

Budapest, 2014. december 16.

Dr. Varga Mihály
nemzetgazdasági miniszter
Nemzetgazdasági Minisztérium
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Kérjük, hogy halasszák el az Elektronikus Közúti Áruforgalom Ellenőrző Rendszer (EKAER) bevezetését, és az érintettekkel történt érdemi konzultáció alapján módosítsák a vonatkozó jogszabályokat.

A kormány kinyilvánított célja az EKAER bevezetésével az áfacsalások visszaszorítása. A Levegő Munkacsoport teljes mértékben egyetért ezzel a céllal, hiszen az áfacsalások jelentős bevételtől fosztják meg a költségvetést, így kevesebb forrás jut olyan, a társadalmunk fejlődését meghatározó területekre, mint az oktatás, egészségügy vagy a környezetvédelem. Továbbá az áfacsalások elkövetéséhez jelentős kamionforgalom kapcsolódik, ami súlyosan szennyezi a környezetet és rontja útjaink állapotát. Az áfacsalások következtében évente több százmilliárd forintot tesznek zsebre bűnözői körök (amit egyébként nagyrészt importált luxustermékekre, illetve a környezetet súlyosan szennyező tevékenységekre fordítanak), és ennek folytatását megengedhetetlennek tartjuk.

Ugyanakkor – szakértők széles körével folytatott egyeztetések után – úgy véljük, hogy az EKAER jelenlegi formájában alkalmatlan az áfacsalások tömeges kiszűrésére, viszont óriási gazdasági és környezeti károkat idézne elő.

Először is, a vonatkozó jogszabályok sok kiskaput hagynak az áfacsalóknak, így az EKAER nem lesz képes betölteni a feladatát. Erről tanúskodik annak a nagyszámú kérdésnek a jó része, amelyek a Logisztikai Egyeztető Fórumhoz érkeztek az EKAER-rel kapcsolatban. Továbbá ezt bizonyítja az is, hogy a költségvetési törvényjavaslat nem irányoz elő érdemi növekedést az áfacsalások visszaszorításából. (A törvényjavaslat szerint 2014-ben 3014 milliárd Ft, 2015-ben 3172 milliárd Ft bevétel származik az áfából. Ez 5,2 százalékos növekedést jelent. Ugyanakkor a törvényjavaslat 2015-re 2,5 százalékos GDP-növekedéssel és 1,8 százalékos éves inflációval számol. Csak ez utóbbiak önmagukban az áfa-bevétel 4,3 százalékos növekedését eredményezhetik. Mindennek alapján joggal feltételezhető, hogy a GDP-növekedéstől és az inflációtól független tényezők hatására mindössze 0,9 százalékos áfabevétel-növekedéssel számol a kormány. „Magyarországon az áfarés 25%. Azaz ennyi áfától esik el a költségvetés évente a csalók miatt” – nyilatkozta Vida Ildikó, a NAV elnöke az Európai Bizottság tanulmányára hivatkozva.¹ Mindezen számokból arra a következtetésre juthatunk, hogy a kormány elismeri: az áfacsalások 96 százaléka az EKAER bevezetését követően is megmarad. Ezt alátámasztja a kormány egy másik adata is, amely szerint az 1300-1400 milliárd forint elcsalt áfából 2015-ben 60 milliárdot, vagyis 4-5%-ot szednének be.²)

¹ Vida Ildikó: Semmilyen korrupciós ügynek nem vagyok a részese. Magyar Nemzet, 2014. november 5.
http://t.signaletre.com/e1t/c/5/f18dQhb0S71C8dDMPbW2n0x6l2B9nMJW7t5XZs4XXPsKW3MqkB82BW0nzVQZcFT56dWIZf4Z7rq802?t=http%3A%2F%2Fwww.nav.gov.hu%2Fdata%2Fcms350305%2FVida_Ildiko_interju_2014.11.05_08_48.pdf&si=5136369672781824&pi=72870e27-f46d-4fb6-dfab-21be327160f5

² Ennyi pénzt remél az áruellenőrzéstől a kormány. Napi Gazdaság, 2014. december 12.,
<http://www.napigazdasag.hu/cikk/30976/>

Másodszor, az EKAER jelenlegi előírásait lehetetlen végrehajtani. Erre itt csak két példát említenénk.

Egy szállítás megkezdése előtt minden egyes árutételt számítógépen rögzíteni kell az EKAER-rendszerben. Egy tétel rögzítése legalább 10 percig tart. Ha egy kamion száz tétel árut szállít, akkor elindításához 1000 percet, vagyis mintegy 17 órát kell adminisztratív munkára fordítani. Ez azt jelenti, hogy a fuvaroztató és fuvarozó vállalkozások vagy szabályosan működnek, és akkor leállnak a gyárak, bezárnak a boltok, vagy szabálytalanul folytatják a tevékenységüket.

Az EKAER szerint rögzíteni kell a termék árát és típusát. A mezőgazdasági betakarításnál viszont a teherautó először elszállítja a földről a terméket, amit az átvevőhelyen osztályoznak minőség szerint, és ott állapítják meg az árakat. Így a jogszabály szerint a mezőgazdasági termékeket a betakarítás után a mezőn kellene hagyni.

Harmadszor, az EKAER jelenleg tervezett módon történő bevezetése esetén jelentősen növekedne a közúti forgalom, és így a dugók, a légszennyezés is. Az EKAER ugyanis csak a 3,5 tonna megengedett összsúlyúnál nagyobb tehergépkocsikra vonatkozna. Nyilvánvaló, hogy aki csak teheti, áttereli majd a szállítását a kevesebb nagyobb járműről a sok kisebbre.

Az EKAER-ről szóló miniszteri rendeletek tervezetét 2014. december 11-én hozták nyilvánosságra és december 12-én délután 4 óráig lehetett véleményezni. A tervezetekhez semmilyen elemzést, háttér tanulmányt nem csatoltak. Így az érdemi véleményezésre gyakorlatilag nem volt lehetőség.

A rendszert 2015. január elsejével vezetnék be, és csak 2015. január 31-ig adnának „türelmi időt” (azaz addig nem büntetnék azt, aki nem megfelelően alkalmazza az EKAER-t). Ilyen rövid idő alatt azonban egyetlen vállalat sem tud felkészülni az EKAER alkalmazására.

A fenti indokok miatt kérjük, hogy az EKAER bevezetését halasszák el 2015. áprilisig, az addigi időszakban pedig folytassanak érdemi konzultációt az érintettekkel, és vegyék figyelembe a javaslataikat. A türelmi idő pedig 2015 áprilisától 2015 júniusáig tartson, és ezen időszak alatt a tapasztalatok, visszajelzések alapján pontosítsák a vonatkozó jogszabályokat.

Üdvözlettel:



Lukács András
elnök