesen megdöbbentők annak fényében, hogy Magyarországon még mindig milyen magas a fekete és szürke gazdaság. (Később ugyan az APEH létszámát ismét növelték – bár nem a korábbi szintre –, azonban a bizonytalanság és a komoly fluktuáció is számottevően csökkentette a szervezet munkájának hatékonyságát.) Ugyanakkor az ezen hatóságoknak nyújtott állami hozzájárulás rendkívül hatékonyan szorítja vissza a fekete gazdaságot és növeli az állami bevételeket. Az APEH-re és a vámhatóságra fordított minden egyes forint 120 forint államháztartási bevételt eredményez (a 2007. évi adatok alapján). Fontos még hangsúlyozni, hogy a VPOP által beszedett összegek azért is javítják országunk versenyképességet, mivel ezek jelentős részben a külföldieket terhelik.

Tehát súlyos hiba volt, hogy az elmúlt években a vámhatóságtól több mint 800 főt, köztük sok tapasztalt szakembert bocsátottak el. Bár az EU-csatlakozással határaink nagy részén megszűnt a vámvizsgálat, azonban a határon átnyúló bűnözés egyáltalán nem szorult vissza, sőt, inkább erősödött. Ez ellen más országokban úgy vették fel a harcot, hogy a határokon felszabaduló munkaerőt mobil egységeknél alkalmazták, azaz olyan „vámkommandókat” hoztak létre, amelyek az ország egész területén végzik az ellenőrzést. Magyarországon is léteznek ilyenek, de jóval kevesebben, mint amennyire szükség lenne. Ezeknek csempészet felderítése mellett számos egyéb ellenőrzési tevékenységet is kell(ene) végezniük: így például a kamionok engedélyeit, illetve a kamionokkal kapcsolatos egyéb szabályok (útadó megfizetése, hétvégi tilalom, súlykorlátozások stb.) betartását is ellenőrizniük kellene. Egyébként ilyen jellegű ellenőrzéseket jelenleg is nagy számban végeznek (például a menetíró-készülékek, valamint a forgalmi engedélyben megjelölt súly ellenőrzését). Tekintettel az utóbbi időben megszorodott balesetekre, ez forgalombiztonsági okokból is rendkívül indokolt. Az eddigi tapasztalatok pedig azt mutatják, hogy sok esetben kizárólag ilyen módon csökkenthetők a visszaélések és érvényesíthető a bírság. (Amit a vámhatóság nem szed be a külföldiektől, azt az esetek túlnyomó többségében már más sem szedi be.)

Az adórendszer egyébként is sürgető egyszerűsítésének megvalósítása esetén⁵⁸ jelentős számú könyvelő szabadulna fel, akiket az állami ellenőrzés terén lehetne alkalmazni. Ennek többszörös haszna lenne: csökkenne az ellenállás az adórendszer egyszerűsítésével szemben; sokan biztos munkához jutnának azok közül, akik elveszítik addigi munkájukat; erősödik az APEH, a VPOP, a rendőrség.

Életünk, biztonságunk védelmében a rendőrséget is erősíteni kell, mert a jelenlegi hely-

zet már tarthatatlan, amit jól jellemez a következő idézet: *„A közlekedési rendőrök létszámát és a sebességmérők számát tekintve Magyarország egyaránt elmarad az európai átlagtól. A közúti tragédiák számát tekintve azonban az élbolyhoz tartozunk. A jelenleginél hatszor több korszerű, menet közbeni mérésre is képes sebességmérő eszközre lenne szüksége a rendőrségnek – mutatott rá egy közelmúltban megrendezett szakmai konferencián dr. Holló Péter, a Széchenyi István Egyetem tanára, az MTA doktora. (...) Összehasonlításképp: Svájcban 100 ezer lakosra 79 közlekedési rendőr jut, Portugáliában 47, Magyarországon 28.”⁵⁹*

Elrettentő példaként említhetjük meg az építésfelügyelet abszurd helyzetét is, amit így jellemzett az egyik napilap: *„Jelenleg – az állam karikatúrájaként – 21 ember felügyeli Magyarországon az építkezéseket, amelyeknek mintegy tíz százalékát ellenőrzik (az európai átlag hatvan százalék).”⁶⁰*

A működésképtelenség határán van a növényvédelem és az állategészségügy. A helyzetet jól jellemzi a közelmúltban megjelent számos cikk, amelyek közül itt kettőből idézünk röviden: *„A magyar növényvédelmi szolgálat létszámcsökkentések és forráshiány miatt képtelen teljesíteni az Európai Unió által előírt ellenőrzési kötelezettségeit, ami a közelmúlt élelmiszerbotrányai után nem sok jót sejtet.”⁶¹* *„Csaknem húsz százalékkal, 235 fővel csökken jövőre az állategészségügyben dolgozók létszáma. (...) Az állategészségügy létszámcsökkentésének időzítését szakmai és politikai körökben is értetlenséggel fogadták. Szinte nincs olyan nap, hogy ne érkeznének jelzések szomszédos országokból – időnként a határ közeléből – madárinfluenzáról. A kergemarhakór veszélye sem múlt el, és az uniós tagsággal járó nyitottabb határok is fokozott kockázatot jelentenek állat-egészségügyi szempontból. (...) A létszámcsökkentés az ellátás, a kontroll lazulásával jár.”⁶²* A leépítések, illetve a nem

megfelelő finanszírozás miatt kétséges az is, hogy a fogyasztóvédelmi szervezetek eleget tudnak-e tenni az EU és a hazai jogszabályok által megkövetelt feladataiknak.

Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat (ÁNTSZ) fő feladata az egészségvédelem, a betegségmegelőzés, az országgyűlés határozatával megerősített Nemzeti Népegészségügyi Program végrehajtása. A lakosság európai mércével mért katasztrofális egészségi állapotán ezzel a programmal lehetne javítani. Az utóbbi idők több eseménye (élelmiszer-botránnyok, madárinfluenza) is arra utal, hogy az ÁNTSZ-t erősíteni kell. Azonban az ÁNTSZ már jelenleg is a működésképtelenség határán áll. Csak a legszükségesebb alapfeladatokat tudja ellátni, és azokat is egyre alacsonyabb színvonalon. Az ellenőrzések száma és minősége jelentősen csökkent, a betegségmegelőzési tevékenysége a mélyponton van. Már 2004-ben is komoly létszámcsökkenés volt, amit még súlyosabbá tett, hogy elsősorban a magasabb keresetű, tapasztaltabb dolgozóktól váltak meg. Az nem számított, hogy ezzel nagy mértékben csökken a munka minősége.

A 2005-2006. évi leépítések elérték az országos intézeteket és a területi ÁNTSZ-eket is: az Országos Tisztifőorvosi Hivatalt; az Országos Munkahigiénés és Foglalkozásegészségügyi Intézetet; az Országos Kémiai Biztonsági Intézetet; az Országos Környezet-egészségügyi Intézetet; az Országos Sugárbiológiai és Sugáregészségügyi Intézetet; az Országos Epidemiológiai Központot; az Országos Egészségfejlesztési Intézetet; az Országos Élelmiszer-egészségügyi és Táplálkozástudományi Intézetet; a Magyar Élelmiszerbiztonsági Hivatalt, a 19 megyei és a fővárosi ÁNTSZ-t, valamint közel 120 városi és kerületi intézetet.

Két év alatt az ÁNTSZ költségvetését és létszámát is a felére csökkentették.

A lakosság egészségi állapotának javítása nem csak az egészségügyön múlik, de a

népegészségügyi programok tervezésében, irányításában, a végrehajtás ellenőrzésében meghatározó szerepet tölt(ene) be az ÁNTSZ. A felsorolt országos intézetek és az ÁNTSZ területi szervei volnának az intézményes le-téteményesei e kormányprogramok megvalósításának. Azonban a kormány úgy akart (?) hozzákezdeni saját átdolgozott közép- és hosszútávú terveikhez, hogy a szükséges működési költségeket és az infrastruktúrát nem biztosította hozzá, sőt a meglévőt is felszámolta. Jellemző például, hogy az egészségmegőrző és a szűrési programokhoz az egymást váltó kormányok éppen a legelső szinten, a városi ÁNTSZ-ekben nem biztosítottak szakembert. Ezt a feladatot is rábízták a hatósági munkát is alig győző tisztiorvosokra és felügyelőkre, majd az ő létszámukat is rendszeresen megkurtították.

A sikertelen laborprivatizáció jól mutatja, hogy nem az ÁNTSZ laboratóriumi dolgozók rosszul. A környezeti állapot elemzéséhez, a járványok felderítéséhez, megelőzéséhez, a betegek gyógyításához szükséges laboratóriumi vizsgálatok nem azért veszteségesek, mert túl drágán dolgoznak a hazai laboratóriumok, hanem azért, mert az állam és a biztosító nem hajlandó megfizetni a vizsgálatok tényleges költségét sem. A magáncégek ilyen körülmények között természetesen nem kapkodnak a Nyugaton mindenütt nyereséges üzletág után.

A közszféra dolgozóinak rendszeres és nyílt elmarasztalása egyes politikusok és a sajtó részéről, valamint az állandó fenyegetettség a leépítéstől azt eredményezte és eredményezi, hogy a legjobb szakemberek önként elmennek az ÁNTSZ-től, a fiatalok pedig nem választják e jelenleg bizonytalan jövővel kecsegtető pályát. Mire megkerülnek a források a népegészségügyi programokhoz, nem lesz kivel végrehajtani azokat.

Sokat olvashatunk, hallhatunk az akadémiai igazságszolgáltatásról is. Ezen a téren

6. táblázat: A bíróságok és ügyészségek kiadásainak alakulása (milliárd forint, folyó áron)

	2005 tény	2006 tény	2007 elő- irányzat	2008 elő- irányzat	2009 irányszám	2010 irányszám	2011 irányszám
Bíróság	75,6	73,5	70,3	72,3	74,8	78,1	81,7
Ügyészség	29,2	30,5	29,0	30,0	31,2	32,5	34,1
Összesen	104,8	104,0	99,3	102,3	106,0	110,6	115,8
Összesen 2007. évi áron (2007=100)	117,6	112,3	99,3	96,6	96,6		
Elvonás 2005. évhez képest 2007. évi áron		-5,3	-18,3	-21,0	-21,0		

Forrás: Költségvetési törvényjavaslat, 2007

sem lehet sok jóra számítani az elkövetkező időszakban. Az elmúlt években a bíróságok, ügyészségek forrásai is jelentősen csökkentek: reálértéken, vagyis 2007. évi áron számolva a 2005. évi szinthez viszonyítva 2006-ban 5,3 milliárd forinttal, 2007-ben 18,3 milliárd forinttal, 2008-ban pedig már 21 milliárd forinttal (6. táblázat). Említhetnénk még a földhivatalokat, a gyámügyi hatóságot, a köztisztaságot felelős intézményeket és számos más közigazgatási szolgáltatást, ahol nyilvánvalóan a létszám bővítésére, a ráfordítások növelésére van szükség ahhoz, hogy a közfeladatokat az állampolgárok és a tisztességes vállalkozások megelégedésére tudják elvégezni.

A kormány az utóbbi időben már több alkalommal azt nyilatkozta, hogy belátták: hiba volt az ellenőrző szervek nagy mérvű leépítése, és ígéreteket tettek azok újból megerősítésére. Eddig azonban a legtöbb érintett szervnél ez érdemben nem történt meg. Erre vonatkozó adatokat a 2008. évi költségvetési törvényjavaslatban nem találtunk.

Az önkormányzatok esetében is fura eredményekhez vezet a „takarékoság”. Így például többnyire a beruházók pénzén, a beruházók

által megbízott szakértők készítik el a területrendezési terveket. Ez gyakran vezet a közérdek elégtelen képviseléséhez. A közmű- és közlekedésfejlesztési tervek kidolgozását nem ritkán olyan külső tervezőkre bízzák, akik az egyes konkrét beruházások megtervezésében is érdekeltek. Ez számos esetben drága, alacsony hatékonyságú, esetenként a problémát fokozó beruházások megvalósításához vezet.⁶³ Ugyanakkor nem jut forrás az alternatívák kidolgozására, illetve a tervek alapos átvilágítására, a költséghatékonyság elemzésére. Nem véletlen, hogy egyre költségesebb beruházásokra kerül sor, ugyanakkor a közlekedési helyzet egyre romlik, a közműdíjak pedig aránytalanul gyorsan emelkednek.

Az Európai Unió minden országjelentésében keményen kifogásolta jogszabályaink végrehajtásának gyengeségét. Az államigazgatásban tervezett létszámleépítésekkel és egyéb megszorításokkal ez a hiányosság még súlyosabbá vált.

Tehát az említett állami szerveknél történő pénzügyi megszorítások sokkal nagyobb károkat okoznak, mint amennyi előnnyel járnak: növekszik a bűnözés, erősödnek a társadalmi

igazságtalanságok és feszültségek, romlik a lakosság egészségi állapota, kedvezőtlenül alakul az ország megítélése, továbbá csökken az államháztartás bevétele (ezen belül nagyrészt a külföldiektől származó bevétel, azaz az olyan bevétel, ami nem a hazai lakosságot és vállalkozásokat terheli, sőt éppen növeli ez utóbbiak versenyképességét).⁶⁴

Ismételten hangsúlyozzuk: nem az ellen szólunk fel, hogy a közigazgatás területén visszaszorítsák pazarlást és növeljék a hatékonyságot. Azonban minden intézkedést alapos elemzés kell, hogy megelőzzön, és ennek nyomán kerülhet sor a megfelelő intézkedési tervek kidolgozására és végrehajtására, ami egyebek mellett a szükséges ösztönzéseket és számonkéréseket is tartalmazza. **Tehát az e téren történő bármiféle intézkedés előtt mindenképp meg kell követelni legalább a törvények által előírt elemzések és kimutatások elkészítését és nyilvánosságra hozatalát.**

Az érett piacgazdaságokban a piac hatékony működését az ellenőrző intézmények kiterjedt rendszere biztosítja. Ezek hiányában a piac nem a tisztességes verseny, a gazdasági hatékonyság, a társadalmi igazságosság és méltányosság színtere, hanem a szabad rablásé. A költségvetési hiány mérséklésének az elmúlt években választott útja tehát rendkívül kártékony.

Mennyi embert foglalkoztassunk a közszférában?

Az elmúlt években, sőt az utóbbi időszakban is számos politikus és a gazdasági vezető szorgalmazta a közszférában dolgozók számának a csökkentését arra hivatkozva, hogy így évi több százmilliárd forintot lehetne megtakarítani.⁶⁵ A sajtóban különböző nemzetközi összehasonlítások jelentek meg, amelyek azt

mutatják, hogy az adott országban mekkora a közigazgatásban dolgozók száma az összes foglalkoztatotthoz képest. Magyarországon azonban rendkívül alacsony a foglalkoztatottság: nálunk 100 aktív dolgozóra mintegy 150 inaktív fő jut, az EU legtöbb országában viszont ez a szám 100 körüli. Azt azonban aligha hihetjük, hogy a közigazgatási feladatok kisebbek lesznek attól, hogy alacsonyabb a foglalkoztatottság aránya. A teljes lakossághoz viszonyítva pedig azt az eredményt kapjuk, hogy a közigazgatásban foglalkoztatottak száma Magyarországon a legalacsonyabbak közé tartozik.

Egy másik fontos mutató, hogy a bruttó hazai termékhez, a GDP-hez viszonyítva mennyit fordít az állam a közszolgáltatásokra. A 7. táblázatban közöljük Magyarország erre vonatkozó adatait összehasonlítva azon EU-tagországokkal, amelyeknél az adatok rendelkezésünkre állnak. Ezekből is Magyarország nagyfokú elmaradása állapítható meg. Sőt, ma már jóval kedvezőtlenebb a helyzetünk: a táblázatban ugyanis Magyarország 2003. évi adatait mutatjuk be, azóta pedig igen komoly államháztartási megszorító intézkedésekre került sor.

A közszférában 2005-ben összesen mintegy 807 ezer fő dolgozott, 2007 decemberében pedig 715,6 ezer fő. A humán egészségügyben foglalkoztatottak száma a 2005. évi 142,2 ezer főről 2007-re 128,9 ezer főre, vagyis 13,3 ezer fővel csökkent. Az oktatásban és az egészségügyben már az eddigi létszámcsökkenés is súlyos zavarokat okozott, tehát további csökkentésről szó sem lehet. A közigazgatásban (beleértve a társadalombiztosítást is) mintegy 300 ezren dolgoznak. Amint fentebb kimutattuk, e téren is a legtöbb esetben nem a létszám csökkentésére, hanem növelésére lenne szükség. Az elbocsátások nagyobbik része az inaktívak (munkanélküliek, nyugdíjasok stb.) számát növelte, ami egyrészt az államháztartás kiadásait e téren fokozta, másrészt a társadalom sok

hasznot hozó munkától esett el. Számos esetben az egyes emberek és környezetük (család stb.) élete is tönkrement, vagy nagy mértékben megnehezült az elbocsátás miatt.

A 8. táblázat adatai azt mutatják, hogy az összes államháztartási kiadáson belül az állami működési funkciókra Magyarországon kisebb arányban költöttek, mint a másik három visegrádi országban, sőt 2007-ben már az EMU-országok átlagához viszonyítva is.

Az állam rossz gazda?

Sokan érvelnek azzal, hogy a magánszemélyek és vállalkozások hatékonyabban, ésszerűbben költik el a pénzt, mint az állam. De vajon ésszerűbb-e, ha a magánszemélyek többet költenek autózásra (kevésbé adóztatjuk az autóhasználatot), és így óriási dugókat, elviselhetetlen környezetszennyezést és ezáltal évi több százmilliárd forint kárt okoznak, mint ha az állam a tömegközlekedés javítására nyújt többletforrásokat? Előnyösebb-e, ha a magánszemélyek hatalmas mennyiségben vesznek műanyag palackokban az ásványvizet és – az egészségre általában káros – egyéb italokat, mint ha az állam a felszíni és felszín alatti vizeink megóvásáért és állapotának javításáért fordít többet? Jobb-e a társadalomnak, ha az egyének arra költenek, hogy kimeneküljenek a városból, jelentős környezeti és egyéb problémákat gerjesztve, mint ha az állam nagyobb összegekkel támogatja a meglévő városi területek újjáélesztését, beleértve a közterületek felújítását, emberibbé tételét? A hasonló példákat szinte vég nélkül lehet sorolni.

Ha az állam egyre inkább kivonul a közfeladatok finanszírozásából, akkor az állampolgárok egyre kevesebb befolyással rendelkeznek majd, a nagyvállalatok vezetői meg egyre nagyobb. Nem az állampolgárok és választott képviselőik döntenek majd arról, mi

kell az oktatásnak, a kultúrának, a környezetvédelemnek, vagy mely civil szervezetek „érdemlik meg” a támogatást. A tőkeerős cégek döntenek majd el mindezt nagy kegyesen. Őket pedig nem az állampolgárok választották, és nem adtak nekik megbízást arra sem, hogy közügyekben döntsenek. Pénzüket sem ebből a célból adják nekik. Amikor valaki pénzt ad egy olajtársaságnak, azért teszi, hogy benzint kapjon a kocsijába, és eszébe se jut, hogy ezzel felhatalmazza a társaság vezérigazgatóját arra a döntésre, hogy – mondjuk – mely környezet- és természetvédő társadalmi szervezeteket finanszírozzon. E döntések szabályait a választott (és négyévenként leváltható) képviselőinknek kell megalkotniuk és végrehajtaniuk az érintett társadalmi szervezetek érdemi részvételével. (Egyébként a nonprofit szférában az állami szerepvállalás a fejlett nyugati demokráciákban jóval nagyobb arányú, mint Magyarországon. Annak ellenére van ez így, hogy ott nagy hagyománya van annak, hogy a magánszemélyek elismerjék a különböző nonprofit szervezetek tevékenységét, és ezt anyagi támogatással is kifejezzék. Franciaországban, Németországban és Japánban a nonprofit szféra bevételeinek 40–70 százalékát biztosítja az állam, míg Magyarországon ez az arány mindössze 24 százalék.)

A közsféra tartalékai kimerültek

A Világbank 2007-ben megjelent tanulmánya⁶⁷ 120 ország helyzetének elemzése alapján kimutatta, hogy ezen országok többségében (és ezen belül különösen az iparilag fejlett országokban) a nemzeti vagyon fő elemei – a tárgyasult tőke, a természeti tőke és az eszmei tőke – közül az utóbbi képezi a legnagyobb részarányt. Ebbe pedig elsősorban az oktatás színvonala, a munkaerő képzettsége, az intézmények minősége, a szavazati jog,

7. táblázat: Magyarország és néhány EU-tagország konszolidált államháztartási kiadási szerkezetének összehasonlítása (a GDP százalékában)

Év	Magyarország	Portugália	Németország	Belgium	Olaszország	Ausztria	Dánia	Finnország	Hollandia	Svédország	EU-országok átlaga*	Eltérés az EU országok és a magyar és portugál között*	Eltérés magyar és portugál között
	2003	1999	2001	2000	2000	2000	2000	2000	2001	2000	2000		
Általános közszolgáltatások	3,4	6,5	6,3	10,3	9,6	8,0	4,5	6,1	8,2	10,2	7,3	3,9	3,1
Védelem	1,2	1,7	1,2	1,2	1,2	0,9	1,6	1,5	1,6	2,2	1,3	0,1	0,5
Rendvédelem és közbiztonság	1,7	2,0	1,6	1,6	2,0	1,4	0,9	1,4	1,5	1,3	1,6	-0,1	0,3
Oktatás	5,8	7,0	4,2	6,0	4,9	5,9	8,0	6,3	4,8	6,9	6,1	0,2	1,2
Egészségügy	4,3	6,4	6,4	6,4	5,9	8,0	5,2	5,8	4,2	6,3	6,3	1,9	2,1
Társadalom-biztosítási, szociális és jóléti szolgáltatások	15,0	13,1	22,0	17,2	17,7	21,2	23,4	20,5	17,5	24,5	19,3	4,3	-2,0
Lakásügyek, települési és kommunális szolgáltatások	1,2	1,0	1,1	0,4	0,8	0,9	0,9	0,8	1,5	0,9	0,8	-0,4	-0,2
Szabadidős, kulturális és vallási tevékenységek és szolgáltatások	1,3	1,2	0,7	1,0	0,9	0,9	1,6	1,1	1,1	1,0	1,1	-0,3	-0,1
Környezetvédelem	0,9	0,7	0,6	0,7	0,8	0,3	n.a.	0,3	0,7	0,2	0,5	-0,4	-0,2
Gazdasági funkciók	5,2	5,8	4,3	4,7	2,6	4,4	3,8	4,8	5,8	4,0	4,4	-0,8	0,6
Összesen	40,3	45,5	48,5	49,4	46,5	51,9	50,0	48,7	46,9	57,7	48,6	8,3	5,2

Forrás: Supplement to the 2002 GFS Yearbook

Megjegyzés: * Csak az előző oszlopokban szereplő tagországokra vonatkoztatva. Nem minden EU-országra állnak rendelkezésre funkcionális táblák. Dánia esetében a környezetvédelmi funkcióra nincs adat.

8. táblázat: Az elsődleges kiadások funkcionális megoszlása

	EMU* 2005	Visegrádi hármak 2005	Balti országok 2005	Magyaror- szág 2005	Magyaror- szág 2007	Magyaror- szág 2010	Magyarország eltérése a Visegrádi hármaktól*		
							2005	2007**	2010**
Állami működési funkciók	15,5	19,0	20,8	16,6	14,3	14,6	-2,5	-4,7	-4,4
Jóléti funkciók	75,9	68,7	67,2	70,1	69,8	72,5	1,4	1,1	3,8
Oktatás	11,3	12,6	17,3	13,9	12,7	12,5	1,3	0,1	-0,1
Egészségügy	14,6	13,2	12,1	10,9	10,5	10,0	-2,3	-2,7	-3,2
Nyugdíjkiadások	28,6	24,7	19,7	19,7	21,0	23,4	-5,0	-3,8	-1,4
Szociális- és lakástámogatás	17,6	13,4	11,9	20,9	20,5	20,9	7,6	7,1	7,5
Környezetvédelem, kultúra	3,8	4,7	6,2	4,6	5,1	5,7	-0,2	0,4	1,0
Gazdasági funkciók	8,6	12,3	12,0	13,3	15,7	12,6	1,0	3,5	0,3
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Összes elsődleges kiadás a GDP százalékában	44,4	39,6	33,6	47,0	46,1	42,5		6,5	2,9

Forrás: Magyar Nemzeti Bank⁶⁶

EMU = Európai Monetáris Unió

Visegrádi hármak: Csehország, Lengyelország, Szlovákia

* Saját számítás

** A visegrádi hármak 2005. évi adataihoz képest.

az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, az erőszakmentesség, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás minősége, a törvényesség érvényesülése és a korrupciómentesség tartozik. Amint fentebb bemutatottuk, Magyarországon viszont az utóbbi néhány évben viszont éppen ezeken a területeken történtek komoly visszalépések. Ily módon nemzeti vagyunk legnagyobb, legértékesebb részét romboltuk.

Végül idézzük a Magyar Bankszövetség véleményét a költségvetési megszorításokról:

„A költségvetés kiadási oldalának lineáris csökkentése (köznapi nevén a fűnyíróllyal) tovább nem folytatható, a tartalékok itt kimerültek, a rendszerek romló hatékonysága a várható válasz az ilyen jellegű lépésekre.”⁶⁸

Az állami újraelosztás optimális mértékét tehát nem dogmatikus kinyilatkoztatásokkal, hanem átfogó társadalmi és gazdasági hatásvizsgálat elvégzésével, megfelelő háttér tanulmányok elkészítésével, széles körű szakmai és társadalmi viták lefolytatása után kell meghatározni.

3. Konkrét javaslatok

„Haszonkeresés nélkül semmi sem történik a világon. Ne is kívánjunk az emberektől érdekeikkel ellentétes dolgot. De nem olyan alacsony vágy ez, csak adjunk neki józan irányt, fordítsuk nemes célra.”

Gróf Széchenyi István

Ebben a fejezetben konkrét módosításokat teszünk az adó- és támogatási rendszer átalakítására. Ezeket részben szövegszerűen is kidolgoztuk, további részükben pedig csak a módosítás lényegét írtuk le. A javasolt módosítások bevezetésének 2009-ben véleményünk szerint nincs jogi, gazdasági vagy technikai akadálya. A politikai akadályokat pedig megfelelő kommunikációval, felvilágosító munkával minden bizonnyal el lehetne hárítani.

Amennyiben a külső költségeket legalább részben beépítik az árakba, valamint felszámolják a környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontból káros támogatások jelentős részét, akkor már az első évben 1000 milliárd forint nagyságú többletforrásokhoz jut az államháztartás. A környezetszennyező tevékenységek túlnyomó része a primer nyersanyagok (nagyraoszt a fosszilis energiahordozók) felhasználásához kötődik. Magyarországon 2006-ban nettó bérként összesen 5200 milliárd forintot, fosszilis energiahordozókra nettó 2300 milliárd forintot költöttünk. Az egyéb nyersanyagokra fordított kiadásokra vonatkozóan nem találtunk megbízható adatot, azonban ezek összegét 10 000 milliárd forint körülire becsülhetjük. Tehát látható, hogy nagyságrendileg nincs különbség az élől munkára és a primer nyersanyagokra fordított kiadások mértéke között, azaz ebből a szempontból az adóterheket az élől munkáról át lehet csoportosítani a környezetkárosító tevékenységekre anélkül, hogy az változást eredményezne az adóbevételekben.

3.1. Az államháztartási többletbevételek felhasználása

A javaslataink megvalósítása esetén keletkező államháztartási többletbevételeket az emberi erőforrások fejlesztésére és hatékonyabb felhasználására (különösen a foglalkoztatottság bővítésére), a környezetvédelemre, valamint az állami intézményrendszer, a jogbiztonság javítására javasoljuk felhasználni. Ezek a tényezők határozzák meg ugyanis döntő mértékben egy társadalom fejlődését. Ezt nemrég számszerűen is kimutatta a Világbank tanulmánya.⁶⁹

Az alábbiakban csak jelezzük a többletbevételek felhasználásának főbb területeit, mivel korábbi tanulmányainkban ezekről már részletesen írtunk.⁷⁰

3.1.1. Az élől munka terheinek csökkentése, adóegyszerűsítés

A keletkező államháztartási többletbevételeket elsősorban az élől munka terheinek csökkentésére, illetve a túlzott adminisztrációval járó egyes adók és járulékok eltörlésére javasoljuk fordítani.⁷¹

3.1.2. A kis- és középvállalatok terheinek csökkentése

Kiemelten fontosnak tartjuk a kis- és középvállalatok⁷² (kkv-k) terheinek csökkentését. Ezért részükre részére javasoljuk az alábbi adóterhek eltörlését:

- iparűzési adó,
- szolidaritási adó,
- társas vállalkozások különadója,
- innovációs járulék,
- szakképzési hozzájárulás,
- egészségügyi hozzájárulás (tétéles és százalékos),

- munkaadói járulék,
- munkavállalói járulék,
- osztalékadó.

A fentiek közül részletesebben itt csak az iparűzési adóval foglalkozunk részletesebben (és nem csak a kkv-kra vonatkozóan).

A telephelyhez tartozó önkormányzat által beszedhető iparűzési adó egyik legnagyobb problémája az, hogy nem áll arányban a település és a vállalat méretével. Így egyes települések adópotenciáljai aránytalanul megnőnek, miközben a tevékenységből származó károk nagyobb területen érvényesülnek. A kisebb önkormányzatok az aránytalanság miatt gyakran hajlandóak jelentős adókedvezményekkel magukhoz csalogatni a befektetőket. Németországban ezt az ellentmondást azzal oldják fel, hogy a nagyobb adóbevételeket több önkormányzat között, térségi szinten osztják el.

Miközbe az önkormányzatok minden lehetséges eszközzel igyekeznek magukhoz csábítani a nagy befektetőket, gyakran figyelmen kívül hagyva a környezet- és egészségvédelmi szempontokat. Például ezeknek a befektetéseknek sok esetben zöldfelületek is áldozatul esnek. Ezt a káros versenyfutást visszafoghatná **az iparűzési adó csökkentése, esetleg eltörlése**.

Az iparűzési adó a foglalkoztatás ellen hat és a környezetszennyezést ösztönzi azzal is, hogy az adó alapjából az anyagköltség vonható le, nem pedig a bérköltség. Tehát az iparűzési adó eltörlése ebből a szempontból is hozzájárulna a foglalkoztatottság növeléséhez és környezet állapotának javításához.

3.1.3. Az oktatásra, kultúrára, egészségügyre és tudományos kutatásra fordított állami hozzájárulás mértékének növelése

Az oktatás, kultúra, egészségügy és tudományos kutatás terén ma elmulasztott befektetések később csak részben és sokkal nehezebben, sok-

kal nagyobb áldozatokkal pótolhatók. Ezért haldéktalanul szükséges ezeknek az ágazatoknak a kiemelt támogatása, erősítése, fejlesztése.

3.1.4. A fogyatékosok társadalmi lehetőségeinek javítása

Magyarországon a testi fogyatékosok száma mintegy 650 ezer. Ezzel szemben közülük mindössze mintegy 30 ezer embernek – kevesebb mint 5%-uknak! – van munkahelye. A nemzetközi jog és gyakorlat megköveteli, de országunk fontos érdeke is, hogy ezen helyzet megváltoztatása, a fogyatékosok életének tartalmasabbá tétele.

3.1.5. A biztonság javítása az ellenőrző szervek erősítésével

Az állami intézmények, ellenőrző szervek, hatóságok erősítésének szükségességét fentebb már indokoltuk. A Világbank már idézett tanulmánya szerint egy ország gazdagságának és versenyképességének egyik meghatározó feltétele az intézményrendszer fejlettsége és a jogbiztonság (*rule of law*). Magyarországon ezen a téren óriási hiányosságok vannak. Ezen okok miatt sürgető a helyzet megváltoztatása.

3.1.6. A lakáspolitikát átalakítása

Az Európai Unió csak ajánlásokat fogalmaz meg a lakáspolitikával kapcsolatban, az azonban az egyes tagországokon múlik, hogy nemzeti lakáspolitikájukkal miként erősítik a társadalmi kohéziót, és hogyan védik a természetes és épített környezetet. Magyarországot ezen a téren is súlyos elmaradások, hiányosságok jellemzik. A helyzet megváltoztatása részben költségvetési támogatást igényel:

A lakáspolitikának a költségvetést közvetlenül érintő átalakításra a következő javaslatokat tesszük.

1. A lakhatási támogatás alanyi jogon járjon az egy főre eső jövedelemtől, illetve vagyoni helyzetétől függően.
2. A szociális bérlakás-állományunk 2012-ig érje el legalább a 400 ezer lakásegységet. Legyen kötelező a városok (8 ezer főnél nagyobb települések) számára középtávú bérlakás-koncepció kidolgozása, amely biztosítja, hogy 2012-ig összességében 20%-ra növekedjen a bérlakások (illetve vállalati szolgálati lakások, fecskeházak és egyéb speciális otthoni férőhelyek) aránya. A bérlakás-program elmulasztása esetén az önkormányzatok – a normatív támogatásokon kívül – ne részesülhessenek központi támogatásban.
3. Az iparosított technológiával épült lakások (lakótelepek) felújítására és üzemeltetésére készüljön el a jogszabályi háttér, és legyenek szervezeti és pénzügyi biztosítékok arra, hogy 2020-ig a megőrzésre érdemes iparosított lakásállomány a hozzá tartozó közterületekkel – vegyes finanszírozásban – felújításra kerüljön.
4. Társasházaknak vissza nem térítendő felújítási támogatást csak az állékonyág védelme érdekében elrendelt sürgős beavatkozásokra (kényszertatarozásokra) nyújtsanak. A kommunális épületek (iskolák, kórházak stb.) felújítása és a közterületek állapotának javítása élvezzen elsőbbséget az önkormányzati források felhasználásánál.
5. A lakástulajdonosokat áfa- és szja-kedvezmények ösztönözzék arra, hogy megtakarításaikat épületfelújításokra fordítsák. Az eladott ingatlanokból származó bevétel ugyanolyan kedvezményt élvezzen felújítás esetén, mint új lakás vásárlásánál.
6. Az épületek energetikai minősége 2020-ig érje el az EU hasonló klimatikus adottságú országainak átlagát. Átmeneti pénzügyi támogatással és szabályozással segítsék a távfűtés korszerűsítését, versenyképessé tételét a környezeti állapot javítása és a lakhatási költségek, támogatások csökkentése érdekében.
7. Támogassák non-profit városrehabilitációs szervezetek felállítását a lakosság és a vállalkozók tájékoztatása és a rehabilitációs fejlesztések koordinálása érdekében. Erre a célra évente 1 milliárd forintot javasolunk elkülöníteni, 60%-ban központi és 40%-ban önkormányzati forrásból.
8. A rozsdáövezetek versenyképességét gazdasági eszközökkel, szabályozással, intézményi háttér kialakításával, valamint országos rozsdáövezeti program kidolgozásával javítsák. Legyen garancia arra, hogy a megkívánt önrész a programokkal együtt időben rendelkezésre álljon az EUTámogatások fogadásához.
9. A természetes területek védelme, a települések kompaktságának megőrzése és az infrastruktúra hatékonyságának javítása érdekében új lakásokat legalább 70%-ban csak bolygatott területre (rozsdazónákba) szabadon építeni.
10. A (köz)költségek visszaforgatásának elve alapján állapítsanak meg területenként differenciált, arányos földvédelmi járulékot.
11. Működjön a kormánynak alárendelt építéspolitikai koordináló szervezet a tárcák építési feladatainak összehangolására.
12. Kapja vissza a jogállamisághoz méltó rangját az építésfelügyelet megfelelő források és intézményi háttér biztosításával.

A fentieknek megfelelően a központi költségvetésből a lakásszektorban nyújtott támogatásokat emeljük az EU átlagos mértékére, vagyis a GDP 1,6%-ára a 2007. évi 0,9%-ról, illetve a 2008-ra előirányzott 0,7%-ról. Ennek az összegnek legalább az 50%-a az épületfelújítások és a közterületek újjáélesztését szolgálja.

Indokolás:

A lakhatás, a privát szféra kialakításának lehetősége a mi éghajlati és kulturális környezetünkben – az élelemhez, a ruházkodáshoz hasonlóan – olyan alapvető létszükséglet, amely nélkül a normális életvezetés esélyei sem adóttak. Ugyanakkor az ország lakásállományának alakulása meghatározó jelentőségű nemcsak társadalmi-szociális szempontból, hanem igen erősen befolyásolja a gazdaságot, a közkiadások nagyságát és a környezet állapotát is. A fenti javaslatok arra irányulnak, hogy a lakáspolitikát előnyösen befolyásolja mindezeket a tényezőket.⁷³

3.1.7. A környezet és az egészség védelmét elősegítő állami hozzájárulások növelése

Az országgyűlés által elfogadott Nemzeti Környezetvédelmi Program helyesen határozza meg a környezetvédelem érdekében elvégzendő feladatokat. Ezek közé tartoznak olyan tevékenységek, amelyek költségvetési hozzájárulást igényelnek, így például

- a környezet- és egészségvédelmi tudatformálás,
- az energiaár-emelések ellentételezése, az energiahatékonyság javítása,
- a környezetkímélő közlekedési módok támogatása,
- az integrált hulladékgazdálkodás megszerzése,
- a víz- és talajvédelem,
- a környezetkímélő, a talaj tápelem-tartalmát karbantartó mezőgazdasági termelés,
- a természetvédelem, az ország erdőterületeinek, a települések zöldfelületeinek védelme, javítása, bővítése,
- a tartós környezetkárosítások, szennyezett területek kármentesítése,

- a környezetkímélő idegenforgalom ösztönzése.

A fenti témákkal kapcsolatban a Nemzeti Környezetvédelmi Program, a Nemzeti Éghajlatvédelmi Stratégia és számos egyéb hivatalos anyag is tartalmaz részletes, megvalósításra érdemes ajánlásokat. Ezért az alábbiakban csak néhány a kormányzati anyagokból hiányzó vagy nem kellőképpen hangsúlyozott intézkedésre konkrét intézkedésre teszünk javaslatot.

a) A tömegközlekedési juttatás teljes adómentessége

Javasoljuk törölni az Szja tv. 71. § (2) bekezdésének *i*) pontját.

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 9. 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 26%-kal csökkent (nominál értékben, ami azt jelenti, hogy reálértéken a csökkenés jóval nagyobb). További feltűnő aránytalanság, hogy 2000-től napjainkig (vagyis 5 év alatt) az új személygépkocsik ára mindössze 7,8%-kal, az üzemanyagok ára 22,7%-kal nőtt, miközben a fogyasztói árindex 49,5%-kal emelkedett. Mindezzel szemben viszont a helyi tömegközlekedés díja 105,7%-kal ugrott fel.

Az elmúlt évek állami intézkedései azáltal is komoly hátrányba hozták a helyi tömegközlekedést a személygépkocsi-használattal szemben, hogy miközben az üzemanyagok áfáját csökkentették (2005-ben 25%-ról 20%-ra), a jövedéki adót pedig 2002 óta nem valorizálták (vagyis reálértékben csökkent), a tömegközlekedés áfáját növelték

(15%-ról 20%-ra), a viteldíjait pedig folyamatosan és az inflációt jóval meghaladó mértékben emelték.

b) A helyi utazási bérlet elszámolhatóságának kiterjesztése

Javasoljuk Szja tv. 1. számú *mellékletének* 8.34. alpontja helyébe a következő rendelkezést:

/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 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.

c) Térítés a gyalogosan és kerékpárral történő munkába járáshoz

Javasoljuk, hogy a kerékpárral vagy gyalogosan történő munkába járás esetén kilométerenként és személyenként 30 Ft adómentes juttatást lehessen fizetni.

9. táblázat: A személygépkocsik, az üzemanyagok és a helyi közlekedés fogyasztói árainak alakulása (előző év=100)

Megnevezés	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007*	Súly**
Szvk. új	103,0	98,2	101,3	103,0	99,4	99,5	103,3	107,8	3,401
Szvk. használt	95,6	90,5	98,2	100,2	99,0	89,2	98,4	74,0	0,981
Üzemanyag	97,7	98,4	104,5	105,4	109,6	106,8	99,0	122,7	5,108
Helyi tömegközlekedés	106,8	105,7	109,7	116,6	113,7	111,1	112,8	205,7	0,820
Fogyasztói árindex	109,2	105,3	104,7	106,8	103,6	103,9	108,0	149,5	100

* 2000=100

** A fogyasztásban elfoglalt arány

Forrás: KSH, Fogyasztói árak alakulása*

Indokolás:

A kerékpárral és gyalog történő munkába járás 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.⁷⁴

A kerékpározás és a gyalogos közlekedés hasonló módon történő kedvezményezése számos EU-tagországban bevett gyakorlat. 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 ideig tartó adómentes kölcsönt is adhat a dolgozónak kerékpár és kerékpárbiztonsági felszerelések (például bukósisak) vásárlására.

3.2. Az államháztartási bevételek növelése, valamint átcsoportosítások

3.2.1. Közlekedés

3.2.1.1. A nehéz tehergépkocsik útdíja

Javasoljuk a nehéz (12 tonna megengedett össztömeg feletti) tehergépkocsikra egy

kilométerarányos útdíj bevezetését. Az útdíjat kivétel nélkül minden úton kelljen fizetni, a mértéke pedig a megtett úton kívül a gépjármű szennyezőanyag-kibocsátásától és megengedett össztömegétől függjön. Egyelőre a díj minden úton legyen egyforma, lehetőséget adva a későbbi differenciálásra.

Indokolás:

Az országgyűlés 2007 júniusában határozatot hozott arról, hogy 2009-ben be kell vezetni a tehergépkocsik kilométer-arányos elektronikus útdíját.⁷⁵ Ennek mértéke az előzetes tervek szerint az osztrák díjnak mintegy 40 százaléka, a svájcinak pedig körülbelül 12 százaléka lenne. A díjat – Svájccal ellentétben – csak mintegy 6000 kilométer fő közlekedési útra vetnék ki, nem pedig a teljes 130 000 kilométer közúthálózatra. Bár az országgyűlés 2007. év végi döntésével a határozat érvényét veszítette, a GKM – saját nyilatkozata szerint – elkötelezett az útdíj mielőbbi bevezetésére. A fő feladat tehát elérni, hogy ez mielőbb megtörténjen.

Az eredeti határozat szerint a díjat a 3,5 tonna feletti tehergépkocsikra kell kivetni, az év végi döntés ezt 7,5 tonnára emelte. Véleményünk szerint egyelőre csak a 12 tonna feletti tehergépkocsikra célszerű a díjat bevezetni. Ezt egyrészt jóval egyszerűbb végrehajtani, másrészt lehetőség nyílna a rendszer „gyermekbetegségeinek” kiküszöbölésére, mielőtt a díjat szélesebb körre terjesztenék ki.

A tehergépkocsik minden úton jelentős költségeket okoznak, ezért indokolatlan csak a fő közlekedési utakra kivetni a díjat. A minden útra történő kivetés annál is inkább szükséges, mert nehéz teherjárművek az alsóbbrendű, illetve belterületi utakon haladva sokkal nagyobb károkat okoznak, mint a gyorsforgalmi utakon. A differenciált díjak (vagyis a különböző mértékű díjak kivetése a különféle jellegű utakon) nagy mértékben

megnehezítené és elodázná a rendszer bevezetését, ezért első lépésben egységes díjtételt javasolunk minden útra, nyitva hagyva a későbbi differenciálás lehetőségét.

Az útdíj mértéke első lépésben legalább el kell hogy érje az ausztriai szintet, utána pedig minél előbb fel kell zárkóznia a svájci szinthez. Svájcban úgy határozták meg a díjat, hogy az teljes egészében fedezze a korábban fedezetlen költségeket, beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit. Azonban ezeket az 1993. évi állapot szerint számolták ki, és bizonyos tényezőket nem is vettek figyelembe. Ezen túlmenően pedig az azóta eltelt időszakban egyes költségek jelentősen megnöttek (például egy tonna szén-dioxid kibocsátására ma sokkal nagyobb költséget számolnának, mint 1993-ban). Ezért a svájci díjmérték elérése Magyarországon mindenképp indokolt.

A nyugat-európai tapasztalatok azt mutatják, hogy a közúti teherfuvarozás meglehetősen rugalmatlan az árra: az útdíj bevezetésével csökkent a forgalom, de nem számottevően. A magyarországi közúti teherforgalom az elmúlt években a GDP növekedését jelentősen meghaladó mértékben nőtt. Még bizonyos mértékű visszaesés esetén is legalább évi 250 milliárd forint államháztartási bevételre számíthatunk a svájci mértékű díj alkalmazása esetén. Ezt nagyrészt a külföldiek fizetnének, és arányuk a jövőben tovább növekszik majd, mivel a nemzetközi teherforgalom sokkal gyorsabban nő, mint a belföldi.

A nehéz tehergépjárművek évente legalább 400 milliárd (más számítások szerint 1000 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. Tehát ezt a hatalmas támogatást fokozatosan, de mielőbb fel kell számolni.

Az intézkedés eredményeként várható államháztartási bevétel az első évben mintegy 80 milliárd forintot, az ezt követő években pedig reálértéken számítva is folyamatosan növekvő összeget tehet ki.

3.2.1.2. A tehergépkocsik túlsúlydíjának emelése

Javasoljuk jelentősen megemelni tehergépkocsik túlsúlydíját.

Indokolás:

A túlsúlyos járművek évente sok milliárd forint kárt okoznak, miközben a túlsúlydíjból származó állami bevétel évente mintegy 1 milliárd forint körüli. (2004-ben 2,221 milliárd forint, 2005-ben 0,853 milliárd forint, 2006-ban pedig 0,846 milliárd forint volt, a 2008. évi előirányzat is mindössze 1,32 milliárd forint.) A túlsúlyos járművek forgalma közben növekszik, ami az út- és épületkárok több 10 milliárd forintos fokozódásával jár. Ezért a túlsúlydíjat emelni kell.⁷⁶

Az EU előírásainak megfelelően a kormány 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. Ez különösen indokolja a túlsúlydíjak jelentős megemelését.

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 elvárhatóság-

nak (teherbírás, egyenetlenség, keréknyomvályú) nem felel meg. Az országos közúthálózat burkolataira jellemző, hogy az útminősítési rendszerben a jelenlegi – az Európai Unióban engedélyezetttnél enyhébb – teherbírási előírásoknak sem felel meg a hálózat 24%-a és további 10% minősül „rossz” teherbírásúnak. A tengelyterhelések jelenleg megengedett határértéke 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.”⁷⁷

Tehát amennyiben nem kerül sor a túlsúlydíj jelentős megemelésére, akkor nagymértékben növekedhetnek a hazai adófizetők kiadásai, és egyúttal végzetesen leromolhat a meglévő hazai úthálózat, ráadásul anélkül, hogy forrással rendelkezni a helyrehozatalára.

Az intézkedés az államháztartás részére már az első évben is mintegy 10 milliárd forint többletbevételt és hosszabb távon jelentős megtakarítást is eredményezhet (egyebek mellett az útkarbantartási költségek csökkenése következtében).

3.2.1.3. Az „üzemanyag-takarékossági kedvezmény” megszüntetése

Javasoljuk a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja tv.) 25. §-a (2) bekezdése a) pontjának törlését.

Indokolás:

A törölni javasolt pont a következő:

/(2) A nem önálló tevékenységből származó jövedelem kiszámításánál nem kell figyelembe venni azt a bevételt, amelyet e törvény szerint a jövedelem kiszámításánál nem kell figyelembe venni, 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 tényezővel módosított – alapszabály, és az állami adóhatóság által közzétett üzemanyagár figyelembevételével kiszámított összegnek a munkáltató által, a társas vállalkozás által számla (számlák) alapján elszámolt üzemanyag-mennyiség és az állami adóhatóság 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 alkalmazottikat az üzemanyag-takarékosságra ösztönözzék. A tapasztalatok szerint a jelenlegi rendelkezés nagyobb gépjármű-forgalmat idéz elő, és így környezetvédelmi szempontból sem kívánatos. Egyébként az üzemanyag-takarékosságra leginkább a megfelelő mértékű üzemanyagadók, valamint útdíjak, behajtási díjak ösztönöznek.

3.2.1.4. A közúti fuvarozók külföldi napi-díj-kedvezményének eltörlése

Javasoljuk az Szja tv. 28. §-ának (3) és (4) bekezdésének törlését.

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 üzemben 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 napi díj ilyen szabályozása a KSH szerint állami támogatásnak minősül: „A munkaerő-piac működésébe történő olyan kormányzati közösségi beavatkozások, amelyek célja a ha-

tékony működés, a kiegyensúlyozatlanságok korrigálása, és amelyek megkülönböztethetőek 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.”⁷⁸

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 árufuvarozást 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 fogadtatható el, hiszen 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. 10 milliárd Ft szja és társadalombiztosítási járulék többletbevételt jelent 2009-ben.

3.2.1.5. A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása

A személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos elszámolások szigorítása, az ezzel összefüggő adócsalások visszaszorítása érdekében az alábbi intézkedéseket tartjuk célszerűnek megvizsgálni, és lehetőség szerint bevezetni⁷⁹ (az egyes intézkedések részben egymás alternatívái, vagyis választani kell, hogy melyiket célszerűbb alkalmazni):

- a) A személygépkocsi-használat költségével nem csökkenthető a társasági adó adóalapja.
- b) Az elszámolható költség mértékére a reprezentációs költségekhez hasonló korlátozást vezetnek be (az árbevétel meghatározott százalékáig számolható el).
- c) A személygépkocsik beszerzését és használatát lehetőleg minél nagyobb arányban természetbeni juttatásként lehessen csak elszámolni, azaz a teljes költségnek meghatározott mértéke (például 50 százaléka) után meg kelljen fizetni az 54 százalékos adót⁸⁰.
- d) Korlátozni lehetne az üzemanyagok elszámolhatóságát például 4 vagy 5 literben 100 kilométerenként. Ez egyúttal a kisebb, takarékosabb gépkocsik beszerzésére ösztönöz. (A piacon egyébként található már olyan gépkocsik is, amelyek átlagfogyasztása csupán 3 liter 100 kilométerenként.)
- e) A személyi tulajdonban lévő személygépkocsik (a továbbiakban: magánautók) üzleti célú használatánál csak eseti, alkalmi hasz-

nálatot engedélyezzenek a költségtérítési rendszerben (például havonta legfeljebb két alkalommal alkalmanként legfeljebb 200 kilométer távolságot). A magánautó alapvetően magáncélra használandó autó. Rendszeres és folyamatos használat esetében a vállalkozásnak a gépkocsit bérbe kelljen vennie a magánszemélytől. Azt is elképzelhetőnek tartjuk, hogy a magánautók céges elszámolását teljesen tiltsák meg, vagyis amennyiben valaki ilyet akar elszámolni, úgy összevonás alá eső jövedelemként úgy adózzon, mintha bért kapna, azaz fizesse meg utána az szja-t és a tb-járulékot.

- f) Vissza kell állítani azt a korábbi (2003-ban indokolás nélkül eltörölt) törvényi előírást, amely alapján a 6 millió forintot meghaladó bruttó piaci árú – azaz luxusigényeket kielégítő – személygépkocsik vásárlása, pénzügyi lízingje avagy bármilyen formában történő bérlete esetén az amortizációs költség, a lízing vagy bérleti díj és a gépkocsi javításával, karbantartásával, felújításával, biztosításával kapcsolatos költségeknek csak a 6 millió forintnak a piaci árhoz viszonyított arányában számított részét lehessen a vállalkozás érdekében felmerülő költségnek tekinteni és a társasági adóalappal szemben elszámolni. (Sőt megfontolandó, hogy ezt az összeget alacsonyabban, például 4 millió forintban állapítsák meg.)
- g) Ha valaki eseti jelleggel a magánautóját üzleti célra használja, akkor a társaság nevére vásároljon üzemanyagot, és kérjen róla a saját gépkocsija rendszámát is tartalmazó számlát, és ezt követően a futásteljesítmény elszámolásakor ezzel a számlával igazolja a felmerült költséget. (Ez ugyan nem szünteti meg a visszaéléseket, de mindenképp megnehezíti – és így bizonyos mértékig visszaszorítja – azok elkövetését.)
- h) A magánautó használatánál korlátozni kell a költségtérítés mértékét. Technikailag a

legegyszerűbben az volna kivitelezhető, ha eltörlik a 9 Ft/km költségtérítést.

- i) 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 személygépkocsik vállalkozási költségként elszámolt üzemanyagának forintértéke után kellene megfizetni. Itt sem az üzemanyag mennyiségét, hanem az üzemanyagot a költségként elszámolt, számlával igazolt beszerzési árát kellene alapul venni, mert ez könnyen ellenőrizhető és nem manipulálható. Az adó mértéke első lépésben az elszámolt üzemanyag-költség 30%-a lehetne. (Amennyiben nem kerül elfogadásra az a javaslat, hogy a magánautók üzleti célú használatánál csak igen korlátozott, eseti, alkalmi használatot lehessen engedélyezni a költségtérítési rendszerben, akkor az itt említett új többletadót a magánautók céges használatára is ki kell vetni.)
- j) A vállalkozások által bérelt személygépkocsik bérleti díjához kapcsolódó – jogilag vitatható – áfa-levonási jogosultságot szüntessék meg.
- k) Vezessenek be egységes és kötelezően használandó útnyilvántartási nyomtatványokat. Lehetőség szerint ezeket az abev rendszerén keresztül lehessen kitölteni, mivel ez megkönnyítené az ellenőrzést és egységessé tenné az ezzel kapcsolatos gyakorlatot. Emellett egységes és kötelezően használandó km-norma táblázatot vezessenek be, amely lehetetlenné tenné a megtett távolságok valóságtól eltérő bevallását (a fejlett elektronikai lehetőségek akár azt

is lehetővé tennék, hogy a kiindulási és az érkezési címek beírásával a nyomtatvány automatikusan meghatározza a valós távolságot).

- l) A személygépkocsi-használat ellenőrzését erősítsék, dolgozzanak ki kockázatelemzési algoritmust az útnyilvántartásokkal kapcsolatos csalások kiszűrésére és a lefolytatott ellenőrzések kommunikációjára fordítsanak kiemelt figyelmet (a vagyonvizsgálatokhoz hasonló módon).
- m) Annak érdekében, hogy ne sérüljön a hátrányos megkülönböztetés tilalmának alapelve, megvizsgálandó az a lehetőség is, hogy a reprezentációs költségekhez hasonló, az árbevétel arányában meghatározott korlátozást egy modellszámítás alapján határoznák meg. A modellben és ennek megfelelően a meghatározott elszámolható arányban valamennyi olyan körülményt figyelembe vennének, amely ténylegesen céges gépjármű-használatot okozhat (például vidéki, székhely, éjszakai munka). Természetesen ez nem jelentené azt, hogy az arányon belül a gépkocsi magánhasználatának elszámolása szabályos lenne azon tevékenységet folytatók esetén, ahol az indokolt gépkocsi-használat alacsony, de ha a maximális arányhoz közeli az elszámolás mértéke, a bevezetett kockázatelemzés szűrné ki a szabálytalankodókat.

Indokolás:

Az állam legalább négyszer annyi támogatást nyújt a személygépkocsik vásárlásához és használatához, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból.⁸¹ (A támogatások kiszámítása a környezeti és egészségi károk, valamint a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások figyelembevételével történt.) 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.

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 részekből 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.

Az üzemanyagok jövedéki adóját nem célszerű emelni, mert az az üzemanyag-turizmus és a csempészet megugrását eredményezheti. Ezért most elsősorban a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adócsalások megszüntetésére kell törekedni – annál is inkább, mert az így kieső államháztartási összeg évente mintegy 800 milliárd forintot tesz ki. (Természetesen a gyakorlatban korántsem várható ekkora bevétel még az összes

„kiskapu” becsukásával sem. Néhány száz milliárd forint többletbevételre azonban mindenképp lehet számítani.), További lehetőség a kilométer-arányos elektronikus útdíj kivetése a személygépkocsikra is, azonban erre legkorábban 2012-ben kerülhet sor⁸².

Az elszámolás teljes vagy akár részleges megtiltásával szemben felhozható az az ellenérv, hogy a vállalászási költségek elszámolásának illetén való korlátozása alkotmányellenes, mert sérti a vállalkozás szabadságát és a szabad versenyt⁸³, valamint a megkülönböztetés tilalmát⁸⁴.

Véleményünk szerint azonban a jelenlegi gyakorlat is felvet alkotmányossági kérdéseket:

- (a) Sérül az arányos közteherviselés elve.⁸⁵
- (b) Mivel a személygépkocsi-használók nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, alapvető piaccgazdasági elvek sérülnek.⁸⁶
- (c) A jelenlegi szabályozás rendkívüli mértékben ösztönzi a környezetszennyezést, elősegítve egy olyan tevékenység növelését, amely az egyik legsúlyosabb környezetkárosító tényező. Így fokozottan sérül az egészséges környezethez való jog.⁸⁷
- (d) A jelenlegi szabályozás a lakosság széles köreit bűnözővé (adócsalóvá) teszi, ami alapvetően ellentétes a jogállami normákkal⁸⁸ (az Alkotmány 2. §-ának (1) bekezdése).

A szabályozás tiltja a magáncélú fuvarok elszámolását, tehát ebből a szempontból a szabályozás nem alkotmányosértő. Az a tény azonban, hogy az ilyen jellegű bűnözés nem szórványos, ami megfelelő ellenőrzéssel és szankcionálással kordában tartható, hanem általánosan elterjedt, azt jelenti, hogy a szabályozás hibás.

Véleményünk szerint amikor alkotmányos alapjogok ütközéséről van szó, akkor az élethez és az egészséghez való jog érvényesítése minden más alapjog érvényesítését meg kell

hogy előzze. Ezért a személygépkocsi-használat költségként történő elszámolásának teljes tiltását (azaz az 54 százalékos adó megfizetését minden esetben) sem tekintենk alkotmányellenesnek. Ismerve azonban az Alkotmánybíróság eddigi gyakorlatát, inkább a részleges korlátozást tartjuk megvalósíthatónak. Az elszámolhatóság részleges korlátozása ugyanis azért sem tekinthető alkotmányellenesnek, mert más tevékenység is létezik, amelynél hasonló korlátozások léteznek (például a telefon esetén). Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálják. Például az emberek ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége.

A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorításaival éves szinten mintegy 800 milliárd forint értékű büncselekmény (adócsalás – Btk. 310. §) nagy része megakadályozható, és az államháztartás több százmilliárd forint többletbevételhez juthat.

Az alábbi pontokban a fentieknek megfelelően néhány szövegszerű törvénymódosítást is teszünk.

a) Javasoljuk az Szja tv. 25. §-a (2) bekezdésének b) pontjának bb) alpontja törlését.

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, (...) b) amelyet - figyelemmel a (3)-(4) bekezdés rendelkezéseire is - a munkáltatótól

a munkába járásról szóló kormányrendelet szerinti munkába járás esetén/

„bb) költségtérítés címén (ideértve különösen a saját gépjárművel történő munkába járás költségtérítését is) a munkában töltött napokra a munkahely és a lakóhely között közforgalmi úton mért oda-vissza távolság figyelembevételével kilométerenként 9 forint értékben kap a magánszemély;”

Ez a kedvezmény a személygépkocsi-használatot és az adóelkerülést ösztönzi, ezért megszüntetendő.

b) Javasoljuk az Szja tv. 25. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezést:

„(5) A (2) bekezdés c) pontjában említett kiküldetési rendelvénnyel a munkáltató által két példányban kiállított bizonylat, amely tartalmazza a hivatali, üzleti utazás(ok) célját, időtartamát, útvonalát, a futásteljesítményt, az utazás költségtérítését, az élelmezési költségtérítést, valamint ezen költségtérítés(ek) kiszámításához szükséges adatokat (üzemanyag-fogyasztási norma, üzemanyagár stb.), valamint csatoltan az elszámolási időszaknál 10 nappal nem régebbi üzemanyagszámlát. A kiküldetési rendelvénnyel eredeti példányát a munkáltató, másolatát a magánszemély a bizonylatmegőrzésre vonatkozó rendelkezések betartásával megőrzi.”

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 lehetetlenné az ilyen jellegű visszaéléseket, de megnehezíti azokat.

c) Javasoljuk az Szja tv. 70. §-a (9) bekezdésének f) pontjának törlését.

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 2009-ben **mintegy 10 milliárd forint megtakarítást hozhat** az államtartás részére.

d) Javasoljuk az Szja tv. 70. §-a (12) bekezdésének törlését:

Indokolás:

A hivatkozott bekezdés a következőket tartalmazza:

„(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.”

Széles körben előfordul az az adócsalási módszer, hogy a személyes használatnak csak egy (általában kisebbik részét) dokumentálják ilyen módon, és így bújnak ki a cégautó-adó megfizetése alól. A módosító javaslat ennek a kiskapunak a bezárását szolgálja.

e) Javasoljuk az Szja tv. 3. számú mellékletében a „II. Igazolás nélkül elszámolható költségek” 6. pontja törlését.

Indokolás:

A törlendő rendelkezés a következő: „6. a munkáltató által a magánszemélynek a saját személygépkocsi használatára miatt fizetett költségtérítés összegéből a kiküldetési rendvényben 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 megtéríteni a személygépkocsi-használat által előidézett költségeket, addig a másik oldalon a „normaköltség” kifizetésének lehetőségével támogatja ezt a tevékenységet.

f) Javasoljuk az Szja tv. 11. számú mellékletének III. A járművek költsége fejezete 6. pontjának törlését:

Indokolás:

A törlendő jogszabályhely a következő: „6. Saját tulajdonú személygépkocsi esetében

az üzemanyagköltségen kívül az 5. pontban foglaltak helyett és minden más költség (pl. fenntartás, javítás, felújítás) címén 9 Ft/km (általános személygépkocsi-normaköltség) elszámolása választható.” A részletesebb indoklást ld. az előző pontnál.

g) Javasoljuk az Szja tv. 11. számú mellékletének III. A járművek költsége fejezete 1. pontja helyébe a következő rendelkezést:

„1. Asaját 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 címén vagy

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter – és az állami adóhatóság 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 negyedévén belül a negyedév első napján vásárolt 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 lehetesen 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.

h) Javasoljuk az Eva tv. 17. §-ának (3) és 18. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezéseket:

„17. § (3) Az egyéni vállalkozó adóalany 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 egy-

szerűsített vállalkozói adót (eva) alkalmazó vállalkozásoknak nem kell fizetniük a cégautó-adót. Ez a korábbi állapothoz képest jelentős újabb támogatást jelentett egy súlyosan környezetszennyező 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 áráról függ. Ezáltal a jogalkotó igyekezett az arányos közteherviselés Alkotmányban rögzített elvének eleget tenni. A cégautó-adó részbeni eltörlésével sérült az Alkotmány vonatkozó paragrafusa. Egyúttal sérült a tisztességes piaci verseny követelménye is, ami a magyar és az EU joganyagának egyaránt az egyik legfontosabb része.

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 2009-ben 5 milliárd forintot tehet ki, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – ennél jóval nagyobb összeget takaríthat meg.

3.2.1.6. Személygépkocsik úthasználati átalánydíja gépjárműadó és autópályadíj helyett

Javasoljuk személygépkocsik részére a gépjárműadó és az autópályadíj eltörlését, és ugyanakkor az így kieső államháztartási díj pótlására úthasználati átalánydíj kivetését a személygépkocsikra.

Indokolás:

A Levegő Munkacsoport és a Magyar Autóklub 2007 januárjában közös közleményben javasolta⁸⁹ a személyautókra egy úthasználati átalánydíj bevezetését.

Az autópályán a díjak ma nem úthasználat-arányosak, hanem időarányosak, tehát nem függnak a megtett távolságtól, ami már önmagában is súlyos igazságtalanság. Ennél is sokkal nagyobb baj azonban, hogy a díjat nem ott fizetik, ahol kellene. Nyilvánvaló ugyanis (de számos tanulmány is ezt bizonyítja), hogy a településeken belül haladó járművek sokkal nagyobb kárt, költséget okoznak, mint amelyek elkerülik a településeket. Viszont az autópályadíj éppen arra ösztönzi az autóvezetőket, hogy a településeken menjenek keresztül még ott is, ahol létezik párhuzamos autópálya. Ezért szükségesnek tartjuk az időarányos autópályadíj (a matrica) eltörlését. (Ez a tehergépkocsik esetén várhatóan rövidesen meg is történik, amikor részükre bevezetik a kilométer-arányos útdíjat.)

Javaslatunk szerint gyakorlatilag a gépjárműadóba építenék be az autópályadíj egy részét (a személygépkocsik utáni bevételek mértékének megfelelően) annak érdekében, hogy a költségvetés bevételei ne csökkenjenek. (Azért csak egy részét, mert megszűnne a matricák előállításának, forgalmazásának és ellenőrzésének évi több milliárd forintos költsége, továbbá egyéb bevételek is keletkeznének, amint azt az alábbiakban kifejtjük.)

A javaslat ellen nem fogadható el az az ellenérv „innentől kezdve nem kell mérlegelni, hogy kocsiba ülünk-e, vállalva a többletköltségeket”. A megszüntetni javasolt autópályadíj csak igen kis részét teszi ki az autózás költségeinek. Az ebből származó állami bevétel 2006-ban (csak a személyautókat tekintve) 25 milliárd forint volt, miközben például az üzemanyagok jövedéki adójából 390 milliárd forint folyt be (szintén csak a személygépkocsikat számítva). Amennyiben az autópályadíjak egy részét szétterítenék az összes autótulajdonosra, akkor is hetente legfeljebb egy pohár olcsó sör árával fizetne többet az, aki egyébként semmilyen autópálya-matricát nem venne. Tehát az általunk javasolt módszer gyakorlatilag nem ösztönözné több autózásra. Ugyanakkor a településen belüli utakat valóban csak azok és csak akkor használnák, akiknek épp akkor arra van dolga. A többiek nem szennyeznék a városokat és falvakat, nem tennék elviselhetlenné az ott lakók életét. Heti egy pohár sör ára talán megér ennyit még annak is, akire ez a „többlet-teher” hárul.

Tehát az új átalányadó tulajdonképpen az eddigi gépjárműadó lenne, vagyis a hazai autósok vonatkozásában semmiféle újabb adminisztráció nem válik szükségessé. Ezt az adót viszont a továbbiakban úthasználati átalánydíjnak kellene nevezni, aminek egyetlen indoka, hogy így a külföldi autósokkal is meg lehetne fizettetni, ahogyan azt például Svájcban teszik. (Számukra lehetne napi, heti, havi és éves díjat

is megállapítani.) Ez valóban több adminisztrációt jelentene, azonban bőven megérné, hiszen így a külföldi autósok jobban hozzájárulnának az általuk is használt útjaink fenntartásához. Sőt, így azok is fizetnének, akik jelenleg Szlovákiában jegyeztetik be autójukat a gépjárműadó és a regisztrációs adó elkerülésére.⁹⁰

A belföldi autópálya-matricákkal kapcsolatos kiadások megszűnése, valamint a külföldi személyautóktól származó bevételek növekedése összességében 15-20 milliárd forint éves államháztartási bevételt eredményezne.

3.2.1.7. A luxusterepjárók gépjárműadójának emelése

Javasoljuk, hogy a luxusterepjárók gépjárműadóját emeljék a jelenlegi háromszorosára.

Indokolás:

A luxus-, illetve sportterepjáró autók behozatalának és használatának általában nincs nemzetgazdasági indoka, hanem csak a luxusfogyasztást szolgálják. Ugyanakkor jóval több üzemanyagot 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.

3.2.1.8. A quadok, mopedek és motorke- rékpárok gépjárműadójának emelése

Javasoljuk magas gépjárműadó kivetését a quadokra és mopedekre, továbbá a motor-

kerékpárok gépjárműadójának kétszeresére emelését. Kedvezményt kaphatnak a kisebb légszennyezést és zajt okozó járművek.

Indokolás:

Jelenleg a quadok és mopedek gépjárműadója nulla, pedig ezek a járművek jelentős környezetszennyezést, természetkárosítást okoznak. Ezért mindenképp használatuk visszaszorítására kell törekedni, valamint el kell érni, hogy használóik teljes mértékben fizessék meg az általuk okozott károkat.

A motorke-
rékpárok 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 szennyeznek 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

10. táblázat: Az egyes személyszállítási módok baleseteinek átlagköltségei Nyugat-Európában (euró/1000 utaskm)

Autó	Motorkerékpár	Busz	Vasút
30,9	189	2,4	0,74

szabad adókedvezménnyel 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 sérüléses, illetve halálos balesetek száma többször annyi a motorkerékpároknál, mint az egyéb járműveknél. Ezt támasztja alá a svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2004-ben megjelent közös tanulmánya⁹¹. Az Európai Unió 15 akkori tagállama, valamint Norvégia és Svájc adatait összegző kutatás arra a következtetésre jutott, hogy a motorkerékpárok baleseteinek fajlagos költségei (éppen a gyakoriságuk és súlyosságuk miatt) messze a legmagasabbak az összes közlekedési mód közül (10. táblázat).

Ösztönözni szükséges a minél kisebb szennyezőanyag-kibocsátással és zajjal járó járművek beszerzését. Ezt szolgálná a gépjárműadó differenciálása a szennyezés alapján.

A javaslat elfogadása esetén 1 milliárd forint körüli költségvetési többletbevétel várható, az elkerült károk viszont ennél jóval nagyobb összeget tennének ki.

3.2.1.9. A diesel üzemű gépkocsik gépjárműadójának differenciálása

Javasoljuk a diesel üzemű járművek gépjárműadójának jelentős differenciálását a szennyezőanyag-kibocsátás alapján.

Indokolás:

Az utóbbi időszak kutatásai alapján a szakértők között nemzetközi egyetértés alakult ki abban, hogy a gépjárművek által kibocsátott levegőszennyező anyagok közül napjainkban a finom por jelenti a legnagyobb az egészségügyi kockázatot. Az Egészségügyi Világszervezet nem ad meg levegőminőségi határértékeket erre az anyagra, mert álláspontja szerint nincs olyan alacsony koncentrációjuk, amely biztosan nem károsítja az egészséget.⁹² Az Európai Bizottság felkérésére – a Tiszta Levegőt Európának (Clean Air For Europe, CAFE)⁹³ folyamat részeként – átfogó elemzés készült a légszennyezés környezetre és emberi egészségre gyakorolt hatásairól. A felmérés eredményei riasztóak.⁹⁴ Kimutatták, hogy az Európai Unióban közel 400 ezer ember hal meg évente a 2,5 mikrométernél kisebb szennyező részecskék (PM_{2,5}) következtében.⁹⁵ Kiderült, hogy egy átlagos magyar ember, ha marad a jelenlegi szennyezési szint, több mint egy évet veszít az életéből a PM_{2,5} részecskeszennyezés miatt. Így e tekintetben Európában a harmadik legrosszabb helyet foglaljuk el. Budapesten a várható életvesztés elérheti a három évet is. A részecskeszennyezés miatti megbetegedések száma pedig csak a fővárosban meghaladja az évi százezret (ez elsősorban az asztmás rohamokban nyilvánul meg). Ennek a helyzetnek a megváltoztatása érdekében azonnali intézkedésekre van szükség.

A PM_{2,5} szennyezés legfőbb okozója a közúti közlekedés és ezen belül is elsősorban a dízel üzemű járművek. Ezért mindenképp ezen szennyezőanyag-kibocsátás csökkentését kell elérni. Ennek egyik rendkívül hatékony módja lehetne a gépjárműadó megfelelő differenciálása: a részecskeszűrőkkel felszerelt dízel járművek adója jóval alacsonyabb kellene, hogy legyen, mint azoké a járműveké, amelyek nincsenek ellátva ilyen eszközzel. Az intézkedés közvetlen hatása költségvetési szempontból

semleges lehet, hiszen úgy is lehet az adót differenciálni, hogy az államháztartás összbevétele ne változzon. Szélesebb összefüggésben azonban az államháztartás nyerne egy ilyen intézkedéssel, hiszen a kevesebb megbetegedés miatt csökkennének az egészségügyi kiadások, továbbá javulna a nemzetgazdaság teljesítménye. (Dániai kutatások megállapították, hogy Dániára vonatkozóan az ebből eredő társadalmi megtakarítások nagyobbak lennének, mint amennyibe a részecskeszűrők alkalmazása kerülne.⁹⁶ Bár Magyarországra vonatkozóan nem készültek ilyen kutatások, feltehetően nálunk is hasonló a helyzet.)

Nyugat-Európában egyre több ország ösztönzi adókkal, illetve adókedvezményekkel a részecskeszűrők felszerelését. Így például Ausztriában az új autók üzembe helyezésekor környezetvédelmi adót kell befizetni. A részecskeszűrővel felszerelt autók vásárlói azonban az adóból 300 eurós visszatérítést igényelhetnek. A szabályozás eredetileg csak a 80 kW-nál nagyobb teljesítményű autókat érintette, de 2006-tól már a kisebb autókra is érvényes.⁹⁷

Németországban a dízelautók részecskeszűrővel való ellátása esetén a tulajdonosok visszaigényelhetik egy éves útdíjuknak összegét (330 eurót). Azok a tulajdonosok azonban akiknek autói nem felelnek meg az elvárásoknak évente mintegy 25 euróval növekvő gépjárműadóra számíthatnak.^{98 99}

Portugáliában a kormány úgy döntött, hogy jelentősen megemeli a dízel üzemű járművek adóját, ugyanakkor pedig a részecskeszűrővel ellátott új gépkocsik után 500 euróval alacsonyabb regisztrációs adót kell fizetni, mint az olyan járművek után, amelyek nem rendelkeznek ilyen szűrővel.¹⁰⁰

Ha valaki Dániában részecskeszűrővel látja el gépkocsiját, az állam a vonatkozó költségeinek 30 százalékát megtéríti. Mivel azonban ez a mérték nem bizonyult eléggé ösztönzőnek arra, hogy a részecskeszűrők

alkalmazása széles körben elterjedjen, újabb pénzügyi ösztönzők bevezetését tervezik.¹⁰¹

A fenti indokok alapján a gépjárműadót úgy kell differenciálni, hogy az a Euro-5-ös kategóriájú diesel-járművek elterjedését ösztönözze, és visszaszorítsa az ennél rosszabb kategóriájú járműveket.

3.2.1.10. A gépjárműadó befizetése elmulasztásának szigorúbb büntetése

Javasoljuk a Gjt. 9. §-a (4) bekezdésének a helyébe a következő rendelkezést:

„(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 kezdeményez[het]i 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 helyeken 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.

3.2.1.11. Biztosítási adó kivetése a gépjármű-biztosításra

Javasoljuk, hogy a gépjárműbalesetek miatt jelentkező egészségügyi költségeket (a munkába járás esetét is beleértve) ne a

társadalombiztosítás fizesse, hanem az üzleti biztosítók.

Indokolás:

A külföldi többségi tulajdonú biztosítótársaságok óriási mértékű nyereséget értek el hazánkban. Itt az ideje, hogy ezt felülvizsgáljuk és megfelelő intézkedéseket tegyünk a túlzott aránytalanság felszámolására. Ezt úgy célszerű elérni, hogy a környezetvédelmi szempontból káros tevékenységek biztosítására, így mindenekelőtt a gépjármű-biztosításra vetünk ki adót. Ezt indokolja például az is, hogy a gépjármű-balesetek költségeinek jelentős része még mindig a társadalombiztosításra, illetve a társadalomra hárul.

A biztosítótársaságok túlzott mértékű nyereségének elvonására Ausztriában már több mint tíz éve sikerrel alkalmazzák az ún. biztosítási adót. Az osztrák pénzügyminisztérium honlapján erről a érdekes adatokat találhatunk¹⁰² (11. táblázat).

A fentiek szerint Ausztriában 2006-ban hivatalos árfolyamon számolva 618 milliárd forintnak megfelelő összegű adó folyt be a költségvetésbe a biztosítási adókból. Javasoljuk, hogy Magyarországon olyan mértékű gépjármű-biztosítási adót vessünk ki, ami évi 300 milliárd forinttal növelné az államháztartás bevételét. Ezt a mértéket az indokolja, hogy jelenleg ekkora összeget visznek ki az országból a külföldi biztosítótársaságok: 2005-ben 689 milliárd forint bevételre tettek szert és csak

303 milliárd forintot fordítottak a károk rendezésére. A 86 milliárd forint összegű különbözet kell, hogy fedezze a működési költségeket és a szolid nyereséget. Lényeges szempont az is, hogy az állam számára itt nincs kockázat és érdemi költség, mert a törvény írja elő a gépjárművek kötelező biztosítását.

A módosító javaslat elfogadása esetén a költségvetés 2009-ben tehát 300 milliárd forint többletbevételre tehet szert.

3.2.1.12. Az agroüzemanyagok adókedvezményeinek eltörlése

Javasoljuk az összes kedvezmény eltörlését az agroüzemanyagokra (bioüzemanyagokra) a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvényben.

Indokolás:

Az agroüzemanyagok támogatása az alábbi indokok miatt nem célszerű.

1. Az Európai Unió, az OECD, valamint hazai kutatók tanulmányaiból is jól ismert, hogy a gépjármű-közlekedés nem fizeti meg az általa okozott költségeket. Így a motorizáció további támogatása ellentétes a szennyező fizet elvvel és a piacgazdaság elveivel. Az agroüzemanyagoknak nyújtott eddigi és tervezett adókedvezmények és közvetlen támogatások ezzel szemben

11 . táblázat: A biztosítási adóból származó éves államháztartási bevétel Ausztriában millió euró

Adónem	2005	2006
Biztosítási adó* (2/52644 Versicherungssteuer)	980	1020
Gépjármű-biztosítási adó (2/52645 Motorbezogene Versicherungssteuer)	1290	1320
Összesen	2270	2340

* A gépjármű-biztosítási adó kivételével

- évente több tízmilliárd forint támogatást jelentené a motorizációnak.
2. Az üzemanyagok adója jelenleg nagyjából a közlekedéshez szükséges infrastruktúra építésének, fenntartásának és üzemeltetésének a költségeit fedezi. Indokolatlan és igazságtalan lenne, ha ezekhez a költségekhez kevésbé járulnának hozzá mindazok, akik agroüzemanyagot tankolnak a kocsijukba.
 3. Ezen támogatások miatt csökkennek az államháztartás bevételei, aminek következtében más területeken kell megszorításokat alkalmazni, illetve az adóterheket növelni. Ez önmagában még nem lenne baj, ha ezek a támogatások valóban a környezet védelmét szolgálnák, azonban korántsem ez a helyzet.
 4. Az agroüzemanyagok előállításának magas az energiaigénye, különösen a magyarországi természeti feltételek mellett. Sok esetben a bevitt fosszilis energia mennyisége közel azonos, sőt, néha több mint amennyit végső soron az adott agroüzemanyagból nyerünk. Tehát alig vagy semmiel nem járul hozzá a fosszilis energiafogyasztás csökkentéséhez.
 5. Az etanol kisebb energiataralmú, mint a benzin, emiatt az etanolos autók 20-25 százalékkal (autópályán esetleg csak tízzel) többet fogyaszt, mint a benzinüzemű.
 6. Az agroüzemanyagokat csak intenzív mezőgazdasági termeléssel „kifizetődő” előállítani, ami jelentős környezetszennyezéshez, természetromboláshoz vezet, újabb monokulturák kialakulását idézi elő.
 7. Az agroüzemanyagok előállítása során igen nagy mennyiségű szennyvíz, szennyezőanyag keletkezik.
 8. Az agroüzemanyagok ugyanazokért a forrásokért – termőföld, műtrágya stb. – versenyeznek, mint az élelmiszer-termelés. Ez azt jelenti, hogy az agroüzemanyagok szélesebb körű termesztése esetén az élelmiszerárak nagy mértékű emelkedésével lehet számolni. Ezt már most láthatjuk egyes országokban. (Figyelmeztető jel az idei rossz kukoricatermés, ami szintén az élelmiszerárak érezhető emelkedéséhez vezet. Mivel a kukorica az agroüzemanyagoknak is egyik alapanyaga, semmiképpen sem szabad az egyébként is szűk kínálatot tovább csökkenteni azzal, hogy a megtermelt kukorica egy részét agroüzemanyagok előállítására fordítjuk.)
 9. Az agroüzemanyagok iránt mesterségesen gerjesztett kereslet a fejlődő országokban már eddig is súlyos természetpusztításhoz vezetett (például a pálmaolaj termelése érdekében semmisítik meg Indonéziában az őserdőket, és helyükön monokulturákat hoznak létre). A biodiverzitás csökkenésén túlmenően ez az éghajlatváltozást is felerősíti.
 10. Az agroüzemanyagok előállítása fajlagosan alacsony élőmunka-igényű, így a vidékiek foglalkoztatásának további csökkentése irányába hat. (Például a kabai cukorgyár – a cukorrépa-termelők és az üzem együtt – jóval több munkaerőt igényelt, mint most, amikor átállítják agroüzemanyagok előállítására.)
 11. Az agroüzemanyagok esetében az egy hektárra jutó termelési érték alacsonyabb, mint az egyéb mezőgazdasági termékek esetén. (Különösen igaz ez a repcére, amelynél legfeljebb fele akkora termésátlagot tudunk elérni, mint az északabbra fekvő országok.)
 12. Még abban az esetben is, ha az agroüzemanyagoknak lennének környezetvédelmi előnyei, a gépjárművek által okozott szennyezést sokkal gazdaságosabban, hatékonyabban lehet csökkenteni a környezetkímélőbb közlekedési módoknak nyújtott támogatással, valamint a külső költségek beépítésével az árakba.

A fenti aggályokat már világszerte a legmagasabb szinteken is hangoztatják.¹⁰³

3.2.1.13. Áfa beszedése külföldi buszok után

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 20 százaléka.”

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. 10 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 a hazánkba belépő külföldi renszámúbuszok száma folyamatosan növekszik: a 2001. évi 161 ezerből 2005-re 230 ezerre emelkedett, és ezek döntő része nyugatról érkezik. Ezzel szemben 2005-ben csak 50 ezer magyar autóbusz lépett ki az országból. További előny, hogy a környezetkímélőbb vasúti személyszállítás diszkriminációja ezzel is csökken.

Az említett 6 milliárd forintot az alábbi számításokkal 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, 250 Ft/euró árfolya-

mon) kerekítve 13 Ft/utaskm. A személyszállítás áfája 20%, tehát az előbbi adattal számolva 2,60 Ft/utaskm-t és 250 000 autóbust véve alapul a várható bevétel $250\,000 \times 40 \text{ fő} \times 400 \text{ km} \times 2,60 \text{ Ft} = 10,4$ milliárd Ft. Az adó bevezetésének forgalom-mérséklő hatását levéve, 8 milliárd forint többletbevétel biztosítható.

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.”

3.2.1.14. Az üzemanyag-turizmus és -csempészet visszaszorítása

Javasoljuk a közösségi vámjog végrehajtásáról szóló 2003. évi CXXVI. törvény (Vtv.) 66. §-a helyébe a következő rendelkezést:

„66. § (1) A vámmentességi rendelet 112. Cikkje 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 járművenként 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 módosította, ennek indoklásaként a következőket tartalmazta: „A szabályozás a közúti fuvarozók – ezen belül is elsősorban a magyaror-

szágiak – 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 fuvarozók köz szabványos tartályában lévő üzemanyag – mennyiségi korlátozás nélkül – vámmentesen behozható.”

A magyar kormány a különböző kétoldalú egyezményekkel folyamatosan lazította azt a szabályt, amely szerint a – nem uniós országbeli – 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 voltak (Ukrajna és Románia esetében sokkal alacsonyabbak) az üzemanyagok adói (és így az árai is), mint Magyarországon. Ez volt az ösztönzője az üzemanyag-turizmusnak, amelyet négy kategóriára oszthatunk.

Az első esetben az üzemanyagot kimonddottan 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 felelt meg.

A második eset az, amikor kizárólag vagy elsősorban üzemanyag-vásárlás céljából mentek 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 szerezte 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 lépték át a határt, és ezzel növelték 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 beszerezhető üzemanyagok egy része nem felel meg a hazai szabványoknak, azaz rosszabb minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget.

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 autonként még néhány kannával is hoznak be üzemanyagot.

A vámhatóság és a KSH adatai alapján készített becslésünk alapján kijelenthetjük, hogy 2003-ban az említett módon behozott üzem-

anyagok 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) esett el ahhoz képest, mintha ezt az üzemanyagot itthon vásárolták volna. Természetesen tudjuk, hogy ennek az üzemanyag-mennyiségnek csak egy részét használták fel Magyarországon, másik részét tovább vitték más országokba. Egy nehéz tehergépkocsi esetenként 1000–3000 (!) liter üzemanyagot is behoz a gyárilag beépített tartályában, majd ebből Magyarországon felhasznál esetleg 140 litert, a többit általában az EU egyéb országaiban. (Például egyszeri ukrainai tankolással el tud menni akár Portugáliáig és vissza, ráadásul az üzemeltetője akár 300 ezer forintnak megfelelő összeget is nyer ezzel mindannyiunk rovására.) Tehát a szóban forgó járműveknek az üzemeltetői az EU más tagországaiban sem fizetik meg a jövedéki adót és áfát, ami ott is indokolatlan és elfogadhatatlan kibúvást jelent az arányos közteherviselés elve alól.

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 területeken 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 terhelné a vámhatóságot anélkül, hogy tényleges bevétel keletkezne. Ugyanis a 10 euró alatti vámot, nem közösségi adót és díjat a hatályos vámjogszabályok szerint nem kell megfizetni. A sze-

mélygépkocsik 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. (Literenként 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 megvizsgálandó az az elképzelés, hogy kerüljön kivételre 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 megengedhe-

tő adójáról szóló rendelkezést sem. Ez Magyarország számára környezeti és gazdasági szempontból egyaránt hátrányos. (A javaslat természetesen kizárólag a Magyarországgal határos nem EU-tagországokból 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 adóbevétel-kieséssel 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.

Az uniós csatlakozás óta ezen a téren jelentős változás történt. Az üzemanyagárak legtöbb szomszédos ország esetében megközelítették a hazai árakat. Az ukrán határon pedig szigorú ellenőrzést vezettek be. Így a javasolt módosításból most már csak évi néhány milliárd forint többletbevétel várható. Ugyanakkor az EU más országaiban a többletbevétel ennél nagyságrenddel több lehet, és jelentős környezetszennyezéstől is megszabadulna az Unió. Ezt a nemzetközi diplomáciai tárgyalásokon előnynek aknázhatjuk ki.

3.2.1.15. Az autópálya-építések és a 4-es metró támogatása áfamentességének eltörlése

Javasoljuk törölni a Magyar Köztársaság 2004. évi költségvetéséről és az államház-

tartás hároméves kereteiről szóló 2003. évi CXVI. törvény 122. §-ának a) és b) pontját.

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 valóság, az egységesség, az áttekinthetőség és a nyilvánosság alapelvét”. Amennyiben az állami támogatások egy része után levonható az áfa, más része után nem, alapjában 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 bújta-tott módon, hanem úgy, hogy azok mindenkor azonnal átláthatóak legyenek – az államháztartási törvény előírásainak megfelelően.

A javaslat elfogadása esetén az államháztartásnak nem származik közvetlen többletbevétele, hiszen ezekben az esetekben az áfát az állam saját magának fizetné be. Ugyanakkor a költségvetés átláthatóbbá tétele pénzben is kifejezhető előnyökkel jár.

3.2.1.16. Városi útdíj bevezetésének elősegítése

Javasoljuk a vonatkozó jogszabályok olyan módosítását, amelyek elősegítik, hogy az önkormányzatok városi útdíjat (behajtási díjat, dugódíjat) vezessenek be a településükön.

Indokolás:

Szerte a világon egyre több városban alkalmaznak útdíjat, „dugódíjat” a versenyképesség, a település élhetőségének, környezetének és közlekedésének javítására.¹⁰⁴ Ez a díj egyúttal komoly bevételi forrást is jelent az önkormányzatok részére.

3.2.1.17. Repülőjegy-adó kivetése

Különadó kivetését javasoljuk a Magyarországon felszálló utasok repülőjegyére, amely az utazás távolságától függ.

Indokolás:

A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül.¹⁰⁵ 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 a repülőjegyre. Ilyen adót az EU több tagországában is alkalmaznak, például Nagy-Britanniában, Franciaországban és Máltán. (Ez az adó nem tévesztendő össze

a repülőtéri díjjal vagy illetékkel, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér, illetve a légi irányítás üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.) Nagy-Britanniában éppen 2007-ben meg is emelték meg ezt az adót, amely a repülés távolságától függően most már turistaosztályon 10 és 40 font (3 800–15 000 forint) közötti, első osztályon utazóknak pedig 20 és 80 font (7 600–30 000 forint) közötti. Az adóemelést a brit kormány a légi közlekedés környezetromboló hatásaival indokolta.

A nemzetközi adatok azt mutatják, hogy a légi forgalom növekedése már hosszú évek óta töretlen és igen jelentős mértékű. Magyarországon például 2007-ben a légi közlekedést több mint 8,2 millió utas vette igénybe, ami az előző évhez képest 20 százalékos növekedést jelent. Rohamosan növekszik az ágazat bevétele is, 2009-re várhatóan eléri a 200 milliárd forintot (12. táblázat). Joggal feltételezhető tehát, hogy egy brit mértékű adó bevezetése Magyarországon legfeljebb csak a növekedés ütemének lassulását vagy esetleg a növekedés ideiglenes megállását eredményezné.

Az adót célszerű fokozatosan bevezetni. Javasoljuk, hogy 2009-ben a brit mérték

50%-a legyen, 2010-ben 75%-a, és 2011-ben érje el a 2007. évi brit szint 100%-át. (Feltételezhető, hogy a brit adószint tovább nő, amit mi bizonyos elmaradással követhetünk, és akkor a jelenleg számítottnál nagyobb adóbevétel várható.) Az elkövetkező években csak szerény, évi 10 százalékos utasszám-növekedéssel számolva, így módon 2009-ben 20 milliárd, 2010-ben 34 milliárd, 2011-ben pedig 50 milliárd forint adóbevétellel számolhatunk. Mivel a magyarországi légi forgalom utasainak kétharmada külföldi állampolgár, és mivel ez utóbbiak átlagosan hosszabb távolságon utaznak, mint a magyarok, ezért becslésünk szerint a bevétel 70–75 százaléka külföldiektől fog származni.

Nem fogadható el az az ellenérv, hogy a repülőjegy-adó visszaveti az idegenforgalmat. Amennyiben ugyanis a bevételek például településeink közterületeinek és épületeinek rendbetételére, felújítására, a hajléktalanság felszámolására, valamint a turisták fogadási feltételeinek javítására fordítanánk, az sokkal kedvezőbben hatna az idegenforgalomra, mint a repülőjegyek árának alacsonyan tartása.

12. táblázat: A légi személyszállítás utasainak száma és éves díjbevétele Magyarországon

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009*	2010*	2011*
Utasok száma (ezer fő)	2 297	2 719	3 550	5 074	6 850	8 251	9 076	9 994	10 982	12 080
Utasok száma (előző év=100)		118	131	143	135	120	110	110	110	110
Bevétel (milliárd Ft)	85,4	87,0	98,7	107,7	140,9	n.a.				
Várható adóbevétel (milliárd Ft)								21	34	50

Forrás: KSH

* A szerzők előrejelzése

3.2.1.18. A repülőterek támogatásának megszüntetése

Javasoljuk a repülőterek üzemeltetésére és bővítésére nyújtott közvetlen állami és önkormányzati támogatások teljes megszüntetését

Indokolás:

A légi közlekedés fajlagosan a legszennyezőbb közlekedési mód és jelenleg is hatalmas nyílt és rejtett támogatásban részesül. Ezért semmiféle állami vagy önkormányzati támogatást nem szabad adni ennek az alágazatnak. Így el kell utasítani azokat az elképzeléseket, amelyek állami pénzből (illetve állami garanciával felvett hitelekéből) kívánják korszerűsíteni, felújítani a hazai repülőtereket. Nem szabad közpénzből támogatni az üzemeltetésükhöz szükséges létesítményeket és szolgáltatásokat sem (például épületek, vám szolgáltatás, a reptérhez vezető utak építése és fenntartása). A légi közlekedés működjön piaci alapon, a szolgáltatásait igénybe vevők fizessék meg az összes költséget, ne hátrítsák azokat az egész társadalomra!

3.2.2. Energia, nyersanyagok

Az energiaszektor jelenlegi rendszerének szinte minden vertikumában több százmilliárd forint összegű járadékok, keresztfinanszírozások, támogatások találhatók. (Itt járadéknak azt az extrajövedelmet nevezzük, amely bizonyos mértékű monopolhelyzetből adódik.) Ezek mozgósításával a hazai gazdaságot jelentős mértékben lehetne dinamizálni.

Az átcsoportosításokat úgy kell végrehajtani, hogy azzal egyáltalán ne a lakossági energiaárak csökkentsék, hanem az energiával való takarékoskodást lehetővé tevő beavatkozásokat támogassák, a szociális szempontokat pedig a családi pótlékon, nyugdíjakon stb. keresztül vigyék a

rendszerbe. A lakosság választhasson az energia-megtakarítás és – amennyiben mégis több energiát használna – a terhek növekedése között. A gazdálkodók terén is ezt az elvet célszerű alkalmazni: vagyis a megtakarítást kell – különösen az intézmények és kkv-k esetén – kedvező hitelekkel lehetővé tenni. Ez a fogyasztás és a termelés terén is óriási alkalmazkodási kényszert jelentene, ami a hatékonyságot és versenyképességet hoz.

Nálunk a háztartási földgáz ára feleannyi, mint az EU átlag, miközben az iparunk számára mintegy 6-8%-kal drágább. A villamos energia a háztartások számára csak kisebb mértékben, kb. 15%-kal olcsóbb, mint az EU átlag, az ipar részére EU átlag körüli (13. táblázat). A gazdasági szerkezetünk átalakítását ez az állapot nem segíti kellően, noha az importhányad önmagában is egy fajlagosan energiában szegényebb, nagyobb hozzáadott értékű szerkezetet indokolna. A kiszámíthatatlan sebességgel növekvő energiaárakhoz való könnyebb alkalmazkodás mellett a környezet védelme is a kevesebb energiát igénylő tevékenységek fejlesztését indokolja.

3.2.2.1. A villamos energia, a földgáz és a kőolaj járadékainak elvonása

Javasoljuk a villamos energia, a földgáz, a kőolaj és a szén esetében az érintett cégek extrajövedelmének elvonását.

Indokolás:

A villamos energia, a földgáz és a kőolaj **importja** során a határparitásos ár jóval alacsonyabb, mint a tovább számlázott ár.

A **villamos energia** 10 milliárd kWh mennyiségű importjánál mintegy 10 milliárd forint járadék képződik.

A **földgáz** esetében a hazai bekerülési ár megállapításánál a ténylegesnél magasabb import árat vesznek alapul, így itt is 10 milliárd forint körüli járadék képződik.

13. táblázat: A földgáz és villamos áram háztartási és az ipari árai az Európai Unió országaiban, Norvégiában és Horvátországban 2007-ben

Régió	Gázárak, EUR/GJ				Villamosenergia-árak, EUR/kWh			
	Háztartási		Ipari		Háztartási		Ipari	
	2007	Mo.=100	2007	Mo.=100	2007	Mo.=100	2007	Mo.=100
EU (27 ország)	11,68	195,7	8,87	93,6	0,1173	115,1	0,082	101,0
EU (25 ország)	11,76	197,1	8,99	94,9	0,1183	116,1	0,0825	101,6
EU (15 ország)	12,17	204,0	9,11	96,1	0,1205	118,3	0,0837	103,1
Euró terület (12 ország)	12,52	209,8	8,91	94,0	0,1203	118,1	0,0837	103,1
Ausztria	10,98	184,0	8,91	94,0	0,105	103,0	0,0786	96,8
Belgium	10,33	173,1	6,89	72,7	0,1229	120,6	0,088	108,4
Bulgária	7,3622	123,4	5,2173	55,1	0,0547	53,7	0,0465	57,3
Ciprus	:		:		0,1177	115,5	0,1048	129,1
Cseh Köztársaság	7,944	133,1	6,5632	69,3	0,0898	88,1	0,0783	96,4
Dánia	13,644	228,7	5,7688	60,9	0,117	114,8	0,0638	78,6
Egyesült Királyság	11,2	187,7	10,552	111,3	0,1254	123,1	0,095	117,0
Észtország	4,9902	83,6	3,6909	38,9	0,0635	62,3	0,0534	65,8
Finnország	:		7,61	80,3	0,0877	86,1	0,0542	66,7
Franciaország	11,42	191,4	7,63	80,5	0,0921	90,4	0,0541	66,6
Görögország	:		:		0,0661	64,9	0,0698	86,0
Hollandia	12,3	206,1	8,4	88,6	0,14	137,4	0,092	113,3
Horvátország	6,4264	107,7	6,577	69,4	0,076	74,6	0,0597	73,5
Írország	14,742	247,1	:		0,1465	143,8	0,1125	138,5
Németország	13,97	234,1	12,15	128,2	0,1433	140,6	0,0946	116,5
Lengyelország	8,764	146,9	7,5448	79,6	0,0945	92,7	0,0541	66,6
Lettország	6,3513	106,4	5,2903	55,8	0,0583	57,2	0,0443	54,6
Litvánia	5,9699	100,1	6,0208	63,5	0,0658	64,6	0,0548	67,5
Luxemburg	10,866	182,1	9,854	104,0	0,1509	148,1	0,0963	118,6
Magyarország	5,9668	100,0	9,4769	100,0	0,1019	100,0	0,0812	100,0
Málta	:		:		0,094	92,2	0,0897	110,5
Norvégia	:		:		0,1361		0,0724	89,2
Olaszország	11,794	197,7	8,458	89,2	0,1658	162,7	0,1027	126,5
Portugália	13,22	221,6	7,76	81,9	0,142	139,4	0,086	105,9
Románia	7,6042	127,4	7,3193	77,2	0,0855	83,9	0,0842	103,7
Spanyolország	12,271	205,7	7,0736	74,6	0,1004	98,5	0,081	99,8
Svédország	15,089	252,9	11,058	116,7	0,1088	106,8	0,0626	77,1
Szlovákia	9,64	161,6	7,9998	84,4	0,1292	126,8	0,0932	114,8
Szlovénia	10,75	180,2	7,33	77,3	0,0887	87,0	0,075	92,4

Forrás: Eurostat

A kőolaj hazai árképzésénél a magasabb Brent árat veszik figyelembe, a tényleges import beszerzés Ural (Med) áron történik, amely jóval alacsonyabb, így az érintett cég ezen évente legalább 20 milliárd forint járadék jelle-gű nyereséghez jut.

Tehát ezt az összesen 40 milliárd forint ös-szegű import járadékot különadó kivetésével célszerű elvonni.

3.2.2.2. A keresztfinanszírozás megszü- ntetése a villamosenergia-termelésben

Javasoljuk megszüntetni azt a helyzetet, hogy a Paksi Atomerőmű keresztfinanszírozza a többi erőművet.

Indokolás:

A villamosenergia-termelők szintjén óriási összegű keresztfinanszírozás történik. A Paksi Atomerőmű által termelt viszonylag olcsó villamos energiát a főleg külföldi tulaj-donban lévő erőművek extraprofitjuk képzé-sére használják fel. Ha csak a Paks nélküli hazai erőművek által termelt energia 2007. évi árával számoljuk el az atomerőmű által termelt mennyiséget, akkor mintegy 130 mil-liárd forint összegű „extraprofit” képződne. A zsinórtermelés (folyamatos termelés) miatt ezt 100 milliárd forint összegre célszerű fi-gyelembe venni. Tehát a villamosenergia-ter-melés és -elosztás vertikuma ezt az összeget gyakorlatilag rejtett támogatásként nyeli el. Megjegyezzük, hogy az EU nem ismeri el az annak idején bevezetett és azóta 10%-ra fel-srőfolt ún. eszközarányos (állam által garan-tált) nyereségszintet.

A CO₂-t kibocsátó erőművek ezen felüli kedvezménye az ingyenes kvóta, ami a legala-csonyabb, 2006. évi értéken számolva évente 52 milliárd forint támogatást jelent. Jelenleg az a teljesen abszurd helyzet állt elő, hogy miköz-

ben a CO₂-t kibocsátó erőművek nem fizetnek a CO₂-kvótáért, a paksi olcsó áramból származó hasznot a közreműködő szerven szétosztják, vagyis a szennyezők „klímarontási jutalomban” részesülnek.

3.2.2.3. A villamos hálózattal kapcsolatos intézkedések

Javasoljuk elvonni az áramszolgáltatók által beszedett hálózati hozzájárulást és megfizettet-ni a vezetékekhez kapcsolódó szolgalmi jog árát.

Indokolás:

Az áramszolgáltatók nem teljes mértékben a saját tőkéjükből fejlesztették a privatizáció óta a hálózatot. A fogyasztók által eddig be-fizetett mintegy 110 milliárd forintot kitevő összegű hálózatfejlesztési hozzájárulást el kell vonni, és az évenként képződő, átlagosan 10 milliárd forintot külön nemzeti tulajdonú ener-giaracionalizálási alapba kell helyezni.

Az áramszolgáltatók gyakorlatilag ingyen jutottak a vezetékek mentén lévő szolgalmi joghoz. Ezt fizetővé kell tenni és központosítan, adók módjára kell beszedni. Ez az összeg gyakorlatilag visszajár az önkormányzatoknak. A vezeték-hossz alapján egy kezdő alacsonyabb évenkénti szolgalmi díj megváltás alkalmazása esetén 2009-től 6 milliárd forint szedhető be.

3.2.2.4. Közbeszerzési szabályok alkalmazása az energiaszektorra

Javasoljuk, hogy az energiaszektorra tulaj-donformától függetlenül vonatkozzanak a köz-beszerzési szabályok.

Indokolás:

Az energiaszektor összes beszerzésére 400 milliárd forint egyéb anyagköltség és 200 mil-

liárd forint amortizáció kerül elszámolásra. Ez a szektor ugyanis közszolgáltatás, amely nem tisztán piaci viszonyok között működik. Ezért a tulajdonosi formától függetlenül szigorú közbeszerzési szabályozást kell bevezetni a teljes szektorra. Ennek következtében közvetett módon nő az államháztartás bevétele, az APEH adatai alapján készített becslésünk szerint évi 60 milliárd forinttal. Ez az intézkedés jelentős számú – becslésünk szerint 50 ezer – új munkahelyet hozhat létre.

3.2.2.5. Az energiaadó emelése

Javasoljuk az energiaadó emelését oly módon, hogy az első évben befizetett adó nagyságával azonos összeget évente teljes egészében megkapja 10 éven keresztül minden vállalat, amelyik az adót befizeti.

Indokolás:

Az energiaadó megfelelő mértékű emelésével a vállalatok szembesülnek az energia valódi költségeivel. Annak érdekében azonban, hogy az érintett vállalatok ne kerüljenek versenyhátrányba, az adót visszakapják, mégpedig évente azt az összeget, amelyet az első évben befizettek. Ez arra ösztönzi a vállalatokat, hogy takarékoskodjanak az energiával, energiahatékonysági beruházásokat, intézkedéseket hajtsanak végre. Aki ezt teszi, az végső soron komoly versenyelőnyhöz juthat, de aki erre nem képes, az sem fog roszszul járni, azaz az energiaadó nem rontja a versenyképességét.

Annak érdekében, hogy az intézkedés következtében összességében ne növekedjenek az államháztartás kiadásai, az energiaadó évente ennek megfelelően kell emelni.

Az intézkedés következtében közvetlen államháztartási bevétel nem várható, azonban a vállalati hatékonyság javulása és az energia-

függőség csökkenése (és ennek megfelelően a kisebb környezetszennyezés) közvetetten előnyös az államháztartás számára is.

3.2.2.6. A lakossági gázár-támogatás megszüntetése

Javasoljuk a lakossági gázár-támogatás teljes megszüntetését. A szükséges kompenzációt nem a gázszámlában, hanem egyéb módon (elsősorban a családi pótlék és a nyugdíjak emelésével, valamint az energiaracionalizálás támogatásával) kell megadni.

Indokolás:

A 2008. évre szóló költségvetési törvényjavaslat irányszáma szerint a lakossági földgáz árának támogatására 2009-ben 67 milliárd forintot terveznek fordítani.

A gázár támogatása a gázzal való pazarláshoz vezet egy olyan időszakban, amikor már mindenki számára nyilvánvaló, hogy csökkentenünk kell a földgáztól való függőségünket. A rászorulókat közvetlenül pénzzel kell támogatni, nem pedig a földgáz-fogyasztás közpénzen történő támogatásával. A jelenlegi támogatási rendszerben a kompenzáció módja nem ösztönöz a takarékosagra, nem mutatja meg a földgáz valódi árát. Ezért ezt (a gázár-számlán történő ellentételezést) haladéktalanul meg kell szüntetni. Ellentételezésként a családi pótlékot és a nyugdíjakat, indokolt esetben a szociális segély mértékét kell emelni. Így az érintett eldöntheti majd, hogy a pénzt gázra, energiatakarékosági beruházásra (például szigetelés) vagy bármilyen másra költi-e. Ezáltal megszűnnének a jelenlegi rendszer igazságtalanságai is és hatalmas adminisztráció.

Meg kell vizsgálni, hogy az intézkedéssel párhuzamosan nem szükséges-e emelni egyéb energiahordozók (például a szén) adóját, hogy

ne történjen meg az áttérés valamilyen környezetszennyezőbb energiahordozóra (bár ezt nem tartjuk valószínűnek a jelenlegi körülmények között). Az így keletkező államháztartási többletbevétel (az ellentételezési ráfordításokkal is számolva) mintegy 50 milliárd forintot tehet ki évente.

Mindezzel egyidejűleg célszerű lenne jelentős támogatásban részesíteni a közintézmények és lakások energiaracionalizálását mindaddig, amíg a jelenlegi épületenergetikai előírások szintjére nem hozzák ezeket a létesítményeket. Ez hosszabb távon az egyéneknek és az államháztartásnak is komoly megtakarítást hozhat.

A kompenzációt is figyelembe véve, a gázár-támogatás felszámolásával 2009-ben ebből a forrásból mintegy 20 milliárd forintot lehetne energiaracionalizálásra fordítani. Ezen túlmenően ez az intézkedés további munkahelyeket teremt, valamint tartós energiamegtakarítást eredményez, ami mind hozzájárul az államháztartás helyzetének javításához.

3.2.2.7. A szénhidrogének és a szén bányajáradékának emelése

Javasoljuk a földgáz, a kőolaj és a szén bányajáradékának emelését.

Indokolás:

A szénhidrogének bányajáradékának 12%-os kulcsát akkor rögzítették, amikor a kőolaj világpiaci ára 12 USD/hordó volt. A konvergencia program 2007. novemberi változatánál már 78,8 USD/hordó Brent ár-szintet irányoztak elő. A bányajáradék alapja a hazai kitermelés és a világpiaci árak közötti különbség kellene, hogy legyen. A jelenlegi adatokkal számolva, ez 2008-ban 142 milliárd forint, amiből levonva a 2008. évi földgáz kompenzáció befizetését (82 milliárd

forintot), eredményként 60 milliárd forintot kapunk. Ezt kellene bányajáradékként befizetni.

A szén-, illetve a lignittermelés után a pénzügyminiszter elengedte a bányajáradékot. Ez az import energiáknál bekövetkezett árrobbanás után indokolatlan engedmény. Itt mintegy 6 milliárd forint összegű bányajáradék szedhető be. Tehát összesen további 66 milliárd forint összegű bányajáradékkal növelhető az államháztartás bevétele.

3.2.2.8. A kapcsolt energia támogatásának ártértékelése

Javasoljuk felülvizsgálni és csökkenteni a kapcsolt energia átvételi árát, és az így keletkező megtakarítást energiaracionalizálásra fordítani.

Indokolás:

Az ún. kapcsolt termelésű erőműveknek aránytalan extraprofitot biztosít a megemelt átvételi ár. Ezt több indok miatt is azonnali hatállyal felül kell vizsgálni. A technológia jóval nagyobb hatásfoka és a kötelező átvétel eleve nyereségessé teszi a termelést. Termelésük CO₂-kibocsátással jár, amiért nem fizetnek. Import földgázt, illetve fát égetnek. Emellett pedig az energia világpiaci ára minden korábbi előrejelzésnél nagyobb mértékben növekedett. Ebből következik, hogy évi kb. 30 milliárd forint extraprofitot lehetne energiatakarékosági célokra átcsoportosítani.

3.2.3. Területhasználat, építésügy

3.2.3.1. A földvédelmi járulék emelése

Javasoljuk a földvédelmi járulék emelését és kiterjesztését.

Indokolás:

Ha megnézzük a magánszemélyek és befektető társaságok befektetési politikáját, a rendszerváltás óta az ingatlanok piaca bővült leginkább. Minden más befektetés jóval nagyobb kockázattal jár, kevésbé népszerű. E befektetések (legalább is a jelenlegi körülmények között) nem igényelnek sok észet, innovációt, nincs igazi verseny, és a haszonélvezők nem fizetik meg a társadalomnak okozott hátrányokat.

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. A termőföldet, zöldterületeket gyakorlatilag úgy lehet átminősíteni beépíthető területekké, hogy az óriási haszon a (magán)tulajdonos zsebébe vándorol, miközben az összes terhet a közösség viseli. Az ilyen jellegű támogatások hozzájárulnak a települések terjeszkedéséhez és a természeti értékek pusztulásához, továbbá hatalmas többletköltségeket rónak 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 ösztönözné, ami nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból is sokkal előnyösebb.

Szintén igen nagymértékű támogatásnak felel meg a jelenlegi építési engedélyezési gyakorlat, amely differenciálatlanul mindig a lehető legnagyobb beépítést engedi meg, sőt további bónuszokat tesz lehetővé. A városi hőszigetek kialakulása, a zöldterületek eltűnése, a történelmi városszerkezet bulldózeres

szétzilálása rengeteg területen okoz károkat (többlet energiafogyasztás, egészségkárosodás, lakosságcsere, szegregáció, idegenforgalmi veszteségek stb.), amelyet a korábban odatelepült ingatlantulajdonosok, a lakosság, az önkormányzat fizet meg. Az önkormányzat gazdálkodásának egyensúlyban tartását segíti a beruházóval kötött önkéntes megállapodások értékének növelése. Emellett azonban különösen fontos lenne vagyonelemtár elkészítése: a közvagyont nyomott áron értékesíti az önkormányzat, és a magánbefektetők láncolata pillanatok alatt óriási haszonnal adja tovább. Ezt az extraprofitot eredményesebben kellene adóztatni például a földvédelmi járulék kiterjesztésével vagy az építményadóval (ld. a következő pontot).

A földvédelmi járulék emelését indokolja az is, hogy 2011-ben lejár a külföldiek földvásárlására vonatkozó moratórium, és így az említett hatalmas hasznokra egyre nagyobb mértékben külföldiek tennének szert (akik ráadásul minden bizonnyal ki is vinnék ennek nagy részét az országból, amint azt a jelenlegi gyakorlat egyéb téren bizonyítja).

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 módosítására¹⁰⁶.

3.2.3.2. A helyi építményadó természetvédelmi célú módosítása

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

*/1. Építményadó/
/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 sora 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 csökkenti 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 2009-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.

3.2.3.3. Az építő- és kerámiaipari nyersanyagok bányajáradékának emelése

Javasoljuk, hogy vizsgálják meg az építő- és kerámiaipari nyersanyagok bányajáradéka emelésének lehetőségét.

Indokolás:

Az Európai Unió különböző országai egyre inkább védik ásványkincseiket. Egyre kevesebb a lehetőség a kvarchomok, kavics, mészkő és más építőipari alapanyagok bányászatára, és szigorúak az építési hulladékok szállításával és kezelésével kapcsolatos előírások. Ezért a nyugati vállalatok kelet felé mennek, ahol a bányajáradék alacsony, és nincs határozott koncepció a természeti kincsek védelmére. Emellett viszonylag olcsók a depóniák, illetve könnyű dolga van az illegálisan hulladékot lerakóknak.

Németországban hosszú évek óta 80% feletti az építési hulladék visszaforgatási kötelezettsége, és kötelező az építés helyszínén szétválogatni a sítet. Ha nem teszik meg, akkor az önkormányzatok közhasznú munka keretében végzik a válogatást az építetők költségére. (Ez nálunk is javítana a képzetlen munkanélküliek foglalkoztatásán amellet, hogy értékes építőanyagot lehetne megtakarítani.) Ugyancsak tanulságos az osztrák építőanyag-udvarok hálózata, ahol a bontásokból kikerült, illetve kisebb mennyiségben megmaradt anyagok forgalmazása szervezett keretek között folyik.

Az ésszerűség azt diktálná, hogy Magyarországon az épületek felújítását ösztönözzék, mert ezzel energiát, építőanyagot és járulékos infrastruktúrát (utat, közművet, tömegközlekedést stb.), valamint területet lehet megtakarítani. Ugyanakkor nálunk is kötelezővé kellene tenni a helyszínen történő szétválogatást és jelentősen növelni a bontási, építési hulladékok kötelező visszaforgatási arányát.

Az építőipari nyersanyagok kitermelésének visszafogását, az újrahasznosítás elterjesztését, a meglévő épületek korszerűsítését az új építések helyett nagy mértékben elősegítené az építőanyagok kitermelésére kivetett bányajáradék emelése. Ehhez azonban óva-

tosan kell hozzájárulni, hiszen semmit sem javít a környezet állapotán, ha ezentúl az építőanyagokat nem nálunk, hanem – például – Szerbiában termelik ki, és behozzák Magyarországra (sőt, a nagyobb szállítási távolság miatt még növekedhet is a környezet terhelése).

Jelenleg elhanyagolható összegű az építőanyag-jellegű bányászati termékek utáni bányajáradékból származó bevétel: 2006-ban mindössze 1,5 milliárd Ft volt. (Feltehetően jelentős a nem nyilvántartott, illegális kitermelés is.) Az alacsony bányajáradék több szempontból is káros hatású. Akkor is új anyagot használnak, amikor az építőanyag egy részének másodlagos felhasználása helyben megoldható lenne, ami a szállításból adódó környezeti terhelést is mérsékelné. Ezek az ásványi termékek nem megújuló nyersanyagok, tehát a kibányászott anyagok nem pótolhatóak, ennyivel is csökken a természeti vagyunkunk. A bányászat önmagában is jelentős környezetterheléssel jár. Az alacsony ár a gazdálkodó szervezeteket is helytelenül orientálja. (Erre példa, hogy az Ausztriába irányuló kő, kavics és homok 2000. évi 715 ezer tonna exportjának határparitásos átlagára – ami a határig felmerült szállítási költséget is tartalmazza – mindössze 2,8 euró/tonna volt. Érdemes lenne megvizsgálni, hogy kiknek érte meg csupán 2,8 eurós átlagáron ezen termékek tonnáját Ausztriába exportálni, figyelembe véve, hogy a szállítási költségek is meghaladják ezt az összeget. Ez nemcsak az ország bányajáradékból származó bevételeit mérsékelte, hanem szállítás további károkat okozott a környezetben és az infrastruktúrában.)

A bányajáradékot csak olyan mértékben szabad emelni, hogy az ne vezessen a nyersanyagok fokozott importjához. Ezért az emelés mértékét meg kell előznie egy ezzel kapcsolatos tanulmány elkészítése.¹⁰⁷

3.2.3.4. A fák és cserjék érték meghatározása a Radó-Párkányi féle módszerrel

Javasoljuk a Radó-Párkányi-féle módszer kötelezővé tételét országosan a növényzet értékelésére és értékének megfizettetésére.

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 Radó-Párkányi féle módszert¹⁰⁸, amely a lombkorona egyenértéken alapszik, a Belügyminisztérium ajánlasként közzé tette. Ezt a módszert már jelenleg is több önkormányzat is alkalmazza. A módszer bevezetése elsősorban a fák, cserjék és egyéb növények fokozottabb védelmét, nem pedig a költségvetés bevételeinek növelését szolgálná, azonban (az előző két pontban kifejtett indokoknak megfelelően), javítaná az államháztartás helyzetét is – a jobb környezeti állapotból, az egészségesebb életmódból és az ésszerűbb településgazdálkodásból adódóan.

3.2.3.5. Lefedettségi díj bevezetése

Javasoljuk lefedettségi díj bevezetését a településeken, vagyis a burkolt felületek utáni adó kivetését.

Indokolás:

A nagy lebetonozott, leaszfaltozott felületek megszüntetik a biológiai asszimilációt biztosító zöldterületeket, ami egyértelműen rontja a környezet állapotát. Ezen túlmenően ezek a felületek nem tudják a csapadékvizet elnyelni, ezért a környező terület nagyobb csatornkapacitást igényel, ami jelentős többletköltséggel jár. Ezért

javasoljuk a lefedettségi díj bevezetését, amelynek mértéke a leburkolt felület jellegétől függ.

Ilyen díjat eredményesen alkalmaznak például Berlinben. A város egész területén feltérképezték a burkolt felületeket (tetők, parkolók, utak stb.) 5 négyzetméteres (!) bontással. Ezután minden ingatlantulajdonosnak kiküldték az adatokat egyeztetésre, majd megállapították, hogy mekkora díjat kell fizetnie a leburkolt felületei után. Néhány hónap leforgása alatt mintegy 20%-kal csökkent a városban a burkolt felületek aránya. Ezt a tulajdonosok a következő módon tudták elérni:

- a lapos vagy enyhe meredekségű tetőn zöld tetőt alakítanak ki;
 - feltörik az udvar betonburkolatát, és ahol feltétlenül szükséges, „grünbetonnal” (betonrács, amely között fű nő), illetve vízáteresztő zúzalékkal helyettesítik;
 - a járdán kicserélik a beton vagy aszfalt burkolatot homokba (nem betonba!) helyezett lapburkolatra.
- Hasonló módon a járdák, sétányok, terek kő vagy műkő elemekből készült burkolata is több előnnyel jár egyszerre:
- beszívja, majd szükség esetén kipárologtatja a csapadékot, légmozgást, helyi lehűlést eredményezve;
 - nem hal el a talaj a burkolat alatt,
 - könnyebb a közművek javítása,
 - jóval esztétikusabb.

Megfontolandónak tartjuk, hogy meghatározott területnagyság felett (például 500 négyzetméter egybefüggően leburkolt felület) a díj progresszíven emelkedjen. A díj kivetéséhez komoly előkészítő munkára van szükség. Ennek elvégzése után az Országgyűlésnek törvényben kellene megállapítania a díj kivetésének feltételeit és mértékeit, és annak bevezetését – a szükséges felkészülési idő után – kötelezővé kellene tenni minden önkormányzat számára.

3.2.4. Az áfa-mérték szétbontása

Javasoljuk az áfa-mérték visszaállítását a 2006 előtti szintre, vagyis a 25 százalékos és a 15 százalékos mérték újbóli bevezetését. Javasoljuk továbbá egyes szolgáltatások besorolását az 5 százalékos mérték alá.

Indokolás:

Az áfa 25 százalékos mértéke 2006 januárjában (az üzemanyagokra vonatkozóan pedig már 3 hónappal korábban) 20 százalékosra csökkent. A 2006. évi választásokat követően pedig a kedvezményes, 15 százalékos áfa-mérték 20-ra emelkedett.

A konvergencia program véleményezésére a kormány által felkért szakmai bizottság hibás intézkedésnek tartotta a 15 százalékos kulcs 20 százalékra emelését és a 25 százalékos kulcs 20 százalékra csökkentését. A gyakorlat bebizonyította, hogy ennek az intézkedésnek egy sor kedvezőtlen hatása volt:

- Az áfa felső mértéke csökkentésének hasznát nagyobb részben az importőrök és a kereskedők fölőzték le, annak csak kisebb része mérsékelte az árak szintjét.
- Növekedtek a társadalmi különbségek, és még inkább sérült az arányos közteherviselés alkotmányos elve. Ennek az az oka, hogy a gazdagabb rétegek sokkal többet fogyasztottak és fogyasztanak azokból a termékekből, amelyek korábban 25%-os áfa-mérték alá estek, és így a felső áfa-mérték csökkentése elsősorban nekik kedvez. A szegényebb rétegek kiadásainak közel fele a korábban 15%-os áfa-körbe tartozó termékekre esett és esik (főleg élelmiszer), a gazdagabbaknál viszont jóval alacsonyabb ez az arány.
- Az áfa-módosítás hátrányosan érintette Magyarország versenyképességét amiatt is, hogy az importált termékek túlnyomó része a korábbi a 25%-os áfa-mérték alá esett és esik, tehát 2006-tól kezdve az import ilyen előnyben részesült. A korábban 25%-os mérték alá eső hazai termékek kedvezőbb helyzetbe kerülése aligha ellensúlyozta a versenyképességünk ebből eredő romlását – különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a hazai termékek és szolgáltatásoknak igen jelentős része a korábbi 15%-os (egy kis része 5%-os) áfa-mérték alá esett és esik.
- Az áfa-csökkentés kedvezőtlenül hatott a környezet állapotára. Olcsóbbá váltak például egyes meg nem újuló energiatípusok, valamint a személy- és tehergépkocsik üzemeltetése. Igaz, hogy a környezet védelmét szolgáló egyes termékek, tevékenységek áfája is csökkent, azonban összességében a környezetet súlyosan terhelő tevékenységek javára billen a mérleg, mégpedig jelentős mértékben.
- A 25-ről 20 százalékra történt áfacskökkentés több százmilliárd forinttal növelte az államháztartás egyébként is rendkívül magas hiányát. Ez súlyosan rontotta az ország versenyképességét és a magyar gazdaságpolitika hitelét.
- Itt idéznénk a Magyar Bankszövetség 2005. novemberi állásfoglalását, amivel teljes mértékben egyetértünk: *„A jövő évi módosítások közül nagyságrendjénél fogva az áfa a legjelentősebb. Hatására kevésbé térnénk el az uniós tagországoktól a normál kulcs mértékében. A jövő évi meghatározó adópolitikai lépésnek, vagyis az áfa csökkentésnek érdemleges versenyképesség-javító hatása nincs. A maximális áfa kulcs csökkentése persze hosszútávon indokolt lehet az európai piac (és ebben az árak) egységesebbé tétele jegyében (az EU vonatkozó előírása a normál kulcs minimumát 15%-ban rögzíti). Közvetlen versenyképességi kérdésről – eltérően a tb-járulék mértékétől – itt nincs szó, ellenben az amúgy is rossz költségvetési pozíciót tovább rontó hatása miatt igencsak kockázatos a lépés, ráadásul újra táplálhatja a fogyasztás növekedését, miközben nagy*

nehezen éppen csak sikerült úrrá lenni egy – szintén magunk által előidézett mesterséges – fogyasztási boomon."¹⁰⁹

Az áfa differenciálását javasolta a Konvergencia Tanács. Az Országos Érdekegyeztető Tanács munkaadói oldala 17%-os kedvezményes és 22%-os normál áfakulcsot ajánlott, különösen az előbbinek az élelmiszeriparra és a kereskedelemre gyakorolt hatása miatt. A szakszervezetek csak a 20 százalékost emelték volna, vagyis a korábban 25 százalékba sorolt kört.

Az Európai Unió legtöbb országában több áfa-kulcs létezik és a kedvezményes kulcsokat széles körben alkalmazzák. Ennek főleg hazai gazdaság előnyben részesítése, a foglalkoztatás elősegítése, a szociális szempontok érvényesítése, valamint környezetvédelem a célja.

A 2006. évi áfa-csökkentés 200–250 milliárd forinttal apasztotta le az állam bevételeit, míg a az emelés (15-ről 20 százalékra) éves szinten csak 100-150 milliárdos többletbevételt jelentett majd, maradt tehát egy körülbelül 100 milliárdos költségvetési „lyuk”.

A fentebb felsorolt kedvezőtlen hatások miatt célszerű a két termékcsoporthoz áfa-mértékét visszaállítani a korábbi szintre, vagy a különbségét legalább 8 százalékponttal növelni, vagyis az élelmiszerek és szolgáltatások áfa-kulcsát legalább 16 százalékra mérsékelni, és ugyanakkor a főleg iparcikkeket tartalmazó termékcsoporthoz kulcsát 24 százalékra kell emelni.

Ha a 15 és 25 százalékos megbontást visszaállítják, vagyis a két kulcs különbsége 10 százalékpont lesz, akkor a központi költségvetés többletbevétele évi 230 milliárd forintot tesz ki. Ha az áfa-különbség 8 százalékpont, vagyis 16 százalékos az élelmiszer és szolgáltatások áfája, az iparcikké pedig 24 százalékos, akkor a központi költségvetés többletbevétele 180 milliárd forint lesz.

Szükségesnek tartjuk egyes, fajlagosan magas élőlátványú szolgáltatások 5%-os áfa

mérték alá történő besorolását. Elsősorban a következők területek tartoznának ebbe körbe:

- a tömegközlekedés (államháztartási kiadása évi 24 milliárd forint),
- a vendéglátás (65 milliárd forint),
- az oktatás (16 milliárd forint),
- a lakásfelújítás (12 milliárd forint),
- a kulturális szolgáltatások (16 milliárd forint),
- a kutatás és kísérleti fejlesztés, a környezetvédelmi szakmai tervezés, szakértés, a környezeti elemek laboratóriumi vizsgálata, elemzése.

Tehát ezek a tételek összesen mintegy 130 milliárd forint közvetlen államháztartási bevétel-elmaradással járnának. Ugyanakkor ezek az intézkedések kedvezően hatnának a foglalkoztatásra és a versenyképességre, ami viszont növelné az államháztartás bevételeit. Szükségesnek tartjuk külön kiemelni, hogy az Európai Unió – Kovács László adóügyi biztos kezdeményezésére – átmenetileg az újonnan csatlakozott országok számára is lehetővé tette az élőlátványú termékekre és szolgáltatásokra a legkedvezőbb áfa-mérték alkalmazását. Ezt a kedvezményt azonnal (2008. július 1-jétől) is igénybe lehetne venni, de legkésőbb 2009. január 1-től célszerű bevezetni.

Az ebben a pontban javasolt intézkedések bevezetésének rendkívül kedvező hatása lenne: az élelmiszerek és az élőlátványú szolgáltatások ára csökkenne, az ipartermékek ára viszont az óriási kínálat következtében csak mérsékelten emelkedne. Összességében az árszint legalább egy százalékkal csökkenne, a költségvetés bevétele viszont több tíz milliárd forinttal növekedne. A szennyező termékek forgalma mérséklődne, a környezetkímélőbb tevékenységek (például tömegközlekedés) iránti kereslet viszont növekedne. Az intézkedések együttes hatása következtében fokozódna az élőlátvány iránti igény is.

3.2.5. A vállalkozások támogatási rendszerének átalakítása

Javasoljuk a cégek támogatási rendszerének teljes felülvizsgálatát. A társasági adókedvezmények jelentősen szűkíteni kell, főleg az adóalap több ezermilliárd forintos kedvezményének radikális csökkentésével. Meg kell szüntetni a társasági adóelengedések rendszerét. Fel kell számolni a célleírányzatok keretében történő egyedi támogatásokat. Át kell értékelni az uniós támogatási rendszert.

Indokolás:

„...a gyakran tapasztalt sírás ellenére a magyar állam az adófizetők pénzéből meglehetősen gálánsan osztogat. A hazai költségvetésből kifizetett támogatások ugyanis a GDP 1,57 százalékát teszik ki, az EU25 átlagának mintegy háromszorosát, de az EU10 átlagánál is 60 százalékkal nagyobb. Ismerve az ilyen jellegű nemzetközi összehasonlítások számtalan bizonytalanságát, nehezen vitatható, hogy a magyar támogatottsági szint a közvetlen versenytársakéhoz képest kiugróan magas. Ami ennél is fontosabb: az üzleti szférát érintő támogatások nem igazán érződnek a növekedési potenciál emelkedésében és az annyira áhított versenyképesség javulásában. Nehezen cáfolható gyanú, hogy a hazai támogatások jelentős része „kidobott pénz”, és a legjobb szándékok ellenére sem szolgálja az alapvető gazdaságpolitikai célokat, például a növekedést, a térségfejlesztést, a szakképzést stb., csupán az életképtelen vállalkozások agóniáját hosszabbítja meg.”¹¹⁰

„Kilencmilliárd forintot pazarolt el a kormány az elmúlt két évben – a szolgáltató központok támogatására. Az Ericsson volt elnöke szerint ugyanis a Magyarországra érkezett központok akkor is idejöttek volna, ha egy fillér állami támogatást se kapnak.”¹¹¹

3.2.5.1. Az egyedi vállalati támogatások felszámolása

Javasoljuk a vállalatok mindenféle egyedi támogatásának mielőbbi felszámolását.

Indokolás:

Az állam és az önkormányzatok évente sok ezer egyedi támogatást nyújtanak közvetlenül adókedvezmények formájában és egyéb módon (például terület biztosításával a piaci árnál alacsonyabban, utak, közművek építésével).

A támogatók közül kiemelkedik a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium. Kétséges azonban, vajon a minisztériumban helyesen 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 szétosztogassa 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. Egyébként valószínűleg ez okozza a legnagyobb kárt: a cégeket arra neveli, hogy állami forrásokért lobbizzanak a piacon való helytállás helyett. (Mint a korábbi tervutasításos rendszerben...) Ráadásul az ilyen pályázati rendszereknél mindig fennáll a korrupció veszélye. A pályázati rendszer igen sok ember idejét, energiáját köti le mind a vállalkozásoknál, mind a hivatalokban, amit hasznosabb tevékenységekre tudnának fordítani.

A központi költségvetés GKM (XV.) fejezetében szereplő „Beruházás ösztönzési cél-

előirányzat” teljes összegét a külföldi működő tőke támogatására fordították. Ennek tényadatait 2002-től dolgoztuk fel (lásd a 14. táblázat „Beruházás ösztönzési célélőirányzat” sorát), amikor 21,6 milliárd forint összegű támogatást nyújtottak. A 2007. évi előirányzat már 38 milliárd forint volt, teljesítésről még nincs adat. A 2008. évi előirányzat 35 milliárd forint. Érdekes, hogy a 2009–2011. években az irányszám évi 10 milliárd forintra csökken, ami az EU által előírt korlátnak tudható be. Az összehasonlítás céljából a hazai kkv-k támogatási sorát („Kkv célélőirányzat” sor) is bemutatjuk, amely az utóbbi években csak töredékét tette ki a külföldi cégeknek nyújtott támogatáshoz viszonyítva.

Más helyeken is folyik a meggondolatlan osztogatás. 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 beszédett pénz nem hiányzik-e jobban onnan, ahonnan beszédtek, 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.

Nem fogadható el az az érv, hogy az ilyen támogatások megszüntetésével elriasztjuk a külföldi tőkét. A külföldi tőkét inkább a kiszámíthatatlan, zavaros viszonyok riaszthatják el. (Például az, hogy sohasem tudja, hogy az állam mikor fog egy versenytársnak nagyobb kedvezményt, támogatást adni, mint neki.)

Természetesen az eddig megadott egyedi kedvezményeket, támogatásokat – amennyiben ezek egyébként jogszerűek – meg kell tartani, mert ez felel meg a jogállamiság követelményeinek. Újabbakat azonban már semmiképp nem szabad nyújtani.

A beruházásösztönzési célélőirányzathoz nyújtott egyedi támogatások csökkentésével 2009-ben mintegy 10 milliárd forint kiadás lenne megtakarítható. Ennél jóval nagyobb összeget lehetne megtakarítani, ha más célokra csoportosítanák át azon uniós források jelentős részét, amit most az egyedi vállalati támogatásokra használnak fel.

Itt jegyezzük meg, hogy a vállalatoknak nyújtott egyedi támogatásokról még az Állami Számvevőszék se tudott pontos adatokhoz hozzájutni.

3.2.5.2. A társasági adókedvezmények felülvizsgálata

Javasoljuk a társasági adó kedvezményeinek teljes körű felülvizsgálatát, a kedvezmények jelentős csökkentését. (Az így keletkező államháztartási többletbevétel egy része a kkv-k munkahelyteremtésének ösztönzésére fordítandó.)

Indokolás:

A társasági adórendszerben a külföldi cégek veszik igénybe az összes kedvezmények több mint 80%-át. Ezt több módon is kapják.

a) A számított adóból járó társasági adókedvezmény minden évben megtalálható a költségvetési törvényjavaslat mellékleteiben. Ezt viszonylag jól áttekinthető táblázatos formában teszik közzé. Az összes érvényesített társasági adókedvezményt bontott tételek szerint is közlik. Ebből megfelelő csoportok képzésével kiszámítható a külföldi tulajdonú

14. táblázat: A külföldi működő tőke kedvezményei (összefoglaló táblázat, milliárd forint)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 elő- írányzat	2008 elő- írányzat
I.) Társasági adókedvezmények és támogatások alakulása									
Külföldi cégeknek jutó összeg, csak adó- kedvezmény címen	28,3	24,3	40,3	97,9	46,7	115,2	105,5	133,1	119,5
Kkv-knek adott kedvezmény	0,0	0,8	1,8	2,6	2,6	2,4	2,4	3,1	3,0
Külföldieknek többlet (kkv-khoz képest)				95,3	44,1	112,8	103,1	130,0	116,5
Külföldiek/kkv				38	18	48	44	43	40
II.) Társasági adóalap számításában adott elszámolási kedvezmények									
Az adózás előtti nyereség és a társasági adóalap különbsége	157	429	589	726	1 205	1 537	2 019	1 366	2 481
A fenti összeg 18%-ának 81,3%-a	23	63	86	106	176	225	295	200	363
III.) A GKM (XV.) fejezetben szereplő, költségvetésből nyújtott támogatások									
Beruházás ösztönzési célú írányzat (kül- földi tőke részére)			21,6	16,5	12,3	9,5	21,8	38,0	35,0
Kkv célú írányzat			17,4	19,7	10,4	3,6	7,0	3,3	3,3
Külföldi tőke támogatása végösszesen (I+II+III)	51	87	148	221	235	350	423	371	518
A támogatás a GDP %-ában	0,4	0,6	0,9	1,2	1,2	1,6	1,8	1,5	1,9

Forrás: KSH

cégeknek nyújtott ilyen jellegű kedvezmény, például a 10 milliárd forintot meghaladó értékű beruházás kedvezményét ismereteink szerint eddig kizárólag a külföldiek vehették igénybe. A 14. táblázat „Külföldi cégeknek jutó összeg, csak adókedvezmény címen” sora összesíti a külföldi cégek által igénybe vett adókedvezményeket. Ezek összege a 2000. évi 28,3 milliárd forintról 2006. évi tényig bezárólag 105,5 milliárd forintot tett ki. A 2007. évi előirányzat 133,1 milliárd Ft volt, a 2008. évi előirányzat pedig 119,5 milliárd forint.

b) A társasági adó számításában, illetve a különféle kedvezmények elszámíthatóságában a legnagyobb tételt az „Adózás előtti nyereség” és a „Társasági adó alapja (pozitív)” különbsége képezi. Ez azt jelenti, hogy **az adózás előtti nyereségből mely tételek után nem kell adót fizetni.** Feltűnő, hogy ennek az adómentes résznek az összege a 2000. évi 157 milliárd forintról 2006-ra 2019 milliárd forintra, vagyis 16-szorosára nőtt. A 2008. évi előirányzat szerint pedig az adómentes összeg már 2481 milliárd forintot tesz majd ki. Az adómentes összeg utáni elméleti adókedvezmény külföldiek által igénybe vett összegét a 18%-os adókulcs és az általuk eddig igénybe vett kedvezmény arányában (81,3%) vetítettük ki (ld. a 14. táblázatot). Az így nyert kedvezmény összege a 2000. évi 23 milliárd forintról 2008-ra 363 milliárd forintra ugrik.

A külföldi többségi tulajdonú cégek összes támogatása társasági adó kedvezményein és a céllelőirányzaton (ld. az előző pontot) keresztül a 2000. évi 51 milliárd forintról 2008-ra 518 milliárd forintra ugrik (ld. a 14. táblázatot). Az utóbbi években tehát a GDP közel 2%-át fordítottuk az ilyen módon nyújtott támogatásokra.

A társaságiadó-kedvezmények csökkentésével az államháztartás 2009-ben mintegy 100 milliárd forint többletbevételre tehet szert.

3.2.5.3. A beruházások valódi értékének hitelesítése

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

„(7) Az adókedvezmény csak akkor vehető igénybe, ha a beruházás értékét az APEH ellenőrizte, és azt hitelesnek minősítette.”

Indokolás:

Jelenleg a beruházások valódi értékét nem ellenőrzik megfelelően, így számos visszaélésre nyílik lehetőség. (Tudunk olyan hazai konkrét példáról, amikor egy külföldi cég vidéki beruházásánál a tervezőt arra utasította, hogy a beruházás értékének tervezésekor a legmagasabb, „rózsadombi” négyzetméter árákkal számoljon.) A külföldi befektető kétszeresen is érdekelt a beruházás felülértékelésében: egyrészt a nagyobb beruházási érték után nagyobb állami támogatást kaphat, másrészt így a költségként elszámolható amortizáció is nagyobb. 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.

A módosító javaslat elfogadása esetén a költségvetés 2009-ben mintegy 20 milliárd forint többletbevételt érhet el.

3.2.6. A közbeszerzési szabályok módosítása

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

3.2.6.1. A külső költségek beszámítása

Javasoljuk, hogy a közbeszerzési áránlatok esetén meg kelljen adni a külső költségeket is, és ennek alapján hozzák meg a döntéseket. A környezetvédelmi minisztérium rendeletben rögzítse az egyes tételek esetén a beszámítandó külső költségek legkisebb mértékét. A külső költségek szempontjának beépítésére sor kerülhet a minősített ajánlattevők jegyzékének és/vagy az ajánlati felhívás összeállításakor, továbbá a bírálati szempontok között való megjelenítése és súlyozása révén. Javasoljuk annak előírását, hogy a közbeszerzési eljárás lefolytatásakor a külső költségeket minden esetben kötelezően be kell számítani az összes költség meghatározott mértékéig (például legalább 20%-áig).

Indokolás:

Magyarországon 2006-ben közel 1700 milliárd forint összegben írtak ki közbeszerzési pályázatokat, melyeket az államháztartás bevételeiből finanszíroznak. Tehát a közbeszerzés alapvető hatást gyakorolhat a hazai gazdaságra és a környezet állapotára egyaránt. Jelenleg azonban az érintettek a közbeszerzés során sem szembesülnek a szóban forgó termék, illetve szolgáltatás tényleges (így egyebek mellett a káros környezeti hatásokat is megjelenítő) költségével. A javasolt jogszabály-módosítás elősegítené ennek a torzító hatásnak a kiküszöbölését. Ez különösen fontos lenne a szállítási költségeket tekintve, hiszen így a hazai szállítók komoly versenyelőnyhöz jutnának. Szintén igen hasznos lenne az energetikai beruházásoknál, hiszen ily módon felértékelődne az energiahatékonyság, az energiatakarékosság szerepe.

Világszerte számos mérvadó tanulmány – így például az EU és az OECD kutatási programjai keretében végzett tanulmányok, amelyekre már fentebb hivatkoztunk – mutatták ki a különböző gazdasági tevékenységek (kü-

lönösen a közlekedés és az energiatermelés) külső költségeit. Ezek alapján számos termékre és szolgáltatásra rendeletben elő lehet írni a beszámítandó külső költségeket.

3.2.6.2. A környezetet kevésbé terhelő beszerzések egyéb módon történő előnyben részesítése

Javasoljuk a közbeszerzési szabályok olyan módosítását, hogy azok minél inkább eleget tegyenek az Európai Unió „zöld közbeszerzésre” vonatkozó ajánlásainak.¹¹² Így például elő kell írni, hogy a közbeszerzések során mindenütt a vasúti áruszállítást kell alkalmazni, amennyiben erre műszaki lehetőség van, és nem kerül több mint háromszor annyiba, mint a közúti fuvarozás.

Indokolás:

Álláspontunk szerint a rendelkezésre álló különböző lehetőségek esetén a lehető legkisebb környezetterheléssel járó megoldást kell választani. Ezt támasztja alá a Legfelsőbb Bíróság azon megállapítása¹¹³, hogy „környezetveszélyeztetés esetén a gazdasági érdekek nem mérlegelhetők.” Ezért a jogszabályokban számos konkrét előírást kell rögzíteni, amelyek elősegítik a zöld közbeszerzést. Például nem szabad beszerezni egyszerűen használatos eszközöket (kivéve, amikor azt egészségügyi szempontok indokolják), a diesel üzemű járművek esetében csak Euro-5 kategóriának megfelelőt lehet beszerezni.

A vasúti szállításnak a javasolt módon történő előnyben részesítését az is indokolja, hogy – amint azt már korábban megállapítottuk – a nehéz tehergépkocsik üzemeltetői csak egy részét fizetik meg mindazoknak a költségeknek, amelyeket okoznak, és a vasúti árufuvarozás sok esetben ezért nem versenyképes a közúti szállítással szemben. A közbeszerzési törvény javasolt módosítása ezt a piaci hibát javítaná ki.

3.2.6.3. A közbeszerzések nyilvánosságának javítása

Jelentősen javítani kell a közbeszerzésekkel kapcsolatos tájékoztatást, a közbeszerzési eljárások nyilvánosságát, és ennek megfelelően kell módosítani a közbeszerzési törvényt.

Indokolás:

A Közbeszerzések Tanácsának 2006. évi jelentése a következőket állapította meg:

„Kedvezőtlennek tekinthető az a tendencia, hogy a közvélemény és a média figyelmének középpontjában álló nagyberuházások nyerteseit a kiírók mind gyakrabban tárgyalásos eljárás keretében választják ki. A tárgyalásos eljárásokban – különösen annak hirdetmény nélküli változatában – szükségszerűen korlátozottabb a nyilvánosság. Az ajánlatkérő akár külön-külön is tárgyalhat az ajánlattevőkkel, s ily módon még a versenytársak sem ellenőrizhetik a rendelkezésre bocsátott információk körét, mint ahogy azt sem, hogy az ajánlatkérő valóban érvényesíti-e az esélyegyenlőség alapelvét. Eddig az sem igazolódott be egyértelműen, hogy a tárgyalásos eljárásokban alacsonyabb árakat vagy jobb feltételeket lehetne elérni, ráadásul általános nézet, hogy az ajánlattevők jóval felkészültebbek a tárgyalástechnikát illetően, mint az ajánlatkérői oldalon megjelenő szervezetek.”

„A Közbeszerzések Tanácsa véleménye szerint a jelenlegi keretek között is számos olyan lehetőség hasznosítására van mód a kkv-k érdekében, amelyek nem igényelnek jogszabályalkotást, illetve módosítást. A Tanács elsősorban a közbeszerzésekkel kapcsolatos információnyújtás terén tud hozzájárulni a kis- és középvállalkozások eredményesebb részvételéhez.”

A 3.2.6. pontban leírt intézkedések rövid távon az államháztartási kiadások növekedé-

sét eredményezhetik, azonban közép- és hosszabb távon ezek bőven megtérülnek a hazai vállalatok versenyképesebbé válásával, a foglalkoztatás növekedésével, a környezetszennyezés és az energiafüggőség csökkenésével.

3.2.7. Egyes környezetvédelmi adók és a kulturális járulék átalakítása

3.2.7.1. A környezetvédelmi termékdíj-rendszer átalakítása, betétdíj bevezetése

Javasoljuk a környezetvédelmi termékdíjak rendszerének átalakítását, a szabályozás újrakodifikálását és a hulladék keletkezését megelőző, valamint a hasznosítást ösztönző funkciók erősítését.

Indokolás:

A környezetvédelmi termékdíjak részben beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, azonban messze nem kielégítő a hatásuk. Ezért egyrészt egyes termékdíj-tételek emelésére, egyes területeken a termékdíj-rendszer kiterjesztésére van szükség, másrészt a szabályozás alapos átalakítására. Ez utóbbi célja, hogy a rendszer egyértelműbbé váljon, a befizetés és az ellenőrzés egyszerűbb és hatékonyabb lehessen. Ezek az intézkedések további lépést jelentenének az Európai Unió Alapszerződésében foglalt „szennyező fizet” elv megvalósítása, illetve a piacgazdaságnak megfelelő gyakorlat kialakítása felé. Az érintettek (Hulladék Munkaszövetség, koordináló szervezetek, szakmai érdekképviseletek) további részletes ajánlásokat dolgoztak ki a témában. Javasoljuk a jogszabály-előkészítési folyamat során alapos egyeztetési folyamat kialakítását, részben a javaslatok alapján, részben pedig a régóta halogatott hatástanulmány eredményei alapján.

Elsősorban a csomagolások termékdíjának átalakítására lenne szükség. Évente több mint 200 milliárd forint értékű eldobó csomagolás

kerül forgalomba, és ez az érték, valamint a mennyiség évről évre nagy ütemben növekszik. Csak műanyag csomagolásból évente több, mint 40 ezer tonnát bocsátanak ki a hazai termelésből. Egyre nagyobb mennyiség jön be import termékekkel (amelyekre gyakran a túlcsomogolás a jellemző), és amelyek esetén a termékdíj sok esetben nem kerül megfizetésre. Ez óriási pazarlás a nyersanyagokkal és hatalmas környezetszennyezést okoz. Ezt a jelenséget hatásosan fékezheti meg egy megfelelő módon és mértékben kivetett adó, ha a részlet-szabályai úgy kerülnek meghatározásra, hogy a vállalatok számára ne adminisztratív többletterhet jelentsenek, hanem tényleges ösztönzést a keletkező hulladék mennyiségének csökkentésére és a kibocsátott mennyiség megfelelő kezelésére (újrahasználatára, anyagában történő hasznosítására). Amennyiben a termék életciklus-elemzése ennek hatékonyságát, előnyeit alátámasztja, az új rendszernek tényleges előnyöket kellene biztosítania a többutas csomagolásoknak, megszüntetve a jelenleg – néhány területen – ezzel ellentétes ösztönzést (leginkább az adminisztrációs terhekben). A kis kötelezettek esetében javasolható egy átalánydíjas megoldás alkalmazása, amely az adminisztratív terhek miatti adóelkerülés csökkentését eredményezné.

Azt, hogy a csomagolóanyagokkal folyó pazarlást hatásosan fékezheti meg egy megfelelő módon és mértékben kivetett adó, az irországi eset példázza: 2002 márciusában az ír kormány díjat vetett ki az üzletekben kapható műanyag szatyrokra, zacskókra, amelynek hatására ezek felhasználása 90 százalékkal csökkent.¹¹⁴

A termékdíj-rendszer megváltoztatásán kívül szükséges a csomagolóanyagok betétdíjának kötelező bevezetése. Erre vonatkozóan a környezetvédelmi tárca már részletes javaslatot dolgozott ki, azonban a megvalósítás egyes ipari érdekcsoportok ellenállása miatt a mai napig meghiúsult.

A termékdíjak emelése és kiterjesztése 2009-ben mintegy 10 milliárd forint többletbevételt eredményezhet az államháztartás részére.

3.2.7.2. Környezetvédelmi adó a rossz minőségű termékekre

Környezetvédelmi adó bevezetését javasoljuk mindazon ipartermékekre, amelyek tartóssága az átlagosnál több mint 50 százalékkal rövidebb és érdemben nem javítható.

Indokolás:

Óriási a pazarlás annak következtében, hogy a gyártók sok esetben (és egyre gyakrabban) olyan ipartermékeket állítanak elő, amelyek viszonylag rövid idő alatt tönkremennek és nem javíthatók – vagy csak akkora költséggel javíthatók, hogy érdemesebb helyettesíthetők. Ezt a folyamatot segítene megállítani, illetve visszaszorítani a javasolt intézkedés.

3.2.7.3. A kulturális járulék átalakítása

Javasoljuk a kulturális járulékról szóló szabályozás lényeges egyszerűsítését. El kell törölni a kulturális járulékot minden olyan termékre és szolgáltatásra, ahol annak mértéke 3 százalékos vagy annál alacsonyabb a jelenleg az országgyűlés előtt lévő törvényjavaslat szerint.¹¹⁵ Ez alól csak a reklámok jelentenek kivételt (Kereskedelmi reklámanyag, katalógus és hasonló, Reklám, hirdetési felület értékesítése könyvekben; Reklám, hirdetési felület értékesítése napilapokban; Reklám, hirdetési felület értékesítése időszaki kiadványokban; Reklám, hirdetési felület értékesítése képeslapon, levelező-, üdvözlőlapon, képen és hasonló anyagokon; TV-, rádió-reklámidő eladása), ezek járulékát 10 százalékra javasoljuk emelni.

A pornográf és erőszak tartalmú termékek és szolgáltatások kulturális járulékával kapcsos-

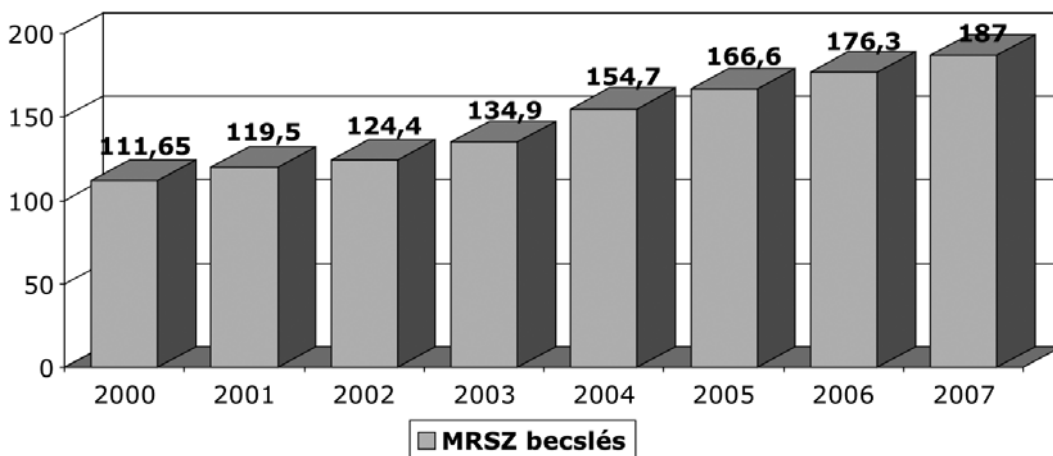
latban szükséges a megfelelő végrehajtási utasítás mielőbbi kidolgozása és elfogadása.

Indokolás:

A jelenlegi szabályozás és a most az országgyűlés előtt lévő törvényjavaslat szerint rengeteg termék, szolgáltatás után kell 0,5-2 százalékos, néhány esetben 3%-os kulturális járulékot fizetni. Ezek az alacsony mértékű járulékok a fogyasztást nem befolyásolják, az egyetlen céljuk, hogy többletbevételt teremtsenek a Nemzeti Kulturális Alapprogram számára. Felesleges többlet adminisztrációt jelentenek, értelmetlenül és nagy mértékben terhelik le az APEH munkatársait. Ennyi apró tétel ellenőrzése gyakorlatilag lehetetlen, ezért sokan nem is fizetik a járulékot. Maga a beszéd és az ellenőrzés pedig értesüleseink szerint az államnak többbe kerül, mint amennyi járulékot ezekből a tételekből beszédnek. (Ez még inkább így van, ha figyelembe vesszük, hogy az APEH munkatársai más területen ugyanakkora ráfordítással mekkora eredményt érhetnek el.) Ezért ezeket a járulékokat el kell törölni.

A fentiek alól kivételt egyetlen kivételt a reklámok kulturális járuléka kell hogy je-

lentse, amit viszont 10%-ra javasolunk emelni. Magyarországon a reklámokra költött összeg évről évre jelentősen növekszik (5. ábra), és most már évente közel 200 milliárd forintot költenek erre a célra. A gazdasági reklámoknak a jelentős része a környezetet és az egészséget súlyosan károsító tevékenységekre vagy termékek használatára buzdít (autózásra, az egészséges táplálkozásnak nem megfelelő ételek, italok fogyasztására stb.). A gazdasági reklámok félretájékoztatják a lakosságot, mivel 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. Ezért



5. ábra: A hazai reklámköltségek alakulása (milliárd forint)

Forrás: Magyar Reklámszövetség¹¹⁶

szükséges a gazdasági reklámok megadóztatása. Egy ilyen adót közgazdaságilag úgy tekinthetünk, mint a gazdasági reklámozás hatására létrejövő negatív externáliák kiküszöbölésének a költségét. Egyébként a reklámokra több uniós országban vetnek ki komoly különadót: például Svédországban 11%-ot, Görögországban 20%-ot, Ausztriában 6%-ot.

A reklámok kulturális járulékának 10 százalékra emeléséből (figyelembe véve, hogy a beszéd nem lesz teljes mértékű) mintegy 15 milliárd forint bevétel várható a Nemzeti Kulturális Alap részére. Ennek az összegnek egy részét társadalmi célú reklámra célszerű fordítani.

Javasoljuk megtartani a pornográf és erőszak tartalmú művek 25%-os kulturális járulékát. Ennek indoka, hogy 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.¹¹⁷ Az ezekre vonatkozó kulturális járulékot azonban az APEH az 1999-ben történt bevezetésük óta gyakorlatilag nem tudja beszélni.¹¹⁸ Ezért el kell készíteni a vonatkozó végrehajtási utasítást, amely pontosabban meghatározza, mely műveket kell pornográfának, illetve erőszak tartalmúnak tekinteni, valamint kijelöli a felelősöket ezek meghatározására és nyilvántartására. Az így beszédhető összeget évi 5–10 milliárd forintra becsüljük.

Szintén javasoljuk megtartani a játékgépyver és a szórakozóhelyi játékok 10%-os kulturális járulékát, illetve megfontolni ennek 25%-ra emelését.

3.2.8. Az adórendszer egyszerűsítése

Javasoljuk az adórendszer lényeges egyszerűsítését. Ezzel kapcsolatok konkrét ja-

vaslataink az **Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel** című tanulmányunk¹¹⁹ III. fejezetében („A Levegő Munkacsoport javaslata az adórendszer egyszerűsítésére, illetve költségvetés-semleges átalakítására”) található.

Indokolás:

A jelenlegi adórendszer rendkívül bonyolult: sokféle címen kell az adókat, járulékokat, díjakat, illetékeket befizetni, különböző helyekre, különféle bevallásokon. Ez borzalmas adminisztráció, ami rendkívül időigényes, és rettenetesen rontja a versenyképességet. Óriásiak ennek a banki terhei is. Például egy vállalkozásnak egyebek mellett csak a munkabér után fizetnie kell rehabilitációs hozzájárulást, szakképzési hozzájárulást, munkaadói járulékot, munkavállalói járulékot, szja-t, egészségbiztosítási járulékot, nyugdíjbiztosítási járulékot, magánnyugdíj pénztárat. Ezt tetézi, hogy a különféle adó- és járulékterhek mértéke és fajtája erősen függ attól, hogy mi az illetőnek a státusza, például hogy nyugdíjas-e, első munkavállaló-e, esetleg munkanélküliből vált munkavállalóvá, sőt esetenként még attól is, hogy nő-e vagy férfi, hány gyereke van. A vállalkozások – különösen a kis- és középvállalkozások – általában nem tudnak és ezért nem is akarnak megfelelni mindennek a követelménynek. Ehhez ugyanis a munkáltatónak óriási szakképzettségre lenne szüksége, és az ezt birtokló szakember foglalkoztatása olyan többletterhet jelentene, amire nem tudnak áldozni. Olyan megoldást kell tehát találni, ami legfeljebb két-három jogcímen von el jövedelmet az emberektől, és ennek a mértéke nagyon egyszerűen sávosan megállapítható legyen. Az elvonás legyen zömmel lineáris, tehát mindenki egyszerűen meg tudja határozni annak a mértékét. Az ezzel kapcsolatos adatszolgáltatási és bevallási rendszer

is legyen központosított és egyszerű. Ha ez így lesz, és a jövedelem megadóztatásának mértéke még a megélhetési költségeket is visszatükrözi, akkor a legtöbb munkáltató azt fogja mondani, hogy érdemes bejelenteni és érdemes adózni. Sok szakértő meggyőződése, hogy ennek a hozadéka pontosan a gazdaság kifehéredése folytán bőven visszahozhatja azt a kiesést, ami jelenleg az adózóknál a több jövedelem visszahagyásából ered. Ez nem valami hiú remény. A könyvelők, könyvvizsgálók tapasztalata az, hogy az adócsalás gyakorlata nemcsak kisvállalkozásoknál, hanem a közép- és nagyvállalkozásoknál is megjelenik. Tehát ez a helyzet olyan vállalkozásoknál is, amelyeknek központi könyvelése van, és a költségcsökkentési nyomás miatt alkalmazzák ezt. Nem azért, mert nem akarnak adót fizetni, hanem azért, mert ha ez a vállalkozás akár a tőkeerős multinacionális cégekkel kénytelen versenyezni, akár az olcsó lengyel, kínai árukkal, vagy pont a kicsikkel, akkor kénytelen megtenni, mert csak így tud életben maradni. Vagy például egy szervezettebb vendéglátóipari, szállodai létesítménynek meg kell küzdenie az adott településen működő nem számlázó vendéglátóssal vagy panzióssal is. Ha ő a saját dolgozójának egyébként számfejtene a bért a súlyos adóterhekkel, akkor az árai annyival lennének magasabbak a piacon, hogy tönkremenne a fekete és szürke gazdaságban dolgozó konkurenciával szemben. Ilyen értelemben a jelenlegi helyzet a gazdaság működésének a fönntartását is szolgálja, azonban ez egyáltalán nem egészséges. Igencsak valószínű, hogy látványos bérnövekedés indulna meg papíron a versenyszférában abban az esetben, ha az adótáblát és a bért terhelő adó- és járulékrendszert módosítanák. Határozottan állítható, hogy ez nem csökkentené az állam bevételeit, mert elindulna egy kifehéredési folyamat, és bejönnének a rendszerbe olyanok, akik jelenleg nincsenek benne.

3.2.9. A mezőgazdasági adók és támogatások átalakítása¹²⁰

3.2.9.1. Az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása

Javasoljuk megvizsgálni az agrártermelés ökológiai alapú adóztatásának lehetőségeit.

Indokolás:

A hosszú távon működőképes mezőgazdaság és az EU agrárprogramjaihoz való kapcsolódás elengedhetetlenné teszi a környezetet a lehető legkisebb mértékben terhelő gazdálkodás megteremtését. Ezt a folyamatot segítené elő az agrártermelés ökológiai alapú adóztatása, amelyet 3 csoportba sorolhatunk:

- a) a tevékenység típusának progresszív ökológiai adóztatása aszerint, hogy milyen mértékben illeszkedik a környezetéhez;
- b) a földhasználat intenzitási fokának sávos, progresszív ökológiai adóztatása;
- c) a fajlagos ráfordítási szintek termőhelyek szerinti differenciált adóztatása.

Az ezekből az intézkedésekből származó többletbevételek meghatározásához további kutatások szükségesek. A keletkező bevételeket agrár környezetgazdálkodási célokra javasoljuk fordítani.

3.2.9.2. Az agrártámogatási rendszer átalakítása

Az agrártámogatási rendszert úgy javasoljuk átalakítani, hogy az egyre nagyobb mértékben segítse elő a Nemzeti Agrár-Környezetvédelmi Program megvalósítását.

Indokolás:

Az EU Agrártámogatási Rendszere (KAP) és az ehhez kapcsolódó hazai gyakorlat nem szolgálja sem a magyar mezőgazdaság ver-

senyképességét, sem pedig a természetközeli gazdálkodást. Veszélybe sodorja az agrárszektor még meglevő komparatív előnyeit. A KAP keretében bejövő pénzek kára nagyobb, mint a haszna, ugyanis ezek a pénzek – termelési támogatások formájában – az intenzív gazdálkodás további térnyerését segítik. Ezzel kapcsolatban független szakértőknek kellene elemzéseket készíteni.

Az EU-ban rendkívül nagy az intenzív mezőgazdasági termelésben érdekelt gazdasági csoportok érdekérvényesítő képessége. Ennek hatása Magyarországon is érződik. Nem tartjuk elfogadhatónak, hogy tovább támogassanak olyan mezőgazdasági tevékenységeket, amelyek a környezetre, az egészségre károsak, és csak jelentős adókedvezmények és támogatások mellett gazdaságosak.

Hosszútávon az az érdekünk, hogy Magyarország megőrizze és elmélyítse azt a gyakorlatot, hogy a termelés mennyisége helyett a minőségre helyezi a hangsúlyt (antibiotikummentes állattartás, fajtagazdagság, ártéri gyümölcsstermesztés stb.).

Az agrártámogatási rendszert úgy javasoljuk átalakítani, hogy az egyre nagyobb mértékben segítse elő a Nemzeti Agrár-Környezetvédelmi Program megvalósítását.

3.2.10. További javaslatok

3.2.10.1. Hiteladó bevezetése a kamatadó helyett

Meg kell vizsgálni a hiteladó kivetésének lehetőségét minden lakossági olyan lakossági hitelre, amely fogyasztást gerjeszt (azaz nem termelési célokat szolgál). A hiteladót a hitelt nyújtó bankok fizessék. Ezt az adót a kamatadó helyett kellene fizetni, azaz a bankokra nem hárulna többletteleher.

Indokolás:

A hiteladóval több célt érnénk el: mérséklődne a hitelre történő fogyasztás, növekednének a hazai megtakarítások, és ezáltal olcsóbb saját fejlesztési forrásaink képződnének. Mivel a lakossági hitelt nem napi kiadásokra, hanem sok esetben környezetszennyező termékek, szolgáltatások fogyasztására veszik fel, az ilyen hitelek csökkenésével környezetünk állapota is javulna. A bevezetésről, illetve a mértékről történő döntés előtt azonban azt is meg kell vizsgálni, hogy ez mennyire ösztönözná a külföldön történő lakossági hitelfelvételt, és hogy ezt miként lehet megnehezíteni.

3.2.10.2. Dolgozói profitrészesedés megteremtése

Javasoljuk dolgozói profitrészesedést pótló adó kivetését az olyan cégeknél, ahol magas a nyereség, és ahol nincs dolgozói profitrészesedés.

Indokolás:

Ezzel az intézkedéssel részben megelőzhető a túl magas profitnak az országból történő kiáramlása. Ennek eredményeként növekedne a hazai foglalkoztatottság, javulna a magasabb hozzáadott értéket előállító cégek versenyképessége. Az érintett cégeknél dolgozók munkájának minősége ugrásszerűen javulna. Ezt bizonyítja, hogy a világ számos olyan cégénél, amelyek magas minőségű termékeikről, szolgáltatásaikról ismertek, az ilyen jellegű érdekelttség nagyon jól bevált, és különösen magas minőségű munkát eredményezett (például olyan dízelmotorokat, amelyekre 1 millió kilométeres, hiba nélküli üzemelési garanciát adnak). Ez is rendkívül előnyös környezetvédelmi szempontból, hiszen minél ritkábban kell valamilyen eszközt lecserélni, annál kevésbé terheljük a környezetet.

A dolgozói profitrészesedés bevezetését ösztönző adóra az alábbi két változat megfontolását javasoljuk:

a) A jegyzett tőkére vetített 20% feletti mértékű osztalékhozam 10%-át kitevő adómértéket kell kivetni, amennyiben a cég nem alkalmaz dolgozói profitrészesedést. A 2005. évi APEH adatok alapján végzett számítások szerint a jelenlegi helyzet alapján 20–25 milliárd forint összegű adóbevételre lehetne szert tenni.

b) A jegyzett tőkére vetített 8% feletti osztalékhozam 10%-át kitevő adómértéket kell alkalmazni, amennyiben a cég nem alkalmaz dolgozói profitrészesedést. A 2005. évi APEH adatok alapján számolva a jelenlegi helyzet szerint mintegy 50 milliárd forint összegű adóbevételre lehetne szert tenni.

A fenti bevétel csak elméleti szám, hiszen a cégek igyekezni fognak, hogy ezt az adót elkerüljék, így komolyabb államháztartási bevételre nem lehet számítani. A cégek érdekeltek lesznek abban, hogy alkalmazottaikkal ennek megfelelő megállapodásokat kössenek. Az alkalmazottak érdeke viszont az, hogy a cég tulajdonosai őket ne rövidítsék meg. Az állam szerepe ebben csak megfelelő szabályozás megalkotása. A rendszer ezután kiegyensúlyozva működőképessé válik. Ismételten hangsúlyoznánk, hogy a cégek tulajdonosai is érdekeltek a dolgozói érdekeltség létrejöttében, mert így jobb minőségű munkát kaphatnak, ami javítja a versenyképességüket.

Ma már a téma egyre népszerűbb egyes fejlett országokban.¹²¹

3.2.10.3. A privatizáció leállítása

Javasoljuk mindenféle privatizáció megtiltását az állam és az önkormányzatok részéről az elkövetkező öt évre.

Indokolás:

A rendszerváltás után az első szakaszban a versenyszférába tartozó állami vállalatok privatizációja lezajlott. Jelenleg a nem versenyszférába tartozó közösségi javak eladása folyik. Ez egyre inkább ellehetetleníti a közfeladatok elvégzését, az állam szociális feladatainak ellátását. Sok esetben a közösségi vagyon felélése folyik. A privatizáció szó – nem alaptalanul – a közvéleményben már a korrupció szinonímájává vált. A privatizáció (illetve ennek egy változata, a PPP vagyis a köz- és magánszféra közös beruházása) helyett az alaptevékenységeket és az ehhez szükséges tárgyakat közösségi tulajdonban kell tartani (a skandináv modellnek megfelelően). A kiegészítő tevékenységeket pedig meg kell versenyeztetni a piac szabályai szerint.

Az öt éves moratórium lehetőséget ad az eddigi privatizációs folyamatok értékelésére, a hatások elemzésére, és megfelelő szabályozás kidolgozására a jövőre vonatkozóan.

4. Összegzés

Javaslatunk számszerű összegzését tartalmazza a 16. táblázat.

A táblázat utolsó sorában számszerűsítettük azt a kedvezőbb gazdasági környezetet, amely a javaslatunk legalább részbeni elfogadása esetén az egész nemzetgazdaságban multiplikatív hatásaként kialakul a következő okoknak köszönhetően:

- a foglalkoztatottság növekedése pótlólagos keresletet támaszt,
- az adószervezet kedvező módosítása és a behajtási hatékonyság javulásának hatására növekszik a befizetési hajlandóság,
- az adók és támogatások módosításának hatására, a költségeket jobban tükröző árak kialakulásával ésszerűbbé válik a gazdaság minden szereplőjének a viselkedése, ami javítja a nemzetgazdaság teljesítményét,
- a környezet állapotának és a lakosság egészségének javulása az egészségügyi

költségek csökkenése mellett emeli a társadalmi hatékonyságot, a nemzetközi versenyképességet, javítja az ország arculatát és vonzerejét,

- a kedvező multiplikatív hatások a további években felerősödnek.

Mindezeknek a tényezőknek a hatása feltehetően jóval nagyobb, mint a többletbevételként kimutatott összeg, azonban a jövőbeni haszon számszerűsítésének nehézségei miatt jelen esetben csak kisebb összeget jelöltünk meg.

Külön kiemelő, hogy amennyiben megvalósulnak a javasolt többletbevételek és többletkiadások, akkor sokkal kedvezőbb helyzetben leszünk az EU-források társfinanszírozása tekintetében is, ami újabb pótlólagos bevételt jelenthet.

Amint a táblázatból látható, javaslatunk megvalósítása esetén évente 2000–2700 milliárd forint államháztartási bevétel és kiadás

15. táblázat: Makrogazdasági kilátások a konvergencia jelentések szerint

A GDP alakulása, változás az előző évhez képest, százalék	2007	2008	2009
2007. novemberi konvergencia jelentés			
Változatlan áron	1,7	2,8	4,0
Folyó áron	8,2	6,8	7,2
2008. áprilisi konvergencia jelentés			
Változatlan áron	1,3	2,4	3,4
Folyó áron	6,8	7,7	6,8
Eltérés a 2007. novemberi és a 2008. áprilisi konvergencia jelentés adatai között			
Változatlan áron	-0,4	-0,4	-0,6
Folyó áron	-1,4	0,9	-0,4
Fogyasztói árszínvonal, változás az előző évhez képest, százalék			
2007. novemberi konvergencia jelentés	7,6	4,8	3,0
2008. áprilisi konvergencia jelentés	8,0	5,9	3,6
Eltérés	0,4	1,1	0,6

átcsoportosítása lehetséges, ami a 2009. évi mintegy 29 400 milliárd forint (irányszám) GDP 6,8–9,2 százalékának felel meg. Ez alkalmas arra, hogy a nemzetgazdaságot kedvezőbb szerkezet felé mozdítsa el, és ezzel javítsa a versenyképességét. Százezres nagyságban keletkeznének új munkahelyek.

Amint javaslatainkból látható az átcsoportosítást elsősorban az emberi tőkébe való befektetésre célszerű fordítani (oktatás, egészségügy, K+F, kultúra, környezetvédelem stb. – beleértve az ellenőrzési feladatokat is). A társadalom és a gazdaság kedvezőbb szerkezeti elmozdulásától már 2009-ben jelentős (200–300 milliárd forint) többlethozam várha-

tó, amit az egyensúly javítására célszerű fordítani. Megjegyezzük, hogy főleg a jelenlegi kedvezőtlen szerkezet következménye, hogy a Pénzügyminisztérium kénytelen volt a 2009. évre az eredetileg előirányzott 4,0 százalékos GDP-növekedést 3,4 százalékra módosítani (azaz 0,6 százalékkal vagyis mintegy 180 milliárd forinttal csökkenteni, ld. a 15. táblázatot).

Meggyőződésünk, hogy az általunk javasolt módon további súlyos rombolások és kezelhetetlen társadalmi feszültségek nélkül lehet javítani az államháztartás helyzetét és a gazdaság versenyképességét. Ezen túlmenően a javaslataink lehetővé teszik az életminőség érdemi javítását, ami további fejlődésünk fontos eleme.

16. táblázat: A Levegő Munkacsoport javaslatai az adók és támogatások módosítására, illetve államháztartási átcsoportosításokra a 2009. évre vonatkozóan (összesítés, milliárd Ft)

Megnevezés	Államháztartási átcsoportosítás	
	Minimum	Maximum
A nehéz tehergépjárművek úthasználati díjának bevezetése	40	80
A nehéz tehergépjárművek túlsúlydíjának emelése	10	15
Az üzemanyag-megtakarítás szja-kedvezményének eltörlése	5	5
A nemzetközi közúti dolgozók napidíj-kedvezményének eltörlése	7	10
A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása	200	300
A cégautó adó kiterjesztése az átalányadózókra	10	15
A cégautó adó kiterjesztése az eva alá eső vállalkozásokra	5	5
A személygépkocsik úthasználati átalánydíjának bevezetése (gépjárműadó és autópályadíj helyett)	15	20
Luxus terepjárókra magasabb gépjárműadó	2	2
Quadok, mopedek, motorkerékpárok gépjárműadójának növelése	1	1
A gépjárműadó-befizetés elmulasztásának szigorúbb szankcionálása	2	3
Gépjármű-biztosítási adó bevezetése	200	300
Agroüzemanyagok felhasználását ösztönző adókedvezmény eltörlése	1	2
Külföldi autóbuszok által teljesített szolgáltatás után áfa beszedése	8	8
A gépjárművek tankjában behozott üzemanyagok EU-konform megadóztatása	5	10
Egyedi áfa-mentesítések felszámolása (autópálya-építés, 4-es metró)	40	40
Városi útdíj bevezetése	40	50
Repülőjegy-adó bevezetése	15	21
Az energiaimporton képződő járadékok elvonása	40	40
A kereszt támogatás átcsoportosítása a villamosenergia-termelésben	100	120
Az áramszolgáltatók indokolatlanul szerzett eszközeinek elvonása (egyszeri tétel!)	110	110
Az áramszolgáltatók indokolatlan kedvezményeinek elvonása	16	16
A széndioxid-kvóta ingyenességének fokozatos felszámolása	52	52
A közbeszerzési törvény általános kiterjesztése a közszolgáltatásokra	50	60
Az energiaadó emelése	20	20
A lakossági gázártámogatás átcsoportosítása	67	67
A bányajáradék emelése (szénhidrogének és szén)	60	66
A kapcsolt energia támogatásának módosítása	30	30
A földvédelmi járulék emelése és kiterjesztése	40	60
Helyi építményadó kötelező bevezetése természetvédelmi szempontból	10	20
Az építőanyagok bányajáradékának emelése	3	6
Lefedettségi díj bevezetése	2	5
Az áfa-kulcsok átrendezése	180	230
A vállalatok egyedi támogatásának racionalizálása	50	100
A társasági adókedvezmény-rendszer felülvizsgálata	100	100

16. táblázat: A Levegő Munkacsoport javaslatai az adók és támogatások módosítására, illetve államháztartási átcsoportosításokra a 2009. évre vonatkozóan (összesítés, milliárd Ft) (folytatás)

Megnevezés	Államháztartási át- csoportosítás	
	Minimum	Maximum
Társasági adókedvezmény megadása előtt APEH általi hitelesítés	20	30
A közbeszerzési törvény módosítása	80	120
A termékdíjak emelése és kiterjesztése	10	15
A rossz minőségű termékek ökoadója	5	10
A reklámok kulturális járulékának emelése	15	15
A pornográf és erőszak tartalmú művek kulturális járulékának beszedése	5	10
Az adórendszer egyszerűsítése	100	200
A mezőgazdasági adók és támogatások átalakítása	200	250
Hiteladó bevezetése a kamatadó helyett	20	30
Összesen	1991	2669
Összesen a GDP százalékában	6,8	9,2
A nemzetgazdaság kedvezőbb szerkezete következtében keletkező többletbevétel	200	300

Jegyzetek

- 1 Ld. Kiss Károly, Lukács András, Pavics Lázár és mások tanulmányait, írásait a **www.levego.hu** honlap **Államháztartás és Kiadványok** rovataiban.
- 2 A különböző nemzetközi kutatási programokból itt a következőket emelnénk ki:
 - **ExternE**: Az Európai Bizottság kutatási programja a külső költségekről, elsősorban az energia és a közlekedés terén: <http://www.externe.info/>
 - **MethodEx**: Az ExternE kutatási program kibővítése a külső költségek meghatározása legjobb gyakorlatának elősegítésére, valamint a kutatások kiterjesztésére a mezőgazdaságra, az iparra, a hulladékgyűjtésre és más ágazatokra: <http://www.methodex.org/>.
 - **FISCUS**: Az Európai Bizottság közlekedési kutatóprogramja keretében támogatott kutatás városi közlekedés költségeinek meghatározására és finanszírozási lehetőségeinek kidolgozására: <http://www.cordis.lu/transport/src/fiscus.htm>
 - **UNITE**: Szintén az Európai Bizottság kutatási programja keretében folyó kutatás a közlekedési valódi költségeiről **UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency**: <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/>
 - Az **OECD** kutatási programjai a környezetvédelmi szempontból káros támogatásokról (ld. a 32. és 33. jegyzetet!).
 - A **Nemzetközi Vasútegylet** (UIC) megbízásából végzett kutatások a közlekedés külső költségeiről: <http://www.uic.asso.fr/environnement/External-Effects-of-transport.html>
 - Ajánljuk még az érdeklődők figyelmébe az **Európai Környezetvédelmi Iroda** (EEB) „Környezetvédelmi pénzügyi reform” kampányának anyagait (http://www.eeb.org/activities/env_fiscal_reform/Index.htm), valamint a Német Zöld Költségvetés Szövetség (Förderverein Ökologische Steuerreform, www.foes.de) kiadványait.
- <http://www.rapportsysteem.nl/artikel/index.php?id=702&action=read#>
- 3 Ld. különösen a következő tanulmányokat:
 - **Tiltandó támogatások – Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban**. Szerk. Kiss Károly. L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2006. <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatatas.pdf>
 - **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások**. Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf
 - **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei – Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez**. Levegő Munkacsoport, 2003: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltsegvetes.htm>
- 4 Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_sc_hema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=STRIND_EMPLOI&root=STRIND_EMPLOI/emploi/em011
- 5 KSH Gyorstájékoztató, 2008. április 29. <http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/gyor/fog/fog20803.pdf>
- 6 Az Európai Unió 2004-es bővítésével tíz új tagállam vált részesévé az Európai Gazdasági Térség (EGT). A csatlakozással egyidőben – 2004. május 1-jén – lépett hatályba két olyan új támogatási megállapodás, amelyek a kibővült EGT gazdasági és szociális kohéziójának megerősítését célozzák: az EGT Pénzügyi Eszköz, valamint egy norvég támogatási mechanizmus, a Norvég Alap. Ez tulajdonképpen két új pénzalapot, két új pályázati forrást jelent az Európai Gazdasági Térség meghatározott tagállamai számára. (Ez Norvégia, Liechtenstein és Izland pénzügyi hozzájárulása az uniós egységes belső piac előnyéből való részesedésért cserébe.) Az EGT Pénzügyi Eszköz által nyújtott lehetőségeket a tíz új csat-

- lakozó államon kívül még az EGT három régebbi – és az EU-EGT-átlaghoz viszonyítva kevésbé fejlett – állama veheti igénybe: Görögország, Portugália és Spanyolország. A Norvég Alapból viszont csak a tíz új tagállam juthat újabb forrásokhoz. Különbség még a két program között, hogy míg az EGT támogatási mechanizmusa a három nem EU - tag EGT - tagállam Izland, Liechtenstein és Norvégia hozzájárulásából áll, addig a norvég támogatási alap kizárólag a Norvég Királyság felajánlásából jött létre, és a pályázatra is az egyes új tagállamok és a Norvég Királyság között létesülő kétoldalú együttműködési megállapodások alapján kerülhet sor. Mindazonáltal mindkét - a kibővített EU-n belüli társadalmi és gazdasági egyenlőtlenségek csökkentését célzó - pénzügyi eszközre egységes szabály- illetve intézményszerkezet vonatkozik, és egy Brüsszelben felállított közös titkárság koordinációja alatt, egységes eljárásrend szerint működnek.” (Költségvetési törvényjavaslat, 2007).
- 7 T/3860 számú törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2008. évi költségvetéséről, Fejezeti kötetek, LXXI. Nyugdíjbiztosítási Alap, Mellékletek, 3. számú táblázat
- 8 Ld. az 1. és 2. lábjegyzetben felsorolt kutatási programokat és tanulmányokat.
- 9 Az érvek részletesebb kifejtése megtalálható a következő tanulmányban: **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** Levegő Munkacsoport, 2003: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>
- 10 **A gazdaságpolitika 2005-ben – helyzetértékelés és javaslatok.** (Az anyag banki szakértők elemzése alapján készült. Az anyagban foglaltak a Magyar Bankszövetség Elnökségének álláspontját tükrözik.) Budapest, 2005. november 21.: http://www.bankszovetseg.hu/anyag/feltoltott/Gazdasagpolitika_2005.doc
- 11 Egyebek mellett ld.: **Ohnsorge-Szabó László: Az állam funkcióiról, az adócsökkentésről és a versenyképességről.** Kézirat, 33 oldal, Budapest, 2005.
- 12 **A jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény** (Jat.) 18. §-ának (1) bekezdése kimondja:
„A jogszabály megalkotása előtt – a tudomány eredményeire támaszkodva – elemezni kell a szabályozni kívánt társadalmi-gazdasági viszonyokat, az állampolgári jogok és kötelességek érvényesülését, az érdekösszeütközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.”
- A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 43. §-a (1)–(4) bekezdései megállapítják:
- „43. § (1) A környezetvédelemmel összefüggő törvényjavaslat és más jogszabály, valamint országos és regionális jelentőségű koncepciók előkészítője - a (4) bekezdés hatálya alá tartozó tervek, illetve programok kivételével - köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni, és azt vizsgálati elemzésben (a továbbiakban: vizsgálati elemzés) összefoglalni.*
- (2) A (1) bekezdés alkalmazásában a környezetvédelemmel összefüggő jogszabály az a törvény, kormányrendelet, miniszteri rendelet, illetőleg döntés, amely*
- a) a környezeti elemekre,*
- b) a környezet minőségére, vagy*
- c) a környezettel összefüggésben az emberi egészségre hatást gyakorol.*
- (3) A környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök (vám-, adó- és illetékszabályok stb.) bevezetésére irányuló szabályozások, továbbá jelentős módosítások esetében a vizsgálati elemzést minden esetben el kell végezni.*
- (4) A környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló, külön jogszabályban meghatározott olyan tervek, illetve programokra, - ideértve az EU által társfinanszírozott terveket, illetve programokat is -, valamint ezek módosításaira,*
- a) amelyek kidolgozását jogszabály, illetve országgyűlési, kormány- vagy helyi önkormányzati határozat írja elő, és*

b) amelyeket közigazgatási szerv, valamint törvény, illetve kormányrendelet felhatalmazása alapján közigazgatási feladatot ellátó nem közigazgatási szerv közigazgatási feladatkörében, illetve helyi önkormányzati testület (a továbbiakban együtt: közigazgatási szerv) dolgoz ki vagy fogad el, illetőleg amelyeket a Kormány terjeszt az Országgyűlés elé elfogadásra

(a továbbiakban: terv, illetve program)

a külön jogszabály alapján környezeti értékelést magában foglaló környezeti vizsgálatot kell lefolytatni. Környezeti értékelés nélkül terv, illetve program nem terjeszthető elő.”

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 36. és 116. §-ai a következőket tartalmazzák:

„36. § (1) A Kormány a költségvetési törvényjavaslat benyújtásakor

a) előterjeszti azokat a törvényjavaslatokat is, amelyek a javasolt előirányzatok megalapozásához szükségesek;

b) tájékoztatást ad a többéves elkötelezettséggel járó kiadási tételek későbbi évekre vonatkozó hatásairól;

c) teljeskörűen bemutatja - a b) pontban foglaltakat is beleértve - a költségvetési évet követő 3 év várható előirányzatait, amelyeket a költségvetési év folyamatai és áthúzódó hatásai, a tervezett feladattartási és szervezeti változások, valamint a gazdasági előrejelzések szerint állapítottak meg;

d) bemutatja a költségvetési törvény legfontosabb társadalmi és gazdasági hatásait;

e) értékeli a költségvetési évet megelőző időszak gazdasági, költségvetési folyamatait;

(...).

116. § (1) Az Országgyűlés részére az állami költségvetés tárgyalásakor tájékoztatásul a következő mérlegeket és kimutatásokat kell bemutatni:

1. az államháztartás bevételeit és kiadásait (a továbbiakban: költségvetési mérleg)

a) alrendszerenként és összevontan,

b) közgazdasági és funkcionális tagolásban;

2. az államháztartás alrendszerei költségvetési egyenlegének (többletének vagy hiányának) összefüggését és kapcsolatát az Európai Közösséget létrehozó szerződéshez csatolt, a túlzott hiány esetén követendő eljárásról szóló jegyzőkönyv alkalmazásáról szóló, 1993. november 22-i 3605/93/EK tanácsi rendelet szerint jelentendő mutatóval: a kormányzati szektor hiányával (maastrichti deficitmutató), illetve az ugyanott meghatározott kamatkiadásokat figyelmen kívül hagyó elsődleges egyenlegmutatóval (maastrichti elsődleges egyenlegmutató);

3. a központi költségvetés adóbevételeiben érvényesülő közvetett támogatásokat (pl. adóelengedéseket, adókedvezményeket) tartalmazó kimutatást adónemenként.

(2) Az Országgyűlés részére zárszámadáskor tájékoztatásul a következő mérlegeket és kimutatásokat kell bemutatni:

1. az államháztartás költségvetési mérlegeit alrendszerenként és összevontan, közgazdasági és funkcionális tagolásban;

2. az államháztartás alrendszerei költségvetési egyenlegének (többletének vagy hiányának) összefüggését és kapcsolatát az Európai Közösséget létrehozó szerződéshez csatolt, a túlzott hiány esetén követendő eljárásról szóló jegyzőkönyv alkalmazásáról szóló, 1993. november 22-i 3605/93/EK tanácsi rendelet szerint jelentendő mutatóval: a kormányzati szektor hiányával (maastrichti deficitmutató), illetve az ugyanott meghatározott kamatkiadásokat figyelmen kívül hagyó elsődleges egyenlegmutatóval (maastrichti elsődleges egyenlegmutató);

3. a központi költségvetés adóbevételeiben érvényesülő közvetett támogatásokat (pl. adóelengedéseket, adókedvezményeket) tartalmazó kimutatást adónemenként;

4. az államháztartás könyvviteli mérlegeit alrendszerenként elkülönítetten;

5. az állami költségvetés finanszírozását bemutató pénzforgalmi kimutatást;

6. az államháztartás adósságát instrumentumok, valamint bel- és külföldi hitelezők szerinti bontásban összevontan és alrendszerenként;
7. a központi költségvetés adósságát instrumentumok, bel- és külföldi hitelezők, forint és deviza, valamint éven belüli és éven túli lejárat szerinti bontásban;
8. a 110. §-ban meghatározott adósság-kategóriákat összefüggéseikkel együtt;
9. a központi költségvetés által nyújtott hitelek állományát instrumentumok, bel- és külföldi hitelfelvevők, lejárat szerinti bontásban.
- 13 Dr. Nyikos László: **Az Európai Unió legfontosabb pénzügyi jogszabálya (a pénzügyi rendelet) és hatása az államháztartás reformjára.** MeH Európai Integrációs Iroda, 2005
- 14 Ld. http://www.levego.hu/kiadvany/hirek/malom_nyiltlevel.pdf, <http://appserver.obh.hu/ugyek/letolt?id=1118055232992.170469>
- 15 A **Magyar Bankszövetség** állásfoglalása ezzel kapcsolatban a következő volt: „Az autópálya építés költségeinek államháztartásban történő elszámolása és ennek kapcsán az egymástól gyökeresen eltérő hiányértékek csaknem lehetetlenné teszik a helyzet reális megítélését.”. http://www.bankszovetseg.hu/anyag/feltoltott/Gazdasagpolitika_2005.doc
- 16 Nyikos László, id. mű.
- 17 „A demokratikus berendezkedés egyik legfontosabb jellemzője a kormányzat elszámoltathatósága, az állam által adókban elvont pénz felhasználásának parlamenti ellenőrzése. Ennek feltételeit a magyar alkotmány – ha nem is elég precízen, de – rögzíti. (Az 1996-97-es alkotmányozási kísérlet során egyetértés alakult ki abban, hogy e szabályokat pontosabban kell az alkotmányban rögzíteni, ez azonban az egész akkori alkotmányozási próbálkozással együtt sajnos megghiúsult.) A részletes szabályozást az államháztartási törvény tartalmazza. Ugyanakkor az Orbán-kormány, majd a Medgyessy-kormány, idején egy sor olyan módosítás történt az államháztartási törvényben, amelyek számottevően gyengítik a közpénzek felhasználása fölötti par-

lamenti ellenőrzést. A legkirívóbb a kétéves költségvetés bevezetése volt 2000-ben, amellyel 2000 és 2002 között gyakorlatilag felfüggesztették a parlamenti ellenőrzést. Törölték a törvényből a kormánynak azt a kötelezettségét, hogy a következő választások előtt számoljon be az állam kötelezettségeinek alakulásáról (ezt a 2002-es kormányváltás után visszaállították). A Medgyessy-kormány ciklusának kezdetén olyan mértékben lazították a pótköltségvetés benyújtási kötelezettségének szabályát, hogy ez a kötelezettség gyakorlatilag megszűnt. Az évek során egyre inkább bővítették a kormány átcsoportosítási jogát a költségvetési előirányzatok között. Mindkét kormány jelentős állami költsékeztést emelt ki a költségvetésből, az Fidesz-kormány elsősorban a Magyar Fejlesztési Bank révén, az MSZP-SZDSZ-kormány pedig a közös állami- és magánfinanszírozás (public-private partnership) útján.

Mindez nem egyszerűen pénzügytechnikai kérdés. Ezekkel a lépésekkel oda jutottunk, hogy a mindenkori kormánytöbbség jószerevével nem elszámoltatható, úgy dönt tíz- és százmilliárdok elköltéséről, hogy nincs rászorítva annak alapos nyilvános indoklására. Nem lehet tudni, hogy a tegnapi és mai kormánydöntések milyen mértékben terhelik a következő évek, évtizedek adóbevételeit. Tiszteletlenül megfontolás vezeti a kormányokat: mi döntünk, mi adunk, mi szerzünk jó pontokat a választóknál, s majd fizeti, aki utánunk jön. Nincs a közéletben nagyobb „mutyizás”, mint amikor egy-egy kormány bejelenti, hogy a kapuk helyett bevezeti a matricát, de nem mondja meg, hogy az autópálya korábbi üzemeltetőjének hitelét nemcsak átvállalta, de át is ütemeztette, s a törlesztés a későbbi kormányok költségvetéseit terheli. Semmi sem hazugabb annál, amikor a maga alkotásaként büszkélkedik egy kormány azokkal a pazar középületekkel, amelyeknek árát majd a következő kormányok idején fizetik ki a költségvetésből a magánbefektetőknek. Az erősen megrongált parlamenti demokrácia újbóli megerősítéséhez ezért nem elég visszaállítani a hetenkénti ülésézést, nem

elégg rendszeresen megjelennie a miniszterelnöknek az Országgyűlés plenáris ülésein, hanem helyre kell állítani a költségvetési gazdálkodás szoros parlamenti ellenőrzését, a közpénzek felhasználásának teljes átláthatóságát is.”

(Bauer Tamás: **Más Világot! Három törvénytervezet a politika becsületének helyreállítására** (Élet és Irodalom, 2005.09.09., <http://www.es.hu/pd/display.asp?channel=PUBLICISZTIKA0536&article=2005-0911-2216-01MIPB>)

18 A Jat. 19. és 20. §-a megállapítja:

„19. § Az állampolgárok – közvetlenül, illetőleg képviselői szerveik útján – közreműködnek az életviszonyaikat érintő jogszabályok előkészítésében és megalkotásában.

20. § A jogalkalmazó szerveket, a társadalmi szervezeteket és az érdekképviselői szerveket be kell vonni az olyan jogszabályok tervezetének elkészítésébe, amelyek az általuk képviselt és védett érdekeket, illetőleg társadalmi viszonyokat érintik.”

19 A 2005. évi gyors olajár-növekedéskor Gyurcsány Ferenc miniszterelnök azt nyilatkozta, hogy „előállt az a helyzet, amikor lehet és szükséges is a magyar kormánynak lépéseket tenni annak érdekében, hogy mérsékelje, csillapítsa és késleltesse az egyre növekvő olajárak hatását a magyar gazdaságra és társadalomra.” (Népszabadság Online, 2005. szeptember 11.: <http://www.nol.hu/cikk/376729/>) Ennek megfelelően csökkentették az üzemanyagok áfáját a közvélemény és az összes politikai párt kinyilvánított vagy hallgatóságos beleegyezése mellett. Ellenvéleményt csupán néhány ismert közgazdász és a Levegő Munkacsoport nyilvánított.

20 **Ld. Tiltandó támogatások – Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban.** Szerk. Kiss Károly. L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2006. <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatatas.pdf>

21 Az első jegyzetben felsorolt kutatási anyagokon kívül figyelemre méltó egyebek mellett az Európai Bizottság megbízásából 2008-ban véglegesített átfogó tanulmány a közlekedés külső költségeiről: **Handbook on estimation of external costs in the**

transport sector – Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT). CE Delft, 2007,) <http://www.rapportsysteem.nl/artikel/index.php?id=702&action=read#>

22 Részletesebb kifejtését lásd az **Államháztartási reform – másképpen** (Levegő Munkacsoport, 1998) című kiadvány „Tisztázzuk a számokat!” fejezetében: <http://www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/allamh.htm>

23 **Túl a GDP-n.** Beszámoló egy magas szintű brüsszeli konferenciáról: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/gdp_0801.pdf

24 A témával kapcsolatban átfogó és naprakész anyagok találhatóak például az OECD honlapján (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>) és a Német Zöld Költségvetés Szövetség honlapján (www.foes.de): Figyelemre méltó az Európai Környezetvédelmi Ügynökség **Using the market for cost-effective environmental policy** című kiadványa is (http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_1/en).

25 <http://versenykepesseg.magyarorszagholnap.hu/wiki/Kezd%C5%91lap>

26 Ez a javaslat eredetileg Síklaky István elgondolása volt (ld. <http://www.levegto.hu/archivum/2000/07/2246.htm>). Ezt az elképzelést használta fel a Levegő Munkacsoport, amikor vállalatok aláírását kezdeményezte a miniszterjelöltekkel 2002-ben és 2006-ban (ld. <http://www.levego.hu/kormanylap.htm>).

27 Az állampolgári jogok országgyűlési biztosának Jelentése az OBH 4113/2004. és 6379/2004. számú ügyekben. Ld. a civil szervezetek vonatkozó levelét is: http://www.levego.hu/kiadvany/hirek/malom_nyiltlevel.pdf

28 **Ld. <http://www.levego.hu/lelegzetnyi/0804.htm>**

29 **Ld. <http://www.levego.hu/lelegzetnyi/0707.htm>**

30 http://www.bankszovetseg.hu/anyag/feltoltott/Gazdasagpolitika_2005.doc

31 „Ezek a szervezetek a társadalmi élet szinte minden területén fontos szerepet töltenek be. Tevékenységükkel munkahelyeket hoznak létre, lehetőséget teremtenek az aktív polgári részvételre a közéletben, hozzájá-

- rulnak a demokrácia működtetéséhez, széles körben szolgáltatásokat nyújtanak...” (Az EU Bizottságának közleménye az önkéntes szervezetek és alapítványok szerepének erősítéséről Európában (COM(97) 241 final, Brüsszel 1997. június 6.)
- 32 Az Európai Közösségek Alapszerződése, 174. cikkely, 2. bekezdés
- 33 Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final
- 34 Fair Payment for Infrastructure Use. A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – European Commission, Directorate General VII Transport, 22 July 1998
- 35 Fehér könyv: Európai közlekedéspolitikai 2010-ig: itt az idő dönteni. COM(2001)370. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 2001. szeptember 12. Az EU korábbi 15 tagállamainak nyelvén megtalálható a http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html honlapon. Magyarul a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium jelentette meg.
- 36 **Presidency Conclusions**, Göteborg European Council, 15 and 16 June 2001
- 37 „*MAKE POLLUTERS PAY – Ensure that prices reflect the real costs to society of production and consumption activities and that polluters pay for the damage they cause to human health and the environment.*” **Presidency Conclusions**, Brussels European Union, 16 and 17 June 2005
- 38 <http://ue.eu.int/newsroom/main.cfm?LANG=1>
- 39 **A pénzügyminiszterek ellenzik a benzinadó csökkentését.** Népszabadság, 2005. szeptember 10.: <http://www.nol.hu/cikk/376690/>
- 40 Joaquín Almunia: az üzemanyagáfa-csökkentés elmentés a manchesteri állásfoglalással! – „Néhány ország nem tartja magát ahhoz az egyhangú állásfoglaláshoz, amelyet huszonöt EU-tagország pénzügyminisztere fogadott el a manchesteri értekezleten, ahol a magasra szökött világgpiaci kőolajárak következményeinek kezelését vitatták meg - állapította meg Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa budapesti látogatása során újságírók előtt pénteken arra kérdésre, hogyan ítéli meg a magyarországi döntést, amely előrehozta a benzinre és a gázolajra kivetett áfa csökkentését. A bizottságnak azonban nincs jogi lehetősége az ilyen esetekkel kapcsolatban, mindössze annyit tehet, hogy nyomon követi az egyes országok intézkedéseit és elemzését a gazdasági és pénzügyminiszterek tanácsa, az Ecofin októberi ülése elé terjesztendő jelentésében összefoglalja. Az Európai Unió pénzügyminiszterei Manchesterben tartott értekezletükön legutóbbi egységes álláspontot foglaltak el arról, hogy kerüljék az egyoldalú intézkedéseket, a piaci versenyt torzító és az alkalmazkodást hátráltató megoldásokat, például az adócsökkentést - emlékeztetett Almunia.” (MTI Eco, 2005-09-16). <http://www.vg.hu/index3.php?app=cikk&datum=2005-09-16&d=2005-09-16&r=255&c=147>
- 41 Az OECD Tanácsának 1972. évi C(72)128. számú ajánlása
- 42 Így például 2006-ban a The Political Economy of Environmentally Related Taxes című kötetet, amelynek magyar nyelvű ismertetője itt olvasható: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/oecd0704.pdf
- 43 **Presidency Conclusions**, Barcelona European Council, 15 and 16 March 2002
- 44 Ld. www.oecd.org/agr/env
- 45 **Environmentally Harmful Subsidies: Policy Issues and Challenges.** OECD, 2003: http://www.inegob.mx/dgipea/download/harmful_subsidies.pdf
- 46 **Environmentally Harmful Subsidies. Challenges for Reform.** OECD, 2005: <http://www.oecd-bookshop.org/oecd/display.asp?lang=EN&sf1=identifiers&st1=512005081e1>
- 47 The Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on „**Bringing our needs and responsibilities together – Integrating environmental issues with economic policy**” COM(2000) 576 final, Brussels, 20.9.2000
- 48 **Towards a European strategy for the security of energy supply.** Green Paper, COM(2000) 769 final, European Commission, 29 November 2000.

- 49 **A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről:** <http://ccvista.taie.x.be/Fulcrum/CCVista/hu/32003L0096-HU.doc>
Lásd még: **Egységes európai energiaadó,** <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/05/2766.hpp>
- 50 Ld. http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/brussz-konf_0703.pdf
- 51 <http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>
- 52 Lásd különösen:
- Kiss Károly: **Környezetvédelmi adóreform Nyugat-Európában – és néhány hazai vonatkozása:** http://korny10.bke.hu/kti/11_szam.pdf
 - Kiss Károly: **Támogatások az OECD országokban és az EU-ban -- környezetgazdasági értékelés:** http://korny10.bke.hu/kti/22_szam.pdf
- 53 http://www.bundesfinanzministerium.de/cln_03/nn_4542/sid_512BEC130FA0A56EDE062531E1EC56CA/nsc_true/DE/Finanz__und__Wirtschaftspolitik/Finanzpolitik/Subventionspolitik/20363.html
- 54 Samuelson, Paul A. – Nordhaus, William D.: **Közgazdaságtan.** Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1987-1988.
- 55 94/2005. (XII. 15.) OGY határozat az elkövetkezendő tíz évben követendő gazdaságpolitikai alapelvekről
- 56 Dr. Rabár Ferenc: **A jóléti állam: emlék vagy jövendő?** Magyar Szemle, 1999. 5-6. szám
- 57 Munka és vállalkozás. Hatástanulmány az adóterhek csökkentésére, a munkavállalás ösztönzésére kidolgozott javaslatokról, 2008. március 3. <http://www.miniszterelnok.hu/domain2/files/modules/module25/111004DE2F8DFA04E.pdf>
- 58 Ld. **Vállalkozásbarát adórendszer: A mikro- és kisvállalkozások adózással kapcsolatos adminisztratív terhelésének felmérése és az adminisztratív terhelések csökkentésére szolgáló javaslatok kidolgozására.** Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, 2007. december (<http://versenykepesseg.magyarorszagholnap.hu/images/Vallakozasbarat.pdf>), valamint **Az adózási és számviteli adminisztráció egyszerűsítése,** Budapesti Corvinus Egyetem Gazdálkodástudományi Kar Pénzügyi és Számviteli Intézetének Pénzügyi Számvitel Tan széke, 2007. november (http://versenykepesseg.magyarorszagholnap.hu/images/Adozasi_szamviteli_adminisztracio.pdf)
- 59 **Gyorshajtás – bűnhődés nélkül? – A traffipaxot a rendőrök sokszor csak villogtatják.** Népszabadság, 2005. november 21.: <http://www.nol.hu/cikk/384809/>
- 60 **Önálló lesz-e az építésügyi hatóság?** Magyar Hírlap, 2005. július 30.
- 61 **Leépülő növényvédelmi szolgálat – Kontroll nélkül.** Heti Világgazdaság, 2005. május 4.
- 62 **Lapátra kerül az állat-egészségügyi dolgozók ötöde.** Magyar Hírlap, 2005. december 11.: http://www.magyarhirlap.hu/Archivum_cikk.php?cikk=99459&archiv=1&next=0
- 63 *„A rendszerváltás 12 esztendeje alatt nyilvánvalóvá vált, hogy a szakértők sem szentek, s a köz érdekében jobb az ő lelkiismeretük helyett a súlyok és ellensúlyok bonyolult rendszerére támaszkodni. E szabály alól a fővárosi közlekedés tervezése sem kivétel. A kötött forrásokkal gazdálkodó fővárosi önkormányzat – végső soron a város adófizetői – abban érdekelt, hogy minél kevesebb pénzből, minél gyorsabban, minél több probléma megoldódjon. A tervezőintézet, a Főmterv Rt. viszont, ahol hosszú éveken át készült a főváros közlekedésfejlesztési koncepciójának nevezett anyag, gazdasági társaságként a bevételben és a profitban érdekelt: abban, hogy minél több és minél nagyobb értékű megrendelést kapjon. Meg is kapná a magáét az a tervezője, aki autóbuszvásárlással, netán autóbuszszáv kijelölésével javasolná egy budapesti (tömeg)közlekedési probléma megoldását ott, ahol alagúttervezés is szóba jöhet! Nem csoda, hogy az általuk alkotott közlekedésfejlesztési koncepcióról a laikus olvasó számára is gyorsan kiderül, hogy elsősorban a tervezők, építők érdekeit és a megrendelések generálását szolgálja. Sok ezermilliárd forintos beruházási étlap, amelyből akár évtizedekig mazsolázhathatnak együtt tervezők és kivitelezők*

- anélkül, hogy attól kellene félniük, kialakul egy elfogadható közlekedési struktúra Budapesten.” Vargha Márton (Népszabadság, 2003. január 14.)
- 64 A témával kapcsolatban részletesebben ld. http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/hatosagok061127.pdf
- 65 Ld. például a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetségének Elnökségének 2008. január 31-i állásfoglalását: <http://www.vosz.hu/index.php?pid=2&PHPSESSID=5860b3e06cc2e7e5e6cab9e50d35af94>
- 66 Elemzés a konvergenciafolyamatokról. MNB, 2008. március, http://www.mnb.hu/Resource.aspx?ResourceID=mnbfile&resourcenam=elemzes_a_konvergenciafolyamatokrol_2008
- 67 **Where is the wealth of nations? Measuring Capital for the 21st Century**, © The World Bank. <http://siteresources.worldbank.org/INTEEI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>. Rövid magyar nyelvű ismertetője: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/vilagbank-nemzetivagyonyon0804.pdf
- 68 http://www.bankszovetseg.hu/anyag/feltoltott/Gazdasagpolitika_2005.doc
- 69 Ld. a 67. jegyzetet.
- 70 Ld. különösen: **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei - Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez**: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/koltsegetes2003.pdf>
- 71 Az adórendszer egyszerűsítésére tett javaslatainkat ld. az **Adócsalás személygépkocsi-elszámolás-sal és egyéb trükkökkel** című tanulmányunkban (2007): <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>
- 72 A kis- és középvállalkozások meghatározását a 2004. évi XXXIV. törvény tartalmazza.
- 73 Részletesebb indoklást ld.: **Ajánlások az állampolgárok biztonságérzetét, normális életvezetését támogató, környezetkímélő lakáspolitikák kialakítására**: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/koltsegetes2003.pdf> (1. melléklet)
- 74 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.
- 75 A témával kapcsolatban részletesen lehet tájékozódni **A sínek tovább bírják** című tanulmányból (<http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>), illetve a www.levego.hu/kamionstop/honlapon.
- 76 A túlsúlydíjak mértékét és a fizetés szabályait a 4/1999. (II. 12.) számú KHVM rendelet rögzíti.
- 77 **Tájékoztató a gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programja megalapozó vizsgálatáról.** Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – UVA-TERV. Budapest, 2005. december
- 78 KSH Munkaerő-piaci politikák, módszertani kézikönyv, nemzetközi statisztikai dokumentumok, Nemzetközi előírások és ajánlások a statisztikai módszerek és osztályozások köréből. (I.3.3 rész, 15. pont a definíciókról) Budapest, 2005
- 79 A téma részletesebb kifejtését ld. az **Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel** c. tanulmányban: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>
- 80 A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény 69, § (4) bekezdésének megfelelően, a (2) bekezdés és egyéb jogszabály-helyek módosításával.
- 81 Ld. a **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások** c.

- tanulmányt: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf
- 82 A holland kormány 2016-ra tervezi egy ilyen útdíj általános bevezetését, ld. <http://www.verkeerenwa-terstaat.nl/english/news/newsitems/cabinetagrees-toroadpricing.aspx>
- 83 Az Alkotmány 9. § (2) bekezdése: „A Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.”
- 84 Az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdése: „A Magyar Köztársaság biztosítja a területén tartózkodó minden személy számára az emberi, illetve az állampolgári jogokat, bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, nyelv, vallás, politikai vagy más vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül.”
- 85 Az Alkotmány „70/I. §-a: Minden természetes személy, jogi személy és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet köteles jövedelmi és vagyoni viszonyainak megfelelően a közterhekhez hozzájárulni.”
- 86 Az Alkotmány 9. §-a: „(1) Magyarország gazdasága olyan piacgazdaság, amelyben a köztulajdon és a magántulajdon egyenjogú és egyenlő védelemben részesül. (2) A Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.”
- 87 Az Alkotmány 18. §-a: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” Az Alkotmány 70/D. §-a: „(1) A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez. (2) Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.”
- 88 Az Alkotmány „2. § (1) bekezdése: „A Magyar Köztársaság független, demokratikus jogállam.”
- 89 [http://levego.hu/#showNews\(1625\)](http://levego.hu/#showNews(1625))
- 90 A magyarok által Szlovákiában forgalomba helyezett autók száma egyre növekszik. Ld. **Megállíthatatlan rendszámüzlet**. Népszabadság, 2008. április 21. <http://nol.hu/cikk/489233/>
- 91 **External Costs of Transport**. INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe–Párizs
- 92 <http://www.euro.who.int/document/e79097.pdf>
- 93 Az Európai Unió létrehozott egy átfogó jogi keretet Európa levegőjének védelmében. Ennek részeként a **Clean Air for Europe** (CAFE, Tiszta Levegőt Európának) program keretében felülvizsgálják a jelenlegi szabályozást. Ennek előkészítése során összegyűjtik a légszennyezésről és a hatásairól rendelkezésre álló információkat, és az összes érdekelt fél bevonásával elemzik ki azokat.
- 94 M. Amann, I. et. Al.: **Scope for further emission reductions: The range between Current Legislation and Maximum Technically Feasible Reductions**. International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) Laxenburg, Austria, 2004, http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/baseline3v2.pdf
- 95 A tanulmány rövid összefoglalója itt található: **Air pollution –Time to clear the air**, http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article_2434_en.htm
- 96 **Kötelező lesz a dízelszűrő**. Lélegzet, 2005. június, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/06/3275.hpp>
- 97 Measures to improve air quality and reduce particles – Twelve Virtuous Examples; EEB, 2006, http://www.eeb.org/activities/air/documents/Measures_to_improve_AQ_000.pdf
- 98 **Germany Gives Tax Break to Clean up Older Diesel Cars**. Reuters News Service, March 12, 2007
- 99 **Germany agrees diesel filter tax breaks**, <http://www.foes.de/en/GBN17-6Art1.html>
- 100 João Amaral Tomaz, Secretary of State for Fiscal Matters: **The Reform of Motor Vehicle Taxation in Portugal**, http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/about/speeches/taxforum_2007/Tomaz.pdf
- 101 **Diesel Particles – a Health Hazard**. Det Økologiske Råd, Koppenhága, 2006. december
- 102 Forrás: Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete, 2005. évi jelentés

- 103 Ld. például: **Árrobbanást, éhséglázadásokat, háborúkat okoz a biodízel?** Világgazdaság, 2008. április 20. <http://vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=218835>
- 104 Ld. például: **Az út díja – a díj útja**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/06/2777.hpp>; **A szingapúri példa**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/1991/10/2127.hpp>; **A stockholmi dugódíj**, http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_ananyagok/stockholmi_dugodij.pdf
- 105 **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások**, 55. oldal: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf
- 106 **A termőföld és a zöldfelületek védelme gazdasági eszközökkel**. Levegő Munkacsoport, 2003: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm12.pdf>
- 107 A témával kapcsolatban a Levegő Munkacsoport már készített egy tanulmányt, ld. a Tiltandó támogatások című kiadvány **Az építőipari nyersanyag bányászat környezetvédelmi szempontból káros támogatásai** fejezetét: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatas.pdf>. Ennek a tanulmánynak a továbbfejlesztésére, kiegészítésére lenne szükség.
- 108 A módszer részletes leírása itt található: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/koltsegvetes2003.pdf> (13. melléklet)
- 109 http://www.bankszovetseg.hu/anyag/feltoltott/Gazdasagpolitika_2005.doc
- 110 Hegedűs Miklós, a GKI Energiakutató és Tanácsadó Kft. ügyvezető igazgatója: **Ki hol söpörjön?** Világgazdaság, 2008. január 23. <http://www.vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=205138>
- 111 **Központra pazarol az állam?** Népszabadság, 2008. február 11. <http://nol.hu/cikk/480932/>
- 112 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. Számos értékes anyag, javaslat található a Környezet-tudományi Központ honlapján is: <http://www.ktk-ces.hu/beszerzes.html>
- 113 A Legfelsőbb Bíróság 1999. május 13-án kelt, Gf.IV.30.879/1998/17. számú ítélete
- 114 <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/13/2911.hpp>
- 115 **T/5395. számú törvényjavaslat a Nemzeti Kulturális Alapról szóló 1993. évi XXIII. törvény módosításáról**, 2008. április: <http://www.parlament.hu/irom38/05395/05395.pdf>
- 116 <http://www.mrsz.hu/download.php?oid=T92d0a7e8a9b71959e36f929d903435b;aid=Tf280f78829973919b32b5dfc72c11fe;download>
- 117 Részletesebb ismertetését ld. a **Lélegzet** 2002/7. számában: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/07>
- 118 A Levegő Munkacsoport vonatkozó levelezése az APEH-hel megtalálható a Levegő Munkacsoport irodájában.
- 119 <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>
- 120 A mezőgazdasági adók és támogatások környezetvédelmi szempontú átalakítását szolgálja az a sok értékes tanulmány, kidolgozott javaslat, amelyet a **Szent István Egyetem Környezet- és Tájgazdálkodási Intézete** készített (<http://www.kti.szie.hu/>)
- 121 Ld. például a **Dolgozók, legyetek tőkésék!** című cikket a Népszabadság 2007. június 30-i számában és a **Profitrészesedést a dolgozóknak!** című hírt a Világgazdaság 2007. március 1-i számában. Ez utóbbi szerint az EU pénzügyminisztereinek szokásos havi tanácsülését követően a francia és a luxemburgi tárca vezetője is kiállt Peer Steinbrück német pénzügyminiszter dolgozói profitrészesedést szorgalmazó javaslata mellett.

LÉLEGZET ELŐFIZETÉS ■ A NEGYED-ÉVENTE MEGJELENŐ KÖRNYEZETVÉDELMI FOLYÓIRATOT A LEVEGŐ MUNKACSOPORT SZAKÉRTŐ CSAPATA ÁLLÍTJA ÖSSZE SAJÁT KUTATÁSI EREDMÉNYEIBŐL, ILLETVE HAZAI ÉS NEMZETKÖZI TÁRSSZERVEZETEK LEGFRISSEBB ANYAGAIBÓL. ELŐFIZETÉSI DÍJ EGY ÉVRE: 1800 FT

**elofizetes@lelegzet.hu
1465 Budapest,
Pf. 1676
06-1-411-0509**

LÉLEGZETNYI ■ RENDELJE MEG INGYENES, HAVI, ELEKTRONIKUS HÍRLEVELÜNKET! FRISS HÍREK A LEVEGŐ MUNKACSOPORT RENDEZVÉNYEIRŐL, TEVÉKENYSÉGÉRŐL, KIADVÁNYAIRÓL, TANULMÁNYAIRÓL.

hirlevel@levego.hu

TÁMOGATÁS ■ LEGYEN PÁRTOLO TÁGUNK, MECÉNÁSUNK VAGY ÖNKÉNTESÜNK! TÁMOGASSA SZERVEZETÜNKET!

**[www.levego.hu/
tamogatas](http://www.levego.hu/tamogatas)**

AZ ÁLLAMHÁZTARTÁS ÖKOSZOCIÁLIS REFORMJA

Ebben a tanulmányban a Levegő Munkacsoport bemutatja: a magas államháztartási hiány csökkentésére nem az a megoldás, hogy leépítjük a közösségi szolgáltatásokat és kétes értékű üzleti szolgáltatásokká igyekszünk ezeket átalakítani. A piacgazdaság ellenőrző-szabályozó intézményeinek leépítése sem járható út. Ezek az intézkedések komoly vagyonszétlással járnak, és csak tovább súlyosbítják a problémát. A megoldást a környezetet károsító termékek és szolgáltatások fokozott adóztatása, illetve a környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontból káros gazdasági támogatások felszámolása jelenti. Van, aki úgy gondolja, hogy ez ellentétes a piacgazdaság elveivel. Meg kell nyugtassuk: másoknak okozott környezeti kár (externália) esetén a piac nem képes elérni a társadalmi-gazdasági optimumot, ezért az államnak be kell avatkoznia – ahhoz hasonlóan, amikor monopólium vagy információhiány akadályozza a láthatatlan kéz működését.