

# Javaslatok a 2017. évi állami költségvetéshez

*„Azt tartják, a pénz teszi az angolt. Nos, vedd el a pénzt az angoltól, hagyd meg az eszét. Add oda a pénzt a magyarnak, de hagyd meg oly butának – és mind marad a régiben. Bizony a pénz mintegy a látható instrumentuma a fejlődésnek (...) mélyebben és láthatatlanul az ész működik.”*

*Gróf Széchenyi István*

**Budapest, 2016. május 11.**

## Javasataink célja

A Levegő Munkacsoport 1991 óta készít javaslatokat a költségvetés és az adórendszer átalakítására. Az ezek alapjául szolgáló elveket részletesen kifejtettük korábbi tanulmányainkban.<sup>1</sup>

A Levegő Munkacsoport költségvetési javaslatainak célja az, hogy elősegítse a hazai vállalkozások legnagyobb problémájának megoldását. Ez a probléma – vállalkozók, közgazdászok egybehangzó véleménye szerint – a tőkehiány.

Ahhoz, hogy érdemben előrelépjunk ennek a problémának a megoldásában, tudnunk kell, hogy egy korszerű gazdaságban mi alkotja a tőkét.

Tőkén olyan anyagi (a pénzt is beleértve) és immateriális javakat értünk, amelyeket a hosszabb időre be lehet fektetni.

Amint az alábbi táblázatból látható, a mai világban egy ország tőkéjének nagyobbik részét az immateriális tőke teszi ki, és minél inkább fejlődni akar egy ország, annál inkább kell növelnie az immateriális tőkét. Az immateriális tőkét pedig a munkaerő képzettsége és munkavégző képessége (testi és lelki egészsége), a jogbiztonság, az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, az erőszakmentesség, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás és ellenőrzés minősége, valamint a korrupciómentesség alkotja.

**Az egyes országcsoportok nemzeti tőkéjének összetétele 2000-ben (százalék)<sup>2</sup>**

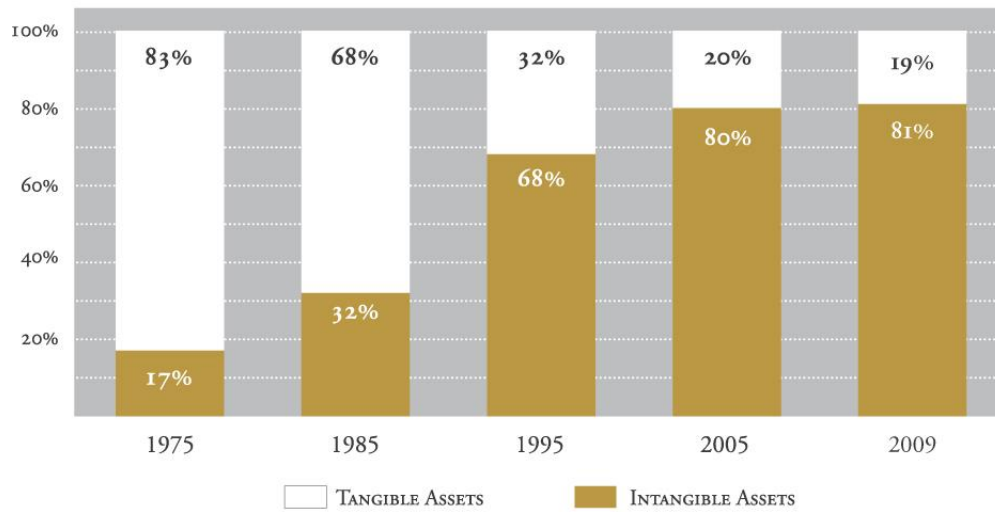
Besorolás jövedelem szerint	Természeti tőke	Tárgyasult tőke	Immateriális tőke
Kisjövedelmű országok	26	16	59
Közepes jövedelmű országok	13	19	68
Magas jövedelmű OECD-országok	2	17	81
<b>Világ összesen</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>78</b>

Napjainkban nemcsak egy országnak, hanem egy vállalatnak is a legfontosabb tőkéje az immateriális tőke. Ezen a téren az elmúlt évtizedekben drámai változások történtek a világban. Amint az alábbi ábra mutatja, 1975-ben az Amerikai Egyesült Államok gazdaságát leginkább meghatározó 500 cég piaci értékének 83%-át tették ki a tárgyi javak (pénzeszközök, gépek, berendezések, épületek stb.) és mindössze 17%-át az immateriális javak (a képzett, magas munkakultúrával rendelkező munkaerő, egyéb szellemi értékek, innovációs képesség, alkalmazott szervezési módszerek, vállalati kultúra és arculat stb.). Ez az arány azonban teljesen megfordult a 2000-es évekre.

<sup>1</sup> Ld. például: **Javaslatok a 2012. évi állami költségvetéshez: kiút a válságból.** Levegő Munkacsoport, 2011. november, [http://www.levego.hu/sites/default/files/koltsegvetesi\\_javaslatok\\_2012re\\_111104.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/koltsegvetesi_javaslatok_2012re_111104.pdf)  
További anyagok találhatóak a <http://www.levego.hu/tevekenysegeink/allamhaztartasi-reform> oldalon.  
Nemzetközi vonatkozásban ajánljuk az érdeklődők figyelmébe a [www.green-budget.eu](http://www.green-budget.eu) (angolul) és a [www.foes.de](http://www.foes.de) (főleg németül) honlapokat.

<sup>2</sup> A táblázat forrása: **Where is the wealth of nations? Measuring Capital for the 21st Century**, © 2006 The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.  
<http://siteresources.worldbank.org/INTEEI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>. Összefoglalója magyar nyelven: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf)

### COMPONENTS OF S&P 500 MARKET VALUE



Source: Ocean Tomo

### A legfontosabb 500 amerikai nagyvállalat piaci értéke összetételének alakulása 1975 és 2009 között<sup>3</sup>

(tangible assets=tárgyi javak, intangible assets=immateriális javak)

Mindez azt jelenti, hogy amennyiben fel akarjuk számolni gazdasági fejlődésünk legfőbb akadályát, akkor nem betonra és aszfaltra, az energiafogyasztás ösztönzésére, és még csak nem is autó- és gumigyárak létesítésének előmozdítására kell fordítani a közpénzeket. A fenti táblázatból az is kiderül, hogy csak igen alacsony hatékonysággal és csak ideiglenesen javíthatja a gazdaság versenyképességét a természeti környezet kizsákmányolása. Gazdasági fejlődésünket, versenyképességünk javítását leginkább olyan területek támogatása szolgálja, mint az alkotó emberi munka, az oktatás, az egészségügy, a kultúra, az energiahatékonyság, a környezetvédelem, a hatékony kormányzás és a korrupcióellenes küzdelem.

Mindennek megfelelően javasoljuk mintegy 2500 milliárd forint átcsoportosítását a Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről szóló T/10377. számú törvényjavaslatban<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Az ábra forrása: <http://www.oceantomo.com/media/newsreleases/Intangible-Asset-Market-Value-Study>

<sup>4</sup> <http://www.parlament.hu/irom40/10377/10377.pdf>

# Konkrét javaslataink

Az alábbiakban konkrét, számszerű javaslatokat teszünk – rövid indoklással – a Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről szóló T/10377. számú törvényjavaslat<sup>5</sup> módosítására. (Az uniós támogatásokra itt nem térünk ki. Ezek átcsoportosításainak elveire és konkrét módjaira már korábban tettünk javaslatokat.<sup>6</sup>)

## Javaslatok az államháztartási bevételek növelésére és kiadások csökkentésére 2016-ban (milliárd forint)

	A többletbevétel, illetve kiadáscsökkentés forrása	Összeg
1.	<b>A munkabért terhelő adók és járulékok szerkezetének átalakítása</b> A rendszerváltást követően jelentősen nőtt a különbség a társadalom alacsony és magas jövedelmű rétegei között, és ez a szakadék az elmúlt években tovább mélyült. Ez nagyrészt az egykulcsos szja bevezetésének következménye, ami évi 400 milliárd forint körüli összeget csoportosított át a lakosság leginkább jómódú rétegei javára, vagyis azoknak, akik a legkevésbé szorulnak rá. <sup>7</sup> Ez a jelenség súlyos társadalmi feszültségeket okoz, és a gazdaság teljesítményét is rontja. <sup>8</sup> A lakosság nagy része számára ténylegesen is komolyan megnehezíti a hozzáférést az alapvető javakhoz és szolgáltatásokhoz, továbbá az emberek hangulatát egyébként is nagymértékben rontja. <sup>9</sup> A pénzügyi válság következtében számos országban	300

<sup>5</sup> ...

<sup>6</sup> **Javaslat az Új Széchenyi Terv továbbfejlesztésére**, 2011. január 11.

[http://levego.hu/sites/default/files/javaslat\\_az\\_uszt\\_tovabbfejlesztesere\\_1101.pdf](http://levego.hu/sites/default/files/javaslat_az_uszt_tovabbfejlesztesere_1101.pdf)

**Mire költjük az újabb uniós támogatásokat?** 2012. június 18.,

[http://www.levego.hu/kapcsolodo\\_anyagok/mire\\_koltsuk\\_az\\_ujabb\\_unios\\_tamogatásokat](http://www.levego.hu/kapcsolodo_anyagok/mire_koltsuk_az_ujabb_unios_tamogatásokat)

**Comments of the Clean Air Action Group on the Operational Programmes of Hungary for 2014-2020 submitted to the European Commission.** 28 August 2014, <http://www.levego.hu/sites/default/files/op-comments-caag-2014aug28v.pdf>

**Good Intentions Meet Reality: The Dire Consequences of Spending EU Taxpayers' Money in Hungary.**

April 2013, [http://www.levego.hu/sites/default/files/eu\\_budget\\_hungary\\_130404\\_final.doc](http://www.levego.hu/sites/default/files/eu_budget_hungary_130404_final.doc)

<sup>7</sup> Tóth G. Csaba – Virovác Péter: **Nyertesek és vesztesek – A magyar egykulcsos adóreform vizsgálata mikroszimulációs módszerrel**, <http://www.asz.hu/penzugyi-szemle-cikkek/2013/nyertesek-es-vesztesek-a-magyar-egykulcsos-adoreform-vizsgalata-mikroszimulacios-modszerrel/toth-virovacz-2013-4.pdf>

<sup>8</sup> Ld. például: **Inequality hurts economic growth, finds OECD research**, OECD, 2014,

<http://www.oecd.org/newsroom/inequality-hurts-economic-growth.htm>

**Redistribution, Inequality, and Growth**, IMF Staff Discussion Note, 2014,

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/sdn/2014/sdn1402.pdf>

**Causes and Consequences of Income Inequality: A Global Perspective**, IMF Staff Discussion Note, 2014, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/sdn/2015/sdn1513.pdf>

**The Impact of Income Inequality on Economic Growth**, Bertelsmann Stiftung, 2015,

[http://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BS/Publikationen/GrauePublikationen/Impulse\\_2015-05\\_income\\_inequality\\_and\\_growth.pdf](http://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BS/Publikationen/GrauePublikationen/Impulse_2015-05_income_inequality_and_growth.pdf)

*Richard Wilkinson: Hogyan árt a gazdasági egyenlőtlenség a társadalmaknak*, TED Talks, 2011,

[https://www.ted.com/talks/richard\\_wilkinson/transcript?language=hu](https://www.ted.com/talks/richard_wilkinson/transcript?language=hu)

<sup>9</sup> Ld. például: **Boldogságpolitika**. Lélegzet, 2006/2., <http://www.lelegzet.hu/archivum/2006/02/3402.hpp.html>

	– így Magyarországon is <sup>10</sup> – több esetben éppen a leggazdagabbak képviselői javasolták egy szolidaritási adó kivetését a magas jövedelmű személyekre. Javasoljuk tehát egyrészt egy többkulcsos személyi jövedelemadó kivetését, illetve szolidaritási adó bevezetését, másrészt az szja és a munkabért terhelő egyes járulékok csökkentését a legalacsonyabb jövedelemkategóriákba tartozók részére.	
2.	<b>A tehergépkocsik kilométer- és szennyezésarányos útdíjának átalakítása<sup>11</sup></b> Magyarországon 2013. július elsején bevezetésre került a tehergépkocsik útdíja. Ennek továbbfejlesztésére teszünk javaslatot. Egyrészt jelentősebb differenciálásra van szükség a jármű környezetvédelmi tulajdonságai alapján. (Ezt az útdíj-törvény <sup>12</sup> által lehetővé tett külsőköltség díj megfelelő bevezetésével lehetne megvalósítani.) Jelenleg ugyanis az EURO II norma felett minden jármű egyforma díjat fizet, ami nem ösztönöz a korszerű járművek használatára. (Egyébként minden uniós ország, amelyben bevezették az elektronikus útdíjat, a magyarországinál sokkal erősebben differenciálta azt a legkorszerűbb járművek javára.) Másrészt szükséges a díj emelése az autópályákon kívüli utakon, ugyanis az alacsonyabb rendű utakra való esetenként leterelődés tapasztalható amiatt, hogy a főutakon feleakkora díjat kell fizetni, mint az autópályákon, és a legtöbb úton nincs díjfizetés. Továbbá meg kell szüntetni az igen káros díjfizetési kötelezettséget a városokat elkerülő utakon és az autópályák fővárosi bevezető szakaszain.	30
3.	<b>A kereskedelmi gázolaj megszüntetése</b> A kereskedelmi gázolaj 2011. január 1-jei bevezetése (vagyis az a lehetőség, hogy a közúti fuvarozók a gázolaj befizetett jövedéki adójának egy részét visszaigényeljék) egy súlyosan környezetszennyező tevékenységnek nyújtott támogatás. E tevékenység művelői ráadásul jelenleg sem fizetik meg az általuk okozott költségeket. Nem valósult meg az az elképzelés sem, hogy a kedvezménynek köszönhetően a fuvarozók többet fognak itthon tankolni. <sup>13</sup> <sup>14</sup> A kedvezmény megszüntetése a nemzetközi tapasztalatok szerint elősegíti, hogy összességében növekedjen Magyarországon a munkahelyek száma. <sup>15</sup>	20
4.	<b>A személygépkocsikkal kapcsolatos elszámolások szigorítása<sup>16</sup></b> A Levegő Munkacsoport számításai szerint évente mintegy 1200-1500 milliárd forint adó- és járulékcsalást, illetve -elkerülést eredményez az a	200

<sup>10</sup> Be kellene vezetni a szolidaritási adót. Magyar Nemzet, 2011, szeptember 1., <http://mno.hu/portal/806930>

<sup>11</sup> A témával kapcsolatban részletesebben ld. [www.levego.hu/kamionstop](http://www.levego.hu/kamionstop)

<sup>12</sup> 2013. évi LXXVII. törvény az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról

<sup>13</sup> Ld. **Kereskedelmi gázolaj: bővülés vagy bővülés?** Népszabadság, 2011. január 25., [http://nol.hu/gazdasag/20110125-kereskedelmi\\_gazolaj\\_bovules\\_vagy\\_buvoles](http://nol.hu/gazdasag/20110125-kereskedelmi_gazolaj_bovules_vagy_buvoles)

<sup>14</sup> „A Magyar Autóklub adatai alapján rendszeresen készített árkörképünk szerint még a mintegy 8 forintos kereskedelmi kedvezményt beleszámítva is jobban megéri a környező országokban tankolni, mint nálunk. Magyarországon évek óta a legmagasabb a gázolajtarifa. Igaz, friss kimutatásunk szerint – a hagyományosan igen olcsó – Szerbia beelőzött. Ugyanakkor egy fuvarozónak Ausztriában, Romániában, Szlovéniában, Horvátországban és Ukrajnában is jobban megéri a mindenkire érvényes áron vásárolni, mint Magyarországon kedvezményrel. Arról, hogy emiatt mekkora adóbevételektől esik el a költségvetés, nincsenek adatok.” **7,5 tonna alatt bukás az adóemelés**, Népszabadság, 2011. szeptember 8., [http://nol.hu/gazdasag/20110908-bukas\\_7\\_5\\_tonna\\_alatt](http://nol.hu/gazdasag/20110908-bukas_7_5_tonna_alatt)

<sup>15</sup> Ld. **350 ezer munkahely szűnt meg az üzemanyagadó csökkenése miatt az EU-ban**, <http://www.levego.hu/hirek/2011/04/350-ezer-munkahely-szunt-meg-az-uzemanyagado-csokkenese-miatt-az-eu-ban>

<sup>16</sup> Részletesebben ld. **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés**, i.m. (a 114. oldaltól)

<p>tény, hogy általánossá vált a személyautó magánhasználatának céges költségként történő elszámolása. Ekkora összeget kellene ugyanis befizetniük az autótulajdonosoknak, ha gépkocsijuk magáncélú megvásárlásának és üzemeltetésének költségeit minden esetben adózott jövedelmükből fizetnék. (Adócsalás alatt az adók, járulékok törvényellenes meg nem fizetését értjük; adóelkerülés alatt pedig olyan cselekedetet, amely ugyan törvényes, de ellentétes az arányos közteherviselés elvével.) Gyakran előfordul az is, hogy megtett kilométereket számolnak el adó- és járulégmentesen úgy, hogy valójában nem mozgott a gépkocsi. Egyes szakértői vélemények szerint az így elkövetett adócsalás hasonló nagyságú, mint azon visszaélések esetén, amelyek a valóban megtett kilométerek elszámolásával történnek. Az bizonyossággal leszögezhető, hogy fiktív kilométerek elszámolása miatt be nem fizetett adó és járulék összege több százmilliárd forintot tesz ki évente.</p> <p>Hasonló jelenségek más uniós országokban is előfordulnak, de Magyarország e tekintetben a legrosszabbak közé tartozik. Ezt mutatta ki az Európai Bizottság Adóügyi Főigazgatósága megbízásából készült tanulmány<sup>17</sup> és az OECD tanulmánya<sup>18</sup> is, amelyek egyúttal azt is leszögezik, hogy a személygépkocsi-közlekedés ilyen jellegű támogatása hátrányosan hat az országok gazdasági versenyképességre, társadalmilag rendkívül igazságtalan és ösztönzi a környezetszennyezést.</p> <p>A Levegő Munkacsoport számításai szerint a lakosság leggazdagabb 30 százaléka „teszi zsebre” az így elcsalt, illetve elkerült adó és járulék csaknem 80 százalékát – azaz tulajdonképpen minél gazdagabb valaki, általában annál több rejtett támogatást kap az államtól. Továbbá ez a rejtett támogatás rendkívüli mértékben ösztönzi az importon alapuló személyi fogyasztást (az üzemanyag és a gépkocsi is döntő mértékben import), ami a hazai vállalkozásokat súlyos hátrányba hozza. Az autóhasználat ilyen támogatása miatt a lehetségesnél jóval nagyobb az ország energiafüggősége és a környezetszennyezés is.</p> <p>Ez a támogatás hozzájárul ahhoz, hogy a lakosság túlnyomó többsége olyan tévképzetet táplál magában, hogy a gépkocsi-használat jelenlegi szintje fenntartható, sőt fokozható. Nem tudatosul bennük az a tény, hogy az emberiség néhány évtized alatt égeti el azt a kőolajat, amely százmillió év alatt keletkezett a Föld mélyében, és ennek égéstermékeit ezen rövid idő alatt ereszt ki a légkörbe, és hogy ez sokáig már nem folytatható.</p> <p>Tekintettel a fentiekre, valamint az államháztartás és a közszolgáltatások súlyos helyzetére javasoljuk, hogy teljes mértékben töröljék el azt a lehetőséget, hogy a személygépkocsik vásárlását és használatát céges költségként számolják el (kivéve a taxiszolgáltatásokat).<sup>19</sup> Ehhez a helyzethez az érintettek gyorsan tudnának alkalmazkodni utazásaik ésszerűsítésével (például a közös autóhasználat, a telekocsi elterjedésével).</p>	
--	--

<sup>17</sup> Ld. **Káros-e környezetre a cégautók adózási gyakorlata az Európai Unióban?**

[http://www.levego.hu/sites/default/files/cegauto\\_Brusszel\\_110228.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/cegauto_Brusszel_110228.pdf)

<sup>18</sup> **Tax benefits from company cars**, OECD, 2014, <http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/company-car-taxes.htm>

<sup>19</sup> A Levegő Munkacsoport arra az esetre is részletes javaslatokat dolgozott ki, amennyiben az országgyűlés csak részben kívánja korlátozni az elszámolhatóságot. Ld. **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés**, i.m.



5.	<p><b>Motorkerékpárok és kvadok gépjárműadójának emelése, mopedek gépjárműadójának bevezetése<sup>20</sup></b></p> <p>A motorkerékpárok fajlagos externális költsége a legmagasabb az összes közlekedési eszköz közül (elsősorban a rendkívül gyakori és súlyos baleseteik miatt).</p> <p>A kvadok luxusjárműnek tekintendők, gyakorlati hasznuk lényegében nincsen, viszont jelentősen szennyezik a környezetet, károsítják a természetet.</p> <p>A mopedek után jelenleg sem regisztrációs adót, sem gépjárműadót nem kell fizetni annak ellenére, hogy általában rendkívül környezetszennyezőek (levegő- és zajszennyezés), továbbá igen balesetveszélyesek.</p>	5
6.	<p><b>Hungaroring Sport Zrt. támogatásának megszüntetése<sup>21</sup></b></p> <p>A költségvetési törvényjavaslat 13 151,9 millió forint támogatást irányoz elő a Hungaroring számára, amely önmagában is súlyosan környezetszennyező tevékenységet folytat, és egy környezetszennyező tevékenységet népszerűsít. Ezért indokolatlan az állami támogatása.</p>	13
7.	<p><b>Repülőjegyadó kivetése<sup>22</sup></b></p> <p>A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül. Repülőjegyadó már évek óta létezik például Nagy-Britanniában (a díj mértéke 13 fonttól 140 fontig – kb. 5600, illetve 61000 Ft – terjed a megtett távolságtól és az osztálytól függően)<sup>23</sup>, Franciaországban és Máltán, és bevezették többek között Ausztriában, Horvátországban és Németországban is.<sup>24</sup> (Az adó nem tévesztendő össze a repülőtéri díjjal vagy illetékekkel, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.)</p> <p>A bevétel meghatározásakor az első évben 5 millió induló utassal és utasonként átlagosan 6.000 Ft-os adóval számoltunk. (Az érkező utasok jegyére nem tartjuk célszerűnek adó kivetését, mivel ez jogilag és technikailag nehezen megoldható. Egyébként is a Magyarországra repülővel érkező utasok túlnyomó többsége egyúttal – korábban vagy későbbben – induló utas is.)</p>	35
8.	<p><b>A Paks II Atomerőmű Fejlesztő Zrt. tőkeemelésének törlése</b></p> <p>A költségvetési törvényjavaslat 99 695,6 millió forintot irányoz elő az új paksi blokkok megépítésére. A paksi atomerőmű bővítéséről szóló döntés érthetetlenül és indokolatlanul elszigetelt. Magyarországnak a 2020-as években biztosan nem lesz szüksége egy új atomerőmű termelte áramra. A négy működő blokk kiváltása csak a 2030-as évek közepén válik esedékessé, addig az új blokkok által termelt áram mind műszaki, mind piaci értelemben súlyos gondokat okoz. A több mint kétszeresére növelt nukleáris kapacitás a villamosenergia-rendszerben többletköltségeket generál, ami növeli az áram árát.</p>	100

<sup>20</sup> Részletesebben ld. **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés**, i.m., 132. oldal

<sup>21</sup> A Levegő Munkacsoport már több mint egy évtizede sürgeti ennek a támogatásnak a megszüntetését. Ld. például: <http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvany/allamhaz/kolts03mod.htm>

<sup>22</sup> Részletesebben ld. **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés**, i.m., 139. oldal

<sup>23</sup> **Air Passenger Duty**, <https://www.gov.uk/business-tax/air-passenger-duty>

<sup>24</sup> Az Európában létező repülőjegyadókról összefoglaló áttekintés itt található:

**Aviation Taxes in Europe: A snapshot**, [http://www.ebaa.org/documents/document/20140116101401-aviation\\_taxes\\_in\\_europe\\_-\\_a\\_snapshot\\_jan\\_2014.pdf](http://www.ebaa.org/documents/document/20140116101401-aviation_taxes_in_europe_-_a_snapshot_jan_2014.pdf)

	<p>Miközben a paksi paktum minden magyar állampolgárt érint, azt nem előzte meg társadalmi, szakmai vita. A döntést megalapozó részletes dokumentumokat, adatokat, számításokat – ha egyáltalán léteznek – és egyéb információkat nem hozták nyilvánosságra. Az új paksi reaktorok és a járulékos beruházások több ezermilliárdos költségére nincs pénze az országnak. A beruházások számláját a 3000 milliárdos orosz kölcsönön felül további hitelekkel kell majd fedeznünk. Az így megszerzett pénz és az azok refinanszírozására felvett újabb hitelek évtizedekre el fogják adósítani a magyar államot.</p> <p>Paks II ráadásul elvenné a teret a fenntartható megoldások elől a villamosenergia-rendszerben, és lefoglalná az azok alkalmazásához szükséges pénzügyi és egyéb erőforrásokat.</p> <p>Ezt a beruházást gazdasági, biztonsági és környezetvédelmi okok miatt is törölni kell.<sup>25</sup></p>	
<p><b>9.</b></p>	<p><b>A Nukleáris Alap befizetéseinek a Paksi Atomerőműre terhelése</b></p> <p>A Központi Nukleáris Pénzügyi Alap (KNPA) kiadásai fontos célokat szolgálnak, ezért ezeket a kiadásokat nem csökkenteni, hanem számottevően növelni kell. Az azonban elfogadhatatlan, hogy ezeket a kiadásokat nagyrészt az adófizetők állják a Paksi Atomerőmű helyett. Ez ellentétes a piacgazdaság elveivel, „a használó fizet” elvvel. A költségvetési törvényjavaslat szerint 2016-ban az állam 11 464,5 milliárd forinttal támogatná a Központi Nukleáris Pénzügyi Alapot. Ezt a támogatást el kell törölni, és kötelezni kell a Paksi Atomerőművet, hogy ezt az összeget fizesse be az Alapba.</p> <p>Ugyanakkor kötelezni kell a Paksi Atomerőművet, hogy ezen felül is jelentős összeget, 2016-ban legalább 45 milliárd forintot fizessen be a KNPA-ba. A KNPA ugyanis (elvben) „a radioaktív hulladékok végleges, valamint a kiegészítő üzemanyag átmeneti és végleges elhelyezésére szolgáló tárolók létesítését és üzemeltetését, illetve a nukleáris létesítmények leszerelésének finanszírozását biztosítja.” Azonban mindennek a költsége legalább 2000 milliárd Ft, amihez messze nem elegendő az a mintegy 25 milliárd Ft, ami évente befizetésre kerül az Alapba. Mélységesen erkölcstelen az említett hatalmas költséget gyermekeinkre, unokáinkra terhelni.</p> <p>Az emelés miatti többletköltséget az elektromos áram fogyasztóinak kell megfizetniük.</p>	<p>60</p>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Energiaadó bevezetése a háztartási energiára kompenzációval</b></p> <p>Javasoljuk egy energiaadó kivetését a háztartásokra, amelynek bevételét teljes egészében vissza kell juttatni a lakosságnak (a társadalombiztosítási járulék csökkentésével, a családi pótlék és a nyugdíj emelésével, illetve egyéb módokon). Az adó kivetése azért szükséges, hogy a háztartások bizonyos mértékig szembesüljenek az energia valódi költségeit (beleértve az externális költségeket, valamint a források szűkösségét) jobban tükröző árakkal. Ezeket a költségeket ma még nem tartalmazza a háztartási energia ára, ami számottevő támogatást jelent. Ez – az egyéb hátrányok mellett – társadalmilag is rendkívül igazságtalan, hiszen minél több energiát fogyaszt valaki, annál nagyobb támogatásban részesül.</p> <p>A háztartási energiára kivetett adó jelentős lökést adna az energiahatékonyságnak, az energiatakarékosságnak és a megújuló energiák alkalmazásának.</p>	<p>166</p>

<sup>25</sup> Részletesebb indoklás: <http://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/paks-boviteset-unokaink-is-fizetni-fogjak>



	Egy átlagosan 20%-os – az adott energiahordozó környezetszennyezése szerint differenciált – adóból 166 milliárd forint bevétellel számolunk <sup>26</sup> , amelyet teljes egészében a lakosság kompenzációjára javaslunk fordítani.	
<b>11.</b>	<b>A szénhidrogének bányajáradékának emelése</b> Jelenleg a kitermelők nem fizetik meg azt a kárt, amelyet nem megújuló nyersanyag-kincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. A szénhidrogének bányajáradéka 12%, ezt jelentősen emelni kell. Egyúttal fel kell emelni a palagáz-kitermelés jelenlegi 2%-os bányajáradékát (amit az idén csökkentettek le 12%-ról) a többi szénhidrogén után fizetendő bányajáradék mértékére.	50
<b>12.</b>	<b>A nem-szénhidrogén nyersanyagok (építőanyagok) bányajáradékának emelése</b> Jelenleg a kitermelők nem fizetik meg azt a kárt, amelyet nem megújuló nyersanyag-kincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. A nem szén-hidrogén nyersanyagok bányajáradéka rendkívül alacsony, ezért javasoljuk azt 20 százalékponttal megemelni. Ennek egyik hozadéka lehet az, hogy a hazai természetes és megújuló források felhasználása erősödhet egyes épületszerkezeti elemek esetében (cellulóz, kender, szalmabála hőszigetelés, természetes anyagú burkolatok, nyílászárók stb. Ez növeli a helyi munkaerő foglalkoztatását, és újfajta képzéseket is generál.)	120
<b>13.</b>	<b>Környezetterhelési díjak emelése</b> A környezetterhelési díjak az infláció miatt jelentősen vesztek értékükből. A díjat olyan mértékűre kell emelni, hogy érdemi szennyezéscsökkentést eredményezzen.	20
<b>14.</b>	<b>A cégeknek, beruházásoknak nyújtott egyedi hazai támogatások csökkentése<sup>27</sup></b> Az Európai Unióban a GDP arányához viszonyítva és a többi tagországhoz képest nálunk kiemelkedően magas a vállalkozásoknak nyújtott egyedi támogatások, kedvezmények mértéke. <sup>28</sup> Ezek nem hatékonyak, általában nem hoznak eredményt (az ÁSZ megállapítása szerint az így támogatott beruházások többségükben a támogatás nélkül is megvalósulnának), és sok esetben nem felelnek meg a tisztességes piaci verseny követelményeinek sem. Ezért a hazai forrásból származó ilyen jellegű támogatásokat fel kell számolni. Ez vonatkozik a pályázaton elnyerhető támogatásokra is! (Mindez alól kivételt kell, hogy képezzen az innováció támogatása, valamint a jelenlegi körülmények között tisztán piaci alapon működésképtelen, azonban	100

<sup>26</sup> A KSH „5.6. A háztartások fogyasztási kiadása rendeltetés szerinti (COICOP)a) bontásban folyó és előző évi áron, 2013” táblázata (<http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/monsz/t560.xls>) szerint a háztartások 2013-ban 1056 milliárd forintot költöttek energiára (a közlekedési célú energiafogyasztást nem számolva). Ebből levonva az áfát, 831 milliárd Ft-ot kapunk. Ezt tekintjük adóalpnak, feltételezve, hogy 2013 és 2017 közötti infláció és a lakossági jövedelem emelkedését ellentételezi a népességszám csökkenése és az áremelkedés miatti fogyasztáscsökkenés.

<sup>27</sup> Ld. még: **Recept a magyar gazdaság tönkretételére**, Index, 2010. május 4.

[http://index.hu/velemenyo/olvir/2010/05/04/recept\\_a\\_magyar\\_gazdasag\\_tonkretetelere/](http://index.hu/velemenyo/olvir/2010/05/04/recept_a_magyar_gazdasag_tonkretetelere/),

[http://www.komment.hu/tartalom/20110830-velemenyo-a-koltsegvetesi-kiadasok-egy-reszere-nincs-szukseg-modellvaltas-kell.html?SYSref=NONE&cmnt\\_page=1](http://www.komment.hu/tartalom/20110830-velemenyo-a-koltsegvetesi-kiadasok-egy-reszere-nincs-szukseg-modellvaltas-kell.html?SYSref=NONE&cmnt_page=1)

<sup>28</sup> Ld. **Facts and figures on State aid in the EU Member States – 2012 Update**. Commission Staff Working Document SWD(2012) 443 final, Brussels, 21.12.2012 (10. oldal), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2012:0443:FIN:EN:PDF>

	fontos közszolgáltatásokat végző vállalkozások, mint például a közösségi közlekedés támogatása.) A hazai támogatások közül elsősorban a Beruházás ösztönzési célú irányszabályzat (10 366,1 millió forint), a Gazdaságfejlesztést szolgáló célú irányszabályzat (1 245,4 millió) és a Nagyvállalati beruházási támogatások (15 000,0 millió forint) kiadásait, valamint a beruházási adókedvezményeket (140 500,0 millió forint) célszerű csökkenteni. Az összesen 167 111,5 millió forintot 67 111,5 millióra javasoljuk csökkenteni.	
<b>15.</b>	<b>A földvédelmi járulék emelése és kiterjesztése<sup>29</sup></b> Az egyébként is rendkívül alacsonyan megállapított földvédelmi járulékot az elmúlt évek során az infláció még inkább jelentéktelenebbé tette. A termőföld, a zöldterületek védelme érdekében a járulékot jelentősen emelni szükséges, a kivételeket, mentességeket pedig meg kell szüntetni. Az emelésből jelentős bevétel nem várható, azonban nagymértékben segíthet természeti értékeink megóvásában.	5
<b>16.</b>	<b>A „kiemelt közúti projektek” törlése</b> A költségvetési törvényjavaslat 2016-ra 280 milliárd forintot irányoz elő „kiemelt közúti projektekre”. Az országos közúthálózat bővítése megengedhetetlen luxus a jelenlegi gazdasági helyzetben (amikor egyebek mellett a meglévő közlekedési infrastruktúra fenntartására sincs forrás). Különösen megkérdőjelezhető nemzetgazdasági szempontból a gyorsforgalmi úthálózat további bővítése. <sup>30</sup> Ezen okok miatt a hazai forrásból származó ilyen jellegű támogatásokat fel kell számolni (az uniós forrásokat pedig át kell csoportosítani).	280
<b>17.</b>	<b>A játékadó emelése</b> A Levegő Munkacsoport évekkel ezelőtt már javasolta a játékadó emelését, mivel ez elősegítené egy társadalmilag káros tevékenység visszaszorítását. Javasoljuk a játékadóval kapcsolatos mindenfajta kedvezmény eltörlését is.	30
<b>18.</b>	<b>A Nemzeti Hauszmann Terv megvalósításának részbeni elhalasztása</b> Teljes mértékben elfogadható a törvényjavaslat indoklásának azon állítása, hogy „A budai Várnegyed védelme, megőrzése, méltó bemutatása kiemelt feladat”. Éppen ezen ok miatt elengedhetetlennek tartjuk az érdemi szakmai és társadalmi vitát arról, hogy ez miként történjen meg. Egyetértünk Csomay Zsófia építész, Dr. Lővei Pál művészettörténész és Dr. Schneller István építész-urbanista levelében foglaltakkal, amely szerint a jelenlegi terv részben „a fennálló állapotoknál sokkal rosszabb funkcionális helyzetet eredményező, minden szempontból elfogadhatatlan, viszont rendkívül drága” beruházásokat irányoz el. Aggályosnak tartjuk azt is, hogy a kormány nem biztosított lehetőséget az érdemi szakmai és társadalmi vitára. Ezért a Nemzeti Hauszmann Tervre 2017-re előirányozott összeget 18,3 milliárd forintról 8,3 milliárd forintra javasoljuk csökkenteni.	10
<b>19.</b>	<b>Az egykori Pénzügyminisztérium épületének rekonstrukciójával összefüggő beruházások támogatása<sup>31</sup></b> Egyetértünk az előző pontban hivatkozott levél következő kijelentésével: „Egyenesen bűn a várnegyed és a várpalota egész nemzetet szolgáló, sikeres	27

<sup>29</sup> Részletesebben ld. **Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez**, Levegő Munkacsoport, 2003, <http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/koltsegvetes2003.pdf> (308. oldal)

<sup>30</sup> Részletesebben ld. **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** Levegő Munkacsoport, 2003, [http://www.levego.hu/kiadvanyok/segitik\\_e\\_a\\_gazdasagi\\_fejlodest\\_az\\_autopalyak](http://www.levego.hu/kiadvanyok/segitik_e_a_gazdasagi_fejlodest_az_autopalyak)

<sup>31</sup> [http://mandiner.hu/cikk/20160318\\_csomay\\_zsofia\\_lovei\\_pal\\_schneller\\_istvan\\_nyilt\\_level\\_lazar\\_janosnak](http://mandiner.hu/cikk/20160318_csomay_zsofia_lovei_pal_schneller_istvan_nyilt_level_lazar_janosnak)

	kulturális-tudományos hasznosításával szemben a kulturális és tudományos intézmények kitelepítése, ellehetetlenítése, és az ide nem való kormányzati funkciók tervezett helyükre telepítése.” Ezért az egykori Pénzügyminisztérium épületének rekonstrukciójára előirányzott 26,728 milliárd forintot törölni javasoljuk.	
<b>20.</b>	<b>A Karmelita kolostor átépítésének törlése</b> A költségvetési törvényjavaslat 5 749,0 millió forintot irányoz elő arra, hogy a Budai Várban található Karmelita kolostort átépítsék úgy, hogy oda beköltözhessen a miniszterelnök. Az előző pontban kifejtett indokok alapján törölni javasoljuk ezt a tételt.	6
<b>21.</b>	<b>A Liget Budapest projekt előkészítésének és megvalósításának törlése</b> A költségvetési törvényjavaslat 32 632,1 millió forintot irányoz elő arra, hogy a Városligetbe új múzeumokat és egyéb épületek létesítsenek. A Városligetbe nem valók ezek a létesítmények, tönkre tennék a világ első közparkját. <sup>32</sup> (A Városliget zöldfelületének megújítását, az aszfalttal burkolt felületek csökkentését támogatandónak tartjuk, de ezt a Liget Budapest projekttől függetlenül, töredéke összegből meg lehet oldani.)	33
<b>22.</b>	<b>A stadionépítések visszafogása</b> A költségvetési törvényjavaslat a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fejezetében 220,7 milliárd forintot irányoz elő sportlétesítmények fejlesztésére. Amint az eddigi tapasztalatok mutatják, a nagyarányú stadionfejlesztés nem hozta meg a kívánt eredményeket, a stadionok kihasználtsága alacsony, fenntartásuk költséges, és nem javítottak a magyarországi sport színvonalán. Ezért javasoljuk az erre a célra előirányzott összeg csökkentését 160 milliárd forinttal.	160
<b>23.</b>	<b>A feketegazdaság, a korrupció visszaszorítása</b> A feketegazdaság, a korrupció visszaszorítására számos civil szervezet (köztük a Transparency International Hungary és a Levegő Munkacsoport is) részletes ajánlásokat dolgozott ki. Más szervezetek, intézmények is tettek ilyen jellegű javaslatokat. Ezek megvalósításával jelentős mértékben visszaszorítható a feketegazdaság, illetve a korrupció. A feketegazdaság mértékét a GDP 22-24%-ára teszik, ami – a 2016. évre előirányzott 35.000 milliárd Ft-os GDP-vel számolva – 7700-8400 milliárd forintot jelent. Meggyőződésünk, hogy a javasolt intézkedésekkel oly mértékben lehet visszaszorítani a feketegazdaságot, hogy abból 500 milliárd forint többletbevétel keletkezik.	500
<b>24.</b>	<b>A letelepedési kötvénnyel kapcsolatos szabályozás átalakítása</b> A tapasztalatok azt mutatják, hogy a letelepedési kötvénnyel kapcsolatos szabályozás elhibázott: sok milliárd forint vándorol egyes magáncégekhez, amit az állam is beszedhetne. <sup>33</sup> Ezért a szabályozás megváltoztatását javasoljuk.	40
<b>25.</b>	<b>A kormányzati kommunikáció kiadásainak csökkentése</b> A költségvetési törvényjavaslat a Miniszterelnöki Kabinetiroda költségvetésében mintegy 16 milliárd forintot irányoz elő a kormány	14

<sup>32</sup> Részletesebb indoklás: <http://www.levego.hu/varosliget>

<sup>33</sup> Részletesebb ismertetést ld. például itt: **51 milliárd forintot kaszáltak off-shore cégek a magyar letelepedési kötvények eladásán**, 2015.01.30., <http://hu.budapestbeacon.com/tarsadalom/51-milliard-forintot-kaszaltak-shore-cegek-magyar-letelepedesi-kotvenyek-eladasan/>

Folytatódik a kötvényes panamázás, 2016. február 16., <http://mno.hu/gazdasag/folytatodik-a-kotvenyes-panamazas-1328986>

	sikerpropagandájára. Szükségesnek tartjuk, hogy a kormányzat ekkora összeget fordítson kommunikációra, azonban ezt más tárcák költségvetésében kell szerepeltetni, ahol azt társadalmi célú (egészségügyi, környezetvédelmi stb.) felvilágosításra kell fordítani. Ezért ezt az előirányzatot 14 milliárd forinttal csökkenteni javasoljuk.	
<b>26.</b>	<b>A nemzetgazdaság kedvezőbb szerkezete létrejöttéből és az ellenőrző szervek megerősítéséből származó bevételtöbblet, illetve kiadáscsökkenés</b> Az adó- és támogatási rendszer fentebb javasolt átalakítása közvetett módon is javítja az államháztartás helyzetét a következőknek köszönhetően: 1) az árak jobban tükrözik a valódi költségeket, vagyis kevésbé torzul a piac, és így helyesebb gazdasági döntések születnek; 2) előnyben részesül a hazai élőmunka, növekszik a foglalkoztatottság; 3) a hazai termékek és szolgáltatások versenyképesebbé válnak az importtal szemben; 4) jobban visszashoríthatóvá válik a fekete- és szürkegazdaság; 5) csökken az ország energiafüggősége; 6) növekszik a tudásalapú, modern gazdaság kiépítésének ösztönzése és kényszere; 7) javul a lakosság egészségi állapota, ami egyrészt az egészségügyi kiadások csökkenésében, másrészt a nagyobb munkatermelékenységben (kevesebb kiesett munkaidő stb.) nyilvánul meg. Az ellenőrző szervek erősítése egyrészt közvetlenül is több tízmilliárd forint többletbevételt eredményezhet. Másrészt a hatékonyabb ellenőrzés jobb minőségre ösztönzi a vállalkozásokat, aminek szintén kedvező nemzetgazdasági hatásai vannak. <sup>34</sup>	200
<b>27.</b>	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>2524</b>

<sup>34</sup> Ld. például: **A környezetvédelem javítja a versenyképességet** – Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség tanulmányának ismertetése: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/szabalyozas\\_kv0611.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/szabalyozas_kv0611.pdf)

**Javaslat az 2524 milliárd forint többletforrás felhasználására 2017-ben  
(milliárd forint, nettó összeg!)**

	<b>A többlettámogatás célja</b>	<b>Összeg</b>
<b>1.</b>	<b>Oktatás-nevelés<sup>35</sup></b> A magyar gazdaság fejlődésének legnagyobb akadálya a tőkehiány. A mai gazdaságban a tőke túlnyomó részét az immateriális tőke teszi ki, vagyis <i>a munkaerő képzettsége és munkaképessége</i> , a jogbiztonság, az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, az erőszakmentesség, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás minősége és a korrupciómentesség. Ezért (a szükséges szervezeti, jogszabályi változtatások mellett) jelentősen növelni kell az oktatási-nevelési ráfordításokat minden szinten – a bölcsődétől a felsőoktatásig.	400
<b>2.</b>	<b>Közgyűjtemények és közművelődés</b> Ld. az előző pont indoklását.	40
<b>3.</b>	<b>Egészségügy<sup>36</sup> és szociális ellátás</b> A magyar egészségügy alulfinanszírozottsága, katasztrofális állapota közismert. <sup>37</sup> Ha nem történik érdemi változás rövid időn belül, minden értelmes ember el fogja hagyni országunkat, hiszen senki nem kívánja kockáztatni, hogy megbetegedés esetén saját maga és szerettei nem kapják meg a gyógyuláshoz szükséges kezelést. Hasonlóan rossz a szociális ellátó rendszerek és az azokban dolgozók helyzete, ezért e téren ugyancsak sürgősen növelni kell a támogatást.	330
<b>4.</b>	<b>Tömegsport, szabadidősport</b> A lakoságnak európai viszonylatban rendkívül kedvezőtlen egészségi állapota. Az egészség javításában jelentős szerepet játszhat a tömegsport, a szabadidősport, ezért támogatni kell az olyan tevékenységeket, mint például a futóköri kialakítás, a mindenki számára elérhető közterületi sporteszközök, kerékpáros infrastruktúra, erdei ösvények fejlesztése (jelzések festése), az iskolai tornatermek, sportpályák megnyitása a lakoságnak (amikor az ott tanulók nem használják), valamint a témával kapcsolatos felvilágosítás.	90
<b>5.</b>	<b>K+F, innováció<sup>38</sup></b>	100

<sup>35</sup> A részletes indokolást ld. itt:

- Levél Varga Mihály miniszternek,  
[http://www.levego.hu/sites/default/files/level\\_varga\\_mihalynak\\_a\\_forraselvonasokrol.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/level_varga_mihalynak_a_forraselvonasokrol.pdf)
- Kerpen Gábor – Lukács András: **A közoktatásra fordított kiadások nemzetgazdasági hatásai és a közoktatás többletforrás-szükséglete.** Lélegzet Alapítvány, 2010,  
[http://www.mgszt.hu/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=69&Itemid=17](http://www.mgszt.hu/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=69&Itemid=17)

<sup>36</sup> A részletes indokolást ld. itt:

- Kató Gábor és mások: **Az egészség és egészségügyi rendszer fejlesztésének makrogazdasági kérdései.** Lélegzet Alapítvány, 2010,  
[http://www.mgszt.hu/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=70&Itemid=17](http://www.mgszt.hu/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=70&Itemid=17)

<sup>37</sup> Ld. például: Riasztó adatok derültek ki a magyarokról,

[http://www.portfolio.hu/gazdasag/egeszsegugy/riaszto\\_adatok\\_derultek\\_ki\\_a\\_magyarokrol.205069.html](http://www.portfolio.hu/gazdasag/egeszsegugy/riaszto_adatok_derultek_ki_a_magyarokrol.205069.html)

<sup>38</sup> A részletes indokolást ld. itt:

- Balogh Tamás: **Az állami innovációpolitika mozgásterét egy környezetbarát fejlesztéspolitika megvalósításában.** Lélegzet Alapítvány, 2010,  
[http://www.mgszt.hu/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=67&Itemid=17](http://www.mgszt.hu/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=67&Itemid=17)

6.	<p><b>Közösség közlekedés és egyéb környezetkímélő közlekedési módok<sup>39</sup></b></p> <p>A közösségi közlekedés terén elsősorban a meglévő járműállomány, pályák és üzemi létesítmények felújítására, illetve cseréjére van szükség (vasúti lassújelek felszámolása, 3-as metró felújítása, elavult buszok lecserelése stb.). A viteldíjakat nem szabad emelni, ugyanakkor javasoljuk a közösségi közlekedés szociálpolitikai díjtámogatását kiterjeszteni legfeljebb a KSH-szerinti átlagkereset alatt keresők munkába járásának támogatására.</p> <p>Szükséges a biztonságos, kellemes kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek jelentős javítása (beleértve a – a BUBI-hoz hasonló – közkerékpár-rendszerek elterjesztését).</p> <p>Célszerű elősegíteni a közautó (autómegosztás) és a telekocsi használatának elterjesztését.</p> <p>Támogatni kell a városi teherforgalom ésszerűsítését szolgáló (city logisztikai projekteket).</p> <p>Feltétlenül szükség van a témával kapcsolatos széles körű felvilágosításra is. El kell oszlatni azt a tévképzetet, hogy a személygépkocsi-használat a fejlett és kényelmes életmód feltétlen része. Rá kell mutatni arra, hogy az autóhasználatra fordított kiadások gyakran sokkal fontosabb területekről vonják el a forrásokat (például az egészséges életmódhoz szükséges ráfordításoktól).</p>	350
7.	<p><b>A háztartásokra kivetett energiaadó kompenzációja</b></p> <p>A háztartásokra kivetett energiaadóból származó bevételt teljes egészében a háztartások kompenzációjára kell fordítani: a lakosok ne az energiaszámlán keresztül részesüljenek támogatásban, hanem elsősorban pénzt kapjanak (például a nyugdíj, a családi pótlék emelésével), és ők döntsék el, mire költik; a támogatás egy részét pedig természetbeni juttatásként lehetne visszaadni (például a gyermekek közétkeztetésére fordított összegek emelésével). A kompenzációt úgy kell végrehajtani, hogy csökkenjenek a jövedelmek közötti szélsőséges különbségek. Mindennek a részleteit ki kell még dolgozni.</p>	166
8.	<p><b>Épületek felújítása az energiahatékonyság javítására, a megújuló energiák alkalmazására<sup>40</sup></b></p> <p>Közismert, hogy a hazai épületek túlnyomó többségének igen rosszak az energetikai jellemzői: nem megfelelő a szigetelésük, korszerűtlen a fűtési rendszerük. Megfelelő ösztönzés esetén az energiahatékonyság javítása mellett sok esetben a megújuló energiák használata is jobban elterjedne. (Például – mivel a települések nyári áramfelhasználása növekszik – a</p>	150

- **Meddig fékezi még a kormány a gazdaság motorját?** A Levegő Munkacsoport nyilatkozata, 2011. február, [http://www.levego.hu/hirek/2011/02/meddig\\_fekezi\\_meg\\_a\\_kormany\\_a\\_gazdasag\\_motorjat](http://www.levego.hu/hirek/2011/02/meddig_fekezi_meg_a_kormany_a_gazdasag_motorjat)
- **A Magyar Energiahatékonysági Társaság levele Fellegi Tamás miniszternek**, 2011. február, [http://www.levego.hu/kapcsolodo\\_anyagok/a\\_meta\\_levele\\_fellegi\\_tamas\\_miniszternek](http://www.levego.hu/kapcsolodo_anyagok/a_meta_levele_fellegi_tamas_miniszternek)

<sup>39</sup> A részletes indokolást ld. itt:

- Lukács András – Pavics Lázár – Pál János – Horváth Zsolt: **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés**. Lélegzet Alapítvány, 2010, [http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/kornyezetbarat-kozlekedes\\_2010.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/kornyezetbarat-kozlekedes_2010.pdf)

<sup>40</sup> A részletes indokolást ld. itt:

- **Energiahatékonyság a partvonalról: Mi az, ami jellemzően kimarad az energiapolitikákból?** Levegő Munkacsoport, 2011, [http://www.levego.hu/kiadvanyok/energiahatekonysag\\_a\\_partvonalrol\\_mi\\_az\\_ami\\_jellemzoen\\_kimara\\_d\\_az\\_energiapolitikakbol](http://www.levego.hu/kiadvanyok/energiahatekonysag_a_partvonalrol_mi_az_ami_jellemzoen_kimara_d_az_energiapolitikakbol)



	<p>napenergia hasznosítása egyre inkább megtérülő lehet, és hazai munkahelyet teremt – ellentétben az import energiával.)</p> <p>Vissza nem térítendő támogatást csak középületek számára szabad adni, a háztartások visszatérítendő (de nagyon alacsony, akár nulla kamattal) támogatást kapjanak, amit az energiamegtakarításból tudnak majd visszafizetni.</p>	
<b>9.</b>	<p><b>Napelemekre és korszerű kazánokra kivetett termékdíj eltörlése</b></p> <p>Számításaink szerint amennyiben megmarad a napelemekre és a korszerű kazánokra kivetett környezetvédelmi termékdíj, akkor ebből 365 millió, illetve 205 millió államháztartási bevétel származna. A napelemek és korszerű kazánok elterjedése viszont környezetvédelmi szempontból kívánatos, így célszerű ezen termékek termékdíjának eltörlése.</p>	1
<b>10.</b>	<p><b>Hatóságok, ellenőrző szervek, rendvédelmi szervek helyzetének javítása</b></p> <p>A hatóságokat, ellenőrző szerveket 2003 óta folyamatosan gyengítették, leépítették, és ez a folyamat az elmúlt öt évben sem állt le. Ennek következtében ezek a szervek (többek között a környezet- és természetvédelmi, valamint az egészségvédelmi szervek) már képtelenek ellátni a jogszabályokban előírt feladataikat. Ez súlyosan veszélyezteti az élet- és vagyonbiztonságot, rontja a kiszámíthatóságot a vállalkozások részére és gyengíti Magyarország gazdasági versenyképességét. Ezért ezeknek a szervezeteknek a haladéktalan megerősítésére van szükség, ami szervezeti változtatásokat (egyebek mellett önállóságuk növelését) és jelentős többletforrást igényel.<sup>41</sup></p>	100
<b>11.</b>	<p><b>Környezeti kármentesítés és egyéb környezetvédelmi feladatok</b></p> <p>Sok olyan, a múltból fennmaradt környezeti kár található Magyarországon, amelynek felszámolása nem tűr halasztást (példa erre a selypi azbesztgyár és a Budapesti Vegyiművek Illatos úti telepe).</p> <p>Az egyéb támogatandó környezet- és természetvédelmi feladatok közé tartozik többek között a vízvédelem, a zöldterületek, erdők fenntartása és bővítése, valamint a környezeti tudatformálás.</p>	80
<b>12.</b>	<p><b>Kisméretű szálló por (PM10) koncentrációjának csökkentésével kapcsolatos kiadások</b></p> <p>Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség jelentése szerint a kisméretű szálló por következtében Magyarországon évente 16.000 ember veszti életét.<sup>42</sup> A légszennyezés miatti egészségkárosodás, halálozás költségei Magyarországon csak 2010-ben 2.500 és 7.400 milliárd forint közötti összeget emésztettek fel.<sup>43</sup> Az Európai Bizottság kötelezettségszegési eljárást folytat Magyarország ellen a határértéket meghaladó PM10-szennyezettség miatt. Ehhez képest elenyésző a költségvetési törvényjavaslatban a probléma megoldására előirányzott 54 millió forint.</p>	33

<sup>41</sup> A részletes indokolást ld. itt:

- **Biztonságunkért, versenyképességünkért – A hatóságok, ellenőrző szervek helyzetéről.** Levegő Munkacsoport, 2006, <http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/hatosagok061127.pdf>
- **Izspakatasztrófa: az olcsó hatóság ára.** Magyar Nemzet, 2010. október 27., <http://www.mno.hu/portal/744709>

<sup>42</sup> **Air quality in Europe - 2014 report.** European Environment Agency, [http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2014/at\\_download/file](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2014/at_download/file)

<sup>43</sup> European Commission's cost benefit analyses:

<http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/TSAP%20CBA.pdf>

[http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/TSAP\\_CBA\\_corresponding\\_to\\_IASA7\\_v1-02\[1\].pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/TSAP_CBA_corresponding_to_IASA7_v1-02[1].pdf)

	A 33 milliárd forintból 5 milliárdot a háztartási szilárd tüzeléssel kapcsolatos felvilágosításra (a lakosság és az érintett hatóságok részére), 10 milliárd forintot a rászorulóknak száraz tűzifával történő ellátására, további 18 milliárd forintot pedig a PM10-kibocsátáscsökkentési kormányzati intézkedési program egyéb előírásainak megvalósítására javasoljuk fordítani.	
<b>13.</b>	<b>Az államadósság csökkentése</b>	<b>684</b>
<b>14.</b>	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>2524</b>