



FUVOSZ



KKV SZ



MKFE



NiT Hungary



VOLÁN Egyesülés



VOSZ

A Magyar Köztársaság Kormánya

Gyurcsány Ferenc Miniszterelnök Úr részére

B u d a p e s t

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A Magyar Köztársaság Kormánya 2009. március 13-án nyújtotta be az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló T/9179. számú törvényjavaslatát az Országgyűlés részére. Szervezeteink – a javaslatot áttanulmányozva – az alábbi sürgős észrevételeket kívánják megtenni.

Szervezeteink a módosító jogszabály tervezetéből négy fontos részt kívánnak jelen levelükben kiemelni, mely a törvénymódosítás jelen állapotában történő elfogadása esetén az általunk képviselt szervezeti tagsági kör érdekeit jelentős mértékben és kedvezőtlenül befolyásolhatja. Mivel minden válság által érintett szektor esetében a szállítási igények csökkenése jelentkezett, így a közúti szolgáltatói vállalkozói kört a gazdasági recesszió különösen sújtja. A tervezett intézkedésekkel együtt ennek a hatása végzetes lehet.

A törvényjavaslat 60. § (1) bekezdésében, a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (Szja.) 25 §-át és a 28. §-át érintő része jelen állapotában történő elfogadása esetén megszünteti az üzemanyag-megtakarítás, valamint a külföldi napidíj címén adott pénzbeli juttatás adó- és járulékmentességét. Szervezeteink az üzemanyag-megtakarítás és a napidíj adómentességének megszüntetését a leghatározottabban ellenzik, annak változatlan formában való fenntartását a nemzetgazdaságilag kiemelkedő jelentőségű közúti áru- és személyfuvarozás versenyképességének megőrzése érdekében feltétlenül indokoltnak tartják. Mint azt Ön is tudja, a közúti fuvarozási tevékenység legmagasabb költségtényezője az üzemanyag költsége, melynek mértéke alapvetően két tényező függvénye. Az egyik tényező az üzemanyagárak mindenkori mértéke, mely – különösen az elmúlt hónapok eseményeire alapozva – alapvetően nem befolyásolható. A másik tényező az üzemanyag-megtakarítás, azaz a gazdaságos, és környezetkímélő módon történő járművezetés, mely alapvetően a közúti fuvarozó vállalkozások alkalmazásában álló gépjárművezetők rátermettségén, képzettségén, tapasztalatán és elsősorban hozzáállásán (érdekeltségén) múlik. Meggyőződésünk, hogy a munkavállaló gépjárművezetők érdekeltté tétele, és a számszerűsített megtakarítások részükre történő visszaforgatása környezetvédelmi szempontból is létfontosságú. Ennek az érdekelttségi rendszernek nem véletlenül volt eddig is helye a személyi jövedelemadóról szóló jogszabályban. Az

sem elhanyagolható tényező, hogy optimális üzemanyag-megtakarítás csak optimális motorfordulatszám tartós fenntartásával érhető el, így a gépjárművezető nem a motor túlpörgetésében, és a menetsebesség növelésében, hanem az optimális sebesség és fordulatszám tartásában érdekelt, ennek a közlekedésbiztonságra gyakorolt kedvező hatása szintén nem elhanyagolható. Az adó- és járulék mentesség fenntartása ezért nem csak a fuvarozó vállalkozások versenyképességének szempontjából, de az állam környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági szempontjai szerint is feltétlenül célszerű és indokolt. Amennyiben az üzemanyag-megtakarítás adómentessége kikerül az Szja. törvény rendelkezései közül, úgy olyan következményektől lehet joggal tartani, mely ellentétes mind a magánszféra, mind az állam érdekeivel, ideértve a megtakarított üzemanyag feketeipiaci megjelenésének felerősödését.

A nemzetközi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban résztvevő gépkocsivezetők és árukísérők (utazó személyzet) speciális munka- és életkörülmények között végzik munkájukat. Az adómentes napidíj útján adható többlettuttatás némileg ellensúlyozta a mostoha életkörülményeket, és hozzájárult a pálya gyengülő vonzerejének fenntartásához. Hozzáteesszük, ez a napidíj egyébként a gépkocsivezetők külföldön felmerülő, indokolt többletköltségeit finanszírozta s ez a juttatás más európai uniós országokban is természetes, sőt mértéke a magyarországinál magasabb.

A várható következmények között talán elegendő megemlítenünk a munkavállalói oldalról kieső jövedelem okán bekövetkező pályaelhagyást, a képzett gépjárművezetőknek a hazai munkakörnyezetből való eltávozását, és ezzel az alágazaton belüli munkaerő-hiány további növekedését, vagy a megnövekedett adó- és járulékterhek miatt az üzemanyag-megtakarításként és napidíjként kifizetett összegnek a fekete gazdaságba történő átáramlását. A jelenlegi szolgáltatási teljesítmények csak magasabb költségekkel lesznek fenntarthatók, ami – különösen a kabotázs május 1-i megjelenésével – a magyar vállalkozások ellehetetlenedéséhez vezet. A piacon a külföldi vállalkozások teret nyernek, következőképp azonos környezeti és forgalmi terhelés mellett az állam bevételei az elmaradt adók és járulékok miatt csökkenni fognak.

Mivel a törvénymódosítási javaslat érdemi indoklást nem tartalmaz a jogszabály-tervezetthez, így a jelzett módosítás indokoltságára vonatkozó kormányzati álláspontot nem állt módunkban megismerni. Az állami bevételek növelése, mint vélelmezhető indok és kitűzött cél, természetesen általunk is ismert és tolerált, de a versenyképesség ellen ható jelen intézkedések várható negatív következményei véleményünk szerint jóval meghaladják a tervezett állami bevételek mértékét.

Észrevételezzük továbbá, hogy a szakképzési hozzájárulásról és a képzés fejlesztésének támogatásáról szóló 2003. évi LXXXVI. Törvény (Szt.) módosításának tárgyköre, (a módosító törvényjavaslat 41.-42. és 54 §-a) melyből – legnagyobb meglepetésünkre – ismételen kimarad az a kormányzati vállalat, melyet a Magyar Köztársaság Kormánya és a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások szakmai érdekképviseleti szervei között a terület versenyképességének javítása érdekében teendő intézkedésekről szóló, 2008. június 25-én aláírt Megállapodás 3. pontja tartalmaz. Ebben a kormányzat vállalta, hogy *kezdeményezi a szakképzési hozzájárulásról és a képzés fejlesztésének támogatásáról szóló törvény olyan irányú módosítását, amely a közúti közlekedési szolgáltatóknál minimum C, vagy D járműkategóriára érvényes vezetői engedélyhez kötött munkakörben dolgozók bérét kiveszi a hozzájárulás fizetésére kötelezettek köréből oly módon, hogy az így a vállalkozásnál maradó pénzeszegeket – ellenőrizhető módon – vezetői engedély megszerzését célzó képzésekre, illetve a szükséges továbbképzésekre és veszélyesáru-szállító gépkocsivezető, belföldi és nemzetközi fuvarozó, belföldi és nemzetközi autóbusszevető, könnyű- és nehézgépjárművezető, könnyű- és nehézgépjárművezető, könnyű- és nehézgépjárművezető, könnyű- és nehézgépjárművezető szaktanfolyami képzésekre fordítják.*

Nem értünk egyet továbbá az üzemanyag célú gázolaj jövedéki adójának július 1-i emelésével. A jövedéki adó emelésére vonatkozó „uniós kényszer” csak 2010-től hatályos, ezért az adóemelés fél évvel történő előrehozatala indokolatlan.

Tisztelt Miniszterelnök úr!

A Magyar Köztársaság Kormánya és a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások szakmai érdekképviselői szervei között a terület versenyképességének javítása érdekében teendő intézkedésekről szóló, 2008. június 25-én aláírt Megállapodás – melynek ünnepélyes aláírását Ön is megtisztelte jelenlétével, majd a sajtótájékoztatón Ön tájékoztatta az ország közvéleményét – alapvetően célozta meg a hazai közúti árufuvarozó és autóbuszos személyszállító vállalkozások versenyképességének javítását. A Megállapodás előkészítése során, és Miniszterelnök Úrral való február 6-i, majd azt követő személyes találkozóink alkalmával is egyetértettünk abban, hogy a közúti árufuvarozás nemzetgazdasági szempontból stratégiai jelentőségű aláágazat, mely aláágazat versenyképességének fenntartása és javítása kölcsönös érdek. Jelen módosító törvénycsomag tartalma alapján szervezeteink – mint a Megállapodást aláíró érdekképviselők – úgy ítélik meg, hogy annak említett pontjai ellentétesek a Megállapodás alapelveivel, és nem a versenyképesség javítását, de elfogadásuk esetén annak további romlását fogják eredményezni. Az üzemanyag-megtakarítás, a napidíj adó- és járulékok mentességének eltörlésével és a szakképzési hozzájárulás elszámolható mértékének érintetlenül hagyásával a vállalkozások helyzetében az a nem kívánt fordulat állhat be, hogy mindazok a versenyképességet javító források, melyeket a Megállapodás számukra biztosított, most elveszni látszanak a hivatkozott tervezet megvalósítása esetén.

Ezért szervezeteink tagsági köre, és valamennyi közúti fuvarozó vállalkozás érdekeit képviselve azzal a felkéréssel fordulunk Önhöz, hogy a kormányülésen a jelzett témakörökben álláspontunkat a Megállapodásban foglaltak maradéktalan teljesülése érdekében képviselni szíveskedjék. **Ennek megfelelően kérjük, hogy az Szja. törvény rendelkezéseiben az üzemanyag-megtakarítás adó- és járulékmentességére vonatkozó 25.§ (2). bekezdés a.) pontja, valamint a 28.§ (2)-(4) bekezdése ne kerüljön törlésre, a Szít. módosító rendelkezései közé a kormány és a fuvarozói érdekképviselők között 2008. június 25-én aláírt Megállapodás 3. pontjának 4. bekezdésében foglalt kormányzati vállalás bekerüljön, az üzemanyag célú gázolaj jövedéki adója pedig csak 2010. január 1-től emelkedjen.**

Szíves figyelmét megköszönve, kedvező válaszában és hatékony intézkedésében bízva

Tisztelettel:

Peredi Péter s.k.
főtitkár
FUVOSZ

Dénes András s.k.
főtitkár
KKVSZ

Dr. Kovács Alíz s.k.
főtitkár
MKFE

Dittel Gábor s.k.
ügyvezető főtitkár
NiT Hungary

Saslics Elemér s.k.
vezérigazgató
VOLÁN Egyesülés

Dr. Dávid Ferenc s.k.
főtitkár
VOSZ

Tájékoztatásul:

- Dr. Veres János pénzügyminiszter úr részére
- Dr. Molnár Csaba közlekedési miniszter úr részére
- Szűcs Erika szociális és munkaügyi miniszter asszony részére