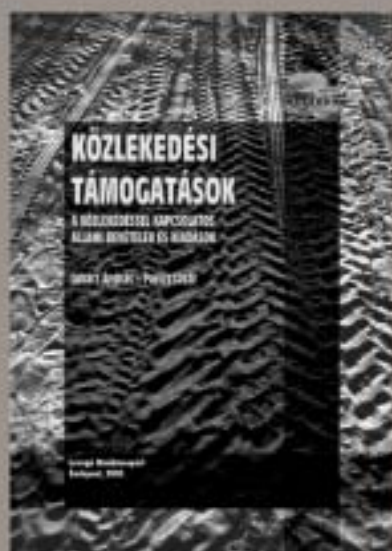


AZ ÁLLAMHÁZTARTÁS ÖKOSZOCIÁLIS REFORMJA: JAVASLATOK A 2006. ÉVRE

Lukács András – Pavics Lázár

Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány
Budapest, 2006

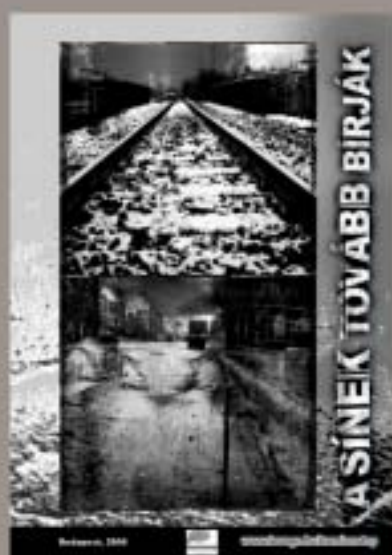


KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSOK

A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások

A közhiedelem szerint a közlekedés – és ezen belül különösen a közúti közlekedés – óriási bevételeket jelent az államnak. Ez a tanulmány több éves munka eredményeként, jelentős adatbázis felhasználásával és nemzetközi kutatásokra alapozva vizsgálta meg ezt a kérdést. Arra a következtetésre jutott, hogy az említett hiedelemnek éppen az ellenkezője igaz: a személygépkocsi-használat és a közúti teherfuvarozás hatalmas veszteséget okoz az állam részére. Mindez rendkívüli mértékben rontja versenyképességünket, és egyúttal egyik fő oka a magas államháztartási hiánynak és az ország súlyos eladósodottságának. A megoldáshoz vezető első lépés a tények megismerése. Ezt kívánja elősegíteni ez a tanulmány, amely a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium megbízásából és az Európai Bizottság Phare Access programja támogatásával készült.

Letölthető a www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf címről.



„Kamionról vasútra!” Így lehet két szóval összefoglalni ennek a kiadványnak a lényegét.

Íme néhány adat, amely érzékelteti a probléma súlyát:

- 2004-ben minden hetedik másodpercben lépte át a magyar határt egy teherautó.
- Egy 30–40 tonnás kamion annyi kárt okoz az úttestben, mint több százezer személyautó.
- A kamionok által tönkretett utak miatt évente több száz milliárd forint kár keletkezik a járművekben (főleg a személyautókban).
- A kamionok kipufogógáza a legmérgezőbb anyagok közé tartozik.
- Az utóbbi időben az autópályák építéséhez anyagot szállító nehéz tehergépkocsik hosszabb útszakaszokat tesznek tönkre, mint amennyi kilométer autópálya épül.
- Minden magyar kamionra évente átlagosan több mint 100 millió forint – főleg rejtett – támogatás jut mindannyiunk pénzéből.

Egyre több gyakorlati tapasztalat és tudományos kutatás bizonyítja, hogy léteznek olyan megoldások, amelyek nemcsak környezetvédelmi, de gazdasági és közlekedési szempontból is előnyösek.

Kiadványunkat elsősorban a döntéshozóknak szánjuk, de hasznos olvasnivalót kínál mindenki számára, aki érdeklődik a téma iránt.

Letölthető a www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kamionkiadvany1.pdf címről.

Az államháztartás ökoszociális reformja: javaslatok a 2006. évre

Lukács András – Pavics Lázár

**Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány
Budapest, 2006**

Tartalom

Bevezetés	3
1. Az ökoszociális államháztartási reform szükségessége és lehetőségei	4
1.1. Az államháztartási reform céljai	4
1.2. Az államháztartási reform szükségessége	4
1.3. A teendők	9
1.4. Az államháztartási reform esélyei	11
1.5. Az Európai Unió és az OECD álláspontja	12
1.6. Intézményi átalakítások	15
2. Az utóbbi időszak változásairól	18
2.1. A 2006. évi költségvetési és adóváltozások értékelése	18
Kedvező változások	18
Kedvezőtlen változások	18
2.2. Egyes költségvetési megszorítások értékelése (Mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke?)	20
Több pénz az embereknek?	20
Kisebb állam a versenyképességért?	21
Olcsó állam?	21
Mennyi embert foglalkoztassunk a közsférában?	25
Az állam rossz gazda?	26
A közsféra tartalékai kimerültek	28
2.3. A 2005. évi külkereskedelmi forgalom értékelése	28
3. Konkrét módosító javaslatok	30
3.1. Javaslatok az adótörvények módosítására	30
A) Szövegszerűen kidolgozott módosító javaslatok	30
B) Szövegszerűen még nem kidolgozott módosító javaslatok	49
3.2. Javaslatok egyéb támogatások csökkentésére	53
4. Összegzés	57
Jegyzetek	59

Bevezetés

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

A korábbi években elkészült tanulmányaink esetenként több száz oldalt tettek ki.² A mostani tanulmányunkban összefoglaljuk a leglényegesebb megállapításainkat, több új elemmel gazdagítva a témát. Egyúttal röviden konkrét javaslatokat teszünk arra, miként lehetne már 2006-ban is elmozdulni a kívánatosnak tartott irányba.

Javaslataink lényege az alábbiakban foglalható össze:

- Valódi ökoszociális – azaz a környezetvédelmi és társadalmi problémák együttes kezelését szolgáló – reformot szolgáló módszerek alkalmazása.
- Az elmúlt években alkalmazott megszorítások elvetése.

- A súlyosan környezetszennyező tevékenységeknek nyújtott és a piacgazdasági elvekkel ellentétes – közvetlen és közvetett – támogatások felszámolása, és így a nemzetgazdasági szintű hatékonyság ugrásszerűen javítása.
- A tudásalapú társadalom és gazdaság megteremtése.
- A környezetkímélőbb tevékenységek olyan módon való támogatása, hogy ez rövidtávon ne jelentsen túl nagy terhet, azonban hosszabb távon jelentős társadalmi szintű hozammal járjon.
- A magyar államháztartás bevételeinek növelése oly módon is, hogy megszüntetjük a külföldieknek nyújtott azon kedvezményeket, amelyek nemzetgazdasági szempontból indokolatlannak, illetve kimondottan hátrányosnak bizonyultak.

Tehát elgondolásaink alapvetően eltérnek a ma divatos, reformnak álcázott restriktív módszerektől. Ezért úgy véljük, hogy megfelelő kommunikáció esetén ennek jóval nagyobb lenne a társadalmi elfogadottsága, mint az eddig alkalmazott eszközöké. Az idei országgyűlési választások után elkerülhetetlen lesz az államháztartás hiányának jelentős csökkentését szolgáló intézkedések meghozatala. Tanulmányunk ehhez kíván elfogadható alternatívát nyújtani.

1. Az ökoszociális államháztartási reform szükségessége és lehetőségei

1.1. Az államháztartási reform céljai

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

- a nemzetgazdaság szerkezetének korszerűsödését,
- a foglalkoztatottság növelését,
- a hazai munkaerő versenyképesebbé válását,
- az államháztartási hiány és az államadósság csökkenését,
- az ország külkereskedelmi mérlegének javulását,
- a társadalmi feszültségek mérséklődését,
- a nyersanyagok és energiahordozók hatékonyabb felhasználását,
- az oktatás, a kultúra, az egészségügy és a tudományos kutatás kiemelt fejlesztését,
- a fekete és szürke gazdaság visszaszorulását,
- az államigazgatás hatékonyabbá válását,
- a nemzetközi együttműködésben (különösen az Európai Unión belül) való eredményesebb részvételünket.

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

1.2. Az államháztartási reform szükségessége

A magyar államháztartás a megtermelt GDP mintegy 40 százalékát osztja el közvetlenül. Ezen túlmenően az államháztartás közvetett hatása is óriási. Tehát az államháztartás alakulása alapve-

tően meghatározza, hogy milyen mértékben valószínűleg meg a fenntartható fejlődés. A jelenlegi államháztartás társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból egyaránt fenntarthatatlan, ezért elengedhetetlen az államháztartási reform. A mai államháztartás fenntarthatatlansága a következő tényezőkben nyilvánul meg:

1. Az államháztartás közvetlen és közvetlen módon évi több ezer milliárd forint támogatást nyújt egyes gazdasági tevékenységeknek úgy, hogy ez súlyosan torzítja az árakat, és hibás döntésekhez vezet minden szinten – az állam, az önkormányzatok, a vállalkozások és az állampolgárok szintjén egyaránt. Ezeknek a támogatásoknak a mibenlétéről már részletes – bár korántsem teljes – kimutatások készültek.³ Az ilyen jellegű támogatásokat az alábbiak szerint csoportosíthatjuk:
 - *Közvetlen és közvetett államháztartási támogatások.* Ide tartoznak a piacgazdaság elveivel ellentétes, illetve a nem közjavak előállításához adott, sok esetben súlyosan környezet-szennyező és egészségkárosító tevékenységeknek nyújtott közvetlen költségvetési kiutalások, juttatások állami forrásokból, kedvezményes hitelek és kamatok, adók és egyéb kötelezettségek elengedése vagy csökkentése stb.
 - *Természeti erőforrások értéken aluli használata.* Ide azok az esetek tartoznak, amikor a természeti erőforrásokat irreálisan alacsonyan értékelik, és használóik ily módon jelentős gazdasági előnyökhöz jutnak.
 - *A nem internalizált környezeti károk esete.* Mindazon eseteket, amikor egy szennyező, vagy környezetkárosító tevékenység következményeit mások viselik, azaz *externális* költségek jelennek meg, úgy kell tekintenünk, hogy a szennyező az externália nagyságával egyenlő támogatásban részesült. A költséget ugyanis ilyen esetben valójában vagy az okozónak, vagy az ágazatnak kellene viselnie.

- *Káros irányú infrastrukturális fejlesztések közpénzekből.* Ez a környezetileg és nemzetgazdaságilag káros támogatások egy jellemző formája, amikor a gazdaságpolitika nincs tudatában annak, hogy a fejlesztendő infrastruktúra (például autópályák vagy regionális szemétkerakók) milyen környezeti kárral jár. A tervezett (vagy már megvalósított) beruházás ugyan közjogilag közjóságnak minősül (hiszen a finanszírozást a törvényhozás hagyta jóvá), ezért formailag nem indokolt támogatásnak minősíteni, közgazdaságilag azonban a környezetileg kárt okozó programot nem tekinthetjük közjóságnak, s így finanszírozása indokolatlan támogatásnak minősül.

A környezetvédelmi és nemzetgazdasági szempontból káros támogatásokat szemléltetik az alábbi példák:

- *A károk meg nem fizettetése.* A nehéz tehergépkocsik Magyarországon évente mintegy 1000 milliárd forint olyan kárt okoznak, amelyet nem a ezeknek a járműveknek az üzemeltetői fizetnek meg. Ezek károk az utakban, az épületekben, a környezetben, az emberek egészségében és – részben közvetlenül, nagyrészt közvetve – a többi járműben keletkeznek, a költségeket viszont az összes adófizető, illetve a többi úthasználó fedezi. (Egy kamion annyi kárt okoz az utakban, mint száz ezer személyautó.) Egyre több állam igyekszik ezeket a költségeket azokra terhelni, akiket az illet (egyebek mellett úthasználati díj formájában), Magyarországon viszont ez eddig elmaradt, ami hatalmas és semmilyen ésszerű érveléssel nem indokolható támogatást jelent a közúti teherfuvarozás egy része számára.
- *A szürke és fekete gazdaság virágzása hallgatólagos kormányzati jóváhagyással.* A legszerényebb számítások szerint is évente legalább 600 milliárd forint bevételkiesést okoz az államnak az az adócsalás, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. (Összehasonlításképpen: a személygépkocsik által használt üzemanyagokra kivetett jövedéki adóból az államnak 2004-ben mintegy 400 milliárd forint bevétele származott.) Erről a jelenségről a Pénzügyminisz-

tériumnak évek óta tudomása van, mégsem kezdeményezi a szükséges intézkedéseket a csalás lehetőségeinek felszámolására.

- *Fenntarthatatlan infrastruktúra-építés állami támogatással.* Az autópálya-építésekről a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalos anyaga is elismeri, hogy környezetvédelmi szempontból fenntarthatatlan. Sőt, számos szakértőnek az az álláspontja, hogy ez pénzügyi szempontból is fenntarthatatlan. Ezt a következők is alátámasztják: (1) kimutathatóan számos olyan terület van, ahol ugyanakkora befektetéssel sokkal nagyobb hozamot lehet elérni, ami azt jelenti, hogy az autópálya-építések miatt jelentős elmaradt haszon keletkezik, azaz viszonylag romlik a nemzetgazdasági szintű versenyképesség; (2) a már meglévő úthálózat egyre gyorsabb ütemben romlik, mivel nincs forrás a fenntartásukra; (3) szintén nincs forrás a tömegközlekedés javítására, ami sokkal több ember számára könnyíthetné meg az elérhetőséget, mint amennyinek az autópályák építése; (4) az államháztartás szinte minden más területén is a működőképességet veszélyeztető megszorításokra van szükség nagyrészt amiatt, mert az autópálya-építésnek, illetve a közúti közlekedésnek nyújtott támogatások elvonják a forrásokat; (5) a kölölajárak az elmúlt időszakban a többszörösére emelkedtek, ami nem egy pillanatnyi zavarnak tűnik, hanem tartós folyamatnak ígérkezik. Mindezen tények ellenére az autópálya-építéseket az állam évi több száz milliárd forint támogatásban részesíti.⁴
- *Tisztességtelen állami támogatás torz szabályozással.* Egységnyi teljesítményre vetítve a közúti áruszállítás több százszor több személyi sérüléses balesetet okoz, mint a vasúti teherfuvarozás. Aligha nevezhető tisztességes versenynek az, amikor a megfelelő szabályozás és ellenőrzés hiánya miatt az egyik alágazat ugyanazon tevékenység során két nagyságrenddel több ember halálát okozhatja, mint a vele versenyben álló másik alágazat.
- *A természeti erőforrások értéken aluli használata.* Tudjuk, hogy ásványi kincseink végesek. Amit egyszer kitermelünk, az nem fog megújulni emberi léptékkal számított időtávon

belül. Ugyanakkor ezen erőforrások ára nem tükrözi korlátozott voltukat. Például Magyarországon a bányajáradék – és ezen belül különösen a kitermelt építőanyagok bányajáradéka – olyan alacsony, hogy nem ösztönöz ezen anyagokkal való takarékos gazdálkodásra, a bontott anyagok újrahasznosítására. Még nagyobb pazarlás folyik a szintén meg nem újuló (illetve csak nagyon hosszú idő alatt megújuló), pótolhatatlan természeti értékünkkel, a termőfölddel. A termőföld megsemmisítésekor fizetendő a földvédelmi járuléka, olyan nevetségesen alacsony, hogy szinte semmiféle ésszerű gazdálkodásra nem ösztönöz. (Ráadásul a sok kivétel miatt gyakran még ezt az alacsony összeget sem fizetik meg.)

2. Az előző pontban említett támogatásokat részben az is lehetővé teszi, hogy tisztázatlan, mi tartozik a közjavak körébe. Ez azért fontos, mert állami támogatást kizárólag közjavak előállításához szabad nyújtani, minden egyebet a piacra kell bízni, állami beavatkozás nélkül. Ez utóbbi megállapítás természetesen csak a pénzügyi támogatásokra vonatkozik (beleértve a szabályozás révén nyújtott egyedi előnyöket), nem az egyéb – versenysemleges – állami szabályozásra (mint például a környezetvédelmi határértékek előírása).
3. Az államháztartás hiánya évek óta jelentős mértékű, ami komoly hátrányokat, instabilitást és hitelvesztést okoz a nemzetgazdaság részére. Erről a Magyar Bankszövetség a következőket állapította meg: *„Jelenleg nem fenyeget pénzügyi válság, de a pálya sem fenntartható. A jelenlegi növekedési pálya azért nem tekinthető fenntarthatónak, mert a gazdaság úgy bővül, hogy közben az államháztartás – s ehhez kapcsolódóan a fizetési mérleg – hiánya megenyhedhetetlenül magas.”*⁵
4. Az államadósság kimutatott mértéke immár megközelíti a GDP 60%-át, ami egyenlő a jövő felélésével.
5. Az 1. pontból is következően még nagyobb mértékű a rejtett államadósság a környezetben, a természetben felhalmozott károk, veszteségek miatt. A környezeti állapot leromlása, a természeti kincseink felélése, a humán tőkében végbemenő kedvezőtlen változások na-

gyobb mértékű államadósságot tesznek ki, mint a pénzben kimutatott, „szokásos” államadósság.⁶ Ez egyre inkább finanszírozhatatlan, vagyis tisztán pénzügyi szempontból is fenntarthatatlan. A 3. és 4. pont fenntarthatatlanságára vonatkozóan idéznénk Thomas Jefferson megállapítását: *„A Föld minden egyes nemzedék tulajdona teljes egészében és saját jogon, annak egész élete során. Az első a második nemzedék adósságok és megterhelések nélkül kapja azt meg, a másodiktól pedig a harmadik, és így tovább. Ha ugyanis az első nemzedék adóssággal terhelné meg, akkor a Föld a halottaké lenne, nem pedig az élő nemzedékeké. Tehát egy nemzedék se vállalhat fel nagyobb adósságot, mint amekkorát a saját élete folyamán meg tud fizetni...”*⁷

6. Az államháztartást meghatározó törvényeket (elsősorban a következő évre szóló költségvetési törvényt és adótörvényeket) úgy készítik el, hogy nem végzik el az ehhez szükséges elemzéseket, amit egyébként előír a jogalkotási törvény, az államháztartási törvény és a környezetvédelmi törvény.⁸ (Ezt az Állami Számvevőszék is rendszeresen kifogásolja.) Az éves költségvetési törvény nem tesz eleget az Európai Tanács Pénzügyi Rendeletében (*Financial Regulation, Council Regulation No. 1605/2002 of 25 June 2002*) kinyilvánított négy alapelvnek, amelyek a következők:
 - az egységesség (*unity*),
 - a bruttó számbavétel (*universality*),
 - a részletesség (*specification*),
 - az éves érvényesség (*annuality*).
 Mindennek a következtében a kormány úgy terjeszti elő az említett törvényeket, hogy nem látja át azok valódi hatásait. Ez még inkább jellemző a törvényeket megszavazó országgyűlési képviselőkre, akik így gyakorlatilag „vakon” adják le szavazatukat. Az említett vizsgálatok elkészítése a törvényi előírásokon túlmenően azért is elengedhetetlen, mert ezáltal hatalmas károk bekövetkezése kerülhető el, illetve az ország érdekeinek leginkább megfelelő intézkedések elfogadására kerülhet sor.
7. Az előző ponthoz kapcsolódik, hogy *„a közpénzek kezelése nem átlátható (átláthatatlan). A közvagyonról még olyan színvonalú nyilvántartás sincs, amilyen száz évvel ezelőtt már létezett*

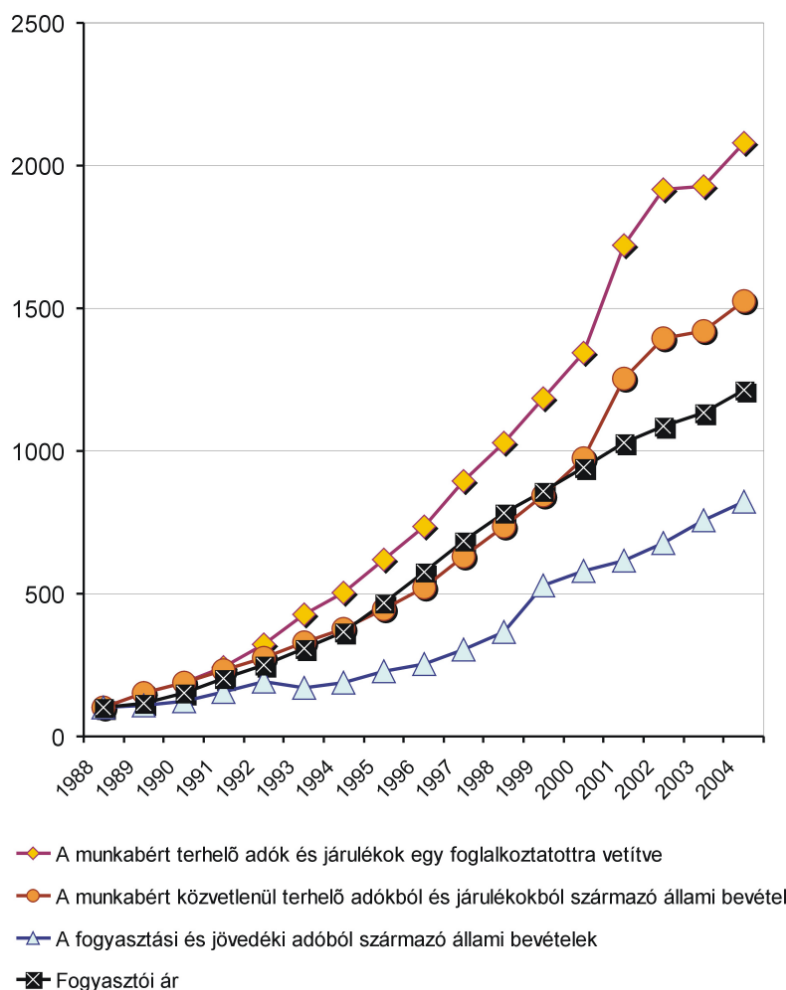
(lásd például a 2003. évi zárszámadási dokumentumokat). A közjavakkal való elszámolás-elszámoltatás kultúrája alacsony színvonalú (fejletlen). (...) A közpénzekkel való elszámolás-elszámoltatás szakmai színvonala elmarad a magánszférától, és azt a szintet sem üti meg, amit Magyarország a maga sajátos intézményrendszerével (számvevőségek, a zárszámadás számvevőszéki elkészítése) a két világháború között egyszer már elért. Lemaradásunk a jogalkotás szakmai színvonalában, a jogalkalmazás bizonytalanságában, következetlenségében, a szakmai szabályozás és terminológia zavarában, a közjavakat kezelők viselkedési kultúrájában egyaránt észlelhető. A viszonyainkra jellemző állapotok folyamatosan táplálják a visszaélések, a hivatali, az üzleti és a politikai korrupció talaját.”⁹ Ezek a visszaélések súlyosan torzítják a piacot, demoralizálják a társadalmat, és rendkívüli mértékben felerősítik a környezet pusztítását (ld. a kecskeméti Malom Center esetét, vagy a budapesti agglomeráció zöldterületeinek beépítését). Ez az alacsony szakmai színvonal teszi lehetővé azt is, hogy a kormány esetenként nyilvánvaló csalással igyekszik megtéveszteni a közvéleményt és a nemzetközi szervezeteket. (Példa erre az a számviteli trükk, amellyel papíron az államháztartáson kívül helyezik az autópálya-építések támogatását, miközben ezek ténylegesen az államháztartást terhelik. A Magyar Bankszövetség állásfoglalása ezzel kapcsolatban a következő: „Az autópálya építés költségeinek államháztartásban történő elszámolása és ennek kapcsán az egymástól gyökeresen eltérő hiányértékek csaknem lehetetlenné teszik a helyzet reális megítélését.”¹⁰ A Levegő Munkacsoport, miután részletesen elemezte a kérdést, az Alkotmánybírósághoz fordult, kérve a vonatkozó jogszabály megsemmisítését.¹¹)

8. „A törvényhozó és a végrehajtó hatalom között egyensúly megbillent az utóbbi javára. A közpénzek elosztásában és az elszámoltatás mikéntjén a kormánynak indokolatlanul nagy a hatásköre.”¹² Az országgyűlés túl gyakran ad „kitöltetlen csekket” a kormánynak (erre példa a költségvetési törvényben a felhatalmazás „az összegszerű korlátozás nélküli ke-

zességvállalás”-ra, valamint az év közbeni költségvetési nagymértékű átcsoportosítások lehetősége anélkül, hogy az országgyűlés pótköltségvetést hagyja jóvá). Szintén rendkívül laza és felületes a kormány elszámoltatása. Az éves zárszámadás túlnyomó részben csupán formális, a zárszámadással kapcsolatos, törvények által előírt adatok, elemzések gyakran hiányoznak.¹³

9. Az államháztartással összefüggő jogszabályok előkészítése és elfogadása általában az érintett társadalmi, érdekképviselői szervezetek bevonása nélkül történik, illetve a közreműködésük sokszor pusztán formális. Ez a jelenlegi körülmények között általában nem is történhet másként, hiszen az előző pontban említett elemzések hiánya, valamint az érintett társadalmi szervezetek többnyire rendkívül korlátozott kapacitása nem teszi lehetővé az érdemi közreműködést. A lakosság széles körei még ennyire sem tudnak tájékozódni, illetve hozzászólni a jogszabályalkotáshoz. Mindez nem csak azért gond, mert törvénybe ütközik¹⁴, hanem azért is, mert egyrészt a sokszor alapvetően fontos gondolatok, észrevételek nem jutnak el a jogszabályok előkészítőihez és a jogalkotókhoz, másrészt ezeknek a jogszabályoknak az előírásaival sokszor a közvélemény sem tud azonosulni. Az esetek többségében az emberek még az alapvető összefüggéseket sem értik meg. (Jól példázza ezt, hogy a világpiaci olajárak megugrása során a közvéleménnyel el lehetett hitetni, hogy a magyar kormány – legalább részben – meg tudja akadályozni annak begyűrzését az országba¹⁵.) Nyilvánvalóan fenntarthatatlan egy olyan államháztartás, amellyel kapcsolatban a lakosoknak komoly kételyei vannak, és ennek a gyakorlatban is számos jelét adja (példa erre a tömeges adóelkerülés). Fenntarthatatlan azért is, mert sokszor csupán populisták, szakmailag semmivel sem alátámasztott kinyilatkoztatásokkal nyerik meg a nem megfelelően képzett és félretájékoztott lakosságot a hibás döntések meghozatalához.
10. Semmiféle érdemi elemzés nem készült arról, hogy a jelenlegi körülmények között

1. ábra: A fogyasztói árindex, az élőmunkát terhelő adókból és járulékokból származó államháztartási bevétel, az egy foglalkoztatottra jutó, az élőmunkát terhelő adók és járulékok, valamint a fogyasztási, illetve jövedéki adókból származó állami bevételek alakulása 1998 és 2004 között (1998=100)



Forrás: Pénzügyminisztérium, KSH

mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke. Az egymást váltó kormányok folyamatosan azt hangoztatják, hogy „csökkenteni kell az állami újraelosztás mértékét”, azonban ezt a nézetet semmiféle tudományos elemzés nem támasztja alá. A témával kapcsolatos ismereteink éppen azt mutatják, hogy a jelen körülmények között Magyarországon az állami újraelosztás mértékének csökkentése súlyos társadalmi feszültségekhez vezet, csökkenti a gazdasági versenyképességet, továbbá hozzájárul a környezet állapotának és a lakosság egészségének a romlásához. (A témával a 2.2. fejezetben foglalkozunk részletesebben.)

11. A közszférában az említett súlyos hiányok mellett gyakran alacsony a meglévő forrásokkal való gazdálkodás hatékonysága, sok helyütt fordul elő pazarlás. Ennek számos oka van: a tájékozottság elégtelensége, a szükséges adatok hiánya, a nem megfelelő munkakultúra, a pontatlanul megfogalmazott célok, a megfelelő érdekeltség hiánya, a személyes összefonódások és függések, a teljesítmény mérésének elmaradása stb.

A fenti tendenciákban a rendszerváltást követő időszakban összességében javulást nem tapasztaltunk, a helyzet egyértelműen romlott. Ezt bizonyítja egyrészt az, hogy egyre növekedett a súlyosan környezetszennyező tevékenységeknek nyújtott – ráadá-

sul a piaci versenyt tisztességtelenül torzító – támogatások mértéke, másrészt fellazultak egyes jogszabályi előírások (különösen az államháztartási törvény, valamint az éves költségvetési törvények). Ez utóbbit az Állami Számvevőszék is számos alkalommal kifogásolta. A közsféra működésének hatékonnyabbá tételére sem történtek megfelelő intézkedések (az elmúlt években végrehajtott és jelenleg tervezett további pénzügyi megszorításokat – a 10. és 11. pontban kifejtettek alapján – semmiképp sem tekinthetjük ilyen intézkedésnek).

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

1.3. A teendők

Az 1.1. pontban megjelölt célok eléréséhez, illetve az 1.2. pontban leírt visszasságok megszüntetéséhez a legfontosabb feladat mindazon közvetlen és közvetett támogatások felszámolása, amelyek torzítják a piaci versenyt, illetve amelyek a környezetet és az egészséget súlyosan károsító tevékenységek, termékek árait azok valódi költsége alatt tartják. Az államháztartási reform elő kell, hogy segítse olyan piaci árak kialakítását a gazdaságban, amelyek a valódi költségeket tükrözik. Ez alól csak a közjavak előállítása, a közszolgáltatások jelentenek kivételt, azonban ez a kivétel is csak a végső fogyasztóra vonatkozik. (Így például, ha a tömegközlekedést közszolgáltatásnak tekintjük, akkor az utasnak nem kell a jegy vagy a bérlet teljes árát megfizetnie, viszont a tömegközlekedési vállalatnak minden részletében szembesülnie kell tevékenysége valódi költségeivel.) A reform érdekében a következő feladatokat kell elvégezni:

1. **A lehető legpontosabban ki kell mutatni a valódi költségeket, beleértve a környezeti externáliákat és egyéb rejtett támogatásokat.**
2. **Az 1. pontban meghatározott kimutatásokat a kormánynak évenként részletesen közzé kell tennie.**

3. **Az államháztartási törvény feleljen meg az Európai Tanács Pénzügyi Rendeletének. Egyebek mellett vissza kell állítani a korábbi, szigorúbb előírásokat is.** Teljesíteni kell azt, amit a Magyar Bankszövetség így fogalmaz meg: „Az államháztartás konszolidálása, illetve tágabban, a gazdaságpolitika **hitellességének helyreállítása** érdekében a következőket szükséges érvényesíteni: Az államháztartási **törvénynek a költségvetés végrehajtásáról rendelkező részének olyan megerősítése, amely egy szabálykövető, szigorúbb költségvetési gazdálkodást kényszerít ki...**”¹⁶
4. **A kormánynak és az országgyűlésnek szigorúan be kell tartani a törvényi előírásokat.** (Az ehhez szükséges fontosabb intézményi változtatásokra vonatkozó néhány javaslatunkat az 1.6. fejezetben ismertetjük. Korábbi tanulmányainkban számos egyéb javaslatot is tettünk.)
5. **Ki kell dolgozni a zöld GDP-t, amely számításba veszi a természeti erőforrások fogyasztását, a környezeti károkat és társadalmi feszültségeket is.**¹⁷ A jelenlegi GDP torz adatokat ad, tévesen tájékoztatja a döntéshozókat, hiszen a hagyományos GDP rendszer a gazdasági növekedés folyamatából csak a teljesítmény mennyiségét, a végeredményt méri, kihagyva a növekedés okozta környezeti és egészségi károkat, valamint társadalmi feszültségeket. Ezáltal valótlan képet fest egy ország állapotáról. Így például a környezetszennyezés, az ökológiai katasztrófák is növelhetik a GDP értékét. Árvíz esetén például sok épületet újjá kell építeni, ami felfoldítja a beruházásokat és növeli az építők jövedelmét, ezáltal a GDP is nő. A környezetszennyezés miatt a megbetegedések száma emelkedik, ez serkenti az egészségügyi ágazat fejlődését, ami szintén GDP növekedéshez vezet. A zöld GDP viszont az ilyen és hasonló jellegű veszteségeket is számba veszi. Kína már elkezdte az ország zöld GDP-jének kidolgozását.¹⁸
6. **El kell kezdeni annak a meghatározását, hogy mi tartozik a közjavak közé. Állami támogatást kizárólag ezen meghatározás alapján szabad nyújtani.**

7. Széles körű tájékoztató munkát kell végezni a közvélemény, a döntéshozók és a véleményformálók körében egyaránt.

Ha valóban meg akarjuk változtatni az emberek gondolkodás- és viselkedésmódját a fenntartható fejlődés követelményeinek megfelelően, akkor meg kell fordítani azt az arányt, amely jelenleg fennáll tömegkommunikációban és egyéb információs forrásokban a fenntartható fejlődést elősegítő és az azzal ellentétes magatartásra ösztönző híradások között. A tömegkommunikációs eszközök – és ezen belül különösen a televízió – éjjel-nappal többnyire olyan életmintákat közvetítenek, amelyek szöges ellentétben állnak a fenntartható fejlődéssel. Magyarországon 2004-ben több mint 200 milliárd forintot költöttek gazdasági reklámra. Ezeknek a reklámoknak a jelentős része a környezetet és az egészséget súlyosan károsító tevékenységekre vagy termékek használatára buzdít (például autózás). A közoktatásban a környezet- és természetvédelmi oktatás-nevelés mennyiségileg és minőségileg is messze elmarad a kívánatostól. A környezetileg fenntarthatatlan magatartási minták az iskolákban is széles körben jelen vannak. (Ennek egyik legutóbbi kirívó példája a Tetra Pak iskolai reklámkampánya.) Tehát a környezetszennyező életmintákat minden lehetséges módon és fórumon évi több száz milliárd forintos befektetéssel propagálják, ugyanakkor a környezetkímélő megoldások ismertetésére „nincs pénz”. Ennek a helyzetnek a megváltoztatása érdekében kiemelt támogatásban kell részesíteni a társadalmi célú kommunikációt (TCK) és ezen belül, a társadalmi célú reklámokat (TCR), amelyek a humán értékrendet helyezik a középpontba, emelik a lakosság kulturális színvonalát, elősegítik az egészséges életmódot, a sportot, útmutatást adnak a színvonalas szórakozáshoz, és javítják a lakosság – jelenleg sajnos rendkívül alacsony – környezettudatosságát. (Külföldi példák sora bizonyítja, hogy azokban az országokban, ahol kedvező feltételeket biztosítottak a TCK, ill. TCR számára, ott e tevékenységeknek köszönhetően jelen-

tős eredményeket értek el a családvédelem, az élet- és vagyonbiztonság, a baleset-megelőzés, a fogyasztóvédelem, az egészségvédelem, az egészséges életmód, a környezetvédelem és az energiatakarékosság terén, megtakarításokra tett szert az államháztartás – pl. a lakosság egészségi állapotának javulása miatt –, nemzetgazdasági szinten nőtt a hatékonyság – pl. az energiafelhasználás területén –, az állampolgárok aktívabban kezdtek részt venni a közéletben, ami újabb – korábban kihasználatlan – hatalmas erőforrást biztosított a társadalom fejlődéséhez, javult a lakosság közérzete, továbbá kiegyensúlyozottabbá, tárgyyszerűbbé vált a lakosság tájékoztatása, ami erősítette a demokráciát, valamint növekedett a kormányzat népszerűsége, elfogadottsága. A jelenleg helyzetet azonban sajnos csak Meng-ce, ókori kínai filozófus (Kr. e. 372–319).szavaival tudjuk jellemezni: *„Az erény éppen úgy le tudja győzni a bűnt, mint ahogy a víz is le tudja győzni a tüzet. Manapság azonban úgy gyakorolják az erényt, mint aki egy pohár vízzel akar megmenteni a tűztől egy kocsirakomány rőzsét, s amikor a lángok nem hagynak alább, kijelenti, hogy a víz nem tudja legyőzni a tüzet. Ebből aztán nagyszerűen táplálkozhat a bűn, az erénynek pedig elkerülhetetlen pusztulás a vége.”*

8. A fentiek alapján, illetve azok alkalmazásával konkrét lépéseket kell tenni a káros állami támogatások felszámolására.

9. Meg kell erősíteni a civil társadalmat, a társadalmi önszerveződéseket, hiszen ezek jelentik a hatalom legfontosabb kontrollját. Amint fentebb említettük, a hatalmi ágak elkülönülése Magyarországon messze nem kielégítő, ezért is fontos az alulról jövő ellenőrzés megerősítése. A civil szféra, a társadalmi szervezetek kiemelkedő szerepet játszhatnak a tudatformáló munkában. A civil szervezetek bevonását a társadalmi célú kommunikáció előkészítésébe és lebonyolításába azért is fontos, mert ez nagyobb biztosítékot ad arra, hogy valóban a megfelelő – nem manipulált – üzenetek jutnak el a közvéleményhez. (A manipulált társadalmi célú reklám jelleg-

zetes példája az a reklámkampány, amelyet a dohányipar finanszírozott állítólagosan a fiatalok dohányzásának visszaszorítására, és amelynek szlogenje így hangzott: „A dohányzás felnőtt szokás.”)

10. A közsféra tevékenységét sokkal hatékonyabbá kell tenni. Ez nem további forráskivonást jelent erről a területről, sőt, inkább többletforrásokat igényel. Megfelelő képzéssel, a tájékoztatás javításával, a célok pontos megfogalmazásával, a teljesítmények mennyiségi és minőségi előírásával és mérésével, az érdekeltségek javítása, a személyes összefonódások és a korrupció lehetőségeinek csökkentésével, továbbá megfelelő szakmai és társadalmi ellenőrzéssel ezen a téren gyökeres változás érhető el.

11. A fentiekből külön ki kell emelni a korrupció elleni fellépés fontosságát. (Megbízható forrásokból tudjuk például, hogy Magyarországon az ingatlanfejlesztők a beruházás értékének átlagosan 5–10 százalékát a politikusok és hatóságok megvesztegetésére fordítják.) A helyzet megváltoztatására már számos konkrét javaslat készült¹⁹.

12. Az államháztartási hiányt és az államadósságot fokozatosan, de mielőbb és jelentős mértékben csökkenteni kell. Ezt nem a közfeladatokra fordított források csökkentésével, hanem az 1. pontban meghatározott támogatások felszámolásával kell elérni.

1.4. Az államháztartási reform esélyei

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

- rendkívül erősek azok a gazdasági érdekcsoportok, amelyeknek érdeke a jelenlegi helyzet fenntartása (elsősorban a nagy nyersanyag- és energia-igényű, súlyosan környezetszennyező ágazatok),

- széles körben elterjedt a korrupció, amit az előző pontban említett érdekcsoportoknak kedvez,
- a lakosság tájékozottsága, képzettsége ezen a téren messze elmarad a szükségestől,
- az átállás rövid távon elkerülhetetlenül áldozatokkal is jár, így a döntéshozók, politikusok nem merik felvállalni, hiszen elsősorban a rövid távú személyes sikerekben érdekeltek (a mindenkori választások közeledtével egyre inkább),
- a tehetetlenségi erő a társadalomban is komoly gátja a változtatásoknak,
- a valódi államháztartási reformot szorgalmazók (tehát akik nemcsak általánosságban beszélnek róla, hanem konkrét, kidolgozott javaslatokat tesznek) igen kevesen vannak, és nagyon kevés eszközzel rendelkeznek a döntéshozók és a közvélemény nézeteinek alakítására.

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

- a környezeti válság (ez önmagában is kikényszeríti az államháztartás reformját, bár kérdés, hogy ekkor már nem lesz-e túlságosan késő),
- a gazdasági versenyképességgel kapcsolatos gondok (különös tekintettel a tudásalapú gazdaság megteremtésének szükségességére),
- az alacsony foglalkoztatottság,
- a szociális feszültségek,
- a hatalmas mértékű korrupció,
- az államháztartás nagy mértékű hiánya és a magas államadósság,
- a pazarlás a nyersanyagokkal és az energiával,
- a világpiaci energiaárak emelkedése.

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

Reménykedhetünk abban is, hogy egyszer lesz majd egy olyan miniszterelnöke az országnak, aki nem a pillanatnyi olcsó népszerűsége törekszik, hanem az elkövetkező évszázadokra is híressé kívánja tenni magát bölcs intézkedéseivel.

1.5. Az Európai Unió és az OECD álláspontja

Az általunk vázolt államháztartási reformot számos nemzetközi jogszabály és ajánlás támasztja alá. Ezek közül kiemelendők „a szennyező fizet” elvre vonatkozó dokumentumok. Az Európai Közösségek Alapszerződésében is megtalálható ez az elv: „A közösségi környezetvédelmi politikának a környezet védelmét a legmagasabb szinten kell megvalósítania, figyelembe véve a közösség különböző térségeinek helyi sajátosságait. A közösségi politikának az elővigyázatosság elvére kell épülnie, továbbá megelőző intézkedések megtétele szükséges, a környezeti károkat elsődlegesen annak forrásánál kell helyrehozni, és **a szennyezőnek kell megfizetnie az okozott kárt.**”²⁰ Ezt az elvet az EU sok ezer dokumentumában megerősítette. Ezek közül itt csak néhányra hivatkoznánk.

Az EU felismerte, hogy „a szennyező fizet” elv megsértése a közlekedés terén a legsúlyosabban közé tartozik, ezért ezzel a témával különösen sokat foglalkozik. Így például az 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című Zöld könyv²¹ és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra igazságos megfizetése”²² című Fehér könyve egyaránt megállapítja, hogy „az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett. Megfelelő árképzéssel és infrastruktúrapolitikával ezek a hiányosságok idővel nagyrészt kiküszöbölhetők lennének.” Az EU 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája ezt szó szerint megerősíti.²³

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

„A fenntartható közlekedés megvalósítása

– 29. Egy fenntartható közlekedéspolitikának meg kell oldania a növekvő forgalomból adódó problémákat, a torlódásokat, a zaj- és környezetszennyezést, továbbá elő kell segítenie a környezetbarát közlekedési módok használatát csakúgy, mint a társadalmi és környezeti költségek teljes beépítését az árakba...”²⁴

Az Európai Unió Tanácsa 2005. júniusi csúcstalálkozójának zárónyilatkozata kimondja: „A SZENNYEZŐ FIZESSEN – Biztosítani kell, hogy az árak tükrözzék a valódi költségeket, amelyeket a termelési és fogyasztási tevékenységek okoznak a társadalomnak, és hogy a szennyezők fizessék meg azokat a károkat, amelyeket előidéznak az emberi egészségben és a környezetben.”²⁵

Ezt a politikát tükrözte az EU gazdasági és pénzügyminisztereinek 2000. szeptember 9-én, az akkori olajár-válság idején kiadott közös nyilatkozata, amely szerint gazdasági és környezetvédelmi okok miatt nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóit.²⁶ A 2005. évi olajár-robbanás alkalmával az Európai Bizottság, valamint az EU-tagországok pénzügyminiszterei ismételten megerősítették, hogy nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóját. „Az olajtermékekre vonatkozó adók csökkentése nem az az út, amelyet követni kell, mert növeli a keresletet, és nem oldja meg a problémát, a cél éppen a kereslet csökkentése lenne – erősítette meg a bizottsági álláspontot Kovács László adó- és vámügyi felelős szóvivője, Maria Aszimakopulu.”²⁷ Ezt az álláspontot hangoztatta Budapesten Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztos is.²⁸

A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet, az OECD már több mint három évtizede napirenden tartja kérdést. „A környezeti erőforrások általában korlátozottak, így a termelésben, valamint fogyasztásban történő felhasználásuk a károsodásukhoz vezethet. Amikor ennek a károsodásnak a költségeit nem veszik megfelelően figyelembe az árrendszerben, akkor a piac nem tükrözi e források szűkös voltát se nemzeti, se nemzetközi szinten. Éppen ezért szükség van olyan intézkedésekre, amelyek célja a szennyezés csökkentése és a források jobb elosztása azáltal, hogy a termékek ára — amely az előállításuknál felhasznált erőforrások minőségével és/vagy mennyiségével van összefüggésben — pontosabban tükrözi e források viszonylagos szűkösségét, illetve hogy a gazdaság érintett szereplői ennek megfelelően viselkednek. ... A szennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos költségek megosztásakor alkalmazandó elv, a szűkösen rendelkezésre álló környezeti erőforrások ésszerűbb felhasználására ösztönző és a nemzetközi kereskedelem, valamint a beruházások terén előforduló torzulások elkerülését szolgáló

ló, úgynevezett „szennyező fizet” elv. Ez az elv azt jelenti, hogy a szennyezést okozónak kell viselnie az összes költséget, amely a hivatalos szervek által a környezet elfogadható állapotának biztosítása érdekében hozott, fent említett intézkedések végrehajtása során merül fel. Más szóval, az intézkedések költségeinek meg kell jelenniük azon áruk és szolgáltatások körében, amelyek előállítása és/vagy fogyasztása során a szennyezés történt.”²⁹

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

Ugyancsak az Európai Közösségek Alapszerződése tartalmazza a piacot torzító állami támogatások tilalmát (87. cikkely), bár ez alól bizonyos feltételek esetén mentességet ad (87–89. cikkely). A támogatások kérdésére az Európai Unió egyre nagyobb figyelmet fordít. Így például a 2002. márciusában tartott barcelonai csúcstalálkozó zárónyilatkozata a következőket tartalmazza: „29. A kevesebb és jobban célzott állami támogatás a hatékony verseny egyik kulcskérdése az Európai Unióban. E cél érdekében az Unió megerősíti a tagországoknak azt az elhatározását, hogy 2003-ig csökkentik az állami támogatásoknak a bruttó hazai termékhez viszonyított arányát, törekcszenek a verseny tekintetében leginkább torzító hatású támogatások megszüntetésére, átirányítják a támogatást a horizontálisabb és közösebb célokra, beleértve a kohéziós célokat, és olyan esetekben alkalmazzák, amikor nyilvánvalóan ki kell igazítani a piac kudarcait.”³⁰

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

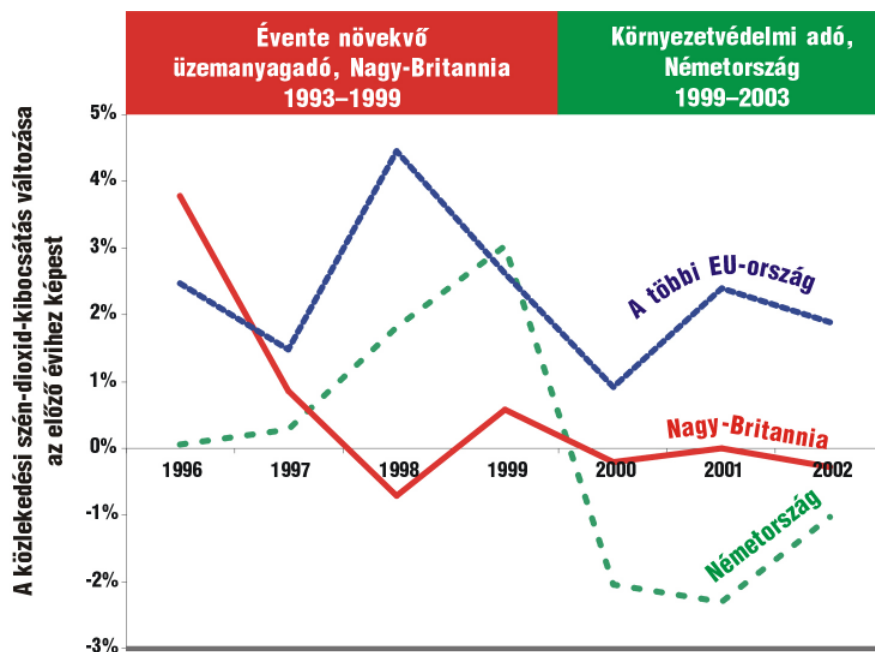
Az első konferenciát a kkt-król az OECD 2003. november 3-4-én tartotta Párizsban³¹.

2003-ban jelentette meg az OECD a „Környezetiileg káros támogatások: közpolitikai témák és kihívások”³² című könyvet. Ennek témája a kkt-k kategorizálása és beazonosítása volt. A 2005-ben kiadott második könyv címe: „Környezetiileg káros támogatások: a reform kihívásai”³³. Témája részben megegyezik az előzővel: foglalkozik a kkt-k definíciójával, mérésének lehetőségével és az ún. ellenőrző jegyzék (checklist) alkalmazásával. Ezen túl esettanulmányokat tartalmaz a mezőgazdasági, halászati, vízügyi, energiaipari és közlekedési ágazatokról. A fő különbség az előző kötethez képest abban áll, hogy míg az előző kötet csak érintette, ez behatóan tárgyalja azokat a legfontosabb feszültségeket és konfliktusokat, melyek a támogatási politika reformjakor fellépnek. A kérdés tehát az, hogy hogyan lehet legyőzni a támogatási reform útjában álló politikai és gazdasági akadályokat. A könyv erre kidolgozott stratégiákat is tartalmaz.

Az Európai Unió számos ajánlást és intézkedést tett a káros támogatások leépítése és az ún. külső költségeknek (externáliáknak) az árakba történő beépítése érdekében. Ezeket az intézkedéseket különösen ajánlotta az újonnan csatlakozott tagországoknak: „A piaci eszközök további lehetőséget nyújtanak a jelölt országoknak, hogy hatékonyan alkalmazzák az EU környezetvédelmi jogszabályait a gyakorlatban. Így ezek az eszközök elősegíthetik, hogy az EU környezetvédelmi normáit költséghatékony módon éréjk el. Ezen túlmenően a piaci eszközök alkalmazása kisebb terhet ró a közigazgatásra. Ez egy fontos szempont, mivel a közép- és kelet-európai országok közigazgatására igen nagy nyomás nehezkül, hogy alkalmazkodjon a piacgazdaság szabályaihoz és az EU-tagság követelményeihez.”³⁴

Az Európai Bizottság 2001-ben nyilvánosságra hozott Zöld könyve az energiaellátás-biztonsági stratégiáról ennek érdekében szorgalmazza az energiaadók – köztük az üzemanyagok adóinak – emelését. Ezt egyebek mellett a következőkkel indokolja: „Egy egyre inkább nyitott piacon az adóztatás a legrugalmasabb és leghatékonyabb eszköz a résztvevők viselkedésének megváltoztatására.” A Zöld könyv szerint az energiaadók emelése „a fogyasztást a környezetbarátabb technológiák irányába tereli, ami elősegíti az ellátás biztonságának fokozását.”³⁵

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



Forrás: Dr. Anselm Görrer: Ecotaxes in the New Member States. FÖS, 2005

A fentieknek megfelelően az EU 2003-ban új irányelvet fogadott el az egységes európai energiaadóról, amelyben meghatározzák az energiaadók minimális – és fokozatosan növekvő – mértékét.³⁶ Jelenleg elfogadás előtt áll a tehergépjárművekre kivetendő úthasználati díjról szóló irányelv (az ún. Euomatrix-irányelv).

Az EU több tagországa jelentős lépéseket tett az állami támogatások felszámolására, a külső költségek beépítésére az árakba, egyes esetekben látványos eredménnyel. Például az utóbbi években az Európai Unióban összességében folyamatosan nőtt a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás, viszont abban a két országban, ahol rendszeresen emelték az üzemanyagadókat (Nagy-Britanniában és Németországban), a kibocsátás csökkent (2. ábra). Németországban 1950-től 2000-ig szinte minden évben növekedett az üzemanyag-fogyasztás és csökkent a tömegközlekedési utasok száma, azonban ez a folyamat 2000-től kezdve megfordult, és azóta is tart (1. táblázat)! A német adóreform keretében más környezet-szennyező tevékenységek és termékek adóját is emelték, ugyanakkor csökkentették a társadalombiztosítási járulékot. Ennek hatására összességé-

ben több mint 250 ezerrel megnőtt a munkahelyek száma – részben a munkaerő árának csökkenése, részben az energiahatékonysági beruházások következtében. Az energiafogyasztás 2000 és 2003 között 2,3 százalékkal csökkent. A reform sok vállalatnál elősegítette az innovációt és hozzájárult az energiaköltségek mérsékléséhez. A bevezetésekor széles körű lakossági tájékoztató kampányt indítottak, amelynek során közérthető – és sokszor humoros – módon hívták fel az emberek figyelmét az adóreform előnyeire. Az Interneten „ökoadó-számlálót” tettek közzé, amelynek segítségével mindenki kiszámíthatta, miként hat a reform a saját háztartására.

A régebbi és az új tagországokban is egyre növekszik a környezetvédelmi adók száma és mértéke. Mindez jól nyomon követhető az OECD-nek a környezetvédelmi jellegű adókat tartalmazó adatbázisában³⁷. Magyarul az eddigi legátfogóbb elemzések a Budapesti Corvinus Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányorozatában jelentek meg.³⁸

Szintén megfigyelhető a törekvés a támogatások minél pontosabb felmérésére és közzétételére. Németországban például két évente adják ki

1. táblázat: Az üzemanyag-fogyasztásnak, a tömegközlekedési utasok számának és a közös autóhasználatban részt vevők számának alakulása Németországban 1999 és 2004 között (változás az előző évhez képest, százalékban)

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

Forrás: Német Környezet- és Természetvédelmi és Nukleáris Biztonsági Minisztérium

az állami támogatásokat igen részletesen kimutató kötetet³⁹. Bár az ebben található felsorolás több szempontból is vitatható (például nem tartalmazza a környezeti és egészségi károk meg nem fizetése következtében nyújtott közvetett támogatásokat), azonban maga az eljárás mindenképpen elismerésre és követésre méltó.

Az Európai Unió ún. „Maastrichti kritériumokat” állapított meg azon országok részére, amelyek be kívánják vezetni az közös európai valutát: az ország költségvetési hiánya nem haladhatja meg a bruttó hazai termék (GDP) 3%-át, továbbá az államadósság nem lépheti túl a GDP 60%-át. A kritériumok tartalmazzák továbbá a hosszú távú ár-, a kamat-, illetve az érintett valuták közötti árfolyam-stabilitás kritériumát.

1.6. Intézményi átalakítások

A Levegő Munkacsoport korábbi tanulmányaiban, illetve nyilatkozataiban már több javaslatot tett intézményi átalakításokra. Itt ezek közül kiemelnénk néhányat:

1. Szükséges egy külön 15–20 fős testület létrehozása, amelyben az országgyűlési pártfrakciók, a kormányzati szervek, önkormányzatok, a civil szervezetek, tudományos intézmények és a gazdasági és munkavállalói érdekképviseletek képviselői vennének részt (esetleg a Gazdasági és Szociális Tanácsnak lehetne ez egy munkabizottsága). Ez a testület tenne ja-

vaslatokat az államháztartási reformra, továbbá nyomon követné az államháztartási reform megvalósulását és megállapításait rendszeresen nyilvánosságra hozná. A testület munkájához szükséges feltételeket (iroda, titkárság; adatok, háttéranyagok, elemzések elkészítésének lehetővé tétele) az államnak kell biztosítania. Hasonló testületek (különösen a zöld államháztartási reformmal kapcsolatban) már számos országban működnek.

2. Szükséges a civil szervezetek megerősítése, ezen belül különösen a környezet- és természetvédelmi szervezeteké. Ez utóbbiak ugyanis világszerte a fajlagosan magas élőlétszám-tartalommal rendelkező, magas szellemi hozzáadott értéket tartalmazó tevékenységek előmozdítását segítik elő szakmai, illetve felvilágosító munkájukkal. Ennek magyarázata, hogy a fenntartható fejlődése megvalósítása, a környezet védelme és egyúttal a korszerűbb gazdasági szerkezet kialakítása egyaránt a fajlagosan magasabb élőlétszám- és tudástartal-mú tevékenységek bővítésével oldható meg. Erre néhány példa a következő:

- magas szellemi hozzáadott értéket tartalmazó termékek és szolgáltatások (a nagy energia- és nyersanyag-igényű termékek és szolgáltatásokkal szemben);
- biogazdálkodás (a nagyüzemi, iparszerű mezőgazdasági termeléssel szemben);
- a hulladékok keletkezésének elkerülése, a keletkező hulladékok újrahasználata és

újrahasznosítása (az eldobó csomagolások és termékek használatával szemben);

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

A civil szervezetek a megerősítése azért is fontos, mert a közvélemény-kutatások szerint a ezeknek a szervezeteknek az elfogadottsága, hitele az emberek szemében sokkal magasabb, mint a politikusoké vagy a sajtóé. Továbbá ezt szorgalmazza az Európai Unió politikai szinten⁴⁰ és segíti elő konkrét pénzügyi támogatásokkal is.

3. Fontos azoknak az állami szerveknek a megerősítése is, amelyek alapvető szerepet játszanak a jogszabályok betartatásában (vám- és pénzügyőrség, APEH, rendőrség, ÁNTSZ, építésfelügyelet, növényvédelmi szolgálat, fogyasztóvédelmi hatóságok, környezet- és természetvédelmi, vízügyi területi szervek stb.).
4. Elengedhetetlen az oktatás és a kutatás-fejlesztés kiemelt állami támogatása. Ez azért is nélkülözhetetlen, mert sok más ágazattal ellentétben az e téren történő mulasztások a későbbiekben egyáltalán nem vagy csak rendkívüli nehézségek és hatalmas költségek árán tehetők jóvá. Megjegyzendő, hogy az ide befektetett pénzek lehetőséget adnak arra, hogy ezek az ágazatok, illetve az itt dolgozók, mint magánemberek is megjelenhessenek vásárlóerőként, és jelentős keresletet gerjesszenek az árucikkek és szolgáltatások iránt, így a gazdaságot már most is élénkíthetik. Az oktatáson belül a pedagógusok képzését és anyagi megbecsülését is kiemelten kell kezelni. Rendkívül fontos az erkölcsi nevelés előtérbe helyezése, hiszen megfelelő erkölcs nélkül a tudás a társadalomnak több kárt okoz, mint hasznot hajt. (Egyebek mellett az állam mutasson példát a törvények betartásában és betartatásában!) A hazai és külföldi tapasztalatok felhasználásával ki kell dolgozni és be kell vezetni a megfelelő ösztönzőket arra, hogy az oktatási intézményekben a lehető legjobb eredményeket ériék el a szellemi-testi-lelki oktatásban-nevelésben. Tág teret kell adni az

újító, kísérletező pedagógusoknak, megfelelő anyagi háttérrel és erkölcsi támogatást biztosítva részükre. Egészséges, szennyezésektől mentes életkörülményeket kell biztosítani az oktatók és oktatottak számára egyaránt. (Ez utóbbihoz elsősorban a következők szükségesek: az egészséges mozgás, sportolás lehetőségeinek megteremtése közel a lakóhelyhez, iskolához, szennyezésektől mentes területeken, és ezen tevékenységek ösztönzése; hatékony intézkedések megtétele a dohányzás és a túlzott alkoholfogyasztás visszaszorítására; az egészséges táplálkozási szokások elterjedésének ösztönzése; az egészségügyi ellátó rendszerek javítása; a lakosság egészségének és a környezet állapotának javításáért tevékenkedő civil szervezetek hatékony és egyre növekvő mértékű támogatása).

Az államháztartási reform megvalósításához nélkülözhetetlenek a többletforrások az ezzel kapcsolatos oktatási-felvilágosító tevékenység és az ezt megalapozó K+F-re. Természetesen ettől függetlenül is szükséges az oktatás és a K+F kiemelt állami támogatása, azonban a témához kapcsolódóan további többletforrások szükségesek.

5. Szükséges az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférés jelentős javítása is. Jelenleg ez gyakran rendkívül nehézkes, a döntések esetenként évekig elhúzódnak. Vonatkozik ez az Alkotmánybíróságra is, ahol a beadványok elbírálásának nincs határideje, és ezek akár egy évtizedig is elfekhetnek anélkül, hogy tárgyalásba vennék. Javasolható például, hogy amennyiben legalább 5 országos társadalmi szervezet vagy 50 országgyűlési képviselő ír alá egy beadványt az Alkotmánybírósághoz, akkor kötelező legyen 3 hónapon belül határozatot hoznia arról.
6. Jelentősen növelni kell az országgyűlés felelősségét a döntések meghozatalában. Jelenleg az országgyűlés – függetlenül attól, hogy éppen ki van kormányon – gyakorlatilag a mindenkori kormány pecsétgumijaként működik. A képviselők nem akarják elveszíteni a párton belüli pozíciójukat, illetve kockáztatni esetleges jelölésüket a következő választáskor, így szolgáian teljesítenek mindent,

amit a miniszterelnök, illetve a párt vezetője követel. Másrészt a képviselők gyakran nem az ország általános érdekeiért dolgoznak, hanem egy-egy térség, település vagy gazdasági érdekcsoport szűkebb előnyeiért lobbiznak. Ezért egyrészt szükségesnek tartjuk a „Más Világot! Három törvénytervezet a politika becsületének helyreállítására” című anyagban⁴¹ javasoltak megvalósítását. Másrészt javasoljuk, hogy az országgyűlési választások előtt minden képviselőjelölt kössön ún. becsületszerződést. Ennek lényege az, hogy a jelölt szerződést köt egy vagy több, őt megkereső civil szervezet, amelyben megjelölik azo-

kat a legfontosabb konkrét célokat, amelyek érdekében törvényjavaslatokat fog kezdeményezni, illetve az ilyen törvényjavaslatokat szavazatával támogatni fogja. A szerződést közjegyzői letétbe helyezik, és ezen alapulna a választópolgárok visszahívási joga, amelyet a választópolgárok akkor gyakorolhatnak, ha a képviselő nem teljesíti a szerződés időarányos részét, vagy éppen azzal ellentétesen szavaz. Amennyiben a képviselő és a civil szervezetek eltérő módon értelmezik a képviselő tevékenységét, akkor bíróság dönt. (Hasonló módszert lehet alkalmazni az önkormányzati választásoknál is.)⁴²

2. Az utóbbi időszak változásairól

2.1. A 2006. évi költségvetési és adóváltozások értékelése

Az alábbiakban a teljesség igénye nélkül röviden értékeljük az általunk kívánatosnak tartott államháztartási reform szempontjából azokat a változtatásokat, amelyeket 2005 utolsó hónapjaiban hagyott jóvá az országgyűlés a költségvetési törvény és adótörvények elfogadásával.

Kedvező változások

- A munkavállalóknak jutatott helyi tömegközlekedési bérlet teljes értéke adómentessé vált (eddig csak egy kis részét lehetett adómentesen elszámolni). Ezt az intézkedést a Levegő Munkacsoport évek óta javasolta. (Gondot jelent viszont, hogy az adómentes juttatások összegét – amelybe egyéb tételek is tartozhatnak – 400 ezer forintban korlátozták.)
- Az üzemanyag-adalékok jövedéki adója 2006. január 1-jétől megegyezik annak az üzemanyagnak a mindenkorinál legalacsonyabb adómértékével, amelyhez felhasználják ezeket az adalékokat. Ezáltal remélhetőleg tovább csökkennek az üzemanyag-manipulációk.
- A cigaretta és egyéb dohánytermékek adója reálértékben is emelkedik, azaz némileg nagyobb lesz, mint az áfacsökkentés és a várható infláció együttes hatása.
- A személygépkocsik, motorkerékpárok és quadok regisztrációs adója reálértékben összességében emelkedik. Bár a korábbiaktól eltérően 2006. január 1-jétől a regisztrációs adót nem terheli áfa, az emelés több mint ellensúlyozza ezt, valamint az áfa-mérték 20 százalékra csökkentését. Szintén kedvező, hogy a használt gépkocsik regisztrációs adója olyan mértékű, hogy elősegíti az elavult autók importjának visszaszorítását.
- A lakásokhoz kapcsolódó távfűtés támogatása is adómentessé válik. Ezáltal némileg csökken a távfűtés versenyhátránya, azonban az

igazi megoldást az épületek és berendezések energetikai korszerűsítése és az ezt ösztönző jogi és gazdasági eszközök (az externáliákat figyelembe vevő energiaárak, a korszerűsítések megtérülési idejének csökkentése stb.) alkalmazása jelentené.

- A társasági adóról és az osztalékadóról szóló törvény 2006-tól közvetlenül támogatja a műemlékvédelmet. Az adózás előtti eredményt csökkentő tétel a műemlékké nyilvánított ingatlanok az állam által garantált hitel igénybevételevel történő helyreállítása, illetve felújítása esetén az elszámolt kamat, de legfeljebb az adózó adózás előtti eredménye, feltéve, hogy az adózó az ingatlant eszközei között tartja nyilván.

Kedvezőtlen változások

- Az üzemanyagok áfáját 2005. október 1-jétől 25 százalékról 20 százalékra csökkentették. Ez a következő hátrányokkal járt:
 - Azt a téves képzetet keltették a közvéleményben, hogy a kőolaj világpiaci árának növekedése hazai kormányzati intézkedésekkel megakadályozható.
 - Egy súlyosan környezetszennyező tevékenység kapott újabb támogatást.
 - Ez a támogatás kizárólag a lakossági fogyasztást ösztönözte, hiszen a termelői célú felhasználás esetén az áfa visszaigényelhető.
 - Tovább növekedett az államháztartás hiánya, ami újabb megszorításokat eredményezett számos fontos területen.
 - Még nehezebbé vált a gazdaság szerkezetének korszerűsítése, az energiaigénység csökkentése, az energiatakarékos technológiák elterjedése.
 - Az üzemanyag-fogyasztás bátorításával még gyorsabban növekszik a külkereskedelmi mérleg hiánya (az energiahordozók árának emelkedése miatt Magyarország 2005-ben 1 milliárd dollárral többet költött az energiahordozók importjára, mint 2004-ben).

- Ellentétbe kerültünk az Európai Unió hivatalos politikájával és jogszabályaival.
- Minden más termékre és szolgáltatásra vonatkozóan, amelyeknek eddig 25 százalékos volt az áfája, ez 2006. január 1-jétől 20 százalékra csökken. Ennek hatásait nehéz lemérni, mivel – a törvényi előírásokkal ellentétben – semmiféle elemzés nem készült az intézkedés nemzetgazdasági hatásairól. Azt azonban megállapíthatjuk, hogy az áfa-mérték ilyen csökkentése a következő kockázatokkal jár:
 - Minden valószínűség szerint növekszenek a társadalmi különbségek, és még inkább sérül az arányos teherviselés alkotmányos elve. Ennek az az oka, hogy a gazdagabb rétegek sokkal többet fogyasztanak a 25%-os áfa-mérték alá eső termékekből, mint a szegényebb rétegek, és így az áfa-mérték csökkentése elsősorban az előbbieknek kedvez. Ráadásul a szegényebb rétegek kiadásainak közel fele a 15%-os áfa-körbe tartozó termékekre esik (főleg élelmiszer), a gazdagabbaknál viszont jóval alacsonyabb ez az arány.
 - Félő, hogy az áfa-csökkentés hátrányosan érinti Magyarország versenyképességét amiatt is, hogy az importált termékek túlnyomó része a 25%-os áfa mérték alá esik, tehát 2006-tól kezdve az import ilyen előnyben részesül. Kérdés, hogy a 25%-os mérték alá eső hazai termékek kedvezőbb helyzetbe kerülése ellensúlyozhatja-e a versenyképességünk ebből eredő romlását – különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a hazai termékek és szolgáltatásoknak igen jelentős része a 15%-os (egy kis része 5%-os) áfa-mérték alá esik.
 - Az áfa-csökkentés várhatóan kedvezőtlenül hat majd a környezet állapotára. Olcsóbbá váltak például egyes meg nem újuló energiahajtók, valamint a személy- és tehergépkocsik üzemeltetése. Igaz, hogy a környezet védelmét szolgáló egyes termékek, tevékenységek ára is csökken, azonban összességében jelentős mértékben a környezetet súlyosan terhelő tevékenységek javára billen a mérleg.
- Az adóváltozás több százmilliárd forinttal növeli az államháztartás egyébként is rendkívül magas hiányát. Ez súlyosan rontja az ország versenyképességét és a magyar gazdaságpolitika hitelét. A 2006. évi költségvetési törvényből pedig az is látszik, hogy a bevételkiesés miatt komoly elvonások és zavarok keletkeznek számos területen (vasúti szállítás, tömegközlekedés, államigazgatás, bíróságok stb.).
- Itt idéznénk a Magyar Bankszövetség 2005. novemberi állásfoglalását, amivel teljes mértékben egyetértünk: *„A jövő évi módosítások közül nagyságrendjénél fogva az áfa a legjelentősebb. Hatására kevésbé térnénk el az uniós tagországoktól a normál kulcs mértékében. A jövő évi meghatározó adópolitikai lépésnek, vagyis az áfa csökkentésnek érdemleges versenyképességjavító hatása nincs. A maximális áfa kulcs csökkentése persze hosszútávon indokolt lehet az európai piac (és ebben az árak) egységesebbé tétele jegyében (az EU vonatkozó előírása a normál kulcs minimumát 15%-ban rögzíti). Közvetlen versenyképességi kérdésről – eltérően a tb-járadék mértékétől – itt nincs szó, ellenben az amúgy is rossz költségvetési pozíciót tovább rontó hatása miatt igencsak kockázatos a lépés, ráadásul újra táplálhatja a fogyasztás növekedését, miközben nagy nehezen éppen csak sikerült úrrá lenni egy – szintén magunk által előidézett mesterséges – fogyasztási boomon.”*⁴³
- A hivatalos célra használt saját személygépkocsikra elszámolható kilométer-átalány – az üzemanyag-költségen felül – 3 forintról 9 forintra emelkedett. Ez egy újabb ösztönzés annak a tömeges adócsalásnak, amely ezen a téren folyik, és amely évente legalább 600 milliárd (más becslések szerint 800–1000 milliárd forint) adó- és járulékbévételeltől fosztja meg az államháztartást. Ide tartozik, hogy még idén tavasszal az országgyűlés olyan törvénymódosítást fogadott el, amely alapján a nem a munkahely szerinti településen lakó munkavállaló munkába járásához a személygépkocsi-használatra adott eddigi 3 forint/kilo-

méter adómentes költségtérítést 9 forint/kilométerre emelhetette a munkáltató. Ez sok esetben tovább ösztönözte az autóhasználatot, így például újabb kedvezményben részesítette mindazokat, akik Budapest környékéről járnak be dolgozni a fővárosba, hatalmas dugókat okozva nap mint nap.⁴⁴

- A személyi jövedelemadóból származó államháztartási bevétel a 2005. évhez viszonyítva 2006-ban (a költségvetési törvényjavaslat szerint, névleges értéken) 10,1 százalékkal növekszik (1477,43 milliárd forintról 1569,1 milliárd forintra), tehát jóval nagyobb mértékben mint akár a tervezett infláció (2%), akár a bruttó hazai termék (7,1%). Ennek következtében a GDP-hez viszonyított aránya a 2005. évi 6,7 százalékról 2006-ra 6,8 százalékra emelkedik. Ez ellentétes az Európai Unió Lisszaboni és Göteborgi Célkitűzéseivel: tovább rontja a foglalkoztatást, és viszonylag előnyösebb helyzetbe kerülnek a természeti erőforrásokat túlzott mértékben fogyasztó, súlyosan környezetszennyező tevékenységek. Ezt nemcsak a környezetvédők, hanem a munkaadók érdekképviselői is kifogásolták.

Összességében megállapíthatjuk, hogy az egyes előremutató elemek ellenére 2006-ban az általunk kívánatosnak tartott államháztartási reform tekintetében a költségvetés és az adórendszer még kedvezőtlenebb irányba tolódott el.

2.2. Egyes költségvetési megszorítások értékelése (Mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke?)

Az országgyűlés 2005 decemberében jóváhagyta azt a gazdaságpolitikai nyilatkozatot, melyben egyik célként az állami újraelosztás mértékének csökkentését jelölik meg¹. Így immár országgyűlési határozat is rögzít egy olyan dogmát, amelyet a rendszerváltás óta folyamatosan hallunk a politikai pártoktól és a gazdasági élet számos szereplőjétől. Ugyanakkor semmiféle elemzés nem készült

arról, hogy a jelenlegi körülmények között mekkora legyen az állami újraelosztás mértéke, annak ellenére, hogy többen megkérdőjelezték az újraelosztás csökkentésének értelmét, sőt, rámutattak annak káros hatásaira. Sajnos, az említett dogma nem csak elvi szinten létezik, hanem a gyakorlatban is megnyilvánult, az ennek alapján bevezetett megszorítások pedig súlyos zavarokat idéztek elő a társadalom számos területén.

Több pénz az embereknek?

Az újraelosztás csökkentésének fő célja állítólag az, hogy „több pénzt hagyjunk az emberek és a vállalkozások zsebében”. Ez az érvelés nem vesz tudomást arról, hogy azok is emberek, akik az államtól, az önkormányzatoktól kapják a fizetésüket (pedagógusok, orvosok, rendőrök, tűzoltók stb.), és hogy ezek az emberek olyan nélkülözhetetlen szolgáltatásokat végeznek a társadalom részére, amelyeket nem lehet (vagy csak részben lehet) a piacra bízni. Ha az államilag finanszírozott szolgáltatások megszűnnének, vagy akár csak számottevően csökkennének, akkor az állampolgároknak igencsak mélyen kellene a zsebükből nyúlniuk, hogy azokat megfizessék (arról nem is beszélve, hogy egy ilyen változás esetén óriási szociális feszültségek keletkeznének, beláthatatlan társadalmi költségekkel).

Azért is hibás az idézett érvelés, mert az egészségügyre, az oktatásra, a kultúrára, a tudományos kutatásra, a szociális ellátásra, a környezetvédelemre, a tömegközlekedésre stb. fordított közpénzek visszajutnak az államháztartásba (az adókon és járulékokon keresztül), illetve megjelennek a gazdaságban, keresletet támasztva a termékek és szolgáltatások széles köre iránt, ily módon elősegítve a gazdasági fellendülést. Amikor például az iskola számítógépet vesz, vagy felújítja a tornatermet, a pedagógus és az orvos elkölti a boltban a fizetését, akkor mind a vállalkozások fennmaradáshoz és fejlődéséhez is hozzájárulnak. Paul A. Samuelson, Nobel-díjas közgazdász – William D. Nordhausszal közösen írt – alapművében² megállapítja: „A középületekre fordított kiadásoknak ugyanaz a makrogazdasági hatása, mint a magánépületekre fordított kiadásoknak, és a közkönyvtárak fenntartására fordított közösségi fogyasztási ráfordí-

tások ugyanolyan hatást gyakorolnak a munkalehetőségekre, mint a filmekre vagy könyvekre fordított magánfogyasztási ráfordítások.” Nem állja meg a helyét tehát az az érvelés, hogy az állami újraelosztás mértékének növelése forrásokat von el a gazdaság fejlődésétől. (Bár a különböző közgazdászok eltérő álláspontot képviselnek arról, hogy a hazai fogyasztásnak vagy a külkereskedelemnek kell-e a fő szerepet játszania a gazdaság élénkítésében, nyilvánvaló, hogy az előbbit sem szabad lebecsülni. Környezetvédelmi szempontból pedig általában a hazai fogyasztás az előnyösebb, mint az export-import.)

Kisebb állam a versenyképességért?

Semmi sem bizonyítja, hogy az állami újraelosztás mértékének csökkentése bármely ország versenyképességét javította volna. Dr. Rabár Ferenc a témát alaposan feltérképező tanulmányában³ azt a végkövetkeztetést vonta le, hogy „sikeres és sikertelen gazdaságok egyaránt találhatók a viszonylag magas és viszonylag alacsony jóléti kiadásokkal rendelkező államok között”. A 2. táblázat adatai ezt szemléletesen alátámasztják. Így például kiemelkedően magas állami újraelosztás jellemzi Svédországot, amely a Világgazdasági Fórum versenyképességi listáján az első három ország között szerepel.

Egyébként értelmetlen is önmagukban összehasonlítani, hogy mekkora az állami újraelosztás mértéke a különböző országokban. Például a magyar nemzetgazdaságban magas a fekete és szürkegazdaság részesedése (jelenleg 20–25 százalék körülire becsülik, de ez a realizált jövedelmeknek ennél jóval nagyobb arányát jelenti), és emiatt a bruttó hazai termék jóval kisebbnek tűnik a valóságosnál, az újraelosztás mértéke pedig nagyobb. Azért is torzít a nemzetközi összehasonlítás, mert például ellentétben az európai gyakorlattal az Egyesült Államokban a magánnyugdíj-rendszer az általános, és emiatt a nyugdíjak gyakorlatilag nem szerepelnek az államháztartási kiadások között. (Ezen túlmenően Magyarországon a magánnyugdíj-rendszer elterjedése csak statisztikailag csökkenti az állami újraelosztás mértékét, azonban az ehhez vállalt adókedvezmények és garanciák következtében abból haszna csak a külföldi

tulajdonú biztosítóknak származik.) További példa, hogy ahol magas a családi pótlék és alacsony a gyermekek utáni adókedvezmény, ott magasabb az állami újraelosztás (és fordítva), arról pedig a szakértők között is vita folyik, hogy melyik módszer a hatékonyabb. Az állami újraelosztás mértékét az is befolyásolja, hogy mekkora részt tesz ki az adósságszolgálat az állami költségvetés kiadási főösszegében – Magyarországon pedig ez az arány igen magas nemzetközi összehasonlításban.

Olcsó állam?

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

A kultúrával kapcsolatosan pedig a sajtó épp most kongatta meg a vészharangot. Amint az egyik napilap közli: „„Belezuhanjunk a mély vízbe és nem tudunk úszni.” Így jellemezte lapunknak a kulturális területen elrendelt pénzügyi zárlatot az egyik érintett intézmény gazdasági vezetője. A tárca idei költségvetésének negyedét kitevő, igen erőteljes pénzügyi visszafogásról a szakemberek zöme úgy vélekedik, komoly működési zavarokat okozhat a kulturális életben.”⁴

A másik súlyos veszély az, hogy tovább rontják a közigazgatás színvonalát. Természetesen tudjuk, hogy ezen a téren is van pazarlás, és lehet javítani a munka hatékonyságát. Azonban az elmúlt évek tapasztalatai bebizonyították, hogy a javulás semmiképp sem a források csökkenésével

2. táblázat: Az összes adóterhelés a GDP százalékában

	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Ausztria	43,6	45,7	44,7	46,5	45,4	44,8
Belgium	47,1	48,1	48,0	48,2	48,7	48,1
Dánia	50,1	52,3	50,4	50,7	49,7	49,8
Egyesült Királyság	36,7	38,1	38,7	38,5	37,0	37,1
Finnország	46,7	47,2	48,2	46,2	46,1	45,1
Franciaország	45,4	47,3	46,8	46,5	45,6	45,7
Görögország	34,7	39,6	40,9	39,2	39,8	38,6
Hollandia	40,5	41,6	41,5	40,0	39,4	39,3
Írország	35,2	33,4	33,3	31,6	29,8	31,2
Németország	42,3	43,9	44,0	42,2	41,7	41,7
Olaszország	42,9	43,6	43,1	42,9	42,4	43,2
Portugália	34,5	36,7	37,3	36,6	37,4	38,1
Spanyolország	34,3	35,3	35,9	35,7	36,3	36,5
Svédország	50,2	54,5	54,7	52,9	51,0	51,4
EU-15	42,0	43,2	43,1	42,3	41,6	41,8
Ciprus	-	29,5	31,4	32,7	32,5	34,3
Csehország	36,2	34,8	34,5	34,6	25,5	36,2
Észtország	37,9	34,4	32,2	31,6	32,4	33,4
Lengyelország	39,4	37,2	35,2	35,4	35,5	35,8
Lettország	33,7	32,6	30,3	29,1	28,9	29,1
Litvánia	28,6	32,1	30,2	28,8	28,6	28,7
Magyarország	43,6	39,2	39,6	39,3	38,9	39,2
Málta	31,3	29,0	29,7	31,9	34,3	34,2
Szlovákia	40,6	34,7	33,2	32,1	32,5	30,9
Szlovénia	41,1	39,8	39,3	39,4	39,7	40,3
EU-10	42,5	43,7	43,5	42,6	42,1	42,2
EU-25	-	42,9	42,7	42,0	41,3	41,5
USA	27,9	29,7	29,9	28,9	26,4	25,4

Forrás: Tax revenue in EU Member States Trend, level and structure 1995-2003. Statistics European Communities, 2005.

érhető el, sőt, az még tovább ront a helyzeten. A gyakorlati tapasztalatok azt is mutatják, hogy a „racionalizálás” nem az alacsony hatékonyságú területeket érintette, hanem éppen az ellenőrzés, a közérdek védelme gyengült. Ez utóbbi téren tehát sok esetben a közigazgatásban dolgozók létszámának növelésére, anyagi feltételeinek javítására van szükség. Így például az Európai Unió megállapítása szerint csak a környezet- és természetvédelmi területi szerveknél több mint ezer új dolgozó felvételére lenne szükség ahhoz, hogy megfeleljünk az EU követelményeinek. Jelenleg a környezetvédelmi felügyelőségeken egy-egy ügy elintézésére átlagosan kevesebb mint fél óra jut. Ebben a helyszíni szemle általában nem fér bele, a hivatalban dolgozók többnyire a benyújtott papírok alapján döntenek. Elképzelhető, hogy mennyire tárgyszerűek azok a dokumentumok, amelyeket azok adnak be, akik az adott beruházás mielőbbi megvalósításában, illetve a környezetvédelmi bírságok elkerülésében érdekeltek. A jelenlegi helyzet csak a tisztességtelen vállalkozóknak és önkormányzati ügyintézőknek kedvez, akik igyekeznek a jogszabályokat megkerülni. Nem véletlen, hogy egyre szaporodnak a témával kapcsolatos lakossági panaszok. A Levegő Munkacsoport felé egyre gyakrabban jeleznek olyan eseteket, amelyek a környezet- és természetvédelmi állami szervek tevékenységének súlyos hiányosságairól tanúskodnak. Az ügyek elhúzódása pedig komoly gazdasági károkat is okoz. Mindez elriaszthatja a tisztességes befektetőket (amelyek a nyugati országokban ilyen visszaéléseket nem követhetnek el – már az ottani közhangulat miatt sem), ami komoly gazdasági hátrányt is jelent számunkra.

A vámszerveknél és az APEH-eknél végrehajtott és tervezett további komoly leépítéseket egyenesen megdöbbentőnek tartjuk annak fényében, hogy Magyarországon a fekete gazdaság arányát a GDP-hez viszonyítva 25 százalék körüliire becsülik. Ugyanakkor az ezen hatóságoknak nyújtott állami hozzájárulás rendkívül hatékonyan szorítja vissza a fekete gazdaságot és növeli az állami bevételeket. Az APEH-re fordított minden egyes forint 116 forint, a vámhatóságra fordított minden forint pedig 69 forint államháztartási bevételt eredményez (a 2003. évi adatok alapján). Fontos még hangsúlyozni, hogy

a VPOP által beszédett összegek szinte teljes egészében javítják országunk versenyképességet, mivel ezek túlnyomó részben a külföldieket, illetve az importot terhelik.

Most már látszik, hogy súlyos hiba volt, hogy az elmúlt 2 évben a vámhatóságtól több mint 800 főt, köztük sok tapasztalt szakembert bocsátottak el. Bár az EU-csatlakozással határaink nagy részén megszűnt a vámvizsgálat, azonban a határon átnyúló bűnözés egyáltalán nem szorult vissza, sőt, inkább erősödött. Ez ellen más országokban úgy vették fel a harcot, hogy a határokon felszabaduló munkaerőt mobil egységeknél alkalmazták, azaz olyan „vámkommandókat” hoztak létre, amelyek az ország egész területén végzik az ellenőrzést. Magyarországon is léteznek ilyenek, de jóval kevesebb, mint amennyire szükség lenne. Ezeknek csempészet felderítése mellett számos egyéb ellenőrzési tevékenységet is kell(ene) végezniük: így például a kamionok engedélyeit, illetve a kamionokkal kapcsolatos egyéb szabályok (útadó megfizetése, hétvégi tilalom, súlykorlátozások stb.) betartását is ellenőrizniük kellene. Egyébként ilyen jellegű ellenőrzéseket jelenleg is nagy számban végeznek (például a menetíró-készülékek, valamint a forgalmi engedélyben megjelölt súly ellenőrzését). Tekintettel az utóbbi időben megszorodott balesetekre, ez forgalombiztonsági okokból is rendkívül indokolt. Az eddigi tapasztalatok pedig azt mutatják, hogy sok esetben kizárólag ilyen módon csökkenthetők a visszaélések és érvényesíthető a bírság. (Amit a vámhatóság nem szed be a külföldiektől, azt az esetek túlnyomó többségében már más sem szedi be.) Tovább kell erősíteni a nem EU-tagországokkal közös határainkat is (az ún. külső határokat). Ezen a határokon komoly fellépés szükséges a csempészetrel szemben, hiszen a csatlakozás óta nekünk kell itt megvédeni az EU-t az ember-, kábítószer-, cigaretta-, üzemanyag- és egyéb csempészekkel szemben.

Életünk, biztonságunk védelmében a rendőrséget is erősíteni kell, mert a jelenlegi helyzet már tarthatatlan, amit jól jellemez a következő idézet: *„A közlekedési rendőrök létszámát és a sebességmérők számát tekintve Magyarország egyaránt elmarad az európai átlagtól. A közúti tragédiák számát tekintve azonban az élbolyhoz tartozunk. A je-*

lenleginél hatszor több korszerű, menet közbeni mérésre is képes sebességmérő eszközre lenne szüksége a rendőrségnek – mutatott rá egy közelmúltban megrendezett szakmai konferencián dr. Holló Péter, a Széchenyi István Egyetem tanára, az MTA doktora. (...) Összehasonlításképp: Svájcban 100 ezer lakosra 79 közlekedési rendőr jut, Portugáliában 47, Magyarországon 28.”⁵

Elrettentő példaként említhetjük meg az építésfelügyelet abszurd helyzetét is, amit nemrég így jellemzett az egyik napilap: „Jelenleg – az állam karikatúrájaként – 21 ember felügyeli Magyarországon az építkezéseket, amelyeknek mintegy tíz százalékát ellenőrzik (az európai átlag hatvan százalék).”⁶

A működésképtelenség határán van a növényvédelem és az állategészségügy. A helyzetet jól jellemzi a közelmúltban megjelent számos cikk, amelyek közül itt kettőből idézünk röviden: „A magyar növényvédelmi szolgálat létszámcsökkenések és forráshiány miatt képtelen teljesíteni az Európai Unió által előírt ellenőrzési kötelezettségeit, ami a közelmúlt élelmiszerbotrányai után nem sok jót sejtet.”⁷ „Csaknem húsz százalékkal, 235 fővel csökken jövőre az állategészségügyben dolgozók létszáma. (...) Az állategészségügy létszámcsökkenésének időzítését szakmai és politikai körökben is értetlenséggel fogadták. Szinte nincs olyan nap, hogy ne érkeznének jelzések szomszédos országokból – időnként a határ közeléből – madárinfluenzáról. A kergemarhakór veszélye sem múlt el, és az uniós tagsággal járó nyitottabb határok is fokozott kockázatot jelentenek állat-egészségügyi szempontból. (...) A létszámcsökkenés az ellátás, a kontroll lazulásával jár.”⁸ Kétséges az is, hogy a fogyasztóvédelmi szervezetek eleget tudnak-e tenni az EU és a hazai jogszabályok által megkövetelt feladataiknak: „A nem megfelelő szabályozási rendszer, a párhuzamos hatáskörök és a civil fogyasztóvédelem megoldatlan finanszírozása miatt válságba kerülhet a fogyasztóvédelem – hívta fel a figyelmet a Fogyasztóvédelmi Egyesületek Országos Szövetségének (FEOSZ) ügyvezető elnöke.”⁹

Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat (ÁNTSZ) fő feladata az egészségvédelem, a betegségmegelőzés, az országgyűlés határozatával megerősített Nemzeti Népegészségügyi Program végrehajtása. A lakosság európai mércével mért katasztrofális egészségi állapotán ezzel a programmal lehetne javítani. Az utóbbi idők

több eseménye (élelmiszer-botrányok, madárinfluenza) is arra utal, hogy az ÁNTSZ-t erősíteni kell. Azonban az ÁNTSZ már jelenleg is a működésképtelenség határán áll. Csak a legszükségesebb alapfeladatokat tudja ellátni, és azokat is egyre alacsonyabb színvonalon. Az ellenőrzések száma és minősége jelentősen csökkent, a betegségmegelőzési tevékenysége a mélyponton van. Már 2004-ben is komoly létszámcsökkenés volt, amit még súlyosabbá tett, hogy elsősorban a magasabb keresetű, tapasztaltabb dolgozóktól váltak meg. Az nem számított, hogy ezzel nagy mértékben csökken a munka minősége.

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

A 2006. évi költségvetési törvény szerint az ÁNTSZ 2006. évi kiadása a 2004. évi tényhez viszonyítva reálértéken számolva több mint 7,5 milliárd forinttal, a létszáma pedig 2100 fővel csökken (a csökkenés mindkét esetben mintegy 27 százalékos). A részben hasonló tevékenységet végző Magyar Élelmiszer-biztonsági Hivatal kiadása a 2004. évi tényhez viszonyítva pedig 46,6 millió forinttal, vagyis 21,8 százalékkal csökken.

A lakosság egészségi állapotának javítása nem csak az egészségügyön múlik, de a népegészségügyi programok tervezésében, irányításában, a végrehajtás ellenőrzésében meghatározó szerepet tölt(ene) be az ÁNTSZ. A felsorolt országos intézetek és az ÁNTSZ területi szervei volnának az intézményes letéteményesei e kormányprogramok megvalósításának. Azonban a kormány úgy akar (?) hozzákezdeni saját átdolgozott közép- és hosszútávú terveihez, hogy a szükséges működési költségeket és az infrastruktúrát nem biztosítja hozzá, sőt a meglévőt is felszámolja. Jellemző például, hogy az egészségmegőrző és a szűrési prog-

ramokhoz az egymást váltó kormányok éppen a legelső szinten, a városi ÁNTSZ-ekben nem biztosítottak szakembert. Ezt a feladatot is rábízták a hatósági munkát is alig győző tisztiorvosokra és felügyelőkre, majd az ő létszámukat is folyamatosan megkurtították.

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

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

Sokat olvashatunk, hallhatunk az akadozó igazságszolgáltatásról is. Ezen a téren sem lehet sok jóra számítani az elkövetkező időszakban. 2006-ban a bíróságok, ügyészségek forrásai is csökkennek az előző évihez képest (reálértéken számolva). Említhetnénk még a földhivatalokat, a gyámügyi hatóságot, a köztisztaságért felelős intézményeket és számos más közigazgatási szolgáltatást, ahol nyilvánvalóan a létszám bővítésére, a ráfordítások növelésére van szükség ahhoz, hogy a közfeladatokat az állampolgárok és a tisztességes vállalkozások megelégedésére tudják elvégezni.

Az önkormányzatok esetében is fura eredményekhez vezet a takarékoskodás. Így például többnyire a beruházók pénzén, a beruházók által megbízott szakértők készítik el a területrendezési terveket. Ez gyakran vezet a közérdek elégtelen képviseléséhez. A közmű- és közlekedésfejlesztési tervek kidolgozását nem ritkán olyan külső tervezőkre bízzák, akik az egyes konkrét beruházások

megtervezésében is érdekeltek. Ugyanakkor nem jut forrás az alternatívák kidolgozására, illetve a tervek alapos átvilágítására, a költséghatékony-ság elemzésére. Nem véletlen, hogy egyre költségesebb beruházásokra kerül sor, ugyanakkor a közlekedési helyzet egyre romlik, a közműdíjak pedig aránytalanul gyorsan emelkednek.

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

Tehát az említett állami szerveknél történő pénzügyi megszorítások sokkal nagyobb károkat okoznak, mint amennyi előnnyel járnak: növekszik a bűnözés, erősödnek a társadalmi igazságtalanságok és feszültségek, romlik a lakosság egészségi állapota, kedvezőtlenül alakul az ország megítélése, továbbá csökken az államháztartás bevétele (ezen belül nagyrészt a külföldiektől származó bevétel, azaz az olyan bevétel, ami nem a hazai lakosságot és vállalkozásokat terheli, sőt éppen növeli ez utóbbiak versenyképességét).

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

Mennyi embert foglalkoztassunk a közszférában?

Az elmúlt időszakban számos politikus és a gazdasági vezető szorgalmazta a közszférában dolgozók számának a csökkentését arra hivatkozva, hogy így évi több százmilliárd forintot lehetne megtakarítani.

Az utóbbi időben a sajtóban különböző nemzetközi összehasonlítások jelentek meg, amelyek azt mutatják, hogy az adott országban mekkora a közigazgatásban dolgozók száma az összes foglalkozta-

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

Egy másik fontos mutató, hogy a bruttó hazai termékhez, a GDP-hez viszonyítva mennyit fordít az állam a közszolgáltatásokra. A 3. táblázatban közöljük Magyarország erre vonatkozó adatait összehasonlítva azon EU-tagországokkal, amelyeknél az adatok rendelkezésünkre állnak. Ezekből is Magyarország nagyfokú elmaradása állapítható meg.

A közszférában 2005-ben összesen mintegy 807 ezer fő dolgozott. Az oktatásban és az egészségügyben nem lehet létszámot csökkenteni a színvonal további romlása nélkül. A szélesebb értelemben vett közigazgatásban (beleértve a társadalombiztosítást is) mintegy 300 ezren dolgoznak. Amint fentebb kimutattuk, e téren is a legtöbb esetben nem a létszám csökkentésére, hanem növelésére lenne szükség. Tételezzük fel mindezek ellenére, hogy elbocsátának 50 ezer embert. Vajon mekkora összeget takarít meg ezzel az állam és a társadalom?

A közszférában – és ezen belül különösen a közigazgatásban a költségek túlnyomó részét a bérköltségek teszik ki. Az 50 ezer fő éves nettó bérének összege a KSH 2005. évi adataival számolva a következő: $50\,000 \times 113822 \text{ Ft/hó} \times 12 \text{ hó} = 68,3 \text{ milliárd forint}$. Azonban ebből az összegből, vagyis a nettó keresetükből fizetik az áfát és egyéb adókat, amikor termékeket vásárolnak vagy szolgáltatásokat vesznek igénybe. Így egyúttal a gyártók, iparosok, kereskedők, szolgáltatók bevételeinek, hasznának jelentős részét biztosítják. Természetesen ez a vásárlóerő továbbra is megmarad, ha az elbocsátott 50 ezer ember munkát talál a gazdasági szférában. Azonban ez nehezen hihető egy olyan országban, ahol krónikus az alulfoglalkoztatottság. Ha pedig az elbocsátottak túlnyomó többsége munkanélkülivé válik, számukra legalább a létminimum kö-

rüli szociális segílyt kell folyósítani, melynek összege évente több mint 35 milliárd forintot tenne ki. Ugyanakkor számolni kell a munkanélküliek szellemi, lelki és fizikai leépülésével is, ami nehezen számszerűsíthető, de nyilvánvalóan tragikus következményekkel jár az egész társadalom részére. Továbbá az elbocsátott tisztviselőknek a törvény szerint végkielégítés jár. Átlagosan négy havi összeggel számolva ez nettó 23 milliárd forint egyszeri többletkiadást jelent. Tehát a 2006. évi költségvetésen ezek az elbocsátások egyáltalán nem segítenek, de az utána következő években is elhanyagolható a megtakarítás az államháztartás (pénzforgalmi szemléletű adatok alapján számolt) mintegy 14 ezer milliárd forintos évi összkiadásához képest. Az elbocsátások miatti közvetett károk pedig sokszorosan meghaladnák a megtakarításokat.

Az állam rossz gazda?

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

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

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

	Magyar- ország	Portu- gália	Német- ország	Belgium	Olasz- ország	Ausztria	Dánia	Finn- ország	Hollandia	Svéd- ország	EU-országok átlaga*	Eltérés az EU-országok és a magyar között*	Eltérés magyar és portugál között
Év	2003	1999	2001	2000	2000	2000	2000	2000	2001	2000			
Általános közfoglalkoztatások	3,4	6,5	6,3	10,3	9,6	8,0	4,5	6,1	8,2	10,2	7,3	3,9	3,1
Védelem	1,2	1,7	1,2	1,2	1,2	0,9	1,6	1,5	1,6	2,2	1,3	0,1	0,5
Rendvédelem és közbiztonság	1,7	2,0	1,6	1,6	2,0	1,4	0,9	1,4	1,5	1,3	1,6	-0,1	0,3
Oktatás	5,8	7,0	4,2	6,0	4,9	5,9	8,0	6,3	4,8	6,9	6,1	0,2	1,2
Egészségügy	4,3	6,4	6,4	6,4	5,9	8,0	5,2	5,8	4,2	6,3	6,3	1,9	2,1
Társadalombiztosí- tási, szociális és jóléti szolgáltatások	15,0	13,1	22,0	17,2	17,7	21,2	23,4	20,5	17,5	24,5	19,3	4,3	-2,0
Lakásügyek, telepü- lési és kommunális szolgáltatások	1,2	1,0	1,1	0,4	0,8	0,9	0,9	0,8	1,5	0,9	0,8	-0,4	-0,2
Szabadidős, kultu- rális és vallási tevékenységek és szolgáltatások	1,3	1,2	0,7	1,0	0,9	0,9	1,6	1,1	1,1	1,0	1,1	-0,3	-0,1
Környezet- védelem	0,9	0,7	0,6	0,7	0,8	0,3	n.a.	0,3	0,7	0,2	0,5	-0,4	-0,2
Gazdasági funkciók	5,2	5,8	4,3	4,7	2,6	4,4	3,8	4,8	5,8	4,0	4,4	-0,8	0,6
Összesen	40,3	45,5	48,5	49,4	46,5	51,9	50,0	48,7	46,9	57,7	48,6	8,3	5,2

Forrás: Supplement to the 2002 GFS Yearbook

Megjegyzés:

* Csak az előző oszlopokban szereplő tagországokra vonatkoztatva.

Nem minden EU-országra állnak rendelkezésre funkcionális táblák.

Dánia esetében a környezetvédelmi funkcióra nincs adat.

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

A közsféra tartalékai kimerültek

Az állami újraelosztás optimális mértékét tehát nem dogmatikus kinyilatkoztatásokkal, hanem átfogó társadalmi és gazdasági hatásvizsgálat elvégzésével, megfelelő háttértanulmányok elkészítésével, széles körű szakmai és társadalmi viták lefolytatása után kell meghatározni. Mindezt azért fontos hangsúlyozni, mert az elkövetkező időszakban elkerülhetetlen az államháztartási hiány számottevő csökkentése. Ezt alátámasztják a 2006. évi állami költségvetési törvény előirányzatai is, amely szerint a GDP százalékában számítva 6,8 százalékpontos eltérés várható a kiadási és a bevételi oldal között (4. táblázat).

Végül, idézzük a Magyar Bankszövetség véleményét a költségvetési megszorításokról: „A költségvetés kiadási oldalának lineáris csökkentése (köznapinévén a fűnyíróelvvel) tovább nem folytatható, a tartalékok itt kimerültek, a rendszerek romló hatékonysága a várható válasz az ilyen jellegű lépésekre.”¹⁰

4. táblázat: Az államháztartás kiadásai és bevételei a 2006-ban, konszolidált pénzforgalmi szemléletben

Megnevezés	Kiadás	Bevétel
Kiadás, ill. bevétel, milliárd Ft	10787,93	9204,985
GDP, milliárd Ft	23270	23270
Kiadás, ill. bevétel a GDP %-ában	46,4%	39,6%

Forrás: 2006. évi költségvetési törvényjavaslat

2.3. A 2005. évi külkereskedelmi forgalom értékelése

A KSH adatai szerint a külkereskedelmi forgalom egyenlege 2005-ben 2004-hez viszonyítva javult, amint az a 5. táblázatból látható.

A mennyiségi fejlődés jelentős, mert egy év alatt 296,2 milliárd forinttal javult az egyenleg.

Vizsgáljuk meg azonban ennek a minőségi oldalát, vagyis a jövedelemre gyakorolt teljes hatását. Ezt az export és import egységár indexei mutatják, és ennek az export/import aránya mutatja a cserearány alakulását. Az iparilag fejlett országok cserearánya általában javuló, a fejlődőké általában romló tendenciát mutat. Magyarország cserearányára sajnos romló irányzat a jellemző. Miután évről évre folyamatos a romlás, ezért ennek 2003-tól halmozott hatását kell vizsgálni. A kormányzat szerint a külkereskedelem „sikerágazat”. A számok alapján kell eldöntenünk, hogy siker-e a csak mennyiségben mért szám, vagy ennek nemzetgazdasági árát is számba kellene-e venni.

2005-ben 296,2 milliárd forinttal javult a külkereskedelmi forgalmunk egyenlege, cserearányunk viszont 482 milliárd forinttal romlott, tehát minden 1 forint egyenlegjavulás 1,63 forint jövedelemkiáramlással járt. Mivel az energiaárak növekedése is közrejátszott a cserearány romlás-

5. táblázat: A 2005. évi külkereskedelmi forgalom előzetes értékelése

	2003	2004	2005*	Változás 2005-ben 2004-hez képest
	Milliárd forint			
Import	10 695,4	12 218,9	12 990,0	771,1
Export	9 643,7	11 232,4	12 299,6	1 067,2
Egyenleg	-1 051,7	-986,6	-690,4	296,2
	Millió euró			
Import	42 263,3	48 533,1	52 327,5	3 794,4
Export	38 096,0	44 618,4	49 543,2	4 924,8
Egyenleg	-4 167,3	-3 914,7	-2 784,3	1 130,4
	Millió USD			
Import	47 675,0	60 249,1	65 146,8	4 897,7
Export	43 007,7	55 468,7	61 632,1	6 163,4
Egyenleg	-4 667,3	-4 780,4	-3 514,7	1 265,7

Forrás: KSH, Külkereskedelmi statisztika. *Előzetes adatok!*

6. táblázat: A külkereskedelmi forgalom cserearány-változásának hatása***

	2003	2004	2005*
	Százalék		
Import	100,1	99,1	100,9
Export	99,6	98,4	98,9
Cserearány	99,5	99,3	98,0
	Hatás milliárd forintban*		
Import	-11	110	-117
Export	-39	-180	-246
Cserearány	-49	-70	-363
Halmazott**	-49	-119	-482
Halmazott, energia nélkül	-22	-64	-199

*Előzetes, 2005. 1-11. havi adatok alapján

**2003-tól halmazva, mert folyamatos a romlás!

***Közelítő számítások!

sában, megvizsgáltuk az ezen hatás nélküli értéket is (6. táblázat).

A táblázat szerint, amely 2005. 1-11. havi adatokat tartalmaz (az éves még nem áll rendelkezésünkre), 199 milliárd forintba került a 296,2 milliárd forintos egyenleg elérése. Ez azt jelenti, hogy minden 1 forint egyenlegjavulás nemzetgazdasági többletköltség-ráfordítása 0,67 forint. Tehát ez tiszta ráfizetés, mert az export néhány százalékos nyeresége nem bírja el a 67%-os terhet. Ilyen többletráfordítást egyetlen cég sem vállalhat!

A fentiek alapján a magyar külkereskedelem 2005. évi teljesítménye egyértelműen rossznak és fenntarthatatlannak minősíthető.

3. Konkrét módosító javaslatok

3.1. Javaslatok az adótörvények módosítására

Az alábbi módosító javaslatokat adta át a Levegő Munkacsoport több országgyűlési képviselőnek a 2005 őszen tárgyalt adótörvény-módosítási javaslatok tárgyalása során. (Az alábbiakban nem szerepeltetjük a regisztrációs adóval kapcsolatos módosító javaslatainkat, mert azokat lényegében elfogadta a kormány és így az országgyűlés is.)

A) Szövegszerűen kidolgozott módosító javaslatok

1.

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (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 a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 3. § c) pontja szerinti talaj megsemmisítésével vagy élő növényzet károsításával kerül megépítésre;

d) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakástól 500 méteren belül 2004-ben nem létezett olyan tömegközlekedési megállóhely, ahol munkanapokon csúcsidőben legalább 15 percenként megáll valamely tömegközlekedési járat;

e) az (1) aa) és ab) alpontokban meghatározott lakás telke 2005. január 1-jén nincs ellátva biológiai szennyvíz-tisztítást biztosító csatornárakötéssel, illetve az azzal legalább egyenértékű, 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 irányelvben 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. barnazonás terület található, amelyek kiválóan alkalmasak lakáscélú fejlesztésekre.)

A c) pontban a „talaj” alatt azt értjük, amit a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény így határoz meg: „a Föld szilárd felszínének élő közege, amelynek a legfontosabb tulajdonsága a termékenység, feltételeken megújuló természeti erőforrás”.

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) **2006-ban mintegy 5 milliárd forint kiadást takaríthat** meg, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – a megtakarítás ennek az összegnek a sokszorosa lehet.

2.

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja tv.) 25. §-a (2) bekezdésének a) pontja törlésre kerül:

Indokolás:

A törölni javasolt pont a következő:
/25. § (2) A nem önálló tevékenységből származó jövedelem kiszámításánál nem kell figyelembe venni az e törvény szerint bevételnek nem számító tételeket, továbbá azt a bevételt,/

„a) amelyet a munkáltatótól az alkalmazottja, a társas vállalkozástól a társas vállalkozás tevékenységében személyesen közreműködő tagja, a munkáltató, a társas vállalkozás által üzemeltetett gépjármű vezetőjeként – az általa teljesített kilométer-távolság (futásteljesítmény) alapulvételével – üzemanyag-megtakarítás címén kap, azzal, hogy üzemanyag-megtakarításnak minősül az az összeg, amely nem több, mint a gépjármű által futott, útnyilvántartással (menetlevéllel, fuvarlevéllel) igazolt kilométer alapján a közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag- és kenőanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékéről szóló kormányrendelet szerinti – korrekciós tényezőkkel módosított – alapnorma, és az APEH által közzétett üzemanyagár figyelembevételével kiszámított összegnek a munkáltató által, a társas vállalkozás által szám-

la (számlák) alapján elszámolt üzemanyag-mennyiség és az APEH által közzétett üzemanyagár figyelembevételével meghatározott összeget meghaladó része, ideértve azt az esetet is, amikor a munkáltató, a társas vállalkozás a saját kezelésében lévő töltőállomáson biztosítja az alkalmazottjának, a tagjának az üzemanyag felvételét és az üzemanyag felhasználása során megtakarítás mutatkozik az előzőek szerint meghatározott normához képest;”

Ez az előírás ösztönzi a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulék megfizetésének elkerülését, amivel az érintettek bőségesen élnek is. Az előírás eltörlésével ezt a lehetőséget kívánjuk megszüntetni. A vállalkozások találhatnak egyéb módot is arra, hogy alkalmazottaikat az üzemanyag-takarékosságra ösztönözzék. Egyébként az üzemanyag-takarékosságra leginkább a megfelelő mértékű üzemanyagadók ösztönöznek.

3.

Az Szja tv. 25. §-a (2) bekezdésének b) pontjának b) alpontja törlésre kerül:

Indokolás:

A törölni javasolt pont a következő:
/25. § (2) A nem önálló tevékenységből származó jövedelem kiszámításánál nem kell figyelembe venni az e törvény szerint bevételnek nem számító tételeket, továbbá azt a bevételt, (...) b) amelyet – figyelemmel a (3)-(4) bekezdés rendelkezéseire is – a munkáltatótól a munkábajárásról szóló kormányrendelet szerinti munkábajárás esetén/

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

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

Az Szja tv. 25. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(5) A (2) bekezdés c) pontjában említett küldetési rendelvény a munkáltató által két példányban kiállított bizonylat, amely tartalmazza a hivatali, üzleti utazás(ok) célját, időtartamát, útvonalát, a futásteljesítményt, az utazás költségterítését, az élelmezési költségterítést, valamint ezen költségterítés(ek) kiszámításához szükséges adatokat (üzemanyag-fogyasztási norma, üzemanyagár stb.), valamint csatoltan az elszámlási időszaknál 10 nappal nem régebbi üzemanyagszámlát.

Indokolás:

A jelenlegi gyakorlat, hogy üzemanyag-számlát nem kell mellékelni, rendkívül megkönnyíti azt a visszaélést, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. Az üzemanyag-számla megkövetelése nem teszi lehetetlenné az ilyen jellegű visszaéléseket, de megnehezíti azokat.

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 a következő pont indoklásához. Az így nyújtott támogatás megszüntetése 2006-ban **mintegy 10 milliárd forint megtakarítást hozhat** az államháztartás részére.

Az Szja tv. 70. §-a (12) bekezdése törlésre kerül:

Indokolás:

A hivatkozott bekezdés a következőket tartalmazza:

„(12) Nem keletkezik cégautó-adó-fizetési kötelezettség az olyan magáncélú használat alapján, amelynél a magánszemély az egyébként a cégautó-adó fizetésére kötelezett kifizetőnek térítést fizetett, feltéve, hogy e térítés legalább a magáncélú használat során futott kilométernek megfelelően

a) az üzemanyag-fogyasztási norma és az APEH által közzétett üzemanyagár alapján e törvény rendelkezései szerint megállapított, vagy

b) a számlák alapján meghatározott üzemanyagköltség és az általános személygépkocsi normaköltség figyelembevételével kiszámított összeg; az üzemanyagköltség megtérítettnek tekintendő akkor is, ha a magáncélú használatra jutó üzemanyagra fordított kiadást kizárólag a magánszemély viseli.”

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

Törlésre kerül az Szja tv. 71. § (2) bekezdésének i) pontja.

Indokolás:

A 71. § (1) bekezdése kimondja: „A munkáltatónál adóköteles béren kívüli juttatásnak minősül a munkáltató által a (2) bekezdésben felsorolt, az e törvény rendelkezései szerint a munkavállalónak az adóévben biztosított juttatások együttes értékéből legfeljebb évi 400 ezer forintot, illetőleg a 400 ezer forintnak a munkavállaló

által az adott munkáltatónál az adóévben munkaviszonyban töltött napokkal arányos összegét meghaladó rész (adóalap).”

A 71. § (2) bekezdésének i) pontja szerint az (1) bekezdésben említett juttatások közé tartozik „az ingyenesen vagy kedvezményesen juttatott helyi utazási bérlet formájában kapott adómentes bevétel.”

A törvény úgy korlátozza a helyi utazási bérlet révén kapott adómentes jövedelmet, hogy egy meghatározott keret túllépése esetén (függetlenül attól, hogy önmagában adómentes vagy bevételnek nem számító juttatásról van szó) a juttatás – a juttatót terhelő módon, a természetbeni juttatásra vonatkozó adómértékkel (44 százalék) – adókötelessé válna.

A módosító javaslat szerint a helyi utazási bérlet juttatása révén kapott adómentes bevétel a kereten kívül lenne adható, vagyis nem érne hátrányos megkülönböztetés.

A módosítást indokolja a helyi tömegközlekedés sokoldalú társadalmi és nemzetgazdasági előnye: környezetkímélő, ami különösen fontos a sűrűn lakott településrészek szennyezettségének csökkentése szempontjából, jelentős mértékű a szociális szerepe, és nagyságrenddel energia- és helytakarékosabb, mint a személygépkocsi-közlekedés.

Az adómentesen elszámolható tömegközlekedési viteldíj mértékének emelését indokolja, hogy a súlyos környezeti károk és a forgalmi torlódá-

sok csökkentése érdekében halaszthatatlan a tömegközlekedés vonzóbbá tétele.

Amint a 7. táblázatból látható, a KSH adatai szerint az utóbbi években rendkívül kedvezőtlenül alakult a személygépkocsik és a helyi tömegközlekedés ára. Többek között ez is hozzájárult a Budapesten kialakult, már szinte elviselhetetlen helyzethez.

A legkirívóbb az, hogy a környezetet leginkább szennyező, használt személygépkocsik ára 2000 óta napjainkig 16,1%-kal csökkent (nominál értékben, ami azt jelenti, hogy reálértéken a csökkenés jóval nagyobb). Ugyanakkor a – környezetet kímélő – helyi tömegközlekedés viteldíja 63,9%-kal nőtt.

További feltűnő aránytalanság, hogy 2000-től napjainkig (vagyis 5 év alatt) az új személygépkocsik ára mindössze 3,5%-kal, az üzemanyagok ára 24%-kal nőtt, miközben a fogyasztói árindex 33,3%-kal emelkedett. Mindezzel szemben viszont a helyi tömegközlekedés díja 63,9%-kal ugrott fel.

Az utóbbi időszak hatósági intézkedései további komoly hátrányba hozták a helyi tömegközlekedést a személygépkocsi-használattal szemben: miközben az üzemanyagok adója csökkent, a tömegközlekedés díjai az inflációt meghaladó módon nőttek – 2004-ben 16,6 százalékkal emelkedtek, 2005-ben pedig már júniusban 10,1 százalékkal haladták meg a 2004. decemberi árszintet.

7. táblázat: A személygépkocsik, az üzemanyagok és a helyi közlekedés fogyasztói árainak alakulása (a másodikként jelölt időpontban; az elsőként jelölt időpont=100)

	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005. szept./ 2004. szept.	2005/2000
Szgk. új	103,0	98,2	101,3	103,0	98,1	103,5
Szgk. használt	95,6	90,5	98,2	100,2	98,5	83,9
Üzemanyag	97,7	98,4	104,5	105,4	117,1	124,0
Helyi tömegközlekedés	106,8	105,7	109,7	116,6	113,5	163,9
Fogyasztói árindex	109,2	105,3	104,7	106,8	103,7	133,3

Forrás: KSH, Fogyasztói árak alakulása

Az Szja tv. 1. számú mellékletének 8.34. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

/A természetbeni juttatások közül adómentes:/

„8.34. a munkáltató, illetve a vállalkozás által a nevére szóló számlával megvásárolt, a munkavállalónak, a vállalkozás személyesen közreműködő tagjának, vezető tisztségviselőjének, egyéni vállalkozónak ingyenesen vagy kedvezményesen juttatott helyi utazási bérlet formájában megszerzett bevétel.”

Indokolás:

Ésszerű okokkal nem indokolható és alkotmányossági aggályokat is felvet az a megkülönböztetés, hogy csak a munkavállaló számára lehet téríteni a tömegközlekedési bérlet, jegy árát, a vállalkozás személyesen közreműködő tagjának, vezető tisztségviselőjének, egyéni vállalkozónak pedig nem térítheti meg. Annál is inkább hibás ez a megkülönböztetés, mert az utóbbiak többsége nincs kedvezőbb anyagi helyzetben, mint a munkavállalók.

Az Szja tv. 3. számú mellékletében a „II. Igazolás nélkül elszámolható költségek” 6. pontja törlésre kerül.

Indokolás:

A törlendő rendelkezés a következő: „6. a munkáltató által a magánszemélynek a saját személygépkocsi használata miatt fizetett költségtérítés összegéből a kiküldetési rendelvénnyben feltüntetett km-távolság szerint az üzemanyag-fogyasztási norma és legfeljebb az APEH által közölt üzemanyagár, valamint 9 Ft/km általános személygépkocsi normaköltség alapulvételével kifizetett összeg;”

A jelenlegi gyakorlat, hogy üzemanyag-számlát nem kell mellékelni, rendkívül megkönnyíti

azt a visszaélést, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. Az üzemanyag-számla megkövetelése nem teszi lehetővé az ilyen jellegű visszaéléseket, de megnehezíti azokat.

Továbbá indokolatlannak tartjuk 9 Ft/km általános normaköltséget. Amint már fentebb többször rámutattunk, a személygépkocsi-használók messze nem fizetik meg az általuk okozott költségeket. Ezt ellensúlyozná a 9 Ft/km normaköltség eltörlése. Egyébként is abszurd, hogy míg állam az egyik oldalon üzemanyagadókkal, gépjárműadóval, regisztrációs adóval igyekszik megtéríteni a személygépkocsi-használat által előidézett költségeket, addig a másik oldalon a „normaköltség” kifizetésének lehetőségével támogatja ezt a tevékenységet.

Az Szja 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

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter – és az APEH által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedévén belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha az egyéni

vállalkozó az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.”

Indokolás:

A módosító javaslat lényege, hogy a személygépkocsi-használat esetén 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter üzemanyagot lehessen elszámolni. Ez nagymértékben elősegíti az energiatakarékoságot, a kisebb fogyasztású gépkocsik használatát. A módosítás egyúttal a társadalmi igazságosságot is szolgálja, hiszen a nagyfogyasztású személygépkocsik presztízs-, illetve luxusigényeket elégítenek ki, tulajdonosaik pedig a tehetősebb rétegek közé tartoznak.

További indok, hogy az állam legalább négyszer akkora támogatást ad a személygépkocsik vásárlására és használatára, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból. A motorizációnak nyújtott nyílt és rejtett támogatás Magyarországon évente több mint 1400 milliárd forintot tesz ki.¹¹

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, félretájkoztatja a gazdasági élet minden szereplőjét. Ugyanakkor az importot ösztönzi és így hátrányosan hat a hazai termelésre és foglalkoztatottságra. (Minden személygépkocsi valójában importból származik. Ez igaz még a Suzukira is, amelyet 80 százalékban külföldről behozott részekből szerelnek össze. Az üzemanyagok túlnyomó része szintén importált energiahordozóból kerül előállításra.) Mindez jelentősen rontja az ország versenyképességét és növeli a társadalmi feszültségeket is. További kedvezőtlen hatás, hogy rendkívüli mértékben fokozza környezetünk állapotának és a lakosság egészségének a romlását.

A költségeket nem tükröző árak a társadalom és a gazdaság szinte minden területén – a közlekedés mellett különösen a területfejlesztés-

ben – 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 található már olyan gépkocsik is, amelyek átlagfogyasztása csupán 3 liter 100 kilométerenként.)

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 problémát a Pénzügyminisztérium is felismerte, amit az bizonyít, hogy Cserés Ákos helyettes államtitkár a Levegő Munkacsoportnak írt levelében a következőket szögezte le: *„Vizsgáljuk annak lehetőségét, hogy hogyan szorítható vissza a magáncélú használat költségként való elszámolása.”* Sajnos azonban a felismerést semmilyen konkrét intézkedés nem követte.

11.

Az Szja tv. 3. számú *melléklete* IV. A járművek költsége fejezet 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A saját tulajdonú – ideértve a továbbiakban a házastárs tulajdonát is – jármű üzemanyag-felhasználása, továbbá számlával (bizonylattal) történő igazolás alapján a jármű fenntartásának, javításának és felújításának költsége számolható el, valamint mezőgazdasági őstermelő esetében a kizárólag üzemi célú járműre vonatkozóan a III.

rész 1. pontjában foglaltak szerint érvényesíthető értékcsökkenési leírás. Üzemanyag-felhasználás címén vagy

a) az üzemanyag-fogyasztási norma – de 100 kilométerenként legfeljebb 5 liter – és az APEH által közzétett üzemanyagár,

b) a számlával (számlákkal) igazolt üzemanyag-vásárlás vehető figyelembe, azonban a számla alapján figyelembe vett üzemanyag-mennyiség nem lehet több, mint az üzemi használatra az üzemanyag-fogyasztási normával – de 100 kilométerenként legfeljebb 3 literrel – számított mennyiség,

azzal, hogy a magánszemély az adóév egy negyedévén belül a negyedév első napján választott üzemanyag-felhasználással összefüggő költségelszámolási módszertől nem térhet el. Nem alkalmazható az a) pont rendelkezése, ha a magánszemély az Áfa-törvény szabályai szerint az üzemanyag általános forgalmi adóját levonásba helyezi.”

Indokolás:

Lásd az előző pont indoklását!

A személygépkocsi-használat elszámolásának a 2., 3., 4., 9. 10. és 11. pontokban leírt szigorításával éves szinten legalább 200 milliárd forint értékű büncselekmény (adócsalás – Btk. 310. §) akadályozható meg, vagyis az államháztartás ekkora többletbevételhez juthat.

12.

A társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvény (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 Pénzügyminisztérium szakértői előtt is ismert a Portugáliában alkalmazott szigorú ellenőrzési gyakorlat, tehát csak hasznosítani kellene az ottani tanulmányútjaik tapasztalatait. 2002-ben 80 milliárd Ft, 2003-ban már 127 milliárd Ft összegű társasági adókedvezményt vettek igénybe a cégek, melynek döntő része a fejlesztésekhez kapcsolódik.

A módosító javaslat elfogadása **esetén a költségvetés 2006-ban mintegy 30 milliárd forint többletbevételt** érhet el.

13.

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 támoga-

tást 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 átlagnál jóval nagyobb mennyiségben fogyasztott üzemanyag. Ugyanakkor ezek a járművek elsősorban a luxusfogyasztást szolgálják, nem pedig az értékteremtést. Tehát az így megadott kedvezmény ellentétes a magyar nemzetgazdaság érdekeivel.

A cégautó-adó a természetbeni juttatás megadóztatását szolgálta, melyet nem csak az evát fizető vállalkozó, vállalkozás vesz igénybe, hanem ezek alkalmazottai is. Az eva törvény is kimondja, hogy az alkalmazottak után fizetendő minden közterhet továbbra is fizetni kell, tehát a dolgozónak természetben juttatott cégautó után fizetendő szja-t is. Így ellentmondásba kerül a törvény a saját szövegével.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés többletbevétele 2006-ban 5 milliárd forintot** tehet ki, de hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – ennél jóval nagyobb összeget takaríthat meg.

14.

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 alapítják meg:

„122. § Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény (áfa-törvény) alkalmazásában nem minősülnek adólevonásra nem jogosító ténynek:

- a) a 4-es metró építése,
- b) a gyorsforgalmi úthálózatra adott támogatások,”

A módosítás célja, hogy érvényesüljön az államháztartási törvényben leírt követelmény, „a közpénzekkel való hatékony és ellenőrizhető gazdálkodás”, amelynek érdekében érvényesíteni kell „a teljesség, a részletesség, a valódiság, az egységeség, az áttekinthetőség és a nyilvánosság alapelvét”. Amennyiben az állami támogatások egy része után levonható az áfa, más része után nem, alapján sérülnek ezek az elvek, hiszen a támogatások mértéke nehezen átláthatóvá válik. Azaz a támogatások egy része rejtetté válik, ami rendkívül megnehezíti a helyes döntések meghozatalát.

A 2004. évi szülő költségvetési törvény 119. §-a rendelkezik arról, hogy az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény alkalmazásában mely támogatások esetében lehet teljes egészében élni adólevonási joggal, illetve, amelyek nem minősülnek adólevonásra nem jogosító ténynek. Ezek közé tartozik egyebek mellett a 4-es metró és a gyorsforgalmi úthálózat építése.

Ha az országgyűlés úgy ítéli meg, hogy ezek és egyéb állami támogatások szükségesek, akkor azokat meg kell szavaznia, de nem bújtatott módon, hanem úgy, hogy azok mindenkor azonnal átláthatóak legyenek – az államháztartási törvény előírásainak megfelelően.

A javaslat elfogadása esetén a **költségvetési megtakarítás 2006-ban legalább 30 milliárd forint.**

15.

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

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

Indokolás:

Jelenleg Ausztriában és Szlovákiában is behajtják az áfát a külföldi autóbuszok utaskilométer teljesítménye után az országuk területén. Magyarországon ezt nem végzik el. Ennek az adónak a behajtásából évente kb. **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 mér-

séklő 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.”

16.

A közösségi vámjog végrehajtásáról szóló 2003. évi CXXVI. törvény (Vtv.) 66. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„66. § (1) A vámmentességi rendelet 112. Cikke alapján a magán- és kereskedelmi gépjárművek és motorkerékpárok szabványos tartályai-ban vámmentesen vámkezelt üzemanyag a Magyar Köztársaság területén a vám és nem közösségi adók és díjak megfizetése nélkül nem idegeníthető el.

(2) A vámmentességi rendelet 113. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a kereskedelmi közúti motoros jármű – kivéve az autóbusz –

szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járművenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 200 literig vámmentes.

(3) A vámmentességi rendelet 114. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a vámmentességi rendelet 49. cikk (2) bekezdésében meghatározott határ menti területen lakó személyekhez tartozó magángépjármű szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járművenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 10 literig vámmentes.

(4) A vámmentességi rendelet 114. Cikkében kapott felhatalmazás alapján a nemzetközi szállításban alkalmazott kereskedelmi gépjárművek esetén – amelyek a határ menti területeiken légvonalban legfeljebb 25 km mélységig közlekednek, feltéve hogy az ilyen utazásokat a határ menti területen lakó személyek teszik – a gépjármű szabványos tartálya által tartalmazott üzemanyag járművenként és utazásonként, naponta az első beutazás alkalmával legfeljebb 20 literig vámmentes.

Indokolás:

Az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló 2004. évi T/11621. számú törvényjavaslat, amely a Vtv. 66. §-át legutóbb módosította, ennek indoklásaként a következőket tartalmazta: „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 fuvarszköz 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 lett volna, hanem a kétoldalú egyezmények felmondása.

A MOL Rt. 2004. évi első negyedéves jelentése a következőket jelentette ki: „A régió országaiban a fogyasztást jelentősen befolyásolta az ún. „benzinturizmus”, amely a helyi adók különbségének eredménye.” Az üzemanyag-turizmus új lendületet kapott az EU-bővítésével, a határok átjárhatóbbá válásával. A szomszédos országokban általában alacsonyabbak (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 az államháztartásra gyakorolt kedvezőtlen hatásai mellett jelentős környezetkárosítással jár, amit nem az okozók fizetnek meg (azaz ez is rejtett támogatásnak minősül). Az így keletkezett szükségtelen többletforgalom tovább növeli a közutak zsúfoltságát, melynek következtében emelkedik a balesetek száma és gyorsabban tönkremennek az utak.

Ezen túlmenően további károkat idéz elő az, hogy a kelet-európai országokban beszerezhető üzemanyagok egy része nem felel meg a hazai szabványoknak, azaz rosszabb minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget.

Az 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 kilométert 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 határainkon bejövő gépkocsik – és ezen belül különösen a tehergépkocsik – száma az EU-csatlakozás után jelentősen megugrott. Erre sajnos összefoglaló adat nem áll rendelkezésre, azonban Magyarországon a nemzetközi áruforgalom árutonna-kilométerben mért teljesítménye a KSH adatai szerint 2005. I–III. negyedévére 2003-hoz hasonló időszakához viszonyítva közel megkétszereződött. (Pontosabban: a 2003. évihez viszonyítva 2004-ben 29,6%-kal nőtt, majd 2005. I–III. negyedévben az előző év hasonló időszakához viszonyítva további 48,9%-kal emelkedett. Tehát a 2003. évi bázishoz viszonyítva a forgalom közel kétszeresére nőtt.)

A vámhatóság és a KSH adatai alapján készített becslésünk (8. táblázat) alapján kijelenthetjük, hogy az említett módon behozott üzemanyagok mennyisége a teljes hazai fogyasztás mintegy 30 százalékanak felel meg. A magyar állam így évente több mint 200 milliárd forint adóbevételről (jövedéki adó és áfa) esik el ahhoz képest,

mintha ezt az üzemanyagot itthon vásárolták volna. Természetesen tudjuk, hogy ennek az üzemanyag-mennyiségnek csak egy részét használják fel Magyarországon, másik részét tovább viszik más országokba. (A táblázat utolsó oszlopában megadott értékeknél csak a Magyarországon ténylegesen felhasznált üzemanyag mennyiségét vettük figyelembe.) 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. Azonban azt is figyelembe kell venni, hogy ezeknek a járműveknek az üzemeltetői így az EU más tagországaiban sem fizetik meg a jövedéki adót és áfát, ami ott is indokolatlan és elfogadhatatlan kibúvást jelent az arányos közteherviselés elve alól.

A leírtak alapján nyilvánvaló, hogy a teljes 120 milliárd forintos 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 114. cikke kimondja:

„A tagállamok korlátozhatják a vámmentesen megengedett üzemanyag mennyiségét az alábbiak esetében:

– nemzetközi szállításban alkalmazott kereskedelmi gépjárművek, amelyek a határ menti területeiken légvonalban legfeljebb 25 km mélységig közlekednek, feltéve hogy az ilyen utazásokat a határ menti területen lakó személyek teszik,

– a 49. cikk (2) bekezdésében meghatározott határ menti területen lakó személyekhez tartozó magángépjárművek.”

A vám kivetésére vonatkozó előírás állítólag felesleges adminisztrációval 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 személygépkocsi viszont legtöbbször teli tankkal lépnek be

8. táblázat: A gépjárművek gyárilag beépített tankjában behozott üzemanyagok 2003-ban és az emiatt kiesett magyar államháztartási bevétel**

a) Személygépkocsik

Határátmenet	Határbelépések száma 2003-ban	Behozott benzin*	Üzemanyag-ár**	Magyar adóbevétel-kiesés
	ezer db	millió liter	Ft/liter	milliárd Ft
horvát	788,3	47	243,00	7,5
szerb	859,7	52	201,13	8,2
osztrák	5 309,5	319	252,75	50,5
román	1 758,2	141	201,85	22,3
szlovák	2 669,2	160	226,06	25,4
szlovén	379,7	23	213,85	3,6
ukrán	1 766,9	141	106,00	22,4
Összesen	13 532,0	882		140,0
Nem EU-országokból összesen	5173,1	381		60,4

*Járművenként átlagosan 60 liter üzemanyaggal számoltunk, kivéve román és ukrán viszonylatot, ahol 80 literrel.

A benzin magyarországi ára 2005. április 11-én: **260,39 Ft/l, ebből adók összesen 158,64 Ft/l

b) Tehergépkocsik

Határátmenet	Határbelépések száma 2003-ban	Behozott gázolaj	Magyarországon felhasznált gázolaj***	Üzemanyag-ár**	Magyar adóbevétel-kiesés
	ezer db	millió liter	millió liter	Ft/liter	milliárd Ft
horvát	210,0	210	25	229,06	3,5
szerb	182,2	182	22	179,00	3,0
osztrák	828,9	829	99	226,10	13,8
román	477,8	478	57	201,26	8,0
szlovák	326,4	326	39	230,39	5,4
szlovén	148,8	149	18	222,48	2,5
ukrán	81,9	82	10	85,43	1,4
Összesen	2256,0	2256	271		37,6
Nem EU-országokból összesen	951,9	952	114		15,9

*A gázolaj magyarországi ára 2005. április 11-én: 254,27 Ft/l, ebből adók összesen 138,86 Ft/l

**Járművenként átlagosan 1000 literes gyárilag beépített üzemanyag-tartállyal számoltunk. Ezt egyrészt az indokolja, hogy a belépő teherautók túlnyomó része nehéz tehergépkocsi, amelyek tartályai gyakran elérik vagy meghaladják az 1000 litert. Másrészt igen szerényen becsültük meg a Magyarországon felhasznált mennyiség arányát.

*** A becsült hazai felhasználás a behozott mennyiség 12 százaléka.

Forrás: KSH évkönyv, EU üzemanyagár statisztika.

Magyarországra. Nem ritka a 100 literes gyárilag beépített üzemanyag-tartály sem (például a sportterepjárók vagy a Mercedes személygépkocsik esetén). Ilyenkor a vám már jóval meghaladhatja a 10 eurót. (Literenként 120 forinttal számolva.) Tehát bizonyos korlátozás bevezetése mindenképp indokolt. A végrehajtási utasítást pedig úgy kell megfogalmazni, hogy a gyakorlati kivitelezés minél kevesebb adminisztrációval járjon.

Az üzemanyag-turizmus visszaszorítását, illetve az ily módon növelhető állami bevételeket azonban a módosító javaslat elfogadása esetén is több tényező korlátozza. Az egyik ilyen, hogy például a kereskedelmi gépjárművek esetén a 200 liter elegendő arra, hogy a jármű egész Magyarország területén keresztül haladjon, ezért a többletbevétel nagyrészt más országok – például Ausztria – költségvetését fogja gyarapítani. (Ugyanakkor ezt az érvet számunkra kedvező módon használhatjuk fel az érintett országokkal való tárgyalások során.) Figyelembe kell venni azt is, hogy a forgalom nagy része nem a határ menti területekről származik, így a módosító javaslat (3) és (4) pontja ezeket a járműveket nem érinti. Ezen okok miatt megvizsgálandó az az elképzelés, hogy kerüljön kivételre környezetvédelmi termékdíj vagy energiaadó minden olyan üzemanyagra, amelyet olyan nem EU-tagországból hoznak be, ahol az üzemanyag-szabványok nem felelnek meg a magyarországiaknak. (Azaz az ilyen országokból bejövő járművek által behozott üzemanyagokra bármiféle minőségvizsgálat nélkül vessék ki az adót, illetve díjat. A fizetéstől csak akkor lehetne eltekinteni, ha a jármű vezetője minden kétséget kizáróan saját maga bizonyítani tudja, hogy az üzemanyag megfelel a magyar szabványoknak...)

A módosító javaslat elfogadását az is indokolja, hogy az EU energiaadóról szóló irányelvét a nem-EU országok nem alkalmazzák, így az üzemanyagok legkisebb megengedhető adójáról szóló rendelkezést sem. Ez Magyarország számára környezeti és gazdasági szempontból egyaránt hátrányos. (A javaslat természetesen kizárólag a Magyarországgal határos nem EU-tagországból belépő járművekre vonatkozik – magyar és külföldi tulajdonúra egyaránt, megkülönböztetés nélkül.)

Fontos megemlíteni, hogy a keletről nyugatra vasúton szállított kamionok tartálya is tele van

üzemanyaggal. Évi 50 000 ilyen kamionnal és járművenként átlagosan 800 literrel számolva, ez azt jelenti, hogy csak ilyen módon évente 40 millió liter gázolajat visznek Magyarországon keresztül főleg az EU többi országába. Ha literenként 100 forint adóbevétel-kieséssel számolunk, akkor ez évi 4 milliárd forint bevételkiesést jelent. Az EU-országok nemcsak adóbevételtől esnek el, hanem még az általában rossz minőségű üzemanyaggal történő szennyezést is megkapják. Ezért a vasúton szállított kamionok (RoLa) esetében is korlátozni kell a kamionok tartályában megengedett üzemanyag mennyiségét.

A módosító javaslat elfogadása esetén 2006-ban **mintegy 40 milliárd forint költségvetési többletbevétel** várható ebből a forrásból. További bevételt eredményezhet, hogy előreláthatóan 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.

17.

A helyi adókról szóló 1990. évi C. törvény (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 a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény 3. § c) pontja szerinti talaj került megsemmisítésre 1992. január 1-je óta, az adó mértéke

a) legfeljebb 3000 m² egybefüggő beépítése és leburkolása esetén a beépítés illetve leburkolás utáni első évben a beépített és leburkolt te-

lekrész forgalmi értékének 30%-a, a második évben 20%-a, a 3. évben 10%-a,

b) a 3000 m²-t meghaladó terület egybefüggő – több mint 80 százalékos – beépítése és leburkolása esetén a beépítés illetve leburkolás utáni első évben a beépített és leburkolt telekrész forgalmi értékének 100%-a, a második évben 50%-a, a 3. évben 25%-a.”

Indokolás:

A jelenlegi gazdasági szabályozás a termőfölddel, a zöldterületekkel való pazarlásra ösztönöz. Közismert, hogy a telkekkel hatalmas spekuláció folyik országszerte, és hogy e téren burjánzik a korrupció. Az önkormányzatok 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 és az új infrastruktúra iránti igények (vagyis új utakat, tömegközlekedési járatokat, víz- és csatornahálózatot, egészségügyi és oktatási intézményeket kell kiépíteni –jórészt közpénzből). Mindezeket a létesítményeket természetesen üzemeltetni is kell, aminek költségeit egyebek mellett a közüzemi díjak emelkedése révén érzi meg a lakosság. A nemzetgazdasági veszteséget tovább növeli, hogy eközben romlik a más helyütt már korábban kiépített infrastruktúra kihasználtsága és hatékonysága. Csökken a kereslet a használt lakások iránt, ami rendkívül megnehezíti azok – sok esetben igen sürgető – felújítását. Megfelelő ösztönzés hiányában a befektetők messze elkerülik a rozsdáövezeteket (a leromlott ipari, lakó- és egyéb területeket), amelyekre így újjáélesztés helyett további enyészet vár. (Csak Budapesten 2000 milliárd forintba becsülik a felújításhoz, korszerűsítéshez szükséges összeget.) Mindez megváltozhat a beépítésre szánt zöldövezeti telkek megfelelő adóztatásával.

A módosító javaslat hatása elsősorban attól függ, hogy az önkormányzatok milyen mértékben fognak élni a törvény által biztosított lehetőséggel.

Megvizsgálni javasoljuk ugyanakkor az ingatlanadó kivetésének kötelezővé tételének lehetőségét.

A módosító javaslat elfogadása esetén **az államháztartás többletbevétele 2005-ben 5–10 milliárd forint** körüli összeget tehet ki, az önkormányzatok döntésétől függően. Hosszabb távon – a közvetett hatásokat is figyelembe véve – a központi költségvetés és az önkormányzatok ennek az összegnek a sokszorosát takaríthatják meg. A módosító javaslat elfogadása ezen túlmenően jelzésértékű lenne mind az önkormányzatok, mind a lakosság felé abban a tekintetben, hogy milyen irányú elmozdulást tekint kívánatosnak a kormányzat és az országgyűlés.

18.

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 rendszám táblával 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 rendszám táblával 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 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 szennyeznek a levegőt, mégpedig nem az elfogyasztott üzemanyag mennyiségének arányában, hanem abszolút értékben.

A vizsgálatból kikövetkeztethető, hogy például Párizsban az összes jármű mindössze 5 százalékat kitevő motorizált kétkerekűek a szén-monoxid-szennyezés 30–50 százalékaért, és a szénhidrogén- és nitrogén-dioxid-szennyezés 30–60 százalékaért felelősek!

A robogók további nagy hátránya a fokozott zajszennyezés, amit semmiképp sem szabad adókedvezménnyel ösztönözni, hiszen Magyarországon a városi lakosság több mint 70 százaléka szenved rendszeresen a túlzottan magas közlekedési zajtól.

A nemzetközi statisztikák azt is bizonyítják, hogy az egy utaskilométerre jutó súlyos személyi 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.

19.

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 haszonjárműveket, 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 2006-ban mintegy 3 milliárd forint** többletbevételre tehet szert.

20.

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 *Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások* c. tanulmányt. Ez azt jelenti, hogy az állam évente több mint 1400 milliárd forint nettó támogatást nyújt ezekre a tevékenységekre. Ez gyökeresen elmentes 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 üzemeltetők 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 követ-

kezteben 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 forgalomművekedéssel 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. Ráadá-

sul 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 levegőtminőségi 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.

Az (1) – (5) pontokban leírt módosítási javaslatok elfogadása esetén **a költségvetés 2006-ban 70 milliárd forint többletbevételre** tehet szert.

Még felhívnánk a figyelmet arra a tényre is, hogy az elmúlt években rendszeresen elmaradt az üzemanyagok jövedéki adójának valorizációja (vagyis az inflációhoz történő igazítása). Ennek a következtében csak 2001 és 2005 között a gépjármű-közlekedés – 2004. évi áron számolva – 297 milliárd forint rejtett adókedvezményt kapott, vagyis ennyivel vált olcsóbbá a gépkocsik üzemeltetése. A módosító javaslat elfogadásával tehát csupán ennek az összegnek kevesebb, mint a negyedét fizetnék vissza a gépjármű-tulajdonosok, ami rendkívül méltányos eljárás.

21.

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.

22.

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 árufuvarozásban és személyszállításban gépkocsi-vezetőként 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 árufuvarozásban és személyszállításban gépkocsivezetőként és árukísérőként foglalkoztatott magánszemély az, aki a közúti közlekedési szolgáltatásokról és közúti járművek üzemben tartásáról szóló külön jogszabály, illetőleg más, erről szóló jogszabályok rendelkezései szerint engedélyhez kötött nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatást végez, illetőleg abban árukísérőként közreműködik, kizárólag az e tevékenysége tekintetében.”

Az EU jogszabályaival és a piacgazdaság elveivel is ellentétes ez a kedvezmény, amely kizárólag a közúti fuvarozás számára előnyös.

Aapidíj szabályozás a KSH szerint állami támogatásnak minősül: „A munkaerő-piac működésébe történő olyan kormányzati közösségi beavatkozások, amelyek célja a hatékony működés, a kiegyensúlyozatlanságok korrigálása, és amelyek megkülönböztethetők az általános foglalkoztatáspolitikai intézkedésektől, abban, hogy ezek kiválasztják a munkaerőpiac kedvezményezett csoportjait. Ebben a vonatkozásban kormányzati/közösségi beavatkozásnak számítanak azok az intézkedések, amelyek kiadásokat vonnak maguk után akár aktuális kifizetések, akár elmaradó állami bevételek (csökkentett adó, társadalombiztosítási hozzájárulás vagy egyéb normál befizetés kedvezménye) formájában. Kormányzaton általánosságban a központi kormányzatot, a regionális önkormányzatot, a helyi önkormányzatot és a társadalombiztosítási alapokat értjük (1.3.3 rész, 15. pont a definíciókról).” (KSH Munkaerőpiaci politikák, módszertani kézikönyv, nemzetközi statisztikai dokumentumok, Nemzetközi előírások és ajánlások a statisztikai módszerek és osztályozások köréből. Budapest 2005

A jelenlegi helyzet az alábbi hátrányokkal jár:

Az így kieső állami bevételeket más, általában környezetkímélőbb ágazatoknak kell többszörös költséggel ellentételezniük. (Ha például ezen a téren 1 milliárd forint támogatást adunk a kamionforgalomnak, akkor többek között a vasútnak is nagyobb támogatást kell adni, különben csökkennek a vasút bevételei, ugyanakkor a környezeti és egészségi károk elhárítására, felszámolására is jelentős összegeket kell fordítani.)

Egyoldalúan a nemzetközi közúti árufuvarozást részesíti előnyben (elsősorban a vasúthoz képest), aminek következtében számos országban, beleértve az EU országait is

- a balesetek száma növekszik, több emberélet vesz el, és
- a környezet terhelése is súlyosbodik.

A versenysemlegességet durván torzító kedvezményt alkalmazunk, amely nemzetközileg nem fogadtatható el, hiszen 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 – aapidíjaknak összességében 50%-os csökkenését feltételezve – kb. **7 milliárd Ft** sja és társadalombiztosítási járulék **többletbevételt** jelent 2006-ban.

23.

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], többször használható csecsemőpelenka, pelenkabetét, papírvatta, fogászati papírananyag	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 indoklatlan 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 20%-os körbe 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 korábbinál 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 köztu-

dott, hogy a biogazdálkodás élőmunka-igénye jóval magasabb, mint a vegyszeres gazdálkodásé.

A módosító javaslat elfogadása esetén **a költségvetés 2006-ban 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.

24.

Az Áfa tv. „1. számú mellékletét javasoljuk kiegészíteni az alábbi tételekkel:

/II. Rész

Az ötszázalékos felszámított adómérték alá tartozó termékek és szolgáltatások köre

2. Szolgáltatások/

Kutatás és kísérleti fejlesztés	SZJ 73.10.1, 73.20.1
Vízgazdálkodási tervezés, szakértés	SZJ 74.14.23.2-ből
Postai és távközlési tervezés, szakértés	SZJ 74.14.23.3-ből
Környezetvédelmi szakmai tervezés, szakértés	SZJ 74.14.23.5
Környezeti elemek laboratóriumi vizsgálata, elemzése	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 különlegesen 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.

25.

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-ból);

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). Ez a módosítás elősegítené az Alkotmány 57. §-a (1) bekezdése által megfogalmazott jog érvényesülését is: „A Magyar Köztársaságban a bíróság előtt mindenki egyenlő...”

A 28–32. ponthoz:

A fenti hatétel 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.

B) Szövegszerűen még nem kidolgozott módosító javaslatok

Az alábbiakban néhány további olyan javaslatot fogalmazunk meg, amelyek szintén adójellegű bevételeket érintenek, azonban további törvények módosítását is igénylik, illetve a szövegszerű kidolgozásuk további munkát igényel.

26.

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

Indokolás:

A kerékpárral és gyalog történő munkába járás gyakorlatilag nem jár környezetszennyezéssel, rendkívüli módon energia- és helytakarékos,

továbbá javítja az emberek egészségét, így hozzájárulva a hatékonyabb munkavégzésükhöz és a társadalombiztosítási kiadások csökkentéséhez. A kerékpáros és gyalogos közlekedés ily módon történő ösztönzése többletbevételt eredményez az állam részére, amint azt számos külföldi kutatás bebizonyította.¹²

A kerékpározás és a gyalogos közlekedés hasonló módon történő kedvezményezése számos EU-tagországban bevett gyakorlat. Németországban a munkába járás esetén kilométerenként 30 eurócent (75 Ft) fizethető adómentesen, a közlekedési módtól függetlenül. A köztisztviselők havi 5 eurót kapnak (1250 Ft), ha egy hónapban legalább 4 alkalommal kerékpárral mennek a munkahelyükre. Hollandiában a munkába járáshoz mindenki kilométerenként 18 eurócentet (45 Ft) kap adómentesen, függetlenül attól, hogy gyalog, kerékpárral, tömegközlekedéssel, személyautóval vagy egyéb eszközzel közlekedik. Ugyanitt a munkahely legfeljebb 749 euróért (187 ezer Ft) kerékpárt vásárolhat a dolgozójának úgy, hogy mindössze 68 euró (17 ezer Ft) után kell az adót megfizetni (azaz 681 euróig adómentes). Belgiumban kilométerenként 15 eurócentet (37 Ft) adhatnak azoknak a dolgozóknak, akik kerékpárral járnak munkába. Ezt felső korlát nélkül tehetik, ugyanakkor amennyiben valaki autóval jár munkába szintén 15 eurócentet kaphat kilométerenként, de évente legfeljebb 125 euró (31 000 Ft) után! Nagy-Britanniában mérföldenként 20 penny (kilométerenként 44 Ft) fizethetnek adómentesen a munkáltatók a dolgozóiknak, ha azok kerékpárral járnak munkahelyükre. Ezen kívül Nagy-Britanniában a munkáltató bármennyi ideig tartó adómentes kölcsönt is adhat a dolgozónak kerékpár és kerékpárbiztonsági felszerelések (például bukósisak) vásárlására.

27.

Javasoljuk, hogy a gépjárműbalesetek miatt jelentkező egészségügyi költségeket (a munkába járás esetét is beleértve) 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 ténytet 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 2006-ban 30 milliárd forint kiadást takaríthat meg.**

28.

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, 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 fo-

kozott 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 útdíjakból 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.

29.

Javasoljuk jelentősen 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 GKM megbízásából az UVATERV által kidolgozott és a társadalmi vitára bocsátott legújabb gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program a következőket állapítja meg:

„Az országos főutak és mellékutak több mint 50%-a a szakmai és úthasználati elvárhatóságnak (te-

herbírás, egyenetlenség, keréknyomvályú) nem felel meg. Az országos közúthálózat burkolataira jellemző, hogy az útminősítési rendszerben a jelenlegi – az Európai Unióban engedélyezetttnél enyhébb – teherbírási előírásoknak sem felel meg a hálózat 24%-a és további 10% minősül „rossz” teherbírásúnak. A tengelyterhelések jelenleg megengedett határértéke általában 10 tonna, amely az Európai Unióhoz való csatlakozással összefüggésben, a 2008-ig tartó derogációt követően 11,5 tonna értékre fog növekedni. Ez a változás hozzájárulhat az úthálózat fokozott ütemű leromlásához és komoly gondokat jelenthet a közúti hidak egy részének teherbírása tekintetében.”¹³

Tehát amennyiben nem kerül sor a 10 tonna tengelyterhelést meghaladó gépjárművek túlsúlydíjának jelentős megemelésére, akkor nagymértékben növekedhetnek a hazai adófizetők kiadásai, és egyúttal végzetesen leromolhat a meglévő hazai úthálózat, ráadásul anélkül, hogy forrással rendelkeznénk a helyrehozatalára.

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).

30.

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 vagy illetékkel, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.) Ilyen adót az EU több

tagországában is alkalmaznak (például Nagy-Britanniában és Máltán). A légi közlekedés támogatásának ilyen csökkentése **évi 10 milliárd forint többletbevételt eredményezhet az államháztartás részére.**

31.

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.**

32.

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 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 csökkentése **az első évben mintegy 50 milliárd forint, a későbbiekben évi több százmilliárd forint megtakarítást** eredményezhet.

A fentieknek megfelelően a Levegő Munkacsoport részletes módosító javaslatot dolgozott ki a termőföldről szóló törvény módosítására¹⁴.

33.

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

Indokolás:

A fentiekben már megindokoltuk, hogy miért előnyös nemzetgazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontból egy ilyen intézkedés. A korábbi pontokban javasolt törvénymódosítások azonban a lakástámogatási rendszernek csak egy részét érintik, ezért szükséges áttekinteni a többi elemét is környezetvédelmi szempontból. Ezekre vonatkozóan a Levegő Munkacsoport már korábban részletes javaslatokat dolgozott ki.¹⁵ Megvalósításuk esetén a rövid távon **évi 10 milliárd forint** nagyságrendű, hosszabb távon ennél lényegesen nagyobb államháztartási megtakarítás várható.

34.

Javasoljuk a pornó- és erőszak tartalmú 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.¹⁶ Ezen termékek és szolgáltatások után a hatályos törvényi előírás szerint 25%-os járulékot kell befizetni, azonban a hiányos jogszabályok miatt (a végrehajtási utasí-

tások hiánya miatt) ezt az APEH nem tudja végrehajtani. Ezért a jogszabályok pontosítása szükséges, ami **legalább 5 milliárd forinttal csökkentheti az államháztartás hiányát**.

35.

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. Ezt támogatjuk még abban a tudatban is, hogy az elfogadásuk csak egy kis lépést jelentene 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 termékdíjak emelése és kiterjesztése 2006-ban mintegy **10 milliárd forint** többletbevételt eredményezhet az államháztartás részére.

3.2. Javaslatok egyéb támogatások csökkentésére

36.

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

Indokolás:

2006-ban közel 1700 milliárd forint összegben írnak ki közbeszerzési pályázatokat, melyeket az államháztartás bevételeiből finanszíroznak. Azonban ezeket a pályázatokat többnyire nem a hazai cégek és nagyrészt nem a hazai munkaerőt alkalmazók nyerik el. Az államháztartás bevétele

és a foglalkoztatás növelhető, valamint a hazai környezet állapota tovább javítható a közbeszerzési pályázatok feltételeinek alább javasolt módosításával. Csak az a pályázat fogadható el, amely az alábbi feltételeknek felel meg:

- A közbeszerzés értékének legalább 60%-ával kell, hogy növelje az államháztartási bevételeket. Ez kikényszeríti a hazai munkaerő alkalmazását és hazai beszállítók arányának növelését. Ezt a hazai alacsony foglalkoztatási szinttel, valamint a mérvadó EU-országoknak (Németország, Ausztria stb.) magyar munkaerőt korlátozó intézkedései is indokoltá teszik. Ez nem jelenti a külföldi cégek diszkriminációját, mert a feltételek teljesítése esetén ők is megnyerhetik a pályázatot.
- Csak a környezetet legkevésbé terhelő beszerzés finanszírozható közpénzből. Például nem szabad beszerezni egyszer használatos eszközöket (kivéve, amikor azt egészségügyi szempontok indokolják), a szállítást pedig a lehető leginkább környezetkímélő módon kell megvalósítani. (Ez utóbbit úgy kell megoldani, hogy a fajlagos környezeti paramétereit kell vizsgálni, például az egységnyi teljesítményre jutó szennyezőanyag-kibocsátást.) Eleget kell tenni az Európai Unió „zöld közbeszerzésre” vonatkozó ajánlásainak, és ezek feltételeit jogszabályban kell rögzíteni.¹⁷

A fenti feltételek megfelelő érvényesítésével az államháztartási bevételek éves összege 300–500 milliárd forinttal emelhető úgy, hogy ezzel együtt a munkahelyek száma 100–150 ezer fővel növelhető. 2006-ban az intézkedések késése esetén is reálisan **100 milliárd forint** államháztartási többletbevétel érhető el és 50 ezer fő foglalkoztatása biztosítható.

37.

Javasoljuk a cégeknek nyújtott egyedi támogatások nagymértékű csökkentését.

Indokolás:

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium GVOP pályázatai alapján nyújtott támogatások

sok esetben megkérdőjelezhetőek. Kétséges, vajon a minisztériumban el tudják-e dönteni, hogy például egy autós kereskedelmi cégnek, egy üzemanyag-töltő állomásnak, egy acélfeldolgozó üzemnek vagy egy vegyipari vállalkozásnak (hogy csak néhány példát említsünk a GKM honlapján felsorolt cégek közül) nyújtott több millió forint támogatás mennyire növeli az ország versenyképességét. Kérdéses az is, mennyire szolgálja a nemzetgazdasági szintű versenyképességet, ha az állam milliárdokat von el adóiban azért, hogy ezt szétosztogassa egyes cégeknek. Nem lehet tudni azt sem, hogy az így nyújtott támogatások milyen zavarokat okoznak a piacon: ugyanis sok cég most már egyre inkább azon verseng, hogy melyikük tud jobb pályázatot írni (íratni) ahelyett, hogy inkább a vevők igényeinek minél jobb kielégítésére törekednének. Ráadásul az ilyen pályázati rendszereknél mindig fennáll a korrupció veszélye. Ez a pályázati rendszer igen sok ember idejét, energiáját köti le mind a vállalkozásoknál, mind a hivatalokban, amit hasznosabb tevékenységekre tudnának fordítani.

Más helyeken is folyik a meggondolatlan osztogatás. Így például a Munkaerőpiaci Alapból cégeknek adnak egyedi „munkahely-teremtési” támogatást anélkül, hogy megvizsgálnák annak a valódi hatását a foglalkoztatottságra. Nem tudni például, hogy az állam által erre a célra beszedett pénz nem hiányzik-e jobban onnan, ahonnan beszedték, mint ahová adják. Ennél is nagyobb gond, hogy az így nyújtott támogatások egyes esetekben nyilvánvalóan csökkentik a foglalkoztatottságot! Így például, amikor egy új bevásárlóközpontnak adnak „munkahely-teremtési támogatást, „elfeledkeznek” arról, hogy ezáltal mennyi munkahely szűnik meg a kisebb üzletekben.

További gond, hogy a támogatások jelentős részét a környezetet súlyosan szennyező tevékenységeknek juttatják, ami ellentmond az Európai Unió Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elvnek.

A cégeknek nyújtott egyedi támogatások csökkentésével 2006-ban mintegy **10 milliárd forint** kiadás lenne megtakarítható.

38.

Javasoljuk a lakossági gázár-támogatások haladéktalan felszámolását.

Indokolás:

Előreláthatóan mintegy 100 milliárd forintot tesz ki a lakossági földgáz árának támogatása 2006-ban. A 2006. évi költségvetési törvény szerint a gázár-kompenzáció 50 milliárd forint, de a valóságban **ennek kétszerese** várható, mert egyéb címen további kb. 50 milliárd forintot kell folyósítani ahhoz, hogy 2006-ban elkerüljék a lakossági áremelést.

Ez a támogatás a gázzal való pazarláshoz vezet egy olyan időszakban, amikor (legalábbis elvi szinten) már mindenki számára nyilvánvaló, hogy csökkentenünk kell a földgáztól való függőségünket. Az eddigi gyakorlati tapasztalatok alapján az is kijelenthető, hogy a gázár-támogatások sokszor közgazdasági és környezetvédelmi szempontból is teljesen irracionális döntésekhez vezetnek (a földgáz bevezetése olyan kistelephelyekre, ahol a fűtés helyi tüzelőanyagokkal is hatékonyan megoldható; a távfűtésről való leválás, ami sok helyen egyre súlyosabb gazdasági és környezeti problémákhoz vezet stb.).

A rászorulókat pénzzel kell támogatni (például a családi pótlék és a nyugdíj emelésével), nem pedig a földgáz közpénzen történő támogatásával. Ez utóbbit is figyelembe véve, a gázár-kompenzáció felszámolásával 2006-ban mintegy **50 milliárd forint** államháztartási kiadás lenne megtakarítható.

39.

Javasoljuk a társasági adókedvezmények szűkítését.

Indokolás:

A társasági adó mértéke 16%, azonban a különböző adókedvezmények miatt az átlagos társasági adóterhelés 2006-ban mindössze 8,6%

(a 2006. évi költségvetésről szóló T/17700. sz. törvényjavaslat indoklása szerint). Az adókedvezmények között rendkívül alacsony a kisvállalkozásoknak (2,9 milliárd forint) és a K+F-nek (1,4 milliárd forint) nyújtott kedvezmény. A kedvezmények túlnyomó része a multinacionális cégeknek jut, ami tisztességtelenül torzítja a versenyfeltételeket, és nemegyszer a súlyosan környezetszennyező tevékenységeket végző cégeket részesíti előnyben. További gond, hogy ezek a cégek a nyereségük nagy részét külföldre utalják.

Úgy véljük, hogy a **társasági adókedvezményeket** nem a tételes adókedvezmények alapján kell bemutatni, hanem az általános adókulcstól való eltérést kell támogatásnak tekinteni. Ezzel a módszerrel számolva, a 2006. évi támogatás **összege** az adózás előtti nyereségre vetítve **324 milliárd Ft**, ha az adóalapra vetítjük, akkor 211 milliárd Ft. Véleményünk szerint az adózás előtti nyereséget kell figyelembe venni, mert az adóalap meghatározása is adókedvezmény nyújtására ad lehetőséget.

A társasági adókedvezmények csökkentésével az államháztartás 2006-ban mintegy **50 milliárd forint** többletbevételre tehet szert.

40.

Javasoljuk az áramszolgáltatók indokolatlan nyereségének elvonását.

Indokolás:

Egy újabb rejtett támogatási forma a fogyasztóktól beszedett villamos energia hálózat fejlesztési hozzájárulás, amit a külföldi áramszolgáltatók zsebelnek be. Ez évente közel 10 milliárd forintot jelent, amit a saját tőkéhez adnak hozzá, és ez után is évente 10%-os nyereséget számolhatnak fel. Az áramszolgáltatók így módon 1997 és 2005 között összesen 77 milliárd forintot szedtek be, ami saját tőkéjüket gyarapította, és ha ehhez hozzáteesszük ennek a 10%-os eszközarányos nyereségét, akkor több mint 100 milliárd forintot kapunk. (Ezen összegből már érdemi energiaracionalizálási programot lehetne megvalósítani.)

Az indokolatlan nyereség egy részének az elvonása 2006-ban az államháztartás részére **10 milliárd forint** többletbevételt eredményezne.

41.

Javasoljuk az autópálya-építéseknek nyújtott támogatás jelentős csökkentését.

Indokolás:

Amint fentebb már kifejtettük, az autópálya-építésnek nyújtott állami támogatás nemzetgazdasági, közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt hátrányos. Ráadásul a PPP-konstrukció értelmetlenül és jelentős mértékben növeli az államháztartás terheit. Ennek szemléltetésére megemlítjük, hogy csak 2006-ban az ún. autópálya rendelkezésre állási díj támogatása **49,7 milliárd forintot** tesz ki.

Az autópálya-építés támogatásának a csökkentésével 2006-ban **10 milliárd forint** takarítható meg reálisan, a további években pedig ennél jóval nagyobb összeg.

42.

Javasoljuk az EU együttműködés átfogó előkészítését és megalapozását a 2007-2013 időszakra, amely kimutatja az EU-csatlakozás következtében elszenvedett hátrányokat is.

Indokolás:

Az EU széles körű együttműködésen és sokoldalú kölcsönösségen alapuló társulás. Ez utóbbit a „nettó befizető” országok nem érdekelték teljességében megvizsgálni, illetve számba venni. Ezért a mi feladatunk, hogy az együttműködés minden területét részletes elemzés tárgyává tegyük, mert csak így kerülhetők el a későbbi viták és félreértések. A 2004. évi csatlakozás során – főleg politikai okok miatt – nem végezték el egy sor olyan vizsgálatot, amelyek kimutatták volna, hogy a csatlakozás bizonyos vonatkozásokban hátrányosan érint bennünket.

Így különösen lényeges, hogy teljesen elhanyagolták a piacnyitásból származó egyenlőtlen csere intézményének hatását és annak számszerűsítését. Közismert viszont, hogy a gazdaságilag fejlett és a gazdaságilag elmaradt országok kapcsolatainak liberalizálása során ez utóbbiakból óriási jövedelmek áramlanak a fejlettebbek felé. Ennek éves összegét a szakértők Magyarország és az EU-15 viszonylatában 3-5 milliárd euróra becsülik. Ezt támasztja alá a „Norvég Finanszírozási Mechanizmus” gyakorlata.

Az Európai Gazdasági Térség (EGT) és az EU által kötött, 2004. május 1-jén életbe lépett szerződés szerint az EGT nem EU-tag országai (Norvégia, Liechtenstein és Izland) **díjat fizetnek a belső piaci részvételért**. Ebből a pénzből hozták létre az EGT Finanszírozási Mechanizmus elnevezésű új támogatási forma alapját. Az EGT Finanszírozási Mechanizmusának teljes összege 13 ország számára évi 120 millió euró, amelyből az új tagállamok mellett Görögország, Portugália és Spanyolország is részesül. Magyarország 2006-ban közel 27 millió eurót kapott.

Ebből a 27 millió eurós támogatásból levezethető az „elismert” egyenlőtlen cseréből származó előny, amely a gazdaságilag elmaradt és fejlett térségek közötti kereskedelem megnyitásából származik. 2002-ben Norvégiából 60,0, Liechtensteinből 6,3, Izlandból pedig 2,6 millió euró – va-

gyis összesen 68,9 millió euró –értékű importot hoztunk be. Így az éves fajlagos támogatás $27/68,9 = 0,3919$, vagyis 39,19%.

A 39,19%-ot az EU-15-ből 2003-ban származó 23 202 millió euró importra vetítve **9 093 millió euró** értéket kapunk, vagyis ekkora az egyenlőtlen csere miatti hátrányunk. Ezzel szemben az EU-15-től származó nettó támogatás (a kifizetések és befizetések egyenlege) 2004-ben csak mintegy 100 millió eurót tett ki.

Ezen felül a csatlakozás számunkra hátrányos egyéb tételeit sem számszerűsítették. Ezek közé tartozik például az áfa elszámolásának változása, ami évi több tíz milliárd forint bevétel-kiesést jelent a magyar költségvetés számára, ugyanakkor főleg az EU-15 országok költségvetési bevételeit növeli.

Gazdasági érdekeiktől vezérelve a nettó befizető országok mindenféle új javaslatok kidolgozásával törekednek saját kötelezettségvállalásaikat mérsékelni. A legújabb ötletük az, hogy az EU támogatások egy részét hitelre konvertálják.¹⁸

Minderre a vonatkozó számításokat sürgősen el kell végezni, hogy a nettó befizető országok lakossága tudatában legyen annak, hogy a befizetéseiket jóval meghaladó előnyt „vásárolnak”. A számítások elvégzése és megfelelő módon történő bemutatásuk jelentős mértékben javíthatja Magyarország tárgyalási helyzetét az Európai Unióban.

4. Összegzés

Javasataink számszerű összegzését tartalmazza a 9. táblázat.

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

- a foglalkoztatottság növekedése pótlólagos keresletet támaszt,
- az adószervezet kedvező módosítása és a behajtási hatékonyság javulásának hatására növekszik a befizetési hajlandóság,
- az adók és támogatások módosításának hatására, a költségeket jobban tükröző árak kialakulásával ésszerűbbé válik a gazdaság minden szereplőjének a viselkedése, ami javítja a nemzetgazdaság teljesítményét,
- a környezet állapotának és a lakosság egészségének javulása az egészségügyi költségek csökkenése mellett emeli a társadalmi hatékonyságot, a nemzetközi versenyképességet, javítja az ország arculatát és vonzerejét,
- a kedvező multiplikatív hatások a további években felerősödnek.

Mindezeknek a tényezőknek a hatása feltehetően jóval nagyobb, mint a többletbevételként

kimutatott összeg, azonban a jövőbeni haszon számszerűsítésének nehézségei miatt jelen esetben csak kisebb összeget jelöltünk meg.

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

Amint a táblázatból látható, javasataink megvalósítása esetén évente mintegy 900 milliárd forint többletbevétel érhető el, ami 2006. évi várható GDP 3,9 százalékának felel meg. Ezt az összeget elsősorban az államháztartás hiányának csökkentésére, másodsorban pedig az emberi tőkébe való befektetésre (oktatás, egészségügy, K+F, kultúra, környezetvédelem stb. – beleértve az ellenőrzési feladatokat is) javasoljuk fordítani.

A makrogazdaság és az államháztartás kérdéseivel foglalkozó közgazdászok a GDP 3,5 százalékára, mintegy 1200–1300 forint-ra teszik azt az összeget, amellyel az államháztartás éves hiányát csökkenteni kell.¹⁹ Meggyőződésünk, hogy ezt a célt csak az általunk javasolt módon lehet súlyos rombolások és kezelhetetlen társadalmi feszültségek nélkül elérni.

9. táblázat: A Levegő Munkacsoport javaslatai az adótörvények és támogatások módosítására a 2006. évre vonatkozóan (összesítés, milliárd Ft)

Megnevezés	Államháztartási többletbevétel
A lakásépítési szja-kedvezményeknél a környezeti szempontok érvényesítése	5
A cégautó adó kiterjesztése az átalányadóókra	10
Társasági adókedvezmény megadása előtt APEH általi hitelesítés	30
A cégautó adó kiterjesztése az eva alá eső vállalkozásokra	5
Egyedi áfa-mentesítések felszámolása (autópálya-építés stb.)	44
Külföldi autóbuszok által teljesített szolgáltatás után áfa beszedése	6
A gépjárművek tankjában behozott üzemanyagok EU-konform megadóztatása	40
Termőföld, zöldterületek beépítése esetén emelt szintű ingatlanadó alkalmazása	10
A 250 cm ³ -nél kisebb motorkerékpárok gépjárműadójának bevezetése	1
A nyergesvontatók és lakópótkocsik gépjárműadó-kedvezményének eltörlése	3
A gépjárműadók arányosítása és emelése	70
A nemzetközi közúti dolgozók napidíj-kedvezményének eltörlése	7
A személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása	100
Egyes áfa-mértékek környezetvédelmi célú módosítása	3
Egyes korábbi kedvezményes áfa-mértékek visszaállítása	-1
A tárgyi adómentesség alá tartozó termékértékesítések és szolgáltatások körének kibővítése	-1
A gépjármű-balesetek kárának az üzleti biztosítók általi fizetése	30
A nehéz tehergépjárművek úthasználati díjának bevezetése	40
A nehéz tehergépjárművek túlsúlydíjának emelése és kiterjesztése	10
Repülőtéri adó bevezetése	10
A bányajáradék emelése	23
A földvédelmi járulék emelése és kiterjesztése	50
A lakástámogatási rendszer további elemeinek környezetvédelmi szempontú átalakítása	10
Az erőszak- és pornótartalmú művek kulturális járulékának megfizettetése	5
Termékdíjak emelése és kiterjesztése	10
A közbeszerzési törvény módosítása	100
A cégeknek nyújtott egyedi támogatások nagymértékű csökkentése	10
A gázár-kompenzáció megszüntetése	50
A társasági adókedvezmények szűkítése	50
Az áramszolgáltatók indokolatlan nyereségének elvonása	10
Az autópálya-építéseknek nyújtott támogatás csökkentése	10
A nemzetgazdaság kedvezőbb szerkezete következtében keletkező többletbevétel	50
Összesen	800

Jegyzetek

¹ A különböző nemzetközi kutatási programokból itt a következőket emelnénk ki:

- **ExternE:** Az Európai Bizottság kutatási programja a külső költségekről, elsősorban az energia és a közlekedés terén: www.externe.info/
- **MethodEx:** Az ExternE kutatási program kibővítése a külső költségek meghatározása legjobb gyakorlatának elősegítésére, valamint a kutatások kiterjesztésére a mezőgazdaságra, az iparra, a hulladékgazdálkodásra és más ágazatokra: www.methodex.org/
- **FISCUS:** Az Európai Bizottság közlekedési kutatóprogramja keretében támogatott kutatás városi közlekedés költségeinek meghatározására és finanszírozási lehetőségeinek kidolgozására: www.cordis.lu/transport/src/fiscus.htm
- **UNITE:** Szintén az Európai Bizottság kutatási programja keretében folyó kutatás a közlekedési valódi költségeiről **UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency:** www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/
- Az **OECD** kutatási programjai a környezetvédelmi szempontból káros támogatásokról (ld. a 32. és 33. jegyzetet!).
- A **Nemzetközi Vasútegylet (UIC)** megbízásából végzett kutatások a közlekedés külső költségeiről: www.uic.asso.fr/environnement/External-Effects-of-transport.html
- Ajánljuk még az érdeklődők figyelmébe az **Európai Környezetvédelmi Iroda (EEB)** „Környezetvédelmi pénzügyi reform” kampányának anyagait (www.eeb.org/activities/env_fiscal_reform/Index.htm), valamint a Német Zöld Költségvetés Szövetség (Förderverein Ökologische Steuerreform, www.foes.de) kiadványait.

² Ld. különösen a következő tanulmányokat:

- **Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban.** Levegő Munkacsoport, Lélegzet Alapítvány, 2004: www.levegő.hu/konyvtar/olvaso/karostamogatas.pdf, www.levegő.hu/kiadvany/allamhaz/tamogatas-resztanulmanyok.pdf.
- **Tiltandó támogatások.** L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2006.
- **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005: www.levegő.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf
- **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei – Ajánlások a 2004. évi**

állami költségvetéshez. Levegő Munkacsoport, 2003: www.levegő.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltsegvetes.htm

³ Ld. az 1. és 2. lábjegyzetben felsorolt kutatási programokat és tanulmányokat.

⁴ Az érvek részletesebb kifejtése megtalálható a következő tanulmányban: **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** Levegő Munkacsoport, 2003: www.levegő.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf

⁵ **A gazdaságpolitika 2005-ben – helyzetértékelés és javaslatok.** (Az anyag banki szakértők elemzései alapján készült. Az anyagban foglaltak a Magyar Bankszövetség Elnökségének álláspontját tükrözik.) Budapest, 2005. november 21.: www.bankszovetseg.hu/anyag/feltoltott/Gazdasagpolitika_2005.doc

⁶ Egyebek mellett ld.: **Ohnsorge-Szabó László: Az állam funkcióiról, az adócsökkentésről és a versenyképességről.** Kézirat, 33 oldal, Budapest, 2005.

⁷ **Levél James Madisonhoz, 1789**

⁸ **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.”

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 43. §-a (1)–(4) bekezdései megállapítják:

„43. § (1) A környezetvédelemmel összefüggő törvényjavaslat és más jogszabály, valamint országos és regionális jelentőségű koncepciók előkészítője – a (4) bekezdés hatálya alá tartozó tervek, illetve programok kivételével – köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni, és azt vizsgálati elemzésben (a továbbiakban: vizsgálati elemzés) összefoglalni.

(2) A (1) bekezdés alkalmazásában a környezetvédelemmel összefüggő jogszabály az a törvény, kormányrendelet, miniszteri rendelet, illetőleg döntés, amely

- a környezeti elemekre,
- a környezet minőségére, vagy

c) a környezettel összefüggésben az emberi egészségre hatást gyakorol.

(3) A környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök (vám-, adó- és illetékszabályok stb.) bevezetésére irányuló szabályozások, továbbá jelentős módosítások esetében a vizsgálati elemzést minden esetben el kell végezni.

(4) A környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló, külön jogszabályban meghatározott olyan tervek, illetve programokra, – ideértve az EU által társfinanszírozott terveket, illetve programokat is –, valamint ezek módosításaira,

a) amelyek kidolgozását jogszabály, illetve országgyűlési, kormány- vagy helyi önkormányzati határozat írja elő, és

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

(a továbbiakban: terv, illetve program)

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

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

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

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

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

c) 1997. évi költségvetési évtől kezdődően teljeskörűen bemutatja – a b) pontban foglaltakat is beleértve – a költségvetési évet követő 2 év várható előirányzatait, amelyeket a költségvetési év folyamatai és áthúzódó hatásai, a tervezett feladatellátási és szervezeti változások, valamint a gazdasági előrejelzések szerint állapítottak meg;

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

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

(...)

116. § Az Országgyűlés részére a központi költségvetés tárgyalásakor, illetve a zárszámadáskor tájékoztatásul a következő mérlegeket és kimutatásokat kell bemutatni:

1. a központi költségvetés mérlegeit;

2. zárszámadáskor a költségvetési hiány finanszírozásának kimutatásait, így:

a) a költségvetési hiány finanszírozásának, illetve a többlet felhasználásának kimutatását hitelezők, illetve adósok szerinti bontásban;

b) a költségvetési hiány finanszírozásának, illetve a költségvetési többlet felhasználásának kimutatását eszközök szerinti bontásban;

c) az állami pénzeszközök alakulását;

3. az államháztartás mérlegeit, amelyek az államháztartás valamennyi alrendszerének összes bevételeit, illetőleg az azokból teljesített minden kiadását, finanszírozását és pénzeszközének

változását alrendszerenként és összevontan tartalmazzák;

4. az államadósságot és az állam által nyújtott hitelek állományát, amelyben ki kell mutatni

a) az államadósságot és a hitelállományt lejárat szerinti bontásban;

b) az államadósságot és a hitelállományt hitelezők szerinti bontásban (csak zárszámadáskor);

c) az államadósságot és a hitelállományt eszközök szerinti bontásban;

5. az alapok mérlegeit;

6. a helyi önkormányzatok összevont mérlegeit, és elkülönítetten a helyi kisebbségi önkormányzatok mérlegeit, a tervezéskor előzetes adatok, a zárszámadáskor a tényleges adatok alapján;

7. a társadalombiztosítás mérlegeit;

8. az államháztartás alrendszereinek vagyonkimutatását (csak zárszámadáskor);

9. a többéves kihatással járó döntések számszerűsítését évenkénti bontásban, valamint összesítve;

10. a közvetett támogatásokat (pl. adóelengedéseket, adókedvezményeket) tartalmazó kimutatást.”

⁹ Dr. Nyikos László: **Az Európai Unió legfontosabb pénzügyi jogszabálya (a pénzügyi rendelet) és hatása az államháztartás reformjára.** MeH Európai Integrációs Iroda, 2005

¹⁰ Ld. az 5. jegyzetet.

¹¹ **Kérelem az Alkotmánybírósághoz az autópálya-törvény 2005. decemberi módosításának a megsemmisítésére** (2006. február 10.): www.levego.hu/kiadvany/alkotmanyb/ab_gyorsforgmod06.pdf

¹² Ld. a 9. jegyzetet!

¹³ „A demokratikus berendezkedés egyik legfontosabb jellemzője a kormányzat elszámoltathatósága, az állam által adókból elvont pénz felhasználásának parlamenti ellenőrzése. Ennek feltételeit a magyar alkotmány – ha nem is elég precízen, de – rögzíti. (Az 1996-97-es alkotmányozási kísérlet során egyetértés alakult ki abban, hogy e szabályokat pontosabban kell az alkotmányban rögzíteni, ez azonban az egész akkori alkotmányozási próbálkozással együtt sajnos meghiúsult.) A részletes szabályozást az államháztartási törvény tartalmazza. Ugyanakkor az Orbán-kormány, majd a Medgyessy-kormány, idején egy sor olyan módosítás történt az államháztartási törvényben, amelyek számottevően gyengítik a közpénzek felhasználása fölötti parlamenti ellenőrzést. A legkirívóbb a kétéves költségvetés bevezetése volt 2000-ben, amellyel 2000 és 2002 között gyakorlatilag felfüggesztették e parlamenti ellenőrzést. Törölték a törvényből a kormánynak azt a kötelezettségét, hogy a következő választások előtt számoljon be az állam kötelezettségeinek alakulásáról (ezt a 2002-es kormányváltás után visszaállították). A Medgyessy-kormány ciklusának kezdetén olyan mértékben lazították a pótköltségvetés benyújtási kötelezettségének szabályát, hogy ez a kötelezettség

gyakorlatilag megszűnt. Az évek során egyre inkább bővítették a kormány átcsoportosítási jogát a költségvetési előirányzatok között. Mindkét kormány jelentős állami költekezést emelt ki a költségvetésből, az Fidesz-kormány elsősorban a Magyar Fejlesztési Bank révén, az MSZP-SZDSZ-kormány pedig a közös állami- és magánfinanszírozás (public-private partnership) útján.

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

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

¹⁴ A **Jat.** 19. és 20. §-a megállapítja:

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

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

¹⁵ A 2005. évi gyors olajár-növekedéskor Gyurcsány Ferenc miniszterelnök azt nyilatkozta, hogy „előállt az a helyzet, amikor lehet és szükséges is a magyar kormánynak lépéseket tenni annak érdekében, hogy mérsékelje, csillapítsa és késleltesse az egyre növekvő olajárak hatását a magyar gazdaságra és társadalomra.” (Népszabadság Online, 2005. szeptember 11.: www.nol.hu/cikk/376729) Ennek megfelelően csökkentették az üzemanyagok áfáját a közvélemény és az összes politikai párt kinyilvánított vagy hallgatólagos beleegyezése mellett. Ellenvéleményt csupán néhány ismert közgazdász és a Levegő Munkacsoport nyilvánított.

¹⁶ Ld. az 5. jegyzetet!

¹⁷ **Zöldül a GDP Kínában:** www.leegzet.hu/archivum/2005/02/3202.hpp

¹⁸ Részletesebb kifejtését lásd az **Államháztartási reform – másképpen** (Levegő Munkacsoport, 1998) című kiadvány „Tisztázzuk a számokat!” fejezetében: www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/allamh.htm

¹⁹ Ezek között külön felhívnánk a figyelmet **Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei – Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez** című tanulmány vonatkozó fejezeteit, valamint Bauer Tamás: **Más Világot! Három törvénytervezet a politika becsületének helyreállítására** című írását (Élet és Irodalom, 2005.09.09.: www.es.hu/pd/display.asp?channel=PUBLICISZTIKA0536&article=2005-0911-2216-01MIPB)

²⁰ **Az Európai Közösségek Alapszerződése**, 174. cikkely, 2. bekezdés

²¹ **Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union.** – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final

²² **Fair Payment for Infrastructure Use. A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU** – European Commission, Directorate General VII Transport, 22 July 1998

²³ Fehér könyv: **Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni.** COM(2001)370. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 2001. szeptember 12. Az EU korábbi 15 tagállamainak nyelvén megtalálható a europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html honlapon. Magyarul a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium jelentette meg.

²⁴ **Presidency Conclusions**, Göteborg European Council, 15 and 16 June 2001

²⁵ „MAKE POLLUTERS PAY – Ensure that prices reflect the real costs to society of production and consumption activities and that polluters pay for the damage they cause to human health and the environment.” **Presidency Conclusions**, Brussels European Union, 16 and 17 June 2005

²⁶ ue.eu.int/newsroom/main.cfm?LANG=1

²⁷ **A pénzügyminiszterek ellenzik a benzinadó csökkentését.** Népszabadság, 2005. szeptember 10.:

²⁸ **Joaquín Almunia: az üzemanyagáfa-csökkentés ellentétes a manchesteri állásfoglalással!** – „Néhány ország nem tartja magát ahhoz az egyhangú állásfoglaláshoz, amelyet huszonöt EU-tagország pénzügyminisztere fogadott el a manchesteri értekezleten, ahol a magasra szökött világpiaci kőolajárak következményeinek kezelését vitatták meg – állapította meg Joaquín Almunia, az Európai Unió pénzügyi biztosa budapesti látogatása során újságírók előtt pénteken arra kérdésre, hogyan ítéli meg a magyarországi döntést, amely előrehozta a benzinre és a gázolajra kivetett áfa csökkentését. A bizottságnak azonban nincs jogi lehetősége az ilyen esetekkel kapcsolatban, mindössze annyit tehet, hogy nyomon követi az egyes országok intézkedéseit és elemzését a gazdasági és pénzügyminiszterek tanácsa, az Ecofin októberi ülése elé terjesztendő jelentésében összefoglalja. Az Európai Unió pénzügyminiszterei Manchesterben tartott értekezletükön legutóbb egységes álláspontot foglaltak el arról, hogy kerülnek az egyoldalú intézkedéseket, a piaci versenyt torzító és az alkalmazkodást hátráltató megoldásokat, például az adócsökkentést – emlékeztetett Almunia.” (MTI Eco, 2005-09-16). www.vg.hu/index3.php?app=cikk&datum=2005-09-16&d=2005-09-16&r=255&c=147

²⁹ Az OECD Tanácsának 1972. évi C(72)128. számú ajánlása

³⁰ **Presidency Conclusions**, Barcelona European Council, 15 and 16 March 2002

³¹ Ld. www.oecd.org/agr/env

³² **Environmentally Harmful Subsidies: Policy Issues and Challenges**. OECD, 2003: www.ine.gob.mx/dgipea/download/harmful_subsidies.pdf

³³ **Environmentally Harmful Subsidies. Challenges for Reform**. OECD, 2005: www.oecdbookshop.org/oecd/display.asp?lang=EN&sf1=identifiers&st1=512005081e1

³⁴ The Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on “**Bringing our needs and responsibilities together – Integrating environmental issues with economic policy**” COM(2000) 576 final, Brussels, 20.9.2000

³⁵ **Towards a European strategy for the security of energy supply**. Green Paper, COM(2000) 769 final, European Commission, 29 November 2000.

³⁶ **A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről**: ccvista.taie.be/Fulcrum/CCVista/hu/32003L0096-HU.doc

Lásd még: **Egységes európai energiaadó**, www.lelegzet.hu/archivum/2003/05/2766.hpp

³⁷ www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm

³⁸ Lásd különösen:

- Kiss Károly: **Környezetvédelmi adóreform Nyugat-Európában – és néhány hazai vonatkozása**: korny10.bke.hu/kti/11_szam.pdf
- Kiss Károly: **Támogatások az OECD országokban és az EU-ban – környezetgazdasági értékelés**: korny10.bke.hu/kti/22_szam.pdf

³⁹ www.bundesfinanzministerium.de/cln_03/nn_4542/sid_512BEC130FA0A56EDE062531E1EC56CA/nsc_true/DE/Finanz__und__Wirtschaftspolitik/Finanzpolitik/Subventionspolitik/20363.html

⁴⁰ „Ezek a szervezetek a társadalmi élet szinte minden területén fontos szerepet töltenek be. Tevékenységükkel munkahelyeket hoznak létre, lehetőséget teremtenek az aktív polgári részvételre a közéletben, hozzájárulnak a demokrácia működtetéséhez, széles körben szolgáltatásokat nyújtanak...” (**Az EU Bizottságának közleménye az önkéntes szervezetek és alapítványok szerepének erősítéséről Európában** (COM(97) 241 final, Brüsszel 1997. június 6.)

⁴¹ Ld. a 13. jegyzetet!

⁴² Ez a javaslat eredetileg Síklaky István elgondolása volt (ld. www.lelegzet.hu/archivum/2000/07/2246.hpp). Ezt az elképzelést használta fel a Levegő Munkacsoport, amikor vállalatok aláírását kezdeményezte a miniszterjelöltekkel 2002-ben és 2006-ban (ld. www.levego.hu/kormanylap.htm).

⁴³ Ld. az 5. jegyzetet!

⁴⁴ Az intézkedés káros hatásaira a Levegő Munkacsoport annak idején levélben figyelmeztette a miniszterelnököt és a pénzügyminisztert: www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/szgek-gyurcsany_05.pdf.

⁴⁵ **94/2005. (XII. 15.) OGY határozat az elkövetkezendő tíz évben követendő gazdaságpolitikai alapelvekről**

⁴⁶ Samuelson, Paul A. – Nordhaus, William D.: **Közgazdaságtan**. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1987-1988.

⁴⁷ Dr. Rabár Ferenc: **A jóléti állam: emlék vagy jövő?** Magyar Szemle, 1999. 5-6. szám

⁴⁸ **Intézmények sokkos állapotban**. Népszabadság, 2005. augusztus 18.

⁴⁹ **Gyorshajtás – bűnhődés nélkül? – A traffipaxot a rendőrök sokszor csak villogtatják.** Népszabadság, 2005. november 21.: www.nol.hu/cikk/384809/

⁵⁰ **Önálló lesz-e az építésügyi hatóság?** Magyar Hírlap, 2005. július 30.

⁵¹ **Leépülő növényvédelmi szolgálat – Kontroll nélkül.** Heti Világgazdaság, 2005. május 4.

⁵² **Lapátra kerül az állat-egészségügyi dolgozók ötöde.** Magyar Hírlap, 2005. december 11.: www.magyarhirlap.hu/Archivum_cikk.php?cikk=99459&archiv=1&next=0

⁵³ **Válságban a fogyasztóvédelem?** Népszabadság, 2005. augusztus 5.

⁵⁴ Ld. az 5. jegyzetet!

⁵⁵ **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport, 2005: www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

⁵⁶ Ld. például a következő tanulmányokat:

- **The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation.** VNG uitgeverij, The Hague, 2000
- **Walking- and cycling track networks in Norwegian cities – Cost- benefit analyses including health effects and external costs of road traffic.** Kjartan Sælensminde. 567/2002. sz. TØI jelentés.
- **Todd Alexander Litman: Economic Value of Walkability.** Victoria Transport Policy Institute

A tanulmányok magyar nyelvű összefoglalói a www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/kergazd.pdf és a www.lelegzet.hu/archivum/2003/08/2841.hpp címen találhatók.

⁵⁷ **Tájékoztató a gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programja megalapozó vizsgálatáról.** Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – UVATERV. Budapest, 2005. december

⁵⁸ **A termőföld és a zöldfelületek védelme gazdasági eszközökkel.** Levegő Munkacsoport, 2003: www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm12.pdf

⁵⁹ **Ajánlások az állampolgárok biztonságérzetét, normális életvezetését támogató, környezetkímélő lakáspolitikák kialakítására.** Levegő Munkacsoport, 2003: www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm1.pdf

⁶⁰ Részletesebb ismertetését ld. a Lélegzet 2002/7. számában: www.lelegzet.hu/archivum/2002/07

⁶¹ A téma rövid ismertetését ld. Harangozó Gábor: **A fenntartható közbeszerzésről** című írásában (www.levego.hu/kiadvany/allamhaz/fenntarthato_kozbeszerzes.pdf). Az Európai Bizottság **Zöld közbeszerzés! A környezetvédelmi szemléletű közbeszerzés kézikönyve** című kiadványa a www.kozbeszerzes.hu/index.php?akt_menu=86&details=292 tölthető le.

⁶² **Vissza a pénzt! – Visszafizetendő kedvezményes hitellé alakítaná át az eddigi fejlesztési támogatások egy részét az EU.** Világgazdaság, 2006. január 13.

⁶³ Ld.: **Kiigazítás adóemelés nélkül aligha lehetséges.** Világgazdaság, 2006. január 13.

A szerzők köszönetüket fejezik ki dr. Kiss Károly egyetemi docensnek a tanulmány elkészítéséhez nyújtott értékes segítségéért.

Felelős kiadó: Lukács András

A szerkesztés lezárva: 2006. február 16-án.

© Levegő Munkacsoport, Budapest, 2006

Az államháztartás reformjával kapcsolatos javaslatainkhoz örömmel várunk minden észrevételt, segítséget az alábbi címen:

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

Honlap: www.levego.hu

ISBN 963 87069 0 2

Készült a Környezetvédelmi
és Vízügyi Minisztérium
és a Lélegzet Alapítvány támogatásával.

Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc

Nyomda: Saluton Nyomda
Felelős vezető: Szabó Imre

Lépjen be Ön is a Levegő Körbe!

Megújul a pártoló tagsági rendszerünk, kibővítjük szolgáltatásaink sorát!

Amennyiben egyetért a Levegő Munkacsoport céljaival, és pártoló tagként szeretné támogatni szervezetünket három kategória közül választhat:

Éves díj: 1.500 forint

Amit adunk:

- Névre szóló pártoló tagkártya
- Lélegzetnyi elektronikus hírlevél, egyedi hírek és meghívók

Éves díj: 5.000 forint

Amit adunk:

- Névre szóló pártoló tagkártya
- Lélegzetnyi elektronikus hírlevél, egyedi hírek és meghívók
- Lélegzet negyedéves folyóirat
- Évente egy, választott kiadványunk
- Az adott évi közhasznúsági jelentés

Éves díj: 10.000 forint vagy ennél magasabb összeg

Amit adunk:

- Névre szóló pártoló tagkártya
- Lélegzetnyi elektronikus hírlevél, egyedi hírek és meghívók
- Lélegzet negyedéves folyóirat

Az összes kiadványunk

Az adott évi közhasznúsági jelentés

Várjuk érdeklődését a deli@levego.hu drótposta címen vagy a 1465 Budapest, Pf: 1676 postai címen, illetve a (06-1) 411-0509-es telefonszámon!

Ezúton is szeretnénk megköszönni valamennyi támogatónk, hogy áldoztak a Levegő Munkacsoport tevékenységére. Reméljük, jövőben is megtisztelnék bennünket bizalmukkal!

A támogatás egyéb lehetőségeiről további felvilágosítást a **www.levego.hu honlapon találhat.**

Az államháztartás ökoszociális reformja: javaslatok a 2006. évre

A politikusok és a gazdaságpolitikusok hosszú évek óta beszélnek az államháztartási reform szükségességéről, azonban a Levegő Munkacsoport javaslatain kívül nem létezik olyan szakmai anyag, amely konkrétan kimutatná, valójában miként lehetne végrehajtani a reformot. A Levegő Munkacsoport 1992 óta dolgozza ki és fejleszti tovább a javaslatait részben az Európai Unió és az OECD hasonló jellegű kutatásaira alapozva.