

## A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium javaslatai az adórendszer zöldítésére

Dióssy Lászlónak, a KvVM államtitkárnak előadása  
az Adózás a fenntartható fejlődésért konferencián 2008. május 9-én

### Tisztelt Konferencia!

Az adórendszer zöldítésének **fő célja** a gazdasági élet, a társadalom szereplőinél a szemlélet átalakítása annak érdekében, hogy mindenkiben tudatosuljon:

**a környezet használatának, szennyezésének, károsításának ára, egyre növekvő ára van,**

aminek költségeit azoknak kellene részben, vagy egészében, de mindenképpen növekvő mértékben viselniük, akik használják a természeti erőforrásokat, terhelik, károsítják környezetünket.

A **nemzetközi tapasztalatok** azt mutatják, hogy minden EU-s tagországban és magában az EU-ban is egyre nagyobb hangsúlyt kap a környezet védelmének ösztönzése a különböző gazdasági szabályozókon, többek között az adórendszeren keresztül, ami elsősorban az energiahordozók árának növekedésére, a természeti erőforrások (pl., ivóvíz, ásványi és építési nyersanyagok) előteremtésének egyre nagyobb költségeire vezethető vissza. Egyre világosabb, hogy az élhető környezet biztosítása meredeken emelkedő kiadások mellett oldható csak meg.

A további gazdasági fejlődést fékezheti a szükséges nyersanyagok korlátos megléte és egyre dráguló kitermelése. Ennek eredményeként emelkednek a termékek árai, amivel a jövedelmek növekedése nem tud lépést tartani. Ez a fogyasztás szűküléséhez vezet, ami rövid időn belül a fejlődés gátjává válik.

Jelenleg az tapasztalható, hogy a környezetvédelmi adókból származó **állami bevételek** az EU-s tagországokban a GDP 2-3 %-át teszik ki (Norvégia, Litvánia 2 % alatt, Dánia – 5,8 %). **Hazánkban ez a részesedés 2,8 % körül mozog.**

A bevételek mintegy kétharmada az energiatípusokat érintő adókból tevődik össze (nálunk is). A környezetvédelmi adóbevételek egynegyede a közlekedés adóztatásából származik.

Ugyanakkor az is érzékelhető, hogy valamennyi országban komolyabb átalakításra készülnek, aminek irányait és mértékeit most vizsgálják az egyes államok. Ma még nehéz megmondani, hogy ennek az elmozdulásnak mi lesz a fő iránya, hiszen ez függ az adott országok adottságaitól, prioritásaitól, politikai és gazdasági érdekeitől, lehetőségeitől. Mindezek azt mutatják, hogy hazánkban a **nemzetközi versenyképesség megőrzése érdekében** szintén lépnie kell, még hozzá minél előbb.

Távlatilag azt kell elérni, hogy mindenki megértse és belássa, a minket körülvevő világ megőrzése, védelme nem csak nagyon fontos társadalmi, szociális, egészségügyi, hanem **legalább ennyire jelentős gazdasági érdek is**. Figyelembe véve hazánk adottságait, lehetőségeit, kiemelt jelentőséget kell biztosítani a **megelőzésnek**. Mindez nem mehet végbe a szemlélet megváltoztatása nélkül, aminek egyik fontos eleme a gazdasági élet működését szabályozó olyan tényezők módosítása, mint, például, az adórendszer is.

A szemléletváltás nem megy egyik napról a másikra, hiszen az átalakítás nem mehet végbe egyes – a környezetet jelenleg ingyen, vagy minimális költségek mellett használó, szennyező – gazdasági szereplők érdekeinek sérelme nélkül, akik érthető módon tiltakoznak az átalakítás ellen. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy **a természeti erőforrások végesek, előteremtésük egyre költségesebb. A környezeti károk felszámolása igen jelentős kiadásokat jelentenek**. És mindezeket a kiadásokat jelenleg és alapvetően az egész társadalom viseli, függetlenül attól, hogy milyen mértékben vesznek részt a környezet használatában, szennyezésében, károsításában. Mindaddig, amíg a tényleges használók, szennyezők nem fogják közvetlenül érezni, hogy a tevékenységüknek súlyos ára van, nem fognak arra törekedni, hogy takarékosan bánjanak a természeti erőforrásokkal, kíméljék a környezetet. Azt is látnunk kell, hogy ezen a téren komoly késésben van az egész világ, köztük hazánk is.

Azonban, azt is be kell látni, hogy a gazdaság egészséges működésének fenntartása érdekében egy ilyen átfogó reform, csak egy jól átgondolt, megalapozott, egyeztetések sorozatán alapuló és a túlnyomó többség által elfogadott reformok folyamatán keresztül valósulhat meg, ami hosszabb időt és nagyon komoly előkészítő munkát igényel. Viszont, nem várhatunk tovább! Számos nemzetközi és hazai példa bizonyítja, hogy el kell kezdeni az átalakítást, mert enélkül már a mi életünkben sem lesz biztosítható az élet alapvető feltételeinek és körülményeinek biztosítása. Emberek milliói, milliárdjai számára válik elérhetetlenné az egészséges ivóvíz, a létfenntartást biztosító élelem, a mindennapokhoz szükséges energia, a termékek előállításához szükséges nyersanyagok és egyéb feltételek. Ezért égetően szükség van az előkészítő munka megindításához.

Ennek egyik **első lépése** lehet az adórendszer egyes elemeinek környezetvédelmi célokat is szolgáló átalakítására oly' módon, hogy:

- 1 átrendezzük az adórendszer belső szerkezetét, az adóterhek egészének növelése nélkül,**
- 2 miközben lépéseket teszünk abba az irányba, hogy a környezet és természetet használói, szennyezői **arányosan** fizessék meg a használat, a szennyezés költségeinek egészét, illetve egy részét,
- 3 az így keletkező bevételek révén lehetőség nyíljon más adónemek **csökkentésére**, illetve környezetvédelmi és egyben gazdasági célokat szolgáló **támogatások finanszírozására,**

- 4 **kiemelt hangsúlyt** helyezve a **megelőzésre**, vagyis a természeti erőforrások gazdaságos, takarékos használatának ösztönzésére, a környezeti és természeti károk, szennyezések bekövetkeztének megakadályozására.

Ennek érdekében - külső szakértők bevonásával is - áttekintettük az egyes területeket és igyekeztünk feltárni azokat a lehetőségeket, amelyek megfelelnek a fenti követelményeknek.

A konzultációk eredményeként, többek között, az alábbi, az adórendszer „zöldítését” elősegítő intézkedések megtételét javasoljuk:

1. **Általános úthasználati díj** bevezetése minden útra és valamennyi járműkategóriára.

Az intézkedés **célja**, hogy a közúti forgalmat minél nagyobb mértékben a nagyobb terhet is elviselő, lakott településeket kikerülő autópályákra tereljük, valamint az úthasználatot megfizetessük azon hazánkba, gépjárművel belépő külföldiekkel, akik jelenleg semmilyen formában nem járulnak hozzá a hazai utak fenntartásához, építéséhez. Belföldiek részére a díj bevezetése nem jelentene többlet költségeket, mivel ezzel egyidejűleg megszűnne a 12,5 tonna összteherbírási alatti gépjárművek adója, valamint az autópályák külön használati díja.

Az EU által javasolt kilométer-alapú díjfizetési rendszer fenntartása, üzemeltetése igen költséges, ezért néhány ország képviselői (pl., Nagy-Británia) várhatóan javasolni fogják az elképzelések újragondolását. Ugyanakkor, az EU nem tiltja a matricás rendszer fenntartását (ezt bizonyítja, pl., Szlovénia, amely éppen most tért vissza erre a rendszerre a korábban alkalmazott kapus megoldásról és az EU csak azt kifogásolta, hogy nincs évesnél rövidebb időre szóló matrica).

2. A **regisztrációs adó emelése, kiterjesztése** a quad-okra, továbbá kiegészítése **környezetvédelmi póttadóval** a 200 lóerő feletti személygépjárművek (főképpen a „városi terepjárók”) tekintetében. Az intézkedés célja – a költségvetési bevételek növelése mellett – a települési utak számára nagy terhelést jelentő járművek használatából eredően a közösségre (államra, önkormányzatra) háruló költségek részleges megfizettetése, ezzel a vásárlási döntések befolyásolása a kisebb fogyasztású termékek irányába, valamint a közösségi közlekedés eszközeinek használatára való ösztönzés.
3. A **jövedéki adó** emelése és évenkénti valorizációja az infláció függvényében és ezzel egyidejűleg az energiafogyasztás és a szennyezőanyag-kibocsátás szempontjából kedvezőbb mutatókkal rendelkező járművek használatának elősegítése kedvezmények révén, főképpen a közösségi közlekedésben, taxik és turizmust szolgáló gépkocsik tekintetében. Az intézkedéssel az energiafogyasztás csökkenését kívánjuk ösztönözni a közlekedésben.

4. Az **energiadó** tételeinek emelése, a gazdaságos, takarékos használat egyidejű támogatásával, aminek célja - a bevételnövelés mellett - a szennyezés mértékének csökkentése révén a közösségi kiadások mérséklése.
5. **Repülőtéri adó** bevezetése, ami a többlet állami bevételek mellett azt szolgálja, hogy csökkenjen az ebből eredő jelentős levegő- és zajszennyezés, a hatékonyabb használat, valamint a forgalom egy részének kevésbé káros eszközökre történő áttérítésével.
6. **Környezetvédelmi termékdíj** tételeinek emelése, a kedvezmények lehetőségeinek csökkentése, valamint kiterjesztése további területekre. Ezzel azt szeretnénk elérni, hogy csökkenjen a keletkező hulladék mennyisége (felfogásunk szerint az a hulladék a legolcsóbb, ami létre sem jön), növekedjen az újrahasznosított hulladék volumene, csökkenjen az illegálisan lerakott szemét mennyisége. Ezzel növelhetőek az állami bevételek és egyidejűleg csökkenthetőek a közösségi kiadások.
7. A **bányajáradék és a földvédelmi járulék** megemlése annak érdekében, hogy – többlet bevételek megszerzése mellett - ösztönözzük ezen két kiemelkedően fontos területen a természeti erőforrásokkal való takarékos bánásmódot.
8. **Vízkészlet járulék** tételének emelése és visszaforgatása a vízbázisok védelmére, ami a környezetvédelmi célok mellett (takarékoság, megfontoltabb használat) a közösségi kiadások csökkenését eredményezi.
9. A **lakossági környezetvédelmi beruházások támogatása** Szja-kedvezményeken keresztül, ami látszólag bevétel-kiesést eredményezhet az állam számára, de ez a „veszteség” megtérül az csökkenő energiafelhasználás révén.
10. Az un. „**zöld ipar**” számára **adókedvezmények** (helyi iparüzési adó, társasági adó) biztosítása, amely első látásra szintén bevételkiesést eredményezhet az állam, az önkormányzatok számára, de ez a veszteség megtérül az új munkahelyek létrejötté, jövedelmet termelő új tevékenységek megtelepedése, fejlődése révén.

A javasolt intézkedések következményei, eredményei:

- 1 2009-ben összesen **106 milliárd forint** (változatlan mértékek mellett a későbbi években évi további 23 milliárd forint) többlet bevételre tehet szert a költségvetés, a költségvetési hatás pedig elérheti a 170-200 milliárd forintot;
- 2 Pénzügyi források teremődnek az élők munká terheinek csökkentéséhez, környezetvédelmi és egyben társadalmi-gazdasági célokat is szolgáló olyan intézkedések finanszírozásához, mint, például, a közösségi közlekedés

korszerűsítése, az ivóvíz-bázisok védelme, vagy energiatakarékosságot elősegítő támogatások (többek között, a lakóházak hőszigetelése);

- 3 bizonyos területeken ösztönözheti a természeti erőforrásokkal való takarékos bánásmódot.