



Javaslatok az adótörvények módosítására

Készítette: a Levegő Munkacsoport

Budapest, 2004. október

A Levegő Munkacsoport módosító javaslatai
az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló
törvények
módosításáról szóló T/11621. számú törvényjavaslathoz
(2004. október 10.)

I. Általános észrevételek

Az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló T/11621. számú törvényjavaslathoz nem készült el sem a jogalkotásról szóló törvény által előírt társadalmi-gazdasági vizsgálat¹, sem a környezetvédelmi törvény által előírt környezetvédelmi elemzés². (Az ilyen jellegű vizsgálatok hiányát az Állami Számvevőszék is évről évre kifogásolja.) Tehát az előterjesztő súlyos törvénysértést követett el, amikor ezt a törvényjavaslatot a Kormány elé terjesztette. A Kormány pedig az Alkotmányt is megsértette, amikor a törvényt így terjesztette az Országgyűlés elé³. Az említett vizsgálatoknak az elkészítése a törvényi előírásokon túlmenően azért is elengedhetetlen, mert ezáltal hatalmas károk bekövetkezése kerülhető el, illetve az ország érdekeinek leginkább megfelelő intézkedések elfogadására kerülhet sor. Feltételezhető, hogy a törvényjavaslatok elkészítésénél szinte csak egyetlen szempontot vizsgáltak: az államháztartásra gyakorolt közvetlen, rövid távú pénzügyi hatásokat. Azonban az adórendszerben történő változások jelentős hatással lehetnek az ország versenyképességére, a társadalmi viszonyokra (arányos közteherviselés, társadalmi egyenlőtlenségek alakulása, a fekete gazdaság mértéke és jellege stb.), továbbá a környezet állapotára.

A mostani törvényjavaslatnál e tekintetben a helyzet még az előző évek gyakorlatánál is rosszabb. Korábban ugyanis az adótörvény-javaslatok benyújtásakor külön tájékoztató anyagot is csatoltak (így például 2003-ban egy 46 oldalas tájékoztatót), amelyben az

¹ 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 köteleességek érvényesülését, az érdekösszeütközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.”

² A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 43. §-a kimondja: „(1) A környezetvédelemmel összefüggő törvényjavaslat és más jogszabály, az ország társadalmi-gazdasági tervei, területfejlesztési koncepciói, továbbá a regionális hatást eredményező döntések előkészítője köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni, s azt vizsgálati elemzésben összefoglalni. (...) (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.”

³ Az Alkotmány 35. §-a (1) bekezdésének b) pontja kimondja: „A Kormány (...) biztosítja a törvények végrehajtását”.

adótörvények változásainak hatásait (legalább részben) számszerűen is bemutatták, egyebek mellett a bázis időszakhoz is viszonyítva.

Sajnos e tekintetben az időközben benyújtott költségvetési törvényjavaslat sem sokat javított az alábbi okokból:

- Még nem készültek el a fejezeti kötetek. Ezek pedig azért is fontosak, mert például a Pénzügyminisztérium (PM) fejezetből állapítható meg az szja-kedvezmények összege és azok részletes bontása a bázis időszakhoz viszonyítva, ami az egyik legfontosabb információs forrás az adó szerkezetének jelentős változtatása miatt.
- A 2005. évi költségvetés elemző táblázatai a 2004. évhez, de korábbi évekhez viszonyítva is alkalmatlanok az elemzésre. Példaként említenénk az államháztartás összefoglaló adatait tartalmazó táblázatot. Az előző évben ebben a táblázatban bemutatták a 2002. évi teljesítést, a 2003. évi törvényt és a 2004. évi tervet, tehát össze lehetett hasonlítani ezen évekre vonatkozóan a kiadások és a bevételek alakulását. A 2005. évi költségvetési törvényjavaslat vonatkozó táblázatai viszont csak a 2005. év adatait tartalmazzák, vagyis hiányoznak a 2003. évi tényadatok és a 2004. évi költségvetési törvény adatai. Így az összehasonlítás rendkívül időigényessé válik, vagyis a képviselők és külső szakértők a rendelkezésre álló idő alatt nehezen fogják tudni ezt elvégezni.
- A korábbi évekkel ellentétben a 2005. évi költségvetési törvényjavaslatot még 2004. október 8-án is csak a PM honlapjáról ismerhették meg a képviselők, ami nehezen kezelhető.

A szóban forgó törvényjavaslat elkészítése során a PM nem működött együtt az érintett társadalmi szervezetekkel, valamint az Országos Környezetvédelmi Tanáccsal. Ezáltal a PM megsértette az Alkotmányt, a jogalkotásról szóló törvényt, valamint a környezetvédelmi törvényt⁴.

Ha említett vizsgálatok és az érintettekkel történő egyeztetés nélkül hoz az Országgyűlés döntést a jövő évi adótörvényekről, akkor súlyosbítja azokat a problémákat, amelyek most is érzékelhetők a társadalom, a gazdaság, a környezetvédelem – egyszóval a versenyképességünk – terén, és amelyeket a korábbi években az Európai Unió országjelentései is észrevételeztek. Ezznek a helyzetnek a megváltoztatását kívánjuk elősegíteni azzal, hogy konkrét javaslatokat készítettünk az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló T/11621. számú törvényjavaslatához. Így a döntéshozók legalább megismerhetik a témával legtöbbet foglalkozó országos környezetvédő civil szervezet álláspontját, valamint az általa végzett egyes vizsgálatok eredményeit.

Javaslataink célja, hogy költségvetési többletforrásokat biztosítsunk az oktatás, a kultúra, az egészségügy, a tudományos kutatás, az épületfelújítások (különösen a meglévő lakásállomány korszerűsítése), az energiahatékonysági beruházások, a tömegközlekedés, a vasút, az ökológikus agrárgazdálkodás, valamint a környezet- és természetvédelem részére.

⁴ Az Alkotmány 36. §-a szerint „*Feladatai ellátása során a Kormány együttműködik az érintett társadalmi szervezetekkel.*” A Jat. kimondja: 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 érdekképviseleti szerveket be kell vonni az olyan jogszabályok tervezetének elkészítésébe, amelyek az általuk képviselt és védett érdekeket, illetőleg társadalmi viszonyokat érintik.* A Kvtv. megállapítja: „44. § (2) A 43. § (1) bekezdésében meghatározott tervezeteket és a vizsgálati elemzést a döntésre jogosult szervhez történő benyújtás előtt – véleménynyilvánítás céljából – meg kell küldeni az Országos Környezetvédelmi Tanácsnak. A véleménynyilvánításra – a tervezet kézbesítésétől számított – legalább harminc napot kell biztosítani.” Mivel a PM ez utóbbi előírásnak sem tett eleget, az Alkotmánybíróság 30/2000 (X. 11.) AB határozata alapján e tekintetben is nyilvánvalóan alkotmányellenes módon cselekedett.

Elengedhetetlennek tartjuk azt is, hogy biztosítsák a szükséges forrásokat a hatékony munkavégzéshez azoknak az állami szervezeteknek, amelyek elsődleges feladata a bűnözés, a korrupció és egyéb visszaélések visszaszorítása (ilyenek többek között a környezet- és természetvédelmi hatóságok, az ÁNTSZ és a VPOP). Sürgetőnek tartjuk a civil szféra erősítését is. Javaslatainkkal ezt úgy kívánjuk elérni, hogy ne növekedjen az államháztartás hiánya, ugyanakkor elősegítsük a gazdaság versenyképességének javítását, a társadalmi igazságosság erősítését és a környezet védelmét.

Módosító javaslataink elfogadása esetén az államháztartás 2005-ben mintegy 450 milliárd forint többletforrást fordíthatna az említett területekre úgy, hogy eközben javul a környezet állapota és a gazdaság versenyképessége, továbbá jelentősen előrelépne egy igazságosabb társadalom megteremtése felé.

II. Konkrét módosító javaslatok

1.

... § Az Szja tv. 38. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A magánszemély nem veheti igénybe az adókedvezményt, ha

a) a tőke, a kamat vagy a járulékos költség törlesztésére olyan, a munkáltató által nyújtott lakáscélú hitelt használ fel, amelynek alapján a munkáltatót e törvény külön rendelkezése alapján nem terheli adófizetési kötelezettség;

b) adóbevallásában bevallott, vagy az adóbevallást helyettesítő elszámolásban, az adóhatóság adatszolgáltatása alapján történő adómegállapítása során elszámolt éves összes jövedelme eléri, vagy meghaladja a 4 000 000 forintot;

c) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás 2005. január 1-je után az építése területén termőföld megsemmisítésével vagy növényzet károsításával kerül megépítésre;

d) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakástól 500 méteren belül nincs olyan tömegközlekedési megállóhely, ahol csúcsidőben legalább 15 percnként megáll valamely tömegközlekedési járat;

e) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás telke 2005. január 1-jén nincs ellátva folyóvízzel és biológiai szennyvíz-tisztítást biztosító csatorna-rákötési lehetőséggel, illetve a hatóság által engedélyezett helyi szennyvíztisztítással,

f) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás nem felel meg a 2006. január 4-én életbe lépő 2002/91/EC direktívában meghatározott hőtechnikai tulajdonságoknak,

g) az adott területen a laksűrűség nem éri el a 70 fő/hektárt.”

Indokolás:

A jelenlegi hitelezési rendszer mindannyiunk pénzéből gyakran olyan lakásépítést támogat, amely elősegíti a települések terjeszkedését és a természeti értékek pusztulását, továbbá hatalmas többletköltségeket ró az egész társadalomra: egyrészt közpénzen kell új utakat, csatornát, tömegközlekedést stb. biztosítani, másrészt romlik a már korábban kiépített infrastruktúra kihasználtsága. Mindez egyre fokozódó terheket eredményez nemcsak az államháztartás, hanem közvetlenül a lakosság részére is.

Magyarországon nincs mennyiségi lakáshiány, viszont rengeteg a leromlott, korszerűtlen lakás. A hitelezéssel azt kell elősegíteni, hogy ez utóbbiak kerüljenek felújításra, korszerűsítésre, illetve hogy – amennyiben célszerű – bontsák le ezeket, és helyükre építsenek újakat, ne pedig zöldterületekre. A javasolt módosítás elfogadása ezt ösztönözné. (Csupán Budapesten több kerületnyi lepusztult, ún. barnazónás terület található, amelyek kiválóan alkalmasak lakáscélú fejlesztésekre.)

2003-ban több mint 35 ezer lakás épült, hasonló nagyságot jelezhetünk előre 2005-re is. Ha lakásonként átlagosan 150 ezer Ft-os megtakarítással számolunk (számításba véve azt is, hogy sok új lakás építése esetében nem kerül sor a kedvezmény igénybevételére), akkor 5 milliárd Ft-os összeget kapunk. Becslésünket arra is alapoztuk, hogy ebben az összegben nem csak a közvetlen megtakarítás szerepel, hanem az említett közvetett költségek csökkenése is.

A módosító javaslat elfogadása esetén tehát az államháztartás (főleg az önkormányzatok) **2005-ben mintegy 5 milliárd forint kiadást takaríthat** meg, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – a megtakarítás ennek az összegnek a sokszorososa lehet.

2.

... § Az Szja tv. 70. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(A változat:)

„(3) Az (1) bekezdésben említett jövedelem miatt az adó (a továbbiakban: cégautó adó) havonta fizetendő mértékét az alábbiak szerint kell megállapítani: a beszerzési árból le kell vonni az alábbi táblázat vonatkozó sorában meghatározott alsó határt, azt százezerre kell kerekíteni, az így kapott összeget 100 000-rel kell osztani, majd ezt megszorozni az adott sorban megjelölt százalékos szorzóval, majd 6000-rel, és ehhez hozzá kell adni az adó-minimumot.

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)	Adó minimum (Ft)	A 6000 Ft-os alapértékre vonatkozó százalékos szorzó minden 100 000 Ft beszerzési ár növekedésre, %
1 – 500 000	6 000	0
500 001 – 1 000 000	9 000	10
1 000 001 – 2 000 000	15 000	11
2 000 001 – 3 000 000	21 600	12
3 000 001 – 4 000 000	28 800	12
4 000 001 – 5 000 000	36 000	19
5 000 000 felett	47 400	20

(B változat:)

„(3) Az (1) bekezdésben említett jövedelem miatt az adó (a továbbiakban: cégautó adó) havonta fizetendő mértéke a következő:

A személygépkocsi beszerzési ára	A személygépkocsi beszerzésének évében és az azt követő 1-4. évben (Ft)	A személygépkocsi beszerzésének évét követő 5. és további években (Ft)
1 – 500 000	6 000	3 000
500 001 – 1 000 000	8 000	4 000
1 000 001 – 2 000 000	12 000	6 000
2 000 001 – 3 000 000	20 000	10 000
3 000 001 – 4 000 000	26 000	13 000
4 000 001 – 5 000 000	32 000	16 000
5 000 000 felett	42 000 + a beszerzési ár minden további 100 000 forintjára 1000 Ft	21 000 + a beszerzési ár minden további 100 000 forintjára 500 Ft”

Indokolás:

A javasolt módszer jóval arányosabban terhelné a gépkocsi-tulajdonosokat, ugyanakkor többletbevételhez juttatná a költségvetést.

A módosító javaslat A) változata szerint a cégautó adó kiszámítási módja a következő:
(Beszerzési ár – Alsó határ) százezerre kerekítve / 100.000 = Szorzó szám
Szorzó szám × Százalékos szorzó × 6000 + Adó minimum = Számított adó

Amennyiben az A) változat politikai okokból nem fogadható el, mindenképp szükségesnek tartjuk, hogy 5 millió forint beszerzési ár felett a cégautó adó legalább a beszerzési ár arányában növekedjen. Társadalmilag rendkívül igazságtalan és az arányos közteherviselés elvével ellentétes, hogy egy 25 millió forint értékű autó után ugyanannyit kelljen csak adózni, mint egy 5 millió forint értékű után. A javaslat növelné a magyar gazdaság versenyképességét, mert takarékosagra ösztönözne és nem a megtérülést nem biztosító luxusra.

Különböző becslések szerint az állam évente legalább 600 milliárd forint bevételtől esik el a személygépkocsik magáncélú használatának céges költségként történő elszámolása következtében (ld. a Levegő Munkacsoport „A motorizációval összefüggő állami bevételek és kiadások” című tanulmányát: www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/szgc_kolts.pdf).

„A cégautó juttatás a társaságok vezetői, tulajdonosai jövedelmét kiegészítő juttatás, amelyben – felmérések szerint – a vezetők 75–95 százaléka részesül. Az ilyen „díjazás”, az autó értékétől és a személyes használat mértékétől függően évi 100 ezer forinttól 1 millió forintig terjedő jövedelmet jelenthet a magánszemélynek. A cégautó juttatása révén kieső adót (társasági adó és forrásadó vagy személyi jövedelemadó) általában a cégautó adó ellentételezi, de minél nagyobb a juttatott jövedelem, ez annál kevésbé valósul meg a Szja tv. szerinti jelenlegi adómértékek mellett.” – olvashattuk a cégautók adójának 1999. évre szóló módosításának indoklásaként.

Igencsak megéri cégautót juttatni a társaságok vezetőinek, különösen a nagyobb értékű személygépkocsik esetén. Ugyanakkor a magasabb értékű cégautó viszonylag alacsonyabb adója indokolatlanul tovább növeli a társadalmi különbségeket, ami demoralizáló hatású is, és ellentétes a kormány által meghirdetett igazságosabb adózás elvével is.

További érv, hogy a cégautók adója a jelenlegi szabályozás szerint a juttatott autó értékének növekedésével csökken, tehát degresszív adókulcsú.

Nem tartjuk jónak a jelenlegi szabályozást abból a szempontból sem, hogy a beszerzést követő 5. évtől kezdve alacsonyabb adómértéket állapít meg. Az idősebb autók ugyanis általában sokkal inkább szennyeznek a környezetet és balesetveszélyesebbek, mint az új autók.

A jelen módosítás mellett, hogy az adóztatásnál figyelembe veszi a környezetre gyakorolt hatást és károkozást, lényegesen arányosabban adóztatja meg a cégautó juttatást.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés többletbevétele 2005-ben mintegy 20 milliárd forintot tehet ki**, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – ennél jóval nagyobb összeget takaríthat meg.

3.

... § Az Szja tv. 70. §-a (9) bekezdésének f) pontja hatályát veszti.

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 az 5. pont indoklásához. Az így nyújtott támogatás megszüntetése **mintegy 10 milliárd forint megtakarítást hozhat** az államháztartás részére.

4.

... § A Tao. 23. §-a kiegészül 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. Ennek megakadályozására szükséges a módosítás. Hasonló rendelkezés az EU több tagállamában is létezik.

A módosító javaslat elfogadása **esetén a költségvetés 2005-ben mintegy 30 milliárd forint többletbevételt** érhet el. 2002-ben 80 milliárd Ft, 2003-ban már 127 milliárd Ft összegű társasági adókedvezményt vettek igénybe a cégek, melynek döntő része a fejlesztésekhez kapcsolódik.

5.

... § (1) Az Eva tv. 17. §-ának (3) és 18. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„17. § (3) Az egyéni vállalkozó adóalanyt 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 egyszerűsített 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 árától 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 joganyagnak 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 evá-t 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 2005-ben 5 milliárd forintot** tehet ki, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – ennél jóval nagyobb összeget takaríthat meg.

6.

... § E törvény hatályba lépésével egyidejűleg hatályát veszti a Magyar Köztársaság 2004. évi költségvetéséről és az államháztartás hároméves kereteiről szóló 2003. évi CXVI. törvény 122. §-ának a) és b) pontja.

Indokolás:

Az említett jogszabályhelyek a következőt állapítják meg:

„122. § Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. 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 valódiság, 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 törvényjavaslat 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 bújtatott módon, hanem úgy, hogy azok mindenkor azonnal átláthatóak legyenek – az államháztartási törvény előírásainak megfelelően.

A javaslat elfogadása esetén a **költségvetési megtakarítás 2005-ben legalább 10 milliárd forint** (de akár több tízmilliárd forint is lehet attól függően, hogy milyen lesz a Kormány által tervezett új konstrukció a gyorsforgalmi úthálózat építésével kapcsolatban).

7.

... § Az áfa-törvény 66. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A külföldön bejegyzett autóbuszok Magyarországon végzett utasszállítási tevékenysége utáni adó mértéke utaskilóméterenként 12 forint 15 százaléka.”

Indokolás:

Jelenleg Ausztriában és Szlovákiában is behajtják az áfát a külföldi autóbuszok utaskilóméter teljesítménye után az országuk területén. Magyarországon ezt nem végzik el. Ennek az adónak a behajtásából évente kb. **6 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 például 2001-ben 161 ezer külföldi rendszámú autóbusz lépett be az országba, ezzel szemben csak 32 ezer magyar autóbusz lépett ki. (Ennek döntő része nyugatról érkezik, a magyar-román határt csak 28 ezer autóbusz lépte át, így a magyar nemzetiségi forgalom csak kis része az összes forgalomnak.) További előny, hogy a környezetkímélőbb vasúti személyszállítás diszkriminációja ezzel is csökken.

Az említett 6 milliárd forintot az alábbi számítással kaptuk:

Autóbuszonként 50 fővel és átlagosan 400 km megtett úttal (országon keresztüli átlós távolság, vagy a határtól Budapestig és vissza) számoltunk. Az adó alapja (az ausztriai mértéket, 0,05 eurót véve alapul, 246 Ft/euró árfolyamon) kerekítve 12 Ft/utaskm. A személyszállítás áfája 15%, tehát az előbbi adattal számolva 1,80 Ft/utaskm. $200\ 000 \text{ autóbusz} \times 50 \text{ fő} \times 400 \text{ km} \times 1,80 \text{ Ft} = 7,2 \text{ milliárd Ft}$, az adó bevezetésének forgalom mérséklő hatását levéve, **6 milliárd forint összegű többletbevétel** biztosítható. (2003-ban 193 ezer külföldi rendszámú autóbusz érkezett Magyarországra.)

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.”*

8.

144. § A Vtv. 66. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„66. § (1) A vámmentességi rendelet 112. Cikke 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 112. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a személygépkocsi szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járművenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 10 literig vámmentes.”

Indokolás:

A törvényjavaslat indoklása a következőket tartalmazza: „A szabályozás a közúti fuvarozók – ezen belül is elsősorban a magyarországiak – 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 fuvarozó közúti szabványos tartályában lévő üzemanyag – mennyiségi korlátozás nélkül – vámmentesen behozható.”

A magyar kormány a különböző kétoldalú egyezményekkel folyamatosan lazította azt a szabályt, amely szerint a 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, hanem a kétoldalú egyezmények felmondása.

A MOL Rt. 2004. évi első negyedéves jelentése a következőket jelenti 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 (Ukrajna és Románia esetében sokkal alacsonyabbak) az üzemanyagok adói (és így az árai is), mint Magyarországon. Ez az ösztönzője az üzemanyag-turizmusnak, amelyet négy kategóriára oszthatunk.

Az első esetben az üzemanyagot kimondottan 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 felel meg.

A második eset az, amikor kizárólag vagy elsősorban üzemanyag-vásárlás céljából mennek 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 szerzi 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 lépik át a határt, és ezzel növelik 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 sajátos jelensége, hogy a kamionok gyárilag beépített üzemanyag-tartályát a korábbi 200 literesről napjainkig 1000 literesre, vagy még ennél is nagyobbra növelték, és ezeket most már tömegesen alkalmazzák a nemzetközileg jegyzett cégek. Ismert, hogy az üzemanyag-norma szerint 100 kilométeren egy kamion 30–40 liter gázolajat fogyaszt, így egyetlen ukrainai tankolással (ahol a gázolaj nemcsak sokkal olcsóbb, hanem rosszabb minőségű is) mintegy 3000 km-t lehet megtenni, vagyis az egész EU-t oda-vissza lehet szennyezni, és ezen ráadásul legálisan mintegy 100 ezer forintot lehet nyerni.

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 autónként még néhány kannával is hoznak be üzemanyagot.

A vámhatóság, valamint a KSH adatai alapján készített becslésünk alapján kijelenthetjük, hogy az említett módon behozott üzemanyagok mennyisége a teljes hazai fogyasztás mintegy 30 százalékának felel meg (ld. a táblázatot!). A magyar állam így évente több mint 200 milliárd forint adóbevételtől (jövedéki adó és áfa) esik el ahhoz képest, mintha ezt az üzemanyagot itthon vásárolták volna.

***A gépjárművek tankjában behozott üzemanyagok
2001-ben és az emiatt kiesett magyar államháztartási bevétel
a) autóbusz és tehergépkocsi (gázolaj)***

Határszakasz	Ár Ft/l	Eltérés a magyar ártól, Ft/l	Összes belépés ezer db	Behozott gázolaj millió liter**	Kiesett magyar jövedelem,* millió Ft
magyar-ukrán	105,00	108,00	69	42	5287
magyar-román	125,40	87,60	434	261	33037
magyar-horvát	193,00	20,00	224	134	17007
magyar-szlovén	185,00	28,00	131	79	9971
magyar-szlovák	191,30	21,70	516	310	39270
magyar-jugoszláv	130,00	83,00	139	84	10595
magyar-osztrák	215,00	-2,00	895		0
Összesen:			2409	908	115167

** 600 literes üzemanyag tartály esetén

b) személygépkocsi (benzin)

Határszakasz	Ár Ft/l	Eltérés a magyar ártól, Ft/l	Összes belépés ezer db	Behozott gázolaj millió liter**	Kiesett magyar jövedelem* millió Ft
magyar-ukrán	113,00	136,50	1480	118	17386
magyar-román	145,10	104,40	1719	138	20197
magyar-horvát	253,40	-3,90	1099		
magyar-szlovén	220,50	29,00	368	26	3782
magyar-szlovák	216,20	33,30	1973	138	20278
magyar-jugoszláv	215,00	34,50	989	69	10168
magyar-osztrák	265,60	-16,10	4500		
Összesen:			12129	489	71811

Forrás MOL Rt.

Árak szintje: 2001.május 17-én,

*Kiesett jövedelem: Jövedéki adó, KKKSz-díj és áfa

** 70 literes üzemanyag tartály esetén

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.

A táblázatban a kiesett magyar jövedelmet ahhoz képest mutatjuk be, mintha ugyanazt az üzemanyag-mennyiséget teljes egészében Magyarországon vásárolták volna. Ennek az üzemanyagnak csak egy részét használják fel Magyarországon, másik részét tovább viszik más országokba. Egy nehéz tehergépkocsi esetenként 1000 liter üzemanyagot is behoz a gyárilag beépített tartályában, majd ebből Magyarországon felhasznál esetleg 200 litert, a többi 800-at – mondjuk – Ausztriában és Németországban. Mindezt figyelembe véve az éves hazai bevételkiesést az üzemanyag-turizmus miatt 120 milliárd forintra becsüljük.

Természetesen tudjuk, hogy erre a teljes bevételre semmiképp sem tehetne szert a magyar állam. Ugyanakkor a számok jól jelzik a probléma jelentőségét, és azt is, hogy megfelelő intézkedésekkel (amelyekre korábbi tanulmányainkban is tettünk már konkrét javaslatokat) az államháztartás bevételeit több tízmilliárd forinttal lehetne növelni ebből a forrásból.

A 918/83/EGK rendelet 112. cikke szerint lehetséges olyan korlátozást bevezetni, hogy a személygépkocsik és motorkerékpárok gyárilag beépített tankjában behozott üzemanyag legfeljebb 10 literig vámmentes. Ugyanakkor a vám kivetésére vonatkozó előírás állítólag felesleges adminisztrációval terhelte volna a vámhatóságot, anélkül, hogy tényleges bevétel keletkezett volna. Ugyanis a 10 euró alatti vámot, nem közösségi adót és díjat a hatályos vámjogszabályok szerint nem kell megfizetni. A személygépkocsik 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 a korlátozás bevezetése mindenképp indokolt. A végrehajtási utasítást pedig úgy kell megfogalmazni, hogy a gyakorlati kivitelezés minél kevesebb adminisztrációval járjon.

A módosító javaslat elfogadása esetén 2005-ben **20–30 milliárd forint költségvetési többletbevétel** várható ebből a forrásból. További bevételt eredményezhet, hogy várhatóan csökken az egyéb jellegű bevásárlóturizmus és a csempészet is. Ennek következtében növekszik a hazai áruk iránti kereslet, és így a munkahelyek száma is gyarapodna, ami további több milliárd forintot hozna az államháztartás számára. Tehát összesen mintegy 40–50 milliárd forinttal lehetne úgy javítani a költségvetés helyzetét, hogy az nem a magyar adófizetőket terhelné.

9.

...§ A Htv. 22. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

(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 ténylegesen meglévő termőföld kerül megsemmisítésre, 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 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 sorra 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 igények (vagyis új utakat, tömegközlekedési járatokat kell létesíteni – közpénzből) és az új infrastruktúra iránti igények (víz- és csatornahálózatot, egészségügyi és oktatási intézményeket stb. kell kiépíteni – szintén 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 telkek megfelelő adóztatásával.

A módosító javaslat elfogadása esetén **az államháztartás többletbevétele 2005-ben 10 milliárd forint** körüli összeget tehet ki, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – a központi költségvetés és az önkormányzatok ennek az összegnek a sokszorosát takaríthatják meg.

10.

177. § A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (a továbbiakban: Gjt.) 1. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) E törvény hatálya nem terjed ki a belföldi rendszámtáblával ellátott mezőgazdasági vontatóra, a lassú járműre és a lassú jármű pótkocsijára, a munkagépre, a CD, a CK, a DT, az OT és a Z betűjelű rendszámtáblával ellátott gépjárműre, **[továbbá a motorkerékpárra, ha hajtómotorjának lökettérfogata a 250 cm³-t nem éri el,]** a külföldön nyilvántartott tehergépjárművek közül azokra, amelyek az Európai Unió valamely tagállamában vannak nyilvántartva.”

Indokolás:

A motorkerékpárok – beleértve azokat is, amely hajtómotorjának lökettérfogata a 250 cm³-t nem éri el – 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 paraméterektől és a típusoktól függően a robogók 5–25-ször jobban szennyezik 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 szabad adókedvezményrel 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 sérülések, illetve halálos balesetek száma többször annyi a motorkerékpároknál, mint az egyéb járműveknél.

A javasolt módosítás elfogadása esetén 1 milliárd forint körüli költségvetési többletbevétel várható.

11.

179. § A Gjt. 6. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Tehergépjármű esetében [– **ide nem értve a nyergesvontatót, valamint a lakópótkocsit** –] az adó alapja a közúti közlekedési nyilvántartásban feltüntetett saját tömege (önsúlya) növelve a terhelhetősége (raksúlya) 50%-ával.”

Indokolás:

Semmilyen ésszerű indok nem található arra, hogy a nyergesvontatót miért kell ilyen hatalmas kedvezményben részesíteni az egyéb tehergépjárművekkel szemben. Ez a kedvezmény ellene hat az ésszerű fuvarszervezésnek, és feleslegesen sújtja a vasúti és kombinált szállítást. (Még a “leginkább környezetkímélő” kamion is fajlagosan legalább 5-ször nagyobb mértékben szennyezi a környezetet, mint a vasúti szállítás.) Megjegyezzük, hogy az 1990 és 2001 között 3620 millió USD értékben hoztak be az országba hasznjárműveket, és az EU-val történt vámleépítés következtében a közúti fuvarozók 1995 és 2001 között 122 milliárd forint összegű vámot takarítottak meg. A forint leértékelése következtében ugyanezen időszak alatt további 136 milliárd forinttal kevesebbet fizettek az importért, mintha az 1995. évi árfolyam változatlan maradt volna. Mivel ezek jelentős része használt jármű volt, ez jelentős környezetszennyezéssel járt és jár még ma is. Természetesen kívánatosnak tartjuk azt, hogy a tehergépjárművek megfeleljenek a korszerű környezetvédelmi normáknak. Ezt azonban nem az említett adókedvezménnyel, hanem csak a szigorú környezetvédelmi előírásoknak megfelelő járművek forgalomba helyezésének engedélyezésével célszerű ösztönözni. Véleményünk szerint ez a módszer a környezetvédelem szempontjából sokkal hatásosabb, ugyanakkor nem terheli a költségvetést. Mindezen okok miatt javasoljuk a nyergesvontatókra adott kedvezmény eltörlését.

A lakópótkocsi pedig általában luxus célokat szolgál, ezért nem indokolt részükre semmiféle kedvezmény.

A módosítási javaslat elfogadása esetén a költségvetés 2005-ben mintegy 3 milliárd forint többletbevételre tehet szert.

12.

... § A Gjt. 7. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. § (1) Az évi adótétel – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – a 6. §-ban meghatározott adóalap minden megkezdett 100 kilogrammja után 3000 Ft.

(2) Az „E” és „P” betűjelű ideiglenes rendszám táblával ellátott személyszállító gépjármű után 8 000 Ft, míg a tehergépjármű után 40 000 Ft adót kell fizetni. A gépjármű állandó rendszám táblával való ellátását követő hónap 1. napjától az adófizetési kötelezettségre az általános szabályok az irányadók.”

(3) A motorkerékpárra az (1) bekezdésben meghatározott adótétel ötszörösét kell fizetni.

(4) A luxus, illetve sport terepjáró autókra az (1) bekezdésben meghatározott adótétel háromszorosát kell fizetni.

(5) Dízelüzemű járművekre az (1) bekezdésben meghatározott adótétel 1,5-szeresét kell fizetni.

Indokolás:

Az (1) bekezdéshez:

Az állam legalább négyszer annyi támogatást nyújt a személygépkocsik vásárlásához és használatához, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból (ld. A motorizációval összefüggő állami bevételek és kiadások c. tanulmányt: http://www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/szgek_kolts.pdf). Ez azt jelenti, hogy az állam évente 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.

Hasonlóan kedvezőtlen a helyzet a közúti teherfuvarozás tekintetében. Csak a nehéz tehergépjárművek Magyarországon évente több mint 400 milliárd forint olyan költséget okoznak, amelyet nem az üzemeltetőik fizetnek meg.

A helyzet az elmúlt években e tekintetben egyre romlott. Az EU-ból és társult országaiból származó gépkocsik vámjának fokozatos csökkenése és 2001-től való megszüntetése, az erre rakódó áfa kiesése és a forint felértékelése miatt az import gépkocsik ára jelentősen csökkent. 1996 és 2002 között az EU-ból származó import személygépkocsik vámleépítésének és az erre rakódó áfa kiesésének, valamint a forintfelértékelés hatására összesen mintegy 878 milliárd forint kedvezményt kapott a személygépkocsi használat (és egyúttal ennyivel romlott a költségvetés helyzete).

A tehergépkocsik importja 1996 és 2002 között a vámleépítés és a forintfelértékelés következtében összesen közel 281 milliárd forinttal lett olcsóbb, mintha a vámok szintje nem változott volna.

A fenti összegekhez képest a gépjárműadónak a jelen módosításban javasolt emelése 2005-ben szinte elenyésző mértékű: csupán mintegy 30 milliárd forint többlet adóbevételt jelentene (az önkormányzatok számára, mivel 2003-tól ez az adó nem 100%-ban az önkormányzatok bevételeit képezi).

Az 1991. évi LXXXII. törvény szerint a gépjárműadó „a motorizációval járó közterhek arányosabb elosztása, a települési, a fővárosban a kerületi önkormányzatok bevételeinek gyarapítása, valamint a közúthálózat karbantartásához és fejlesztéséhez szükséges források bővítése érdekében” szükséges. A gépjárműadó jelenleg még nem tölti be megfelelően azt a szerepet, amelyet a törvény előír, mivel az adó mértéke messze elmarad attól a szinttől, amely szükséges lenne a törvényben meghatározott célok teljesítéséhez.

A gépjárműadó emelése azért is különösen indokolt, mert 2005-ben elmarad az üzemanyagok jövedéki adójának valorizálása, ami tulajdonképpen – a 6 százalékos előrejelzett inflációval és 4 százalékos forgalomnövekedéssel számolva – összességében 40 milliárd Ft kedvezményt jelent a közúti gépjármű-forgalom részére.

A (3) bekezdéshez:

A motorkerékpárok fajlagos baleseti költsége, légszennyezése és zajkibocsátása jóval magasabb, mint a személyautóké. 2003-ig egységesen évi 5000 Ft-ot kellett fizetni. A Gjt. 2003. évi módosítása nyomán 2004-től ez a mérték általában csökkent, például egy 150 kg-os motorkerékpár esetén 1800 Ft, ami teljesen indokolatlanul alacsony. Sőt, ez a változtatás alkotmányellenes is volt, mivel csökkentette a környezetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét.

A (4) bekezdéshez:

A luxus, illetve sport terepjáró autók behozatalának és használatának általában nincs gazdasági 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.

Egy 2 tonna súlyú terepjáró esetében az éves gépjárműadó $20 \times 3000 \times 3 = 180\,000$ Ft lenne, ami ezen gépjárművek több millió forintos árát és luxuscéljait tekintve egyáltalán nem tekinthető aránytalannak.

Az (5) bekezdéshez:

A legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza általában jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. Az Egészségügyi Világszervezet azért nem ad meg levegőminőségi határértékeket a dízel-kipufogógázokra, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget. További indok, hogy dízelüzemű járművek nagy része tehergépkocsi és egyéb olyan haszongépjármű, amely az utakat sokkal erősebben rongálja, mint a személygépkocsi. (Például egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint több százezer személyautó.) Az EU közlekedéspolitikájában elhatározta, hogy a gázolaj jövedéki adóját felemeli a benzinére, azonban amíg ez megvalósul, indokolt a dízelüzemű gépjárművek adójának a benzinüzeműekénél nagyobb mértékű emelése.

A módosítási javaslatok elfogadása esetén **a költségvetés 2005-ben 30 milliárd forint többletbevételre** tehet szert.

13.

... § A Gjt. 9. §-a (4) bekezdésének a helyébe a következő rendelkezés lép:

„(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 kezdeményezi 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.

14.

... § E törvény hatályba lépésével egyidejűleg hatályát veszti az Szja tv. 28. §-ának (3) és (4) bekezdése.

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 tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvény előírásaival is ellentétes ez a kedvezmény, amely kizárólag a közúti fuvarozás számára előnyös. Ezért ezt a diszkriminációt haladéktalanul meg kell szüntetni.

A jelenlegi helyzet ugyanis 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 áru fuvarozást 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 fogadatható el, hiszen ilyen 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 napidíjakkal összességében 50%-os csökkenését feltételezve – kb. **6 milliárd Ft** szja és társadalombiztosítási járulék **többletbevételt** jelent 2005-ben.

15.

...§ Az Sza tv. 11. számú mellékletének III. A járművek költsége fejezete 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A saját 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 az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 3 liter – és

az APEH által közzétett üzemanyagár, vagy 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 3 literrel – számított mennyiség, azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedévében belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el.”

Indokolás:

A módosító javaslat lényege, hogy a személygépkocsi-használat esetén 100 kilométerenként legfeljebb 3 liter üzemanyagot lehessen elszámolni.

Az állam négyszer–nyolcszor akkora támogatást ad a személygépkocsik vásárlására és használatára, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból. A motorizációnak nyújtott nyílt és rejtett támogatás Magyarországon évente 1400–2800 milliárd forintot tesznek ki (ld. a Levegő Munkacsoport „A motorizációval összefüggő állami bevételek és kiadások” című tanulmányát: www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/szkg_kolts.pdf).

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 részegységekből 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.

A költségeket nem tükröző árak a társadalom és a gazdaság szinte minden területén – a közlekedés mellett különösen a területfejlesztésben – elhibázott, rendkívül költséges, versenyképességünket rontó, a környezetet súlyosan károsító és a későbbiekben nehezen helyrehozható károkat okoz. Ez a rendszer finanszírozhatatlan, és így előbb-utóbb össze fog omlani. Ennek elkerülésére tett egyik lehetséges lépés a jelenlegi módosító javaslat elfogadása.

A javaslat egyúttal a minél takarékosabb üzemanyag-felhasználásra is ösztönöz. . (A piacon egyébként ma már található csupán 3 liter átlagfogyasztású személygépkocsik.)

A módosító javaslattal szemben nem elfogadható az az érv, hogy „a jövedelemadó törvények szabályai szerint minden, a vállalkozás érdekében felmerült valós költség elszámolható”. Általános joggyakorlat, hogy ahol vélelmezhető, hogy a költség részben nem a vállalkozás céljait szolgálja, ott korlátozásokat vezetnek be. Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálja. Például az emberek ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége.

A módosító javaslat hatását nehéz számszerűsíteni, de valószínű, hogy elfogadása esetén **a költségvetés 2005-ben 100 milliárd forint többletbevételre is szert tehet.**

16.

... § Az Áfa tv. „1. számú mellékletében törölni javasoljuk a [] közé tett tételeket, és hozzáadni az aláhúzott kiegészítést.

/I. Rész

A 15 százalékos felszámított adómérték alá tartozó termékek és szolgáltatások köre

1. Termékek/

31.	[Ásványi vagy vegyi trágyázószer (a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium által kiadott forgalomba hozatali engedéllyel rendelkező trágyázószer)	ex 3102 ex 3103 ex 3104 3105
33.	Rovarölők, gombaölők, külsőleg alkalmazandó fertőtlenítőszer, gyomirtók stb.	3808]
36.	Egészségügyi betét (ideértve a tisztasági betétet is) és tampon, [nadrágpelenka] , <u>többször használható</u> csecsemőpelenka, pelenkabetét, papírvatta, fogászati papíryanag	ex 4818 40 ex 4818 90 ex 4823

Indokolás:

A törölni javasolt tételek használata súlyosan környezetszennyező, így nem indokolt azoknak a kedvezményes áfa-kulcsú besorolása.

A műtrágyák, illetve a rovarölők és gyomirtók kedvezményes, 15%-os áfa mértéke indokolatlan előnyben részesítés, sőt energetikai és környezetvédelmi szempontból is kifejezetten káros.

Országunk egyik legfontosabb érdeke az, hogy a mezőgazdasági termelés hosszú távon is fenntartható, környezetkímélő módon valósuljon meg. Ennek egyik előfeltétele a talaj, az élővilág és az emberek egészségét károsító termékek használatának csökkentése. A magyar mezőgazdaságban a rendszerváltást követően jelentősen visszaesett a vegyszerek használata, sajnálatos tény azonban, hogy az utóbbi időszakban ez a folyamat megfordult. A további növekedés megakadályozását elősegítené, ha e termékek áfája a 25%-os mértékbe kerülne. Ez az átsorolás a nagyobb gazdálkodókat – akik az áfát vissza tudják igényelni – kevésbé érintené, viszont elősegítené a korszerűbb, ökológikus gazdálkodásra való áttérést azoknál a kistermelőknél, akik kevésbé tudják betartani a szakszerű vegyszerhasználat követelményeit, ugyanakkor leginkább alkalmasak a környezetkímélőbb gazdálkodási formák megvalósítására.

Az említett áfa-átsorolást indokolja az is, hogy az Európai Unióban egyre nagyobb hangot kap a vegyszerhasználat csökkentése, és folyamatban van a környezetkímélő gazdálkodási formákra való áttérés. Dániában, Finnországban és Svédországban külön ökoadó is sújtja a növényvédőszer felhasználását. Az EU sokkal nagyobb támogatás ad az ökológiai gazdálkodásra, mint az intenzív, vegyszeres mezőgazdaságra, tehát az előbbi versenyképességének javítása egyúttal elősegíti, hogy Magyarország a korábnál nagyobb támogatásban részesüljön.

A mezőgazdaságban alkalmazott vegyszerek, illetve azok alapanyagának túlnyomó része importból származik. Csökkenő felhasználásuk javítaná az ország külkereskedelmi mérlegét és előmozdítaná a hazai munkaerő versenyképességének növelését.

Ezek az intézkedések elősegítenék a vidéki munkanélküliség csökkentését is, hiszen köztudott, hogy a biogazdálkodás élőlétszám-igénye jóval magasabb, mint a vegyszeres gazdálkodásé.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés 2005-ben 2–3 milliárd forint többletbevételre** tehet szert.

Az utóbbi évtizedben elterjedt, nem újrahasznosítható termékek néhány évtizeden belül hulladék-katasztrófát fognak okozni. Az egyszer használatos csecsemőpelenkának (vámtarifaszám: 4818 40) már a gyártása is súlyosan környezetkárosító és energiaigényes. Mivel nem újrahasznosító, a szeméthegyeket gyarapítja. Egyetlen gyerek egy tonna eldobható pelenkát „termel”, mire szobatiszta lesz. Tudatformálással is ösztönözni kellene ezeknek a termékeknek a jelentős visszaszorítását. Az eldobó pelenka nedvszívó rétege cellulóz, ami egyéb célokra hasznos nyersanyag lehetne. Ráadásul ezek túlnyomórészt importból származnak, és így rontják az ország fizetési mérlegét is.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés 2005-ben néhány százmillió forint többletbevételre** tehet szert.

17.

... § Az Áfa tv. „1. számú mellékletét javasoljuk a [] kiegészíteni az alábbi tételekkel:

/I. Rész

A 15 százalékos felszámított adómérték alá tartozó termékek és szolgáltatások köre

2. Szolgáltatások/

<u>Kutatás és kísérleti fejlesztés</u>	SZJ 73.10.1, 73.20.1
<u>Vízgazdálkodási tervezés, szakértés</u>	SZJ 74.14.23.2-ből
<u>Postai és távközlési tervezés, szakértés</u>	SZJ 74.14.23.3-ből
<u>Környezetvédelmi szakmai tervezés, szakértés</u>	SZJ 74.14.23.5
<u>Környezeti elemek laboratóriumi vizsgálata, elemzése</u>	SZJ 74.30.11.2

Indokolás:

Mind a K+F, mind a szakértői tevékenységek, illetve a laboratóriumi vizsgálatok gazdasági, társadalmi és környezeti hasznosságukat tekintve indokolják a kedvezményes áfa-kulcsú besorolást. Ismertes, hogy a K+F tekintetében messze el vagyunk maradva az EU országoktól és ez versenyképességünk javításának komoly akadályát képezi. Az EU tagországaiban a K+F-re történő ráfordítások átlagosan a GDP 2%-át teszik ki, míg Magyarországon ez az arány mindössze 1% – ráadásul jóval alacsonyabb GDP mellett.

A környezetvédelmi tervezés és vizsgálatok kedvezményes áfáját indokolja továbbá az is, hogy szükséges hazánk környezeti állapotának mielőbbi javítása, valamint hogy meg tudjunk felelni az EU környezetvédelmi követelményeinek.

18.

... § Az Áfa tv. 2. számú mellékletét javasoljuk kiegészíteni az alábbi tételekkel:

/A tárgyi adómentesség alá tartozó termékértékesítések és szolgáltatásnyújtások köre”/

„27.a bíróságok és a hatóságok által kirendelt igazságügyi szakértők által végzett szakértői tevékenység (SZJ 74.11.17.0);

28. műemlékvédelmi szakértés (SZJ 74.14.23.9-ből);

29. egészségügyi tervezés, módszertani feladatok (SZJ 74.14.23.4-ből),

30. tudományos rendezvények lebonyolítása (SZJ 74.84.15.0-ből);

31. közös ismeretterjesztés és ismeretszerzés (SZJ 92.34.13-ből);

32. könyvtári, levéltári, múzeumi és egyéb kulturális szolgáltatás (SZJ 92.51.1, 92.52.1),

Indokolás:

A 27. ponthoz:

Az igazságszolgáltatás áfa-mentessége miatt a szakértői tevékenységre a felszámítandó áfát a bíróságok nem igényelhetik vissza, ez költségként jelentkezik náluk, így az amúgy is szűkös, a szakértőkre fordítható költségvetési keretük tovább csökkent a szakértői tevékenységre jutó áfa értékével a 2002. évi állapothoz képest, amikor még megvolt a visszaigénylési lehetőség. A jelen módosítási javaslat felel meg a Kormány vállalásainak (jogbiztonság, bíróságok anyagi helyzetének javítása). Ezért indokolt a fenti tétel áfa-mentessége.

A 28–32. ponthoz:

A fenti hat tétel olyan közérdekű, társadalmilag és gazdaságilag fontos tevékenység, melynek áfa-mentességének feltétlenül indokolt. (Ez a kedvezmény ugyanis korábban létezett.) A kulturális és tudományos szolgáltatásokat szinte minden ország pénzügyi kedvezményekben részesíti.

III. További javaslatok

Az alábbiakban néhány további olyan javaslatot fogalmazunk meg, amelyek szintén adójellegű bevételeket érintenek, azonban további törvények módosítását is igénylik, illetve a szövegszerű kidolgozásához nem állt a rendelkezésünkre elegendő idő.

19.

Javasoljuk, hogy a gépjárműbalesetek kárait ne a társadalombiztosítás fizesse, hanem az üzleti biztosítók.

Indokolás:

A gépjármű-használat fokozott veszélyekkel jár. 2001-ben Magyarországon 1239 ember halt meg és 24 149 ember szenvedett sérüléseket közúti közlekedési balesetek során. A közúti közlekedés résztvevői viszont messze nem fizetik meg mindazokat a költségeket, amelyeket okoznak (ezt a tényt az Európai Unió új közlekedéspolitikájáról szóló, 2001-ben megjelent Fehér Könyve is hangsúlyozza). Ezért indokolt, hogy a közúti balesetek költségeit ne a társadalombiztosítás fizesse, hanem az üzleti biztosítók. „Ez utóbbiak egyébként 2003-ban 183 milliárd forint bevételre tettek szert a gépjármű-biztosításból, amiből a károk kifizetése után 80 milliárd forint „nettó” bevételük maradt.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés 2005-ben 30 milliárd forint kiadást takaríthat meg.**

20.

Javasoljuk bevezetni a nehéz tehergépjárművek úthasználati díját.

Indokolás:

A nehéz tehergépjárművek évente több mint 400 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 stb., amelyet nem ezen járművek üzemeltetői fizetnek meg. Ezt a hatalmas támogatást fokozatosan, de mielőbb fel kell számolni. Ezt a svájcihoz hasonló úthasználati díjjal javasoljuk megoldani. A jelenlegi uniós szabályozás lehetőséget ad arra, hogy összefüggő autópályák, elsőrendű főutak esetén, valamint biztonsági okokból ilyen díj bevezetésre kerüljön. Egyébként is nyilvánvaló, de az utóbbi időszakok eseményei is bebizonyították, hogy az autópályák elkerülése a díjfizetés miatt súlyos biztonsági problémákhoz vezetett. Továbbá az is nyilvánvaló, hogy a nehéz tehergépjárművek forgalma minden esetben fokozott biztonsági kockázatot jelent. Ennek megfelelően Magyarországon az összes útvonalra bevezethető a nehéz tehergépjárművek úthasználati díja. Az úthasználati díj bevezetése megfelelne az EU versenyjogi szabályozásának is. További előnye, hogy így piaci eszközökkel javítható a vasút versenyképessége. Ez azt jelenti, hogy kétszeresen is javul az állami költségvetés helyzete (egyrészt az útdíjából származó bevételek révén, másrészt azért, mert kevesebb költségvetési támogatást kell nyújtani a vasútnak).

A nehéz tehergépjárművekkel történő áruszállítás támogatásának **csökkentése az első évben mintegy 40 milliárd forintot**, az ezt követő években pedig reálértéken számítva is folyamatosan növekvő összeget tehet ki.

21.

Javasoljuk megemelni és kiterjeszteni a 10 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek túlsúlydíját.

Indokolás:

A túlsúlyos járművek évente sok milliárd forint kárt okoznak, miközben a túlsúly-díjból származó állami bevétel 2002-ben mindössze 900 millió forint volt. Ezért a túlsúly-díjat emelni kell, és a mentességeket meg kell szüntetni. Az EU előírásainak megfelelően a Kormány azt tervezi, hogy 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 túlsúly-díjak jelentős megemelését.

A túlsúlyos gépjárművek támogatásának mérséklése az államháztartás részére az első évben **mintegy 10 milliárd forint**, a további években ennél jóval nagyobb megtakarítást eredményezhet (egyebek mellett az útkarbantartási költségek csökkenése következtében).

22.

Javasoljuk repülőtéri adó kivetését.

Indokolás:

A légi közlekedés az egyik legsúlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül. 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 mindazon esetekre, amikor valaki a repülőtérre repülővel érkezik, illetve azt azzal elhagyja. (A repülőtéri adó nem tévesztendő össze a repülőtéri díjjal, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.) A légi közlekedés támogatásának ilyen csökkentése **évi 10 milliárd forint többletbevételt eredményezhet az államháztartás részére.**

23.

Javasoljuk a szénhidrogének és nem-szénhidrogén nyersanyagok bányajáradékának emelését.

Indokolás:

Jelenleg a kitermelők nem fizetik meg azt a kárt, amellyel nem megújuló nyersanyag-kincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. Ezen támogatás

csökkentése céljából szükséges a bányajáradék emelése, ami **a szénhidrogének esetén 20 milliárd, az építő- és kerámiaipari nyersanyagoknál 3 milliárd forinttal mérsékelheti az államháztartás hiányát.**

24.

Javasoljuk a földvédelmi járulék emelését és kiterjesztését.

Indokolás:

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. Ez a támogatás elősegíti a települések terjeszkedését és a természeti értékek pusztulását, továbbá hatalmas többletköltségeket ró a társadalomra (óriási támogatásokkal, közpénzen kell új utakat, csatornát, iskolát, tömegközlekedést stb. 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. Ennek a káros támogatásnak a megszüntetése **az első évben mintegy 50 milliárd forint, a későbbiekben évi több százmilliárd forint megtakarítást** eredményezhet.

25.

Javasoljuk a lakástámogatási rendszer egyéb elemeinek is a környezetvédelmi szempontú átalakítását.

Indokolás:

Az 1., 9. és 24. pontokban már megindokoltuk, hogy miért előnyös nemzetgazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontból egy ilyen intézkedés. A fenti pontok azonban a lakástámogatási rendszernek csak egy részét érintik, ezért szükséges áttekinteni a többi elemét is környezetvédelmi szempontból. Ennek az intézkedésnek a hatására rövid távon évi 10 milliárd forint nagyságrendű, hosszabb távon ennél lényegesen nagyobb államháztartási megtakarítás várható.

26.

Javasoljuk a pornó- és erőszaktartalmú termékek és szolgáltatások kulturális járulékának megfizettetését.

Indokolás:

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. Ezen termékek és szolgáltatások után a

hatályos törvényi előírás szerint 25%-os járulékot kell befizetni, azonban a hiányos jogszabályok miatt (a végrehajtási utasítások hiánya miatt) ezt az APEH nem tudja végrehajtani. Ezért a jogszabályok pontosítása szükséges, ami **legalább 5 milliárd forinttal csökkentheti az államháztartás hiányát.**

27.

Javasoljuk a környezetvédelmi termékdíjak emelését és kiterjesztését.

Indokolás:

A környezetvédelmi termékdíjak emelésére és kiterjesztésére a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium konkrét javaslatokat dolgozott ki részletes indoklással. Sajnos, ezek jelentős részét a kormány elutasította annak ellenére, hogy még az elfogadásuk is csak egy kis lépést jelentett volna az Európai Unió Alapszerződésében foglalt és a Kormányprogramban is szereplő „szennyező fizet” elv megvalósítása, illetve a piacgazdaságnak megfelelő gyakorlat kialakítása felé. A Hulladék Munkaszövetség további részletes ajánlásokat dolgozott ki a témában, amelyek megvalósítása már sokkal komolyabb előrelépést jelentene a helyes irányba.

**A Levegő Munkacsoport javaslatai
az adótörvények módosítására a 2005. évre vonatkozóan
(összesítés)**

Sor- szám	Megnevezés	Államháztartási többletbevétel (milliárd Ft)
1.	Környezetvédelmi szempontok érvényesítése a lakástámogatási kedvezményeknél az szja törvényben	5
2.	Értékarányosabb cégautó-adó bevezetése	20
3.	Átalányadózóok cégautó-adó kedvezményének megszüntetése	10
4.	Társasági adókedvezmény megadása előtt APEH általi hitelesítés	30
5.	Eva alá eső vállalkozások cégautó-adó kedvezményének megszüntetése	5
6.	Egyedi áfa-mentességek megszüntetése (autópálya-építések stb.)	10
7.	Külföldi autóbuszok szolgáltatása után áfa beszedése	6
8.	Gépjárművek tankjában való üzemanyag-behozatal EU-konform megadóztatása	30
9.	Termőföld, zöldterület beépítése esetén emelt szintű ingatlanadó alkalmazása	10
10.	250 cm ³ -nél kisebb motorkerékpárok gépjárműadójának bevezetése*	1
11.	Nyergesvontatók és lakópótkocsik gépjárműadó kedvezményének megszüntetése	3
12.	Gépjárműadó arányosítása és kiterjesztése	30
13.	Gépjárműadó meg nem fizetésének szigorúbb szankcionálása*	0
14.	Külföldi kiküldetésének napidíjának egységesítése (a nemzetközi közúti fuvarozás kedvezményének megszüntetése)	6
15.	Személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása	100
16.	Műtrágyák, rovarölők stb. kedvezményes áfájának megszüntetése	3
17.	Egyes, korábbi áfa-kedvezmények visszaállítása	-1
18.	A tárgyi adómentesség alá tartozó termékértékesítések és szolgáltatásnyújtások körének kibővítése	-1
19.	Gépjármű-balesetek kárainak üzleti biztosítók általi fizetése	30
20.	Nehéz tehergépjárművek úthasználati díjának bevezetése	40
21.	Nehéz tehergépjárművek túlsúlydíjának emelése	10
22.	Repülőtéri adó bevezetése	10
23.	Bányajáradék emelése	23
24.	Földvédelmi járulék emelése, kiterjesztése	50
25.	A lakástámogatási rendszer további elemeinek környezetvédelmi szempontú átalakítása	10
26.	Erőszak- és pornótartalmú művek kulturális járulékának megfizettetése	5
27.	Termékdíjak emelése és kiterjesztése	10
	Összesen	455

* A többletbevétel néhány százmillió forintra tehető.