

MKFE HÍREK VÁLTOZÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK

A legfőbb vívmányok megmaradtak

ÉRDEKKÉPVISELETI EREDMÉNY A SZAKMA EGÉSZÉNEK

Lapunk előző számában adtunk tájékoztatást a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének május végén megtartott országos küldöttközgyűléséről, ahol Wáberer György elnök kijelentette: az európai fuvarpiacon 25 százalékos túlkínálat van. Ezen nem segíthet a magyar kormány. De igen segíthet a magyar fuvarozók versenyképességének megőrzésében, amennyiben nem veszi el aapidíj (25 euróig érvényes) adómentességét, és meghagyja az üzemanyag-megtakarítás adómentességét. Amennyiben ezek a kedvezmények megszűnnek, a magyar vállalkozások sokkal rosszabb helyzetbe kerülnek a többi uniós állam fuvarozóinál, és elveszítik fennmaradásuk jelenlegi legfőbb esélyét, a harmadikországos fuvarozást. A számtalan kisebb ügy akár meg is oldódhat, ha ez a két vívmány elvész, az valóban a véget jelentheti. Ez az alap, amely mellett minden egyéb gond eltörpül.

A kormány álláspontja ekkor nagyon távolt állt a fuvarozókéttól. Alig több mint egy hónappal később, június 29-én a Parlament elfogadta az adótörvény módosítását, amely a többi közt kimondja:

- a nemzetközi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban gépkocsivezetőként és árukiszármazóként foglalkoztatott magánszemélyek esetében az e tevékenységre tekintettel kapottapidíjból a vonatkozó kormányrendelet szerinti összeg (jelenleg 25 EUR-nak megfelelő forintösszeg) igazolás nélkül költségként levonható,

- a nem önálló tevékenységből származó jövedelem meghatározásakor üzemanyag-

megtakarítás címén havonta legfeljebb 100 ezer forint levonható a bevételből,

- a légrugós vagy azzal egyenértékű rugózási rendszerű tehergépjárművek (ide értve a pótkocsikat, félpótkocsikat is) és autóbuszok gépjármű-adójának mértéke a 2009-es szinten marad. (A légrugós jármű fogalmát az adótörvény értelmezi, s annak igazolását az adóalany kötelezettségévé teszi.)

A SIKER HÁTTERE

Hosszú ideje nem sikerült ekkora eredményt elérnie az MKFE-nek. Talán éppen akkor volt ilyen jelentőségű lezárása a kormány és a fuvarozók közötti tárgyalássorozatnak, amikor aapidíj és az üzemanyag-megtakarítás adómentességében áll-



Karmos Gábor: Rendkívül fontos, hogy a két alapvető vívmányt, tehát aapidíjat és az üzemanyag megtakarítás adómentességét sikerült megtartani. A szakma fontosságának elismerését jelzi, hogy akkor, amikor a kormány szerint minden jövedelmet meg kell adóztatni, ezek a kedvezmények megmaradtak. Ez valóban a kisvállalkozások életben maradását segíti, és nyilván a gazdaság egésze számára is hasznos, hogy a nagyok itt maradnak Magyarországon

podtak meg. Igaz, akkor még az üzemanyag jövedékiadó-tartalmanak befagyasztásáról is sikerült megállapodni...

■ **Minek köszönhető az eredmény, amely most sokkal fontosabb, mint a hamvába holt tavalyi megállapodás? – kérdeztük Karmos Gábor főtítkárhelyett.**

– Ez az érdekképviseleti eredmény több tízmilliárd forintot hoz a szakma egésze, tehát az MKFE tagsága és az egyesületen kívüli fuvarozók számára. A siker véleményem szerint 6 tényezőre vezethető vissza. Bebizonyosodott, hogy bölcs döntés volt a tekintélyes Ernst & Young nemzetközi pénzügyi tanácsadó céggel elkészíttetni a közúti fuvarozók versenyképességi esélyeit vizsgáló tanulmányt. Ez a munka, amely 2009 májusára készült el, feltárta, és feketén-fehéren bebizonyította, hogy a tervezett adótörvény-módosítások következtében igazságtalan és aránytalan versenyhátrányba kerülne a magyarországi székhelyű fuvarozó vállalkozások. A pénzügyi tárca könnyebben fogadta el a tanulmányt így, hogy megállapításait egy nemzetközileg elismert, független szervezet szakértői dolgozták ki.

Ugyancsak hozzájárult az eredményhez az MKFE elnökségi stratégiája, vagyis jól kommunikáltak, milyen következményekkel járna, ha az adótörvény-módosítást az eredeti elképzelés szerint bevezetnék. Az egyesület számára nagy segítséget jelentett, hogy a VOSZ főtítkára, **dr. Dávid Ferenc** egyetértett álláspontunkkal, megerősítette, hogy ennek a szektornak rendkívül nagy gondot jelentene a kedvezmények eltörlése, ugyanakkor lehetővé tette képviselőnk részvételét az Országos Érdekegyeztető Tanács ülésein.

A TÁRGYALÁSOK NYOMATÉKA

■ **Miközben folytak a tárgyalások és az egyeztetések, hogyan reagált a tagság? Azok a tagok, akik már a májusi közgyűlésen is demonstrációt sürgettek. S ha jól tudom, az egyesület elnöksége el is**

készítette egy demonstráció pontos tervét...

– Most értünk el a 4. pontig. Az elnökség előbb egy nagyon hatékony és célratörő kétnapos ülést tartott, majd pár nappal később egy rendkívüli ülést. Ekkor született meg a döntés, mely szerint, ha szükséges, az érdekvégyesítés végső eszközként figyelemfelkeltő demonstrációt szervez az MKFE. A határozatot megküldtük tagjainknak, és két napon belül tömegével érkeztek a visszajelzések a demonstráció támogatásáról, arról, hogy készek járműveikkel adott helyen és időben megjelenni. A tagság egyértelműen felsorakozott az elnökség mögé, ami nagymértékben segítette a pénzügyminiszterrel folytatott tárgyalásokat, mintegy nyomatókat adott a már említett tanulmányhoz és a további szakmai anyagokhoz. Ezek jelentik az 5. pontot, úgy gondolom, sikerült jó háttér és felkészítő tanulmányokat, elemző és összehasonlító anyagokat készítenünk. Végül, bármennyire különös helyzet, hogy az embernek dicsérnie kell a főnökét a nagy nyilvánosság előtt, az az igazság, hogy a felkészítés, a határozott szándék, a független szakértők tanulmánya sem ért volna célba Wáberer György, az MKFE elnöke nélkül. Ez tehát a 6. pont. Az ő szakmai tekintélyére, elismertségére, a gazdasági életben elfoglalt helyére volt szükség ahhoz, hogy a miniszterelnök, a pénzügyminiszter és az adórendszerért felelős szakállamtítkár is tárgyaljon vele, és elfogadják érveit. Végeredményben neki köszönhető, hogy a szakértői kormány már a fuvarozói szakma számára kedvező előterjesztést nyújtott be az Országgyűlésnek, amit el is fogadtak.

■ **A demonstráció tehát elmaradt, hiszen a két legfőbb érvelést sikerült elkerülni. De vannak-e további eredmények, illetve maradtak-e teljesítetlen kívánságai a közúti fuvarozóknak?**

– Tagságunk elégedetten vette tudomásul, hogy a szakma két legfontosabb vívmánya megmarad. A kisebb cégek így meg-

menekültek attól, hogy tönkre menjenek. A nagyobb vállalkozások tulajdonosai pedig úgy vélik, maradnak Magyarországon, és nem teszik át székhelyüket valamelyik kedvezőbb adózást lehetővé tevő külföldi országba. Az adózástól független és már korábbi eredmény a hétvégi forgalomkorlátozás enyhítése és lerövidítése. A korábbi június 15-e helyett csak július 1-jén kezdődött, és nem szombat reggel 8 órától, hanem délután 3 órától tart a kényszerpihenő. A közelmúlt sikere a bírságrendelet módosítása, amelynek legfontosabb hozadéka, hogy a kisebb vétségekért nem rónak ki olyan összegeket, amelyek már a vállalkozás létét veszélyeztetik. A légrugós járművek adója megmarad a 2009-es szinten, ehhez azonban a tulajdonosnak igazolnia kell a megfelelő műszaki adatokat. A jövő évi adók kivetéséig még több mint fél év van hátra, az idő tehát nem szorít, de mindenkinek érdemes odafigyelnie, hogy a műszaki vizsgákon megkapja az erre vonatkozó igazolást.

HIBÁS ÉS CÉLSZERŰTEN AZ ÉVKÖZBENI EMELÉS

■ **A jó hírek mellett a keserű pirula a jövedékiadó-emelés. Az ismét dráguló üzemanyagok mellett ez súlyos gondokat is okozhat a fuvarozóknak. Esély sem volt arra, hogy az évközbeni emelésről letegyen a kormány?**

– A pénzügyminiszterrel folytatott tárgyaláson Wáberer György – a gépjárműadón kívül – egyetlen pontra utalt vissza a tavalyi 7 pontos megállapodásból. Mégpedig a kereskedelmi gázolajár bevezetésének lehetőségére. Ez a jövedéki adó egy részének visszaigénylését is jelenthetné. De bevezetéséhez az Európai Unió jóváhagyására is szükség lenne, amely korábban már elutasította Magyarország ez irányú kérését. Erre tehát nagyon kis esélyt valószínűsítanak a szakemberek.

■ **Évekkel ezelőtt az érdekviselet és a kormány közötti tárgyalásokon gyakran hangoztatott érve volt a fu-**

rozóknak, hogy Magyarországon sokkal magasabb a jövedéki adó, mint a környező országokban. Mi a helyzet ma?

– Az üzemanyagárakhoz kapcsolódó adóterhek nagymértékben növekedtek. Július 1-jétől a gázolaj jövedéki adója 5,50 forinttal 90,50 forintra emelkedett, az áfakulcs pedig 20-ról 25 százalékra módosult. Az üzemanyag adótarományra vonatkozóan rendkívül ellentmondásos helyzetben vagyunk. Valóban, évekkal ezelőtt nálunk a jövedéki adó mértéke meghaladta a környező országok szintjét. Ugyanakkor ennek az összegnek egy meghatározott része az Útalapba került. Később, szerintem nagyon helytelenül, megszüntették az Útalapot, a jövedéki adó mértékét viszont nem, vagy csak minimális mértékben emelték. Meggyőződésem, hogy ebben a fuvarozói érdekviseleteknek is szerepük volt. A jövedéki adó mértéke 2009. június 30-ig 85 Ft/liter volt, magasabb a lengyel és a román, de alacsonyabb a cseh, a szlovák és az osztrák mértéknél.

■ **Az Európai Unió milyen mértékű üzemanyag jövedéki adót vár el tagállamaitól?**

– Jelenleg az Európai Unió által elvárt minimum 1000 literenként 302 euró. Jövő év januárjától viszont már 330 euró/1000 liter az elvárás. A július 1-jétől bevezetett 90,50 forintra történt adóemelés indokolatlan és ésszerűtlen, ezt megpróbáltuk szakmai érvekkel alátámasztani, de süket fülekre találtunk. Egyébként szerintem ezzel az évközi emeléssel nagy hibát követett el a kormány és az Országgyűlés, mert az üzemanyagot megdrágította, ugyanakkor – mivel a tankolás helyének bizonyos átrendeződése várható – a költségvetést nem juttatta érdemi bevételi többletbe. Jövőre a tervek szerint 97,35 forint lesz a gázolaj literenkénti jövedéki adója. Mivel a kormány 295 forintos euró árfolyammal számol, az emelés az Európai Uniónak való megfelelést szolgálja. Itt kell hivatkoznom az e tárgykörben elkövetett egyik legnagyobb hibára:

Magyarország ugyanis a csatlakozási tárgyalások során nem kért, és így nem is kaphatott átmeneti könnyítést az uniós szabályozás alkalmazása alól. Ellenében számos régebbi és több velünk együtt csatlakozott országgal! Például Ausztria, Luxemburg, Lettország, Litvánia, Lengyelország, majd Románia és Bulgária kért és kapott is haladékat a 2003/96/EK irányelv végrehajtása alól. Ezek a tagállamok elviekben megtehetik, hogy kisebb jövedéki adó mértéket alkalmaznak a literenkénti 0,33 eurónál. Sőt, több országban az úgynevezett kereskedelmi gázolajra kivetendő jövedéki adó mérték is alkalmazható, nálunk azonban a jelenlegi szabályozás alapján erre nincs lehetőség. Gyakorlatilag nincs is rá lehetőség, hiszen az irányelvtől való eltérést az Európai Bizottság javaslata alapján az összes tagállamnak jóvá kellene hagyania. Mindezek alapján nincs különösebb érdekviseleti mozgástér a gázolaj jövedéki adójának kérdésében. Amennyiben a forint/euró árfolyam másként alakul, vagyis a forint erősödik, akkor uniós kényszer nincsen az emelésre. Azért azt meg kell jegyezni, hogy a 2008-as megállapodásban a Kormány vállalta, hogy 2010-től nem alkalmaz a mindenkori EU minimum szintnél magasabb jövedéki adót a közúti közlekedési szolgáltató járművekre.

NÉHÁNY FONTOS VÁLTOZÁS

■ **Melyek azok az adómódosítások, amelyekre nyomaték-kal felhívja a személyszállító és áru fuvarozó vállalkozók figyelmét?**

– A munkaadókat és nyilván majd a munkavállalókat is érinti a természetbeni juttatások megadóztatása, ami az eredetileg tervezett 32 százalék helyett 25 százalék lett. A személyszállítók közül többeket érint, hogy a kereskedelmi szálláshelyszolgáltatás adókulcsa 18 százalék. Fontos, ahogyan már említettem, a légrugós teherjárművek és autóbuszok gépjárműadója nem emelkedik, de ismétlem, gondoskodni kell a megfele-

lő igazolásokról. Elképzelhető, hogy a közlekedési hatóságnak ezért valamennyi díjat fizetni kell, de nyilván nagyságrendekkel kevesebbet, mint amennyi a gépjárműadó lenne. Lényeges módosítás, hogy a személyi jövedelemadó alapja az úgynevezett szuperbruttó jövedelem lesz, és egyidejűleg csökkennek az adókulcsok, illetve megszűnik a magánszemélyek különadója. A teljes jövedelemre alkalmazandó lesz a 2009. július 1-jétől részben alkalmazandó alacsonyabb munkáltatói társadalombiztosítási járulékkulcs (27 százalék). Ötszörösére emelkedik a rehabilitációs hozzájárulás mértéke, amely így 2010-ben 964 500 Ft/fő/év lenne. (A járulék alapja nem változik, azt továbbra is a létszám 5 százaléka után kellene fizetni, amelyből levonható lesz a megváltozott munkaképességű létszám.) Bevezetik az egyes nagy értékű tárgyakra vonatkozó adót, külön a lakóingatlan, a nagy értékű gépjármű, a vízi- és a légi jármű adóztatására. Jelentősen csökken a visszerthes vagyónát ruházási illeték mértéke, azonban illetékkötelessé válik az ingatlanl rendelkező társaságban lévő részesedés megszerzése is. Emelkedik a jövedéki-, a gépjármű- és az energiaadó mértéke is.

■ **Összegezve az elmúlt hetek eseményeit, javultak-e a magyar közúti személyszállító és áru fuvarozó vállalkozások kilátásai, esélyei az európai piacra?**

– Inkább úgy fogalmazhatunk, hogy nem romlottak tovább az esélyek. Rendkívül fontos, hogy a két alapvető vívmányt, tehát a napidíjat és az üzemanyag megtakarítás adómentességét sikerült megtartani. A szakma fontosságának elismerését jelzi, hogy akkor, amikor a kormány szerint minden jövedelmet meg kell adóztatni, ezek a kedvezmények megmaradtak. Ez valóban a kisvállalkozások életben maradását segíti, és nyilván a gazdaság egésze számára is hasznos, hogy a nagyok itt maradjanak Magyarországon.