Az adók, díjak, járulékok externális hatásai környezetvédelmi szempontból

SIPOS NIKOLETTA

Kulcsszavak: környezetvédelem, adóztatás.

ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK, KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

A közúti közlekedés káros hatásának csökkentése érdekében Magyarországon is bevezethető lenne az ún. „biciklipénz", melyet a biciklivel, illetve gyalog munkába járó dolgozók adómentes juttatásként kapnának. Pozitív externális hatás a környezetszennyezés elkerülésén túl, az egészségi állapot javulásán keresztül a TB-kiadások csökkenése, a közlekedés ezen módja hely- és energiatakarékos is. A városi útdíj bevezetésével az önkormányzatok bevételi forrása nőne, a versenyképesség, a település élhetősége, környezete és közlekedése javulna. A gépjármű-biztosításra kivetett biztosítási adóval belföldön tarthatóvá válna az országban keletkezett jövedelem, valamint a gépjárműbalesetek miatt jelentkező egészségügyi költségeket (a munkába járás esetén is) a TB helyett az üzleti biztosítókra kellene hárítani. A villamos energia, földgáz, kőolaj, szén hazai árképzésénél a ténylegesnél magasabb importárat vesznek alapul, ezért szükséges lenne különadó kivetése a nyersanyagok területén keletkező extrajövedelmekre. A lakásfelújításra fordított, ingatlanértékesítésből származó bevételre és megtakarításra nyújtott áfa-, SZJA-kedvezmény a lakásállomány alakulásán keresztül jelentősen befolyásolja a gazdaságot, a társadalmi-szociális helyzetet, a közkiadásokat és a környezet állapotát. A zöld felületek pozitív hatásainak megőrzése érdekében a burkolt felületek után „lefedettségi díj" vethető ki. A hulladéktermelés csökkenése érdekében azokra az ipartermékekre, amelyeknek tartóssága az átlagosnál több mint 50%-kal rövidebb, és nem javítható, környezetvédelmi adó kivetése szükséges.

EXTERNÁLIS HATÁSOK ÉS INTERNALIZÁLÁSUK

Az életminőség csökkenése nélküli állandó növekedés biztosítása érdekében a környezeti hatások internalizálása létfontosságú. A környezetvédelmi költségeket hagyományosan környezeti adók segítségével fedeznek, bár ez nem zárja ki, hogy olyan javaslatokat fontoljanak meg, amelyek adókat helyettesítenek, vagy egészítenek ki (*Palmer – Riera, 2002*).

Externáliáról (külső gazdasági hatásról) akkor beszélünk, ha egy gazdasági szereplő tevékenysége piaci ellentételezés nélkül befolyásolja egy másik szereplő helyzetét. Az externális hatások lehetnek pozitívak, mely pénzértéke externális jövedelem, vagy negatívak, mely pénzben kifejezett értéke az externális költség. Az externális hatás eredménye a gazdaságban az, hogy az erőforrások és javak kereslete és kínálata, illetve értéke eltér a reális értéktől. A környezetszennyezés csaknem minden formája valójában negatív externális hatás. A marginális externáliák jól kezelhetők közgazdasági vagy „piackonform" eszközökkel, míg a nem marginális externáliák csak hatósági módszerekkel szabályozhatók (*Szakál, 2003*). Az állam olyan externáliák esetén avatkozhat be hatásosan, amelyek nagy terjedelműek, sok embert érintenek. Adót kell kivetni a visszaszorítani kívánt negatív externáliák forrástevékenységére, az ösztönözni

szándékolt pozitív externáliák forrástevékenységét pedig támogatni kell.

A környezetvédelem, illetve erőforráskapacitás védelme esetében a támogatások a legveszélyesebb, a gazdaság működését leginkább torzító beavatkozások. A támogatott energiával, szemétszállítással, vízellátással egyrészt a „gazdagok" is támogatást kapnak, másrészt senki sem érdekelt a takarékos használatban. Előfordulhat, hogy a támogatások erősen szennyező technológiák alkalmazására serkentenek, hiszen minél nagyobb a szenynyezés veszélye, annál nagyobb támogatás szerezhető meg. A természetfejlesztési beruházások támogatása viszont jogos igény lehet, mivel legtöbbször csak igen hosszú távon megtérülő, vagy gazdaságilag soha meg nem térülő befektetésekről van szó (pl. erdőtelepítés) (*Kiss, 2005*).

Az adók szerepének lényege, hogy amennyiben a szennyezést, illetve externális költséget okozó és azok elszenvedői között a piaci mechanizmusok nem hoznak létre megegyezést, az államnak kell elvonnia annyi jövedelmet, ami kikényszeríti a termelési méret társadalmi optimumra történő lecsökkenését, célja pedig a környezetszennyezés csökkentése és az erőforrások túlzott használatának megszüntetése, nem pedig a gazdasági tevékenység méretének csökkentése.

A JELENLEG ALKALMAZOTT ADÓK, DÍJAK, JÁRULÉKOK EXTERNÁLIS HATÁSAI ÉS ÉRTÉKELÉSÜK

Az 1. táblázatban összegyűjtött adók, díjak, járulékfajták közül az 1-2. az *önkormányzat*, a 3-11. a *közlekedés*, a 12-15. az *energia és nyersanyagok*, a 16-17. a *környezetvédelem* területéhez kapcsolódik. Az alkalmazott hatósági eszközök az alapján vizsgálva, hogy mennyire érték el szándékolt céljukat, továbbá milyen externális hatást eredményeznek, további csoportokat alkotnak. Azok az eszközök, amelyek részben vagy egészben céljuknak megfelelnek, de negatív externális hatással járnak, az *„A"* csoportba, amelyek céljuknak részben vagy egészben megfelelnek, és pozitív externális hatást is eredményeznek, a *„B"* csoportba, azok, amelyek céljukat sem érik el és negatív externális hatással is járnak, a *„C"* csoportba tartoznak.

Az *iparűzési* adó amellett, hogy fedezetet nyújt a helyi közszolgáltatásokra, visszafogja a foglalkoztatást és ösztönzi az anyagfelhasználást, a negatív externális hatás eredményeként nő a munkanélküliség és a hulladéktermelés. Az *építményadó,* fedezetbiztosító hatása mellett, a zöldterületek építési telekké minősítése során csökkenti a meglévő épületek értékét, növekvő közlekedési és infrastrukturális igényeket támaszt, mely hatására a környezetterhelés nő, a zöld területek pozitív hatása pedig csökken. Mértéke pazarlásra ösztönöz. A *gépjárműadó*, a közutak használati díja, az útdíj célja a közúti közlekedés alapvető feltételeinek kielégítése, a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelő járműállomány és közúthálózat kialakítása, működtetése, a közutak védelme. A közlekedés által okozott levegőszennyezést, zajterhelést, balesetet viszont azok is elszenvedik, akik nem vesznek részt közvetlenül a közlekedésben. Nem hagyható figyelmen kívül a nehéz tehergépjárművek által okozott többletköltség az utakban, közművezetékekben, utak menti épületekben, környezetben, egészségben, melyet a tehergépkocsik túlsúlydíja csak részben kompenzál. A negatív externális hatás internalizálása érdekében szükséges a gépjárműadó átalakítása „úthasználati átalánydíjjá", differenciálás a szennyezőanyag-kibocsátás és a zajterhelés alapján. Az *autópályadíj* következtében az autóvezetők inkább a településeken mennek keresztül az autópályák helyett. A szennyező fizet elvnek megfelelően az időarányosság helyett a kilométer-arányosságot kellene alkalmazni, lehetne költségként elszámolható, a használati díj kiterjesztése a települési utakra is indokolt. Az útdíjat a megtett úttól, a gépjármű szennyezőanyag-kibocsátásától, megengedett össztömegé-

1. táblázat

Az egyes hatósági eszközök bemutatása

Adó, díj, járulék, kedvezmény megnevezése	Jellemzője	Célja	Externális hatása
1. iparűzési adó	adó alapjából az anyagköltség vonható le, nem pedig a bérköltség	fedezet a helyi közszolgáltatásokra	A
2. építményadó	pazarlásra ösztönöz a termőfölddel, zöldfelülettel	fedezet a helyi közszolgáltatásokra	A
3. tömegközlekedési viteldíj	üzemanyag és a tömegközlekedés áfája megegyezik, tömegközlekedés díja a fogyasztói árindexnél jobban nő	tömegközlekedés működtetése	B
4. helyi utazási bérlet	csak a munkavállalók esetében adómentes természetbeni juttatás	támogatás	B
5. tehergépkocsik túlsúlydíja	túlsúlyos járművek forgalma nő	közutak védelme	A
6. üzemanyag-takarékossági kedvezmény	ösztönzi az SZJA és TB-járulék megfizetésének elkerülését	üzemanyag-takarékosság ösztönzése	C
7. közúti fuvarozók külföldi napidíj-kedvezménye	nemzetközi közúti árufuvarozást részesíti előnyben a vasúttal szemben	támogatás	C
8. gépjárműadó	magánszemélyek gépjárműadót, nem magánszemélyek cégautóadót fizetnek	önkormányzatok bevételi forrása, közúthálózat karbantartása, fejlesztése	A
9. közutak használati díja	időarányos 3,5–7,5 t közötti gépjárműveknek	fedezet a közlekedési hálózat fejlesztésére	A
10. útdíj	megtett távolsággal arányos 7,5 tonnától	fedezet a közutak építésére, fenntartására	A
11. bioüzemanyagok adókedvezménye	etanolos autó 20-25%-kal (autópályán 10%) többet fogyaszt, mint a benzinüzemű, ugyanazokért az erőforrásokért versenyeznek, mint az élelmiszer-termelés	megújuló E használatának ösztönzése, termelők versenyképességének javítása	C
12. energiaadó	villamos energia és a földgáz mennyisége alapján fizetendő	externális környezeti károk energiaárakba építése, energiatakarékosság	B
13. lakossági gázártámogatás	nem ösztönöz takarékosságra, nem mutatja meg a földgáz valódi árát	támogatás	C
14. bányajáradék	kitermelt ásványi nyersanyag és geotermikus E után, mennyiség alapján differenciált	költségvetési bevétel, kitermelés szabályozása	A
15. föld-, talajvédelmi járulék	termőföld más célú hasznosítása, humuszos termőréteg eltávolítása esetén	termőföld, talaj védelme	C
16. környezetvédelmi termékdíj	termékdíjköteles termékek után	szenny. megelőzése, csökkentése, takarékoskodás a természeti erőforrásokkal	B
17. környezetterhelési díj	levegő-, víz-, talajterhelési díj	környezet, természet védelme, költségvetési forrás	B

Forrás: saját szerkesztés

től függően minden útra szükséges lenne alkalmazni. Az ásványi anyagok kitermelésének szabályozása érdekében bevezetett *bányajáradékot*, annak érdekében, hogy újrahasznosításra ösztönözzön, emelni szükséges.

A *közlekedésben* célul tűzhetnék ki – mint pozitív externália – az egészségi állapot javítását, mely csökkenti a TB-kiadásokat, és – mint negatív externália – a légszennyezés, környezetterhelés (levegő, zaj, por), útkárok, városi zsúfoltság csökkentését. Ennek érdekében a környezetkímélő közlekedési módokat kellene támogatni, melynek első lépése a tömegközlekedés vonzóbbá tétele lehet. A tömegközlekedési viteldíj mértéke a személygépkocsi-használattal szemben nem ösztönöz a tömegközlekedés igénybevételére. A helyi utazási bérlet a vállalkozásban személyesen közreműködő és vezető tisztviselő esetében nem számolható el. Az *energiaadó* emelésével a vállalatok szembesülnének az energia valódi költségével, az első évben befizetett adót minden évben visszakaphatná az a vállalat, aki fizeti az energiaadót, így nem kerül versenyhátrányba, továbbá energiahatékonysági beruházásokra ösztönöz. Kifejezetten a környezetvédelem területén alkalmazott díjak céljukat, azaz a környezetterhelés visszafogását, a hulladéktermelés csökkentését, a környezet minőségének javulását jobban szolgálnák, ha a környezet használója érdekeltebb lenne a terhelés csökkentésében, a rendszer kiterjesztése, egyszerűsítése könnyebben elérné a kívánt eredményt.

A *„C"* csoportba tartoznak *a kedvezmények, támogatások, illetve az a járulék*, aminek alacsony mértéke nem hat ösztönzően a káros hatás visszafogására, ezért ezek eltörlése indokolt. Elgondolkodtató, hogy a szociális megfontolásból nyújtott támogatásoknak környezetvédelmi szempontból káros a hatása. Ezért a jövedelemkompenzációkat olyan formában indokolt nyújtani, hogy az erőforrásokkal való takarékos gazdálkodásra ösztönözzön, és ne torzítsa annak valódi árát. Az üzemanyaggal való takarékoskodás, a jelenlegi módszerrel szemben, megfelelő mértékű üzemanyagadók, útdíjak, behajtási díjak alkalmazásával érhető el. A közúti fuvarozók külföldi napidíjkedvezménye versenysemlegességet torzító beavatkozás. A 2003/30 EC számú bioüzemanyag irányelv előírásainak betartásához adókedvezményekkel, támogatásokkal ösztönzik a bioüzemanyagok előállításának növelését. Mivel a bioüzemanyagok gazdaságos előállítása intenzív mezőgazdasági termelést, sok energiát igényel, nagy mennyiségű szennyvíz keletkezik, továbbá veszélyezteti az ökoszisztémát, népességvándorlást, élelmiszerhiányt, áremelkedést eredményez, az üvegházhatású gázok kibocsátását pedig jelentősen nem csökkenti, az a véleményem, az eredeti cél sem valósul meg. A föld- és talajvédelmi járulék alacsony mértéke nincs visszatartó hatással a művelésből kivont területek csökkentésére, célszerű a mentességek körének szűkítése is.

FORRÁSMUNKÁK JEGYZÉKE

(1) Kiss K. (2005): Tiltandó támogatások. L'Hartmann kiadó, 299 p. – (2) Lukács A. – Pavics L. – Kiss K. (2008): Az államháztartás ökoszociális reformja. Levegő Munkacsoport, 116 p.– (3) Palmer, T. – Riera, A. (2002): Tourism and environmental taxes. Elsevier 10. p. – (4) Szakál F. (2003): Környezetgazdaságtan I. SZIE, Gödöllő, 61-80. pp. – (5) A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. tv. – (5) 1990. évi C. tv. a helyi adókról – (6) 1988. évi I. tv. a közúti közlekedésről – (7) 26/2009. (VI.22.) KHEM rendelet a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről – (8) 2003. évi LXXXIX. tv. a környezetterhelési díjról – (9) 1995. évi LVI tv. a környezetvédelmi termékdíjról – (10) 2003. évi LXXXVIII. tv. az energiaadóról – (11) 1991. évi LXXXII. tv. a gépjárműadóról – (12) 207. évi CXXIX tv. a termőföld védelméről – (13) 1995. évi CXVII. tv a személyi jövedelemadóról – (14) 2003. évi CXXVII. tv. a jövedéki adóról – (15) 2004. évi XXIX. EU tv.