

LÉGI KÖZLEKEDÉS (ZÖLD)ADÓZTATÁSA

(GREEN) TAXATION OF AVIATION

NAGY ZOLTÁN* – CZIRJÁKNÉ KISPÁL MÓNKA**

Jelen tanulmány célja annak bemutatása, hogy a légi közlekedés adóztatása hogyan tudja befolyásolni annak környezetszennyező szerepét. Mit jelent az, hogy egy adó zöld, milyen jelentősége lehet e típusú adónak a légi közlekedésben? Jelen kutatás megvizsgálja a Covid–19-járvány hatásait a légi közlekedésre, a nemzetközi és európai uniós intézkedéseket, majd elemzi egyes országok által alkalmazott légi közlekedéssel kapcsolatos adókat. Kissé részletesebben foglalkozik a tanulmány a francia légi közlekedési adókkal, amelyek példaértékűek, illetve bemutatásra kerül e körben a magyar szabályozás is. Mindezek felül a kutatás a légi közlekedés adóztatásával kapcsolatos jövőre vonatkozó lehetőségeket is felvázolja. E körben jelentős szerepet kap egy európai uniós szakértői vizsgálat, illetve olyan alternatív lehetőségek, amelyek az Európai Uniónak az általános dekarbonizációs céljait mozdítják elő.

Kulcsszavak: légi közlekedés, zöldadó, éghajlatváltozás, dekarbonizáció, légitársaságok hozzájárulása, zajszenyezés

The aim of this study is to show how air transport taxation can affect its polluting role. What does it mean that a tax is green, and what role can this type of tax play in aviation? This research examines the impact of the Covid–19 epidemic on aviation, international and

* PROF. DR. NAGY ZOLTÁN
PhD egyetemi tanár
Miskolci Egyetem ÁJK
Államtudományi Intézet
Pénzügyi Jogi Intézeti Tanszék
3515 Miskolc-Egyetemváros
főosztályvezető
Mádl Ferenc Összehasonlító Jogi Intézet
Közjogi Kutatási Főosztály
zoltan.nagy2@uni-miskolc.hu

** CZIRJÁKNÉ DR. KISPÁL MÓNKA
LL.M PhD-hallgató, 2. évfolyam, levelező tagozat
Miskolci Egyetem ÁJK
Államtudományi Intézet
Pénzügyi Jogi Intézeti Tanszék
kutató, gazdasági büntetőjogi szakjogász
Mádl Ferenc Összehasonlító Jogi Intézet
monika.kispal.czirjakne@mfi.gov.hu

EU measures, and then analyses the aviation taxes applied by some countries. The French aviation taxes, which are an example, are discussed in some detail and the Hungarian legislation is also presented. In addition, the study outlines the options for the future of aviation taxation. An EU peer review and alternative options that promote the EU's overall decarbonisation objectives will play an important role.

Keywords: *aviation, green tax, climate change, decarbonisation, airline contribution, noise pollution*

Bevezetés

A levegőszennyezés korunk egyik legnagyobb problémája (és kihívása is egyben), amely nap mint nap fenyegeti egészségünket, életünket. Valamennyien érintettek vagyunk. Ennek kapcsán sokat hallunk a klímaváltozásról, az üvegházhatású gázok kibocsátásáról, a fosszilis energiahordozókról, a dekarbonizációról. A Föld felmelegedése által okozott jelenlegi éghajlati helyzetet súlyosbította az orosz–ukrán háború okozta energiaválság, amely további lépéseket kényszerít ki az energiaellátás-átállás érdekében. Nincsenek könnyű helyzetben sem az államok, sem az államközösségek, hiszen lakosaiknak garantálni kell egyfelől a folyamatos energiaellátást, ugyanakkor a környezeti hatások miatt a korábban vállalt klímacélok tartaniuk kell, döntéseiknél azt figyelembe kell venni.

A szén-dioxid üvegházhatású gáz, és a Föld felmelegedéséért leginkább felelős szennyező anyag. A jelenlegi globális felmelegedés 80%-áért az ember általi szén-dioxid-kibocsátás okolható. Bár az élőlények légzésük során bocsátanak ki szén-dioxidot, a valódi szennyezést az *autók, repülők, erőművek működése és más emberi tevékenységek* jelentik, beleértve a fosszilis tüzelőanyagok, mint például a benzin és a földgáz égetését. Az elmúlt 150 évben ezek a tevékenységek annyi szén-dioxidot juttattak a légkörbe, ami elég volt ahhoz, hogy a szintje magasabbra emelkedjen. A legtöbb ember egyetért abban, hogy a globális felmelegedés megfékezésére különböző intézkedések szükségesek. Az egyén szintjén, egyrészt, ha kevesebbet autózunk és repülünk, másrészt újrahasznosítunk, csökkenteni tudjuk a szénlábnyomunkat – vagyis a szén-dioxidnak a mennyiségét, amelynek a légkörbe jutásáért egyénileg mi is felelősek vagyunk. Nagyobb méretekben gondolkodva a kormányok intézkedéseket tesznek a szén-dioxid és más üvegházhatású gázok kibocsátásának korlátozására. Ennek egyik módja az országok közötti megállapodások, vállalások, hogy csökkentik a szén-dioxid-kibocsátásukat. Másik útja a szén-dioxid-kibocsátás megadóztatása, ezzel ösztönözve a társaságokat és egyéneket, hogy energiát takarítsanak meg, és kevésbé szennyezzék a levegőt.¹ A légi közlekedés zaj- és légszennyező, továbbá nem elhanyagolható a repülőterek és infrastruktúrájuk környezetszennyezése is.

¹ A Válaszúton Alapítvány internetes oldala. Az alapítvány két fő tevékenysége a hagyományörzés és a környezetvédelem, küldetése szerint a múlt értékes hagyományait átörökítve szeretné az új nemzedék fenntartható környezetét megteremteni. <https://www.legszenneyez.hu/legszenneyez-es-forrasai/>, 2023. augusztus 8.

Jelen tanulmány nem kevesebbre vállalkozik, mint hogy megvizsgálja, egyes államok saját eszközeikkel, adópolitikájukkal hogyan próbálják elősegíteni a légi közlekedéssel okozott környezetszennyezés mértékének csökkentését, közlekedési szokások megváltoztatását, valamint milyen alternatívák léteznek egy húzó iparágazat megadóztatásakor, úgy hogy azzal egyidőben a környezetterhelés kompenzálásra kerüljön.

1. Zöldadózás. Mitől zöld egy adó?

A zöld- vagy környezeti adók olyan gazdaságpolitikai eszközök, amelyek révén a jelenlegihez képest kedvezőbb összetársadalmi keresleti-kínálati egyensúly alakítható ki, és ezáltal mérsékelhető a gazdasági szereplők környezetszennyező tevékenysége. A zöldadókból származó bevétel egyelőre a bruttó kibocsátás és a teljes adóbevétel töredékét teszi ki a fejlett országok körében. A zöldadózás lényege az lenne, hogy az államnak a környezetterhelő tevékenységek után több adóbevétele származzon, amiből kedvezményeket lehet adni környezetbarát tevékenységek támogatására vagy az okozott kár csökkentésére. Az állam részéről az adóztatási princípium és a környezetvédelem támogatása egyszerre kell, hogy érdeké formálódjon. Ha ez megtörténik, akkor láthatunk olyan adófajtát, nevezzük zöldadónak, amely pluszterhet jelent a gazdálkodónak, de egyúttal a károsanyag-kibocsátás kompenzálása is megtörténik. Ezért elmondhatjuk, hogy a zöldadózás esetén nem az a kérdés, hogy mely tevékenység lesz adóköteles, hanem az is, hogy a bevételnek mi lesz a további sorsa.

Az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkára António Guterres 2022 szeptemberében sürgetve szólította fel az országokat, hogy rendkívüli adókat vessenek ki a fosszilis tüzelőanyag-gyártó cégekre, és irányítsák a pénzt olyan károsult nemzetekhez, amelyek egyre súlyosabb veszteségeket szenvednek el az éghajlati válság miatt. Kijelentette, hogy „a szennyezőknek fizetniük kell” a hőhullámok, árvizek, aszályok és más éghajlati hatások által okozott károkért, és követelte, hogy „legfőbb ideje figyelni a fosszilis tüzelőanyag-termelőket, befektetőket és a kitermelés résztvevőit”. „Ma felszólítok minden fejlett gazdaságot, hogy adóztassák meg a fosszilis tüzelőanyag-vállalatok váratlan nyereségét” – mondta Guterres az ENSZ közgyűlésén tartott beszédében. „Ezeket az alapokat kétféleképpen kell átirányítani: az éghajlati válság által okozott veszteségeket és károkat elszenvedő országokba, illetve az emelkedő élelmiszer- és energiaárakkal küszködők felé.” – állította.²

A zöldadókból származó bevétel egyelőre a bruttó kibocsátás és a teljes adóbevétel töredékét teszi ki. A zöldadók száma növekszik, azonban az ebből az adónemből származó bevételek az OECD-országokban átlagosan a GDP 1,5%-ának felelnek meg, míg az összes adóbevétel mindössze 5,1%-át képezik. Összehasonlításképp a jövedelemadók, kiegészítve a társadalombiztosítási hozzájárulásokkal,

² António GUTERRES: *Polluters must pay’: UN chief calls for windfall tax on fossil fuel companies*. <https://www.theguardian.com/world/2022/sep/20/un-secretary-general-tax-fossil-fuel-companies-climate-crisis>, 2023. augusztus 3.

eléri a GDP 21,5%-át, a fogyasztást terhelő adók pedig a GDP 10,8%-át. Európában a környezetvédelmi adókból származó bevételek jelentősebb összeget képviselnek, mint a világ többi részén. Az első tíz ország európai állam. Ugyanakkor a nagy gazdasággal rendelkező, világpiaci folyamatokat érdemben meghatározó és környezet-szennyező országok a rangsor hátsó felében foglalnak helyet. Az Amerikai Egyesült Államok költségvetésébe mindössze a GDP 0,7%-a folyik be zöldadókból, Kínában pedig ez az arány még alacsonyabb, mindössze a GDP 0,6%-a (OECD, 2021). A zöldadókon belül az energiaadókból származik a legtöbb bevétel az Európai Unióban, több mint a teljes bevétel háromnegyede. A környezetterhelési és erőforrásadók azonban mindössze a teljes zöld adóbevétel 4%-át adják. Hazánk azonban kiemelkedően teljesít e területen. Hollandia (14%) és Málta (11%) után Magyarországon (10%) a legmagasabb a környezetterhelési és erőforrásadókból származó adóbevétel aránya a zöldadó-bevételeken belül, mivel levegőterhelési, vízterhelési és talajterhelési díj is érvényben van hazánkban. (Európai Bizottság, 2020)³

Az adatokat vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a legmagasabb közvetlen környezetvédelmi adóbevétellel nem a legfejlettebb, jóléti államok rendelkeznek. Például Németországban és Svédországban is körülbelül az adóbevételek 5%-át jelentik az ökoadó, ellentétben Bulgáriával vagy Lettországgal, ahol ez az érték 10% feletti. Ebből következtethetünk arra, hogy a környezetvédelmi adókból származó bevételek nagysága nem feltétlenül azt tükrözi, hogy az adott ország mennyire környezettudatos, inkább az állami beavatkozás szükségességét jelenti. Másrészt arra is következtethetünk, hogy a magasabb ökoadó-bevétellel rendelkező tagállamokban is inkább a fiskális bevételek növekednek, melyek nem feltétlenül járulnak hozzá nagyobb mértékben a környezet állapotának javulásához. A környezetvédelmi adóbevételek esetében érdemes megvizsgálni, hogy hogyan kerülnek visszaforgatásra a kitűzött környezetvédelmi célok elérése érdekében. Az Eurostat a környezetvédelmi kiadások körébe sorol minden olyan kormányzati kiadást, amely a környezetszennyezés okozta károsodás és negatív hatás megelőzésére, csökkentésére és felszámolására irányul. Idetartozik például a hulladékgazdálkodás, a szennyvízkezelés, a szennyezés csökkentése, a biológiai sokféleség és a táj védelme, valamint minden egyéb környezetvédelmi kiadás. Az adatok alapján megállapíthatjuk, hogy nincs arányban a környezetvédelmi adóbevétel a környezet védelmére fordított kiadások nagyságával. A kevesebb környezetvédelmi adóbevétellel rendelkező tagállamok fejlettebb rendszerekkel rendelkeznek az energiaszektor vagy akár a hulladék- és vízgazdálkodás tekintetében is, így a szennyezést terhelő adóbevételek kisebbek, ugyanakkor a fejlesztésekben folyamatosan megjelennek a fenntarthatósági szempontok. A környezeti jellegű kiadásaik más kiadásokba is beépülnek, amelyek közvetve szintén a környezetvédelmet segítik elő, így például a közbeszerzésekbe, vagy bármilyen más beruházásba, amely önmagában nem környezetvédelmi célú. Ilyen tekintetben az uniós pénzügyi forrásoknak is jelentősége van, hiszen a legtöbb esetben nemcsak lehetőség, hanem

³ BÖGÖTHY Zoltán – HAUSMANN Róbert: *Új, zöld és fenntartható adórendszer*. MNB-háttéranyag. Budapest, 17. fejezet, 554. <https://www.mnb.hu/web/sw/static/file/hatteranyag-17.pdf>, 2023. augusztus 12.

elvárás is az ilyen források felhasználása során a környezetvédelmi, energiahatékonysági, fenntarthatósági szempontok figyelembevétele, míg a tagállami kiadási források esetében nem feltétlenül (Németországban és Svédországban jobban, mint például Magyarországon).⁴

Megállapítható, hogy a korszerű szabályozási eszközök egyszerre tudnak hatni a környezetszennyezés csökkentésére, az energiahatékonyság és energiabiztonság növelésére, valamint a hosszú távú gazdasági növekedés fokozására. Ezzel összefüggésben növekszik a környezetvédelmi adók jelentősége, amelyek egyrészt szabályozási hatékonysággal rendelkeznek, másrészt biztosítják a pénzügyi források újraelosztását. Ugyanakkor, amint azt a gyakorlat mutatja, a környezetvédelmi adók nem olyan fontosak a költségvetési bevételek megszerzésében, mint például a munkát terhelő vagy a társasági adó. Éppen ezért a környezetvédelmi adók hatékonyságának értékelését szabályozó funkciójukon kell alapul venni. Így a környezetvédelmi adók a környezetszennyezés mértékének csökkentésére, a természeti erőforrások észszerű felhasználásának növelésére irányulhatnak. Ezek az adók az energiaszektorban is fontos szerepet töltenek be, ösztönzőleg hatva a zöldenergia előállítására és felhasználására egyaránt. A gazdaságfejlesztés irányában a környezetvédelmi adók további ösztönzést jelentenek a termelési szerkezet átalakítására. A zöldadók integráló hatásait három komponens alapján lehet mérni: környezeti, gazdasági és energiabiztonsági.⁵

Fontos cél az összhang megteremtése a természeti környezet, a termelés és a fogyasztás között, amelyhez az államháztartási gazdálkodást is át kell alakítani, a mindenkori költségvetési politikát a fenntarthatóság jegyében kell kialakítani a döntéshozóknak. A környezeti fenntarthatóság nagymértékben függ a pénzügyi szabályozók szerepétől. A közigazgatási jog hatósági szabályozása egyedül kevés a hatékony környezeti felelősség megteremtésére. Szükség van olyan szabályozási eszközökre, amelyek hatni tudnak az adott társadalom fenntartható működésére. Az adók révén az állam hatni tud a környezeti értékek figyelembevételére, át tudja hangolni a gazdasági tevékenységet a környezettudatosság jegyében.⁶

⁴ NÉMETH-KISS Szófia: A környezetvédelemi célú adóztatás tendenciái az Európai Unióban. *KÖZJAVAK*, VII. évfolyam, 2021/1., 26–32. <https://doi.org/10.21867/KjK/2021.1.4>, <https://kozjavak.hu/kornyezetvedeleml-celu-adoztat-as-tendenciai-az-europai-unioban>, 2023. augusztus 12.

⁵ Optimal Design of Transport Tax on the Way to National Security: Balancing Environmental Footprint, Energy Efficiency and Economic Growth Sustainable Organizations and Their Products in a Turbulent Environment (A közlekedési adó optimális kialakítása a nemzetbiztonság felé vezető úton: A környezeti lábnyom, az energiahatékonyság és a gazdasági növekedés egyensúlyba hozása, fenntartható szervezetek és termékeik a viharos környezetben). *Sustainability* 2023, 15 (1), 831., <https://doi.org/10.3390/su15010831>, <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/1/831>, 2023. augusztus 12.

⁶ CSÁK Csilla – NAGY Zoltán: A környezeti és pénzügyi fenntarthatóság – avagy a környezetjog és a pénzügyi jog egyes kapcsolódási pontjai. *Miskolci Jogi Szemle* 2020, 1. különszám, 38–50.

2. A Covid–19-járvány utáni hatások a légiközlekedésben

Vitathatatlanul a Covid–19 koronavírus-járvány jelentősen érintette a légi közlekedési ágazatot. Járattörlések, szigorú egészségügyi előírások bizonytalanná tették a közlekedést, számottevően csökkentették az utasok számát. Az európai légiforgalmi irányítást összehangoló, brüsszeli központú szervezet (*Eurocontrol*) légi közlekedésre vonatkozó adatai szerint 2022-ben átlagosan 25 569 napi járatot regisztrált, a 2019-es szint 83,1%-át.⁷ Az európai légi forgalom 2025-re érheti el a koronavírus-járvány előtti 2019-es szintet, vagyis az évi 11,1 milliót is meghaladó járatszámot.⁸

Az Európai Környezetpolitikai Intézet (*Institute for European Environmental Policy, IEEP*) megállapítása szerint a légi közlekedés az egyik leggyorsabban növekvő közlekedési ágazat volt az elmúlt években, amelynek meghatározó jellemzője *annak környezetre gyakorolt hatása*. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (*International Civil Aviation Organization, továbbiakban: ICAO*) előrejelzése szerint 2050-ben az ágazatból származó károsanyag-kibocsátás hét-tízszereése lesz az 1990-es szintnek. A légi közlekedési ágazat károsanyag-kibocsátása a világon a legegyenlőtlenebbek közé tartozik. A világ népességének kevesebb mint 20%-a ült valaha repülőgépen, és a világ népességének mindössze 5-10%-a repül évente legalább egyszer. Az ágazat károsanyag-kibocsátásának korlátozására eddig bevezetett intézkedések nagyrészt hatástalanok voltak, annak ellenére, hogy a légi közlekedési ágazat az évek során számos adókedvezményben részesült más közlekedési módokhoz és iparágakhoz képest.⁹ Többek között ingyenes kibocsátási egységeket kapott az EU ETS¹⁰ (*EU Emissions Trading System*) keretében, adómentességet a kerozinra és a hozzáadottérték adóra, valamint jelentős állami támogatást biztosítottak az ágazatnak. „*Transport&environment*” internetes oldal kritikus hangon

⁷ Átfogó értékelés. Európai légiközlekedés. 2022. *Eurocontrol*. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-12/eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20221208-2022-overview.pdf>, 2023. augusztus 8.

⁸ A március 31-i helyzetet tartalmazó jelentésből kiderül, hogy a légi járatok számában tavaly továbbra is jelentős különbségeket könyveltek el az egyes európai országok. A 2019-es adatokhoz képes az uniós országok közül a legnagyobb visszaesést Litvánia (39%), Észtország (38%), Lettország (36%) és Lengyelország (31%) jelentette. Ez a mutató Magyarország esetében 1% az Eurocontrol szerint. *Még mindig nem heverte ki a koronavírus járványt az európai légiközlekedés*. MTI 2023. április 3. <https://www.portfolio.hu/uzlet/20230403/meg-mindig-nem-heverte-ki-a-koronavirus-jarvanyt-az-europai-legikozlekedes-607002>, 2023. augusztus 5.

⁹ Jesus URIOS – Thorfinn STAINFORTH: Can Polluter Pays principles in the aviation sector be progressive? *Institute for European Environmental Policy, IEEP Publications* 2022. november 22., 1. <https://ieep.eu/publications/can-polluter-pays-principles-in-the-aviation-sector-be-progressive>, 2023. augusztus 10.

¹⁰ Az EU ETS az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló uniós politika egyik sarokköve, és az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony csökkentésére szolgáló legfontosabb eszköz. Ez a világ első jelentős és továbbra is a legnagyobb széndioxid-piac. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en, 2023. július 28.

szól az államok veszteségeiről a légi közlekedési szektort illetően. Állítása szerint a légi közlekedési ágazat indokolatlan adómentességekben részesül, amelyek értéke – ha nem változtatnak rajta – a következő három évben 38%-kal fog növekedni. Az európai kormányok tavaly 34,2 milliárd euró bevételtől estek el a légi közlekedési ágazatban alkalmazott nagyon alacsony adók miatt – derül ki a Transport & Environment zöldcsoport¹¹ új tanulmányából. Ebből a 34,2 milliárd euróból 1400 km nagy sebességű vasúti infrastruktúrát lehetne finanszírozni, ami megfelelne a Hamburg–Róma távolságnak. Az elemzés azt vizsgálja, hogy milyen bevételeket kellett volna bevonni a légi közlekedés megadóztatásából, ha az ágazat nem részesülne mentességekben. Összehasonlítja ezeket a bevételeket az egy év alatt ténylegesen befolyt bevételekkel. A kettő közötti különbséget nevezzük „adóhiánynak/adórésnek”. Továbbá az ágazat nem fizet kerozinadót, csökkentett mértékkel vagy egyáltalán nem fizet a repülőjegyek után általános forgalmi adót, és csak az Európán belüli járatokra vonatkozik szén-dioxid-adó.

Az Egyesült Királyság, Franciaország, Spanyolország és Németország a négy európai ország, ahol a legnagyobbak az adórészek/adóhiányok, amely elsősorban a légi közlekedési ágazataik méretét is tükrözi. Bár Franciaország, Németország és az Egyesült Királyság vet ki repülőjegyek utáni adót (*ticket tax*), de azok alacsony mértékei nem képesek pótolni a hiányt. Az Air France és a Lufthansa légitársaságok tevékenységük nagyságából adódóan a legnagyobb mértékben „okozói” az európai adórésnek. Európa 2,4 és 2,3 milliárd eurós bevételtől esett el a légitársaságok tevékenységéből. A tanulmány különbséget tesz az utasokat és a légitársaságokat terhelő díjak/adók között. A jegy után fizetendő adó és az áfa az utasokat terheli, míg az üzemanyag és a szén-dioxid-adó közvetlenül a légitársaságokhoz köthetők. A 34,2 milliárd eurós hiányból 20,5 milliárd eurót kellett volna a légitársaságoknak fizetniük üzemanyagadóként és szén-dioxid-adóként. A tanulmány összegzőképpen megállapítja, hogy ha nem tesznek lépéseket a kormányok, az adórés 38%-kal fog növekedni 2025-re, mivel az ágazat a következő években egyértelműen virágzik, azaz növekedni fog. Az Eurocontrol becslése szerint a forgalom 2023-ban eléri a Covid előtti szint 92%-át, és 2025-re teljes mértékben helyreáll. Addigra az adórés 47,1 milliárd euróra nőhet, állapítja meg a T&E. A szakadék megszüntetése és a légi közlekedés aluladóztatásának megoldása a kormányok számára kiemelt prioritás kell, hogy legyen. A tanulmány javasolja a kerozin üzemanyagadójának alkalmazását, a jegyek 20%-os áfakulcsát, valamint a légi közlekedés szén-dioxid-adójának kiterjesztését minden induló járatra. Ezek a változtatások hozzájárulnának a költségvetési hiány megszüntetéséhez. Példaként említi a civil csoport az Európai Számvevőszék jelentését¹² (*European Court of*

¹¹ Transport & Environment. Zöldcsoport: civil szervezet. <https://www.transportenvironment.org/about-us/national-offices/>, 2023. augusztus 7.

¹² <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/en/>. 2000 óta az EU 23,7 milliárd eurót fektetett be a nagy sebességű vasúti infrastruktúrába. A nagy sebességű vasútra vonatkozóan az EU-nak nincs reális hosszú távú terve, a nemzeti vasútvonalak (national lines) nem jól összekapcsoltak, így nem működnek hatékonyan fi-

Auditors report), mely szerint a HSR (*high-speed rail*) egy európai nagy sebességű vasúti hálózaton kiépítése az EU-ban átlagosan 25 millióba kerül kilométerenként. Számításaik szerint 1368 km pálya épülhetne meg összesen 34,2 milliárd euró értékben. Ez lefedné a Hamburg és Róma közötti távolságot (1309 km).¹³

3. Nemzetközi és európai uniós intézkedések

A szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatosan kétféle módon léphet fel az állam. Kibocsátás-csökkentésre kötelez, vagy a károsanyag-kibocsátást megadóztatja, bünteti. Az adózással kapcsolatos döntések nemzetközi együttműködést és koordinációt igényelnek. Mivel a repülés határokon átvágó jellegű, egy országban történő adó bevezetése jelentős hatással lehet más országokra is. Az adó hatékony és igazságos megtervezéséhez a nemzetközi közösség összefogására is szükség van, hogy elkerüljék a nemzetközi feszültségeket és az adók kikerülését.

Az államok nemzetközi szinten számos intézkedést fogadtak el a károsanyag-kibocsátás korlátozására. 2009-ben a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (*International Air Transport Association, IATA*) bejelentette, hogy 2050-re a légi közlekedésből származó kibocsátások 50%-os csökkentését tűzi ki célul 2005-höz képest. 2016 októberében az ICAO elfogadta a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséről és a szén-dioxid-kibocsátás mérsékléséről szóló *Kibocsátás kiegyenlítési és csökkentési rendszert a nemzetközi légi közlekedés számára (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, továbbiakban: CORSIA)* elnevezésű intézkedést, amelynek célja a szén-dioxid-kibocsátás nyomon követése, jelentése és ellentételezése. A nemzetközi légi közlekedésben a CORSIA-t 2019. január 1. óta alkalmazzák.

2022. december 15-én az EU Tanácsa is elfogadta a nemzetközi légi közlekedés kibocsátás-kompenzációs és csökkentési rendszerét a fent részletezett CORSIA-t. Az elfogadott határozat lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az ICAO keretében vállalt nemzetközi kötelezettségeiknek megfelelően teljesítsék első éves kötelezettségüket úgy, hogy a CORSIA rájuk vonatkozó kibocsátás-kompenzációs követelményeiről értesítsék az Unióban letelepedett üzemeltetőket. Az államok a CORSIA kísérleti szakaszában (2021–2023) és első szakaszában (2024–2026) önkéntes alapon vehetnek részt. A Tanács 2020 júniusában határozatot fogadott el arról, hogy az uniós tagállamok az önkéntes szakasz kezdetétől, azaz 2021. január 1-jétől részt vesznek a CORSIA-ban.

Az Európai Unió elkötelezte magát amellyel, hogy 2050-re klímasemlegességet ér el¹⁴, amely jelentős erőfeszítéseket igényel a gazdaság valamennyi ágazatától.

gyelemmel arra, hogy az Európai Bizottságnak nincsenek sem jogi eszközei, sem hatásköre arra, hogy a tagállamokat a megállapodás szerinti vasútvonalak megépítésére kényszerítse.

¹³ <https://www.transportenvironment.org/discover/every-hour-european-governments-lose-out-on-e4-million-in-aviation-taxes/>, 2023. augusztus 5.

¹⁴ 2021. július 9-én az EU kiadta az (EU) 2021/1119 rendeletet (az európai éghajlati törvény / the European Climate Law), amely törvénybe foglalja az EU klímasemlegességváltásának célját 2050-re, valamint az üvegházhatású gázok nettó kibocsátása csökkenté-

A villamosítás fontos szerepet fog játszani, de egyes ágazatok szén-dioxid-mentesítésével kapcsolatban is jelentős kihívások merülnek fel, ilyen ágazat a légi közlekedés. A *szintetikus tüzelőanyagok* használata fenntartható és versenyképes alternatívája a jelenlegi fosszilis tüzelőanyagoknak, amennyiben az egész folyamat során az energia 100%-ban megújuló forrásokból származik. Jelenleg a szabályozás lehetővé teszi a fenntartható repülőgép-üzemanyagok (*sustainable aviation fuels, továbbiakban: SAF*) akár 50%-os felhasználását, és a gyártók kötelezettséget vállaltak arra, hogy 100%-ban SAF-kompatibilis repülőgépeket gyártanak. Továbbá, a „Fit for 55”¹⁵ program részeként az Európai Bizottság javaslatot tett a SAF használatának fokozására a légi közlekedésben, 2025-től kezdve 2%-kal, 2030-ra pedig 5%-kal növelve a felhasználást. A prognózis szerint 2050-re az EU repülőterei-ről induló járatokon felhasznált üzemanyag legalább 63%-a SAF lesz. A megújuló energiaforrások bevezetésére irányuló ösztönzők hiánya ebben az ágazatban évekig a SAF elterjedésének stagnálásához vezetett. Érdeemes megjegyezni azonban azt, hogy a SAF még mindig fejlődő technológia, amely nem lesz – még optimista forgatókönyvek szerint sem lesz elég – nagy mennyiségben sem, hogy legalább néhány évtizedig helyettesítse a hagyományos üzemanyagot. Az éghajlati célok rövid és hosszú távú teljesítéséhez tehát keresletszabályozási intézkedésekre és a légi közlekedést helyettesítő alternatív közlekedési lehetőségek biztosítására lesz szükség.

A *„Repülőgép-üzemanyag-adó alóli mentesség megszüntetése Európában”* elnevezésű európai polgári kezdeményezésnek a szervezői felszólították az Európai Bizottságot, hogy „tegyen javaslatot a tagállamoknak a repülőgép-üzemanyagra (kerozinra) kivetendő adó bevezetéséről”, azt hangsúlyozva, hogy a légi közlekedési ágazat adókedvezményeket élvez annak ellenére, hogy az egyik leggyorsabban növekvő üvegházhatású kibocsátások jellemzik. Az EU Szerződések értelmében az Európai Bizottság jogi lépéseket tehet a forgalmi adók, a jövedéki adók és a közvetett adózás egyéb formáinak harmonizációja érdekében. A Bizottság ezért jogilag elfogadhatónak tartotta ezt a kezdeményezést, és úgy döntött, hogy nyilvántartásba veszi. A kezdeményezés nyilvántartásba vételére 2019. május 10-én került sor.

Az EU „Fit for 55” tervének részeként bejelentett adóreformok szerint az EU megszünteti a repülőgép-üzemanyag adómentességét, amely évtizedek óta adómentessé tette a repülést, és ehelyett tisztább, alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok használatára készíti a légitársaságokat. Azonban csak az Európán belüli

sének (legalább 55%-kal) köztes célját 2030-ra Az európai klímátörvény a közzétételt követő 20 napon belül lépett hatályba. Az európai éghajlati törvény az európai zöld-megállapodás központi eleme és elfogadása megteremti a terepet az EU-ban az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek elérését célzó „zöld” szabályozási kezdeményezések következő hullámához. <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/climate-change/>, 2023. augusztus 7.

¹⁵ Az európai klímarendelet jogi kötelezettséggé teszi az EU azon klímacéljának elérését, hogy 2030-ig legalább 55%-kal csökkentse az uniós kibocsátásokat. Az uniós országok új jogszabályokon dolgoznak annak érdekében, hogy elérjék ezt a célt, és 2050-re klímasemlegessé tegyék az EU-t. <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>, 2023. július 26.

magán- és kereskedelmi járatokon használt üzemanyagra vonatkoznak majd. Az Európából induló járatok azonban – amelyek a kibocsátás több mint 60%-áért felelősek – továbbra is mentesek maradnak.¹⁶ A „Fit for 55” elnevezésű intézkedési csomag számos uniós jogszabály felülvizsgálatára irányuló javaslatot tartalmaz, amelyek a meglévő jogszabályokat az európai zöldmegállapodás célkitűzéseihez igazítják.¹⁷ Az elkövetkező időszakra az Európai Bizottság azt javasolta, hogy szüntessék meg a kerozin adómentességét, és fokozatosan csökkentsék az EU ETS-engedélyek légi közlekedésre történő ingyenes kiosztását. A légijármű-üzemeltetők számára kiosztott kibocsátási egységek mennyisége 2021. január 1-jétől évente 2,2%-os lineáris tényezővel csökken. Emellett több európai ország (például Németország, Franciaország és Svédország) a közelmúltban nemzeti szinten bevezetett valamilyen *környezetvédelmi adót a légi közlekedésre*.¹⁸

A légi közlekedés üzemanyag-felhasználásán túl további káros hatás a légi közlekedés zajszennyezése. Az Európai Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló Európai Parlament és a Tanács 2002/30/EK irányelve 2002. március 26-án deklarálta, hogy a fenntartható fejlődés a közös EU-s közlekedéspolitika alapvető célja. Ez összehangolt megközelítést tesz szükségessé annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a közösségi közlekedési rendszerek hatékony működését és a környezet védelmét egyaránt. A légi közlekedés fenntartható fejlődése érdekében olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyekkel csökkenthető a repülőgépek által okozott zajártalom a különösen súlyos zajproblémákkal küzdő repülőtereken.

A fenti irányelvet követően a növekvő légi forgalom miatt az Európai Unió új szabályokat alkotott arra vonatkozóan, hogy a hatóságok miként hozzák meg döntéseiket a zajjal kapcsolatos üzemeltetési korlátozásokról az uniós repülőtereken a repülőgépek zajából származó kellemetlenségek korlátozása érdekében. Így született meg az Európai Parlament és a Tanács 598/2014 EU rendelete (2014. április 16.) az uniós repülőtereken zajjal kapcsolatos üzemeltetési korlátozások kiegyensúlyozott megközelítésben történő bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről rendelkezik.

Az 598/2014/EU rendelet célja az uniós repülőterek körüli zajkörnyezet javítása a légi közlekedési tevékenységek és a lakóterületek közötti nagyobb kompatibilitás biztosítása érdekében, különösen az éjszakai járatok esetében. A szabályok az ENSZ nemzetközi polgári repüléssel foglalkozó szervezete, az ICAO által elfoga-

¹⁶ *EU axes airlines' fuel tax exemption in drive for greener fuels*. July 14, 2021. <https://www.transportenvironment.org/discover/eu-axes-airlines-fuel-tax-exemption-in-drive-for-greener-fuels/>, 2023. július 25.

¹⁷ European Commission aviation pollution tax proposal fuels debate. *Airport Industry Review*. https://airport.nridigital.com/air_sep21/ec_aviation_fuel_tax, 2023. július 23.

¹⁸ *Can Polluter Pays principles in the aviation sector be progressive?* Report of Institute for European Environmental Policy (IEEP). November 2022. https://ieep.eu/wp-content/uploads/2022/11/Can-Polluter-Pays-Principles-in-the-Aviation-Sector-be-Progressive_ve_IEEP-2022.pdf, 2023. július 25., 5.

dott, a zajkezelés kiegyensúlyozott megközelítésének elvein alapulnak. Az üzemeltetési korlátozás különféle formákat ölthet, például zaj- vagy mozgáskorlátozást vagy egy éjszakai időszakra szóló kijárási tilalmat. A szabályok csak a nagyobb repülőterekre vonatkoznak, ahol évente több mint 50 000 polgári repülőgép közlekedik. Idetartoznak a polgári repülőgépek, de nem tartoznak bele a katonai, vám- és rendőri repülések. A konkrét zajküszöbök meghatározása azonban továbbra is a nemzeti és helyi hatóságok hatáskörébe tartozik.

Összegezve elmondható, hogy a polgári légi közlekedés nagyjából két-három évtizeddel ezelőtti forradalma tömegek számára tette elérhetővé a korábban megfizethetetlen légi közlekedést. Nemcsak Európában, hanem Ázsiában is óriási ütemben bővült és bővül jelenleg is a szektor. Ugyanakkor sok támadás is éri ezt a közlekedési ágazatot, mivel a kereskedelmi repülés jelentős károsanyag-kibocsátással is jár. Több elemző szerint elkerülhetetlen az újbóli drágulás, mert az államoknak muszáj nagyobb anyagi áldozatvállalásra kényszeríteniük a légitársaságokat adók, járulékok kivetésével, vagy más formában, még akkor is, ha azt előbb-utóbb, részben vagy egészben, de az utasokra fogják áterhelni.¹⁹

4. Egyes európai uniós országok adózási gyakorlata

4.1. Ausztria, Németország

A légitársaságok hozzájárulásához hasonló adónemet több európai országban is találunk. Ausztriában (*Flugabgabe*) például 2020-tól egységesen 12 eurót, illetve 350 kilométernél rövidebb utak esetén 30 eurót kell fizetni utasonként. Mentések az adó alól például a 2 évesnél fiatalabb gyermekek, a tisztán katonai, humanitárius vagy orvosi célból utazók, a tranzitutasok és azok, akik nem tervszerű landolás (például kényszerleszállás) miatt indulnak az adott reptérről. Az adófizetésre kötelezett a repülőgépjáratot indító tulajdonos, aki az utasok számára vonatkozóan adatszolgáltatási kötelezettséggel rendelkezik mind az adóhatóság, mind a repülőtér felé.

Németországban (*Luftverkehrssteuer*) 2010-ben került bevezetésre az adó, melynek mértéke 12,77 vagy 32,35 vagy 58,23 euró a célország függvényében. Az adó megfizetésére a légitársaság kötelezett. Ausztriához hasonlóan mentesülnek az adó megfizetése alól többek között például a 2 évet be nem töltött gyermekek, a kizárólag orvosi célt szolgáló járatok utasai, valamint azok, akik a jogszabályban meghatározott rendkívüli okból (például más reptérről való átirányítás miatt) indulnak az adott reptérről. Lényegében hasonló szabályozás mellett vezették be a légi utazást terhelő adót Svédországban és Hollandiában is.²⁰

¹⁹ <https://www.origo.hu/gazdasag/20190710-itt-az-olcso-repules-vegenek-kezdetek.html>, 2023. augusztus 2.

²⁰ BACSÓ-GYÖRY Anna: Légitársaságok hozzájárulása. *Adóvilág* 2022/8., 2–4.

4.2. Francia légiközlekedési adók (*taxes aéronautiques*)

Franciaországban többféle légi közlekedési adó is létezik, és köztük van olyan, amely jó példája annak, hogy mitől nevezhető egy adó zöldadónak. Hogyan tölti be a küldetését azon túl, hogy költségvetési bevételi forrást biztosít? Ezért (is) a jelenleg hatályos francia légi közlekedési adókat részletesebben mutatom be.

2022. január 1-jétől Franciaországban három²¹ különböző légiforgalmi adó (*taxes aéronautiques*) létezik.²²

(1) Légi személyszállítási adó (*taxe sur le transport aérien de passagers*) (*Adókódex, Code des impositions sur les biens et services, CIBS L. 422-13. cikk*) A jelenlegi szabályozás egyetlen adóban egyesíti a 2021. december 31-ig hatályos „utas” alapú adókat. Ezek az adók a Polgári Repülési Főigazgatóság (Direction générale de l’aviation civile, DGAC) hatáskörébe tartoznak. Ezt a fajta adót a Franciaországból felszállt utasok után vetik ki. A légi személyszállítási adót minden olyan légi közlekedési társaságnak kell fizetnie, amely Franciaország területéről induló utast vesz fel, annak állampolgárságától vagy jogi státuszától függetlenül. Területi hatálya: (1) Franciaország nagyvárosa (kontinentális terület és Korzika) (2) Franciaország tengerentúli megyéi (Guadeloupe, Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion) (3) Saint-Barthélemy és Saint-Martin tengerentúli közösségei a polgári légi közlekedési tarifa, a biztonsági és védelmi tarifa és a repülőtéri kiegyenlítési díj tekintetében; (4) Saint-Pierre és Miquelon, Új-Kaledónia, Francia Polinézia tengerentúli közösségei a biztonsági és védelmi tarifa és a repülőtéri kiegyenlítési díj (le tarif de péréquation aéroportuaire) tekintetében. Az adót minden menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti kereskedelmi járat esetén kell fizetni.²³

(2) Légi áruszállítási adó (*Taxe sur le transport aérien de marchandises, a CIBS L. 422-41 cikke*) adónemben egyesíti a 2021. december 31-ig hatályban lévő „áru- és postaáru” adóalapra kivetett adót, amelyek a polgári légi közlekedési adó és a repülőtéri adó voltak, és amelyek kezelése jelenleg a DGAC hatáskörébe tartozik. A légi árufuvarozási adót minden olyan állami légi közlekedési vállalatnak meg kell fizetnie, függetlenül annak állampolgárságától vagy jogi státuszától, amely árut és postai küldeményeket indít Franciaország területéről: Franciaország nagyvárosi területe (szárazföld és Korzika) Franciaország tengerentúli megyéi (Guadeloupe, Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion). Saint-Barthélemy és Saint-Martin tengerentúli közösségek a polgári légi közlekedési tarifa tekintetében; Saint-Pierre és Miquelon, Új-Kaledónia, Francia Polinézia tengerentúli közösségei a biztonsági és védelmi tarifa tekintetében. A légi árufuvarozási adó polgári légi közlekedési díjszabása: Az egy tonna árura vagy postai küldeményre alkalmazandó „polgári légi közlekedési” adó mértéke a rendeltetési helytől függetlenül: A 2023. április 1-jétől 2024. március 31-ig tartó járatok esetén: 1,46 euró. Az adót minden egyes

²¹ 2021. december 31-ig négy különböző légi közlekedési adó volt hatályban. (1) Polgári légi közlekedési adó (2) Szolidaritási adó a repülőjegyekre, (3) Repülőtéri illeték (4) Zajszennyezési adó.

²² <https://www.ecologie.gouv.fr/taxes-aeronautiques>, 2023. augusztus 9.

²³ <https://www.ecologie.gouv.fr/taxes-aeronautiques>, 2023. augusztus 9.

kereskedelmi célú, menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti járat után kell megfizetni. A charter-, taxi- vagy üzleti járatok olyan kereskedelmi járatok, amelyek után az adót szintén meg kell fizetni.

(3) Zajszennyezési adó (*Taxe sur les nuisances sonores aériennes*, továbbiakban: TNSA, Adókodeks, *Code des impositions sur les biens et services* a CIBS L. 422-49. cikkek). Ezt az adónemet a repülőtereket üzemeltetők javára vetik ki. Azon esetekben: ahol a 20 tonnánál nagyobb tömegű légi járművek éves felszállásának száma az előző 5 naptári év valamelyikében meghaladta a húszezretet, vagy ahol a két tonnánál nagyobb vagy azzal egyenlő tömegű légi járművek éves felszállásának száma meghaladta az ötvenezretet az előző öt naptári év bármelyikében. Akkor, ha a zajkibocsátási tervek (*plans d'exposition au bruit*, továbbiakban: PEB) vagy zajterhelési tervek (*plans de gêne sonore*, továbbiakban: PGS) alapján a repülőtérnek van egy olyan területe, amely a fent meghatározott jellemzőkkel rendelkező repülőtér PEB-jével és PGS-ével metsződik. Az adófizetési kötelezettséget a 2 tonna vagy annál nagyobb tömegű légi járműveknek az érintett repülőterekről történő felszállása keletkezteti. A hatályos rendelkezések szerint a légi zajszennyezési adót minden olyan társaságnak meg kell fizetnie, aki egy vagy több légi járművet üzemeltet, függetlenül azok állampolgárságától és jogi szervezeti formájától, valamint az adott társaság és a használt légi jármű közötti jogviszony jellegétől. Azon esetekben, amikor az üzemeltető nem ismert, az adóalany a légi jármű tulajdonosa lesz.

Nagyon fontos rendelkezés a zajszennyezési adóval kapcsolatban, hogy a környezetvédelmi törvénykönyv L.571-14.²⁴ L.571-16.²⁵ cikkeiben előírtakat is figyelembe véve a zajszennyezési adóból származó bevételt az adóköteles esemény helyszínéül szolgáló repülőtér esetében a helyi lakosoknak nyújtott támogatások finanszírozására, adott esetben az adóból származó éves bevétel felének erejéig a zajcsökkentési munkálatok finanszírozására felvett kölcsönök éves törlesztőrészeinek visszafizetésére, valamint a zajcsökkentési munkák finanszírozására nyújtott előlegek visszafizetésére fordítják.

Zajszennyezés csökkentése – a kibocsátott káros anyag kompenzálása: Franciaországban 2005 óta érvényben lévő támogatás kizárólag a tizenkét legnagyobb francia repülőtér azon lakóit érinti, akik egy zajszennyezési terv hatálya alá tartozó területen (*une zone couverte par un plan de gêne sonore*) élnek. Ez a támogatás a repülőterek körüli házak hangszigeteléséhez nyújt segítséget. A hangszigetelési

²⁴ A Közlekedési Törvénykönyv L. 6360-1. cikke értelmében az 1–3. csoportba tartozó repülőterek üzemeltetői hozzájárulnak az e repülőterek közelében élő lakosok azon költségeihez, amelyek a zajszennyezés csökkentését célzó intézkedések végrehajtásához szükségesek a rendeletben meghatározott feltételek mellett.

²⁵ Minden érintett repülőtér esetében felállítottak egy bizottságot, amely konzultációt folytat a zajterhelési terv tartalmáról és a helyi lakosok által elszenvedett kellemetlenségek csökkentését célzó segélyek elosztásáról. Az állam, az érintett helyi hatóságok, a légi jármű-üzemeltetők, a helyi lakosok szövetségei és a repülőtér-üzemeltető képviselőiből áll. A bizottság összetételét és működési szabályzatát az Államtanács (Conseil d'Etat) rendelete határozza meg.

támogatást lakások, oktatási intézmények vagy egészségügyi és szociális helyiségek hangszigetelési műveleteinek finanszírozására használják fel. A támogatás a 12 legnagyobb francia repülőtér lakóit érinti: Basel-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris Le Bourget, Toulouse-Blagnac. A támogatást a helyi lakosok támogatásával foglalkozó illetékes tanácsadó bizottság (*commission consultative d'aide aux riverains compétente*, CCAR) jóváhagyása után ítélik oda. Ezt a támogatást a fentiek során részletesen ismertetett légi zajszennyezési adóból (TNSA) finanszírozzák, amely ez által megvalósítja a szennyező fizet elvet (*le principe pollueur-payeur*). A repülőtér-üzemeltetők felelősek a támogatások kifizetéséért a kedvezményezettek számára.²⁶ A fentiek alapján elmondható, hogy Franciaországban a zajszennyezési adó egyben *zöldadó* is, mivel az adó tárgya²⁷ és az adóból származó bevétel hasznosulása is *környezetvédelmi célokat valósít meg*.

4.3. Légi járművek zajkibocsátására kivetett olasz regionális adó

Olaszországban a nemzetközi jogi rendelkezésekkel összhangban az olasz parlament a légi járművek zajkibocsátására *olasz regionális adót* (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili, IRESA) vetett ki. E típusú adó jellegzetessége, hogy bizonyos olasz régiók repülőtereiről induló és oda érkező légi járművek után kell fizetni, célja a repülőtér környezetében a zajszennyezés csökkentése. 2001. január 1-jén lépett hatályba a 2000. november 21-i 342. sz. törvény 90. cikkének (4) bekezdése alapján nemzeti adóként, majd 2013. január 1-jén regionális adóvá alakult át a 68/2011. sz. törvényerejű rendelet 8. cikke szerint. Ez azt jelenti, hogy ettől az időponttól kezdődően minden olasz régió maga dönthet arról, hogy kivetíti-e az IRESA-t vagy sem. Az első két régió, amely megkezdte az IRESA kivetését, Campania régió (2013. május 22. óta) és Lazio régió (2013. május 1. óta). Ezt követően 2018. január 1-jétől az olaszországi Piemontban²⁸, 2020. január 1-jétől Emilia-Romagna régióban is kivetették az IRESA-t. Mivel az adó lényeges elemeit a régiók állapítják meg, ezért úgyis jellemezhetjük, hogy ez a helyi adók egy ritka példája. Általában ugyanis az olasz adórendszerben az önkormányzatok részesülnek az adóbevételből, és egyúttal módosíthatják is az adó mértékét, de az alapvető rendelkezéseket az állami törvények állapítják meg. Az adó elméletileg hasznos eszköz a repülőgépek által okozott zajszennyezés környezeti hatásának csökkentésére azáltal, hogy visszatartja a zajosabb modellek használatát.

A föderalista megközelítés azonban, amely lehetővé teszi az egyes régiók vagy területek számára, hogy ne alkalmazzák az adót, illetve, hogy mentességeket és kedvezményeket biztosítsanak, hatástalanná teszi magát az adót a repülőgépek

²⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/aide-linsonorisation-des-logements-autour-des-aeroports>, 2023. augusztus 9.

²⁷ Az adó tárgya: az a dolog, jog, jogosultság, tevékenység, amely után az adót ténylegesen fizetik.

²⁸ <https://www.uecna.eu/noise-tax-northwest-italy/>, 2023. szeptember 25.

zajának csökkentésére vagy mérséklésére irányuló célok elérésében. Ez a megközelítés versenytorzulást okoz (a légitársaságok számára kedvezőbb lesz a repülés azokról a repülőterekről és azokra a repülőterekre, amelyek olyan régiókban találhatók, ahol az adó nincs hatályban). Ez nem általános környezetvédelmet eredményez, hanem csupán a zajkárok áthelyezését egyes repülőterekről (ahol az adó hatása miatt csökkenhet is) és növekedését más repülőtereken.²⁹

5. A légi közlekedés adóztatása Magyarországon

Magyarország kormánya a tavalyi év során – többek között a Covid-19-járvány utáni költségvetés túlzott hiányának elkerülése érdekében – többféle *extraprofitadót* vetett ki, amely a gazdasági szereplők széles körét érintette. A megszorítások sújtotta ágazatok közé tartoztak a hazánkban működő légitársaságok is.

5.1. A légi közlekedés hozzájárulása: az extraprofitadó magyar szabályozása

A Kormány az Alaptörvény 53. cikk (2) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, tekintettel a szomszédos országban fennálló fegyveres konfliktus, háborús helyzet vagy humanitárius katasztrófa magyarországi következményeinek elhárítása érdekében kihirdetett veszélyhelyzetre, megalkotta az *extraprofitadókról* szóló 197/2022. (VI. 4.) Korm. rendeletet, amelynek 5. §-a új adónemként vezeti be – az államháztartás központi alrendszerének bevételeként – a *légitársaságok hozzájárulását*. A Korm. rendelet alapján a hozzájárulás fizetésére a földi kiszolgálást végző gazdálkodó szervezet volt köteles az általa a légi személyszállítás keretében kiszolgált, belföldről induló járat utasainak számához igazodva. A tranzitforgalom mentesült a hozzájárulás-fizetési kötelezettség alól. A kiszolgált légi jármű utasainak száma alatt a gépen ténylegesen utazó utasok, és nem pedig a megváltott jegyek számát kell érteni.

A fentiek értelmében a légitársaságok hozzájárulása eredetileg extraprofitadóként került bevezetésre, azonban 2023. július 4-én az Országgyűlés elfogadta a *légitársaságok hozzájárulásáról és egyes adótörvények módosításáról* szóló törvényt³⁰, mely a légitársaságok hozzájárulásával kapcsolatos szabályokat „*zöldadóként*” törvényi szintre emelte.

A fent említett törvény légitársaságok hozzájárulásáról szóló rendelkezései (1. §–4. §) 2023. augusztus 1-jétől hatályosak. A törvény értelmében hozzájárulás-köteles a *légiközlekedésről* szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) szerinti légi személyszállítási tevékenység.³¹ A hozzájárulás fizetésére kötelezett az az Lt. szerinti

²⁹ Lorenzo BIANCHI: *The Italian regional tax on aircraft noise emission*. Részlet a 2023. szeptember 7-én elhangzott előadásból, Párizs GCET24 konferencia.)

³⁰ *A légitársaságok hozzájárulásáról és egyes adótörvények módosításáról* szóló 2023. évi LIX. törvény.

³¹ 2. § 3) A hozzájárulás mértéke

a) ha az utas végső úti célja az Albán Köztársaság, az Andorrai Fejedelemség, Bosznia-Hercegovina, az Észak-macedón Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, a Koszovói Köz-

földi kiszolgálást végző gazdálkodó szervezet, amely az utas- és poggyászkezelési tevékenységet látja el. A hozzájárulás alapja a fent említett légi személyszállítási tevékenység keretében, a földi kiszolgálást végző gazdálkodó szervezet által kiszolgált légi jármű *belföldről induló utasainak száma*, a tranzitutasokat kivéve. A hozzájárulást azon *induló utasok száma* után kell az önadózás szabályai szerint megállapítani és bevallani, akik esetében az indulás időpontja a bevallási időszakra esik. A hozzájárulásból származó bevétel az államháztartás központi alrendszerének bevétele. A törvény szövegéből nem tűnik ki, hogy a költségvetési bevétel milyen kiadásokat, esetleg környezetvédő kiadásokat hivatott-e fedezni.

5.2. A légiutas-adó

A légi közlekedést érintően a XVIII. kerületi önkormányzat Pestszentlőrinc-Pestszentimre képviselő-testülete települési adókról szóló 26/2022. (XI. 3.) önkormányzati rendelete értelmében a XVIII. kerületi önkormányzat ezer forintot szedne be a 18 évnél nem fiatalabb és a nem kerületi lakos reptéri utasoktól. Az utazásonként ezerforintos légiutas-adót mint települési adót a reptérről induló és oda érkező vagy az ott átszálló utasok fizetnék, kivéve a 18 év alattiakat és a kerületi lakosokat. A rendelet a helyieket azért mentesítette volna, mert ők elszenvedik a légi közlekedés okozta zaj- és környezetszennyezést. A települési adórendelet szerint az adó beszedése a légitársaságok és a földi kiszolgálók egyetemleges felelőssége lenne. Az adófizetésre kötelezettek kettős adóztatás miatt léptek fel a helyi rendelet

társaság, a Liechtensteini Fejedelemség, a Moldovai Köztársaság, a Monacói Hercegség, Montenegró, Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága, a Norvég Királyság, San Marino Köztársaság, a Svájci Államszövetség, Szerbia Köztársaság, Ukrajna és az Európai Unió területén található,

aa) 10,50 kilogrammnál alacsonyabb 3. § (1) bekezdése szerinti egy ülésre jutó kibocsátási értékkel rendelkező légi jármű esetén utasonként 1600 forint,

ab) 10,50 kilogramm vagy annál magasabb és 17,50 kilogrammnál alacsonyabb 3. § (1) bekezdése szerinti egy ülésre jutó kibocsátási értékkel rendelkező légi jármű esetén utasonként 3900 forint,

ac) 17,50 kilogramm vagy annál magasabb 3. § (1) bekezdése szerinti egy ülésre jutó kibocsátási értékkel rendelkező légi jármű esetén utasonként 6200 forint;

b) az a) pontban meghatározottakon kívüli országokba végső úti céllal repülő utasonként

ba) 10,50 kilogrammnál alacsonyabb 3. § (1) bekezdése szerinti egy ülésre jutó kibocsátási értékkel rendelkező légi jármű esetén 3900 forint,

bb) 10,50 kilogramm vagy annál magasabb és 17,50 kilogrammnál alacsonyabb 3. § (1) bekezdése szerinti egy ülésre jutó kibocsátási értékkel rendelkező légi jármű esetén 9750 forint,

bc) 17,50 kilogramm vagy annál magasabb 3. § (1) bekezdése szerinti egy ülésre jutó kibocsátási értékkel rendelkező légi jármű esetén 15 600 forint.

A hozzájárulás fizetésére kötelezett a hozzájárulás alapjának megállapítására alkalmas nyilvántartást vezet. A hozzájárulás fizetésére kötelezett bevallási kötelezettségét a tárgyhót követő hónap 20. napjáig teljesíti az állami adó- és vámhatóság e célra rendszeresített elektronikus nyomtatványán.

ellen. Az önkormányzat érvrendszerében a helyi rendelet szerinti adózás azért más, mert az *extraprofitadó* az utazással kapcsolatban a *légitársaságokat*, míg az utasokra kivetett adó a *magánszemélyeket* adóztatja, igaz, utóbbi esetében is a légitársaságok szedik be az adót. Az adófizetésre kötelezett légitársaság a kormányhivatalhoz fordult *azonnali jogvédelemben részesítés iránti kérelem* útján. A Kúria Önkormányzati Tanácsa a Fővárosi Kormányhivatal indítványára eljárva megállapította, hogy Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testülete *települési adókról* szóló 26/2022. (XI. 3.) önkormányzati rendeletének a légiutas-adóról rendelkező 11–18. §-ai más jogszabályba ütköznek, ezért e rendelkezéseket 2023. január 1. napjára *visszamenőleges hatállyal* megsemmisítette. A kúriai döntés értelmében a megsemmisített rendelkezések a jogbiztonság részét képező normavilágosság követelményét több szempontból sértő adójogi szabályozást tartalmaztak. A több önkormányzat illetékességi területéhez tartozó repülőtér esetében a rendelet nem határozta meg, hogy az adóalany adókötelezettséget keletkeztető utazása (érkezése, indulása, transzfere, tranzitja) hol tekintendő végrehajtottnak. Emellett az adófizetési kötelezettség teljesítésének módját, esedékességét, az adómentesség igazolásának módját, a beszedett adó és az adómentességi jogcímek nyilvántartásának és bizonylatolásának szabályait, valamint az adó külföldi pénznemben történő megállapításnak szabályait nélkülöző önkormányzati rendelettel az adóalanyok és az adó beszedésre kötelezettek körében jogbizonytalanságot eredményezett.³²

6. A zöldadózás jövője a légi közlekedésben

A zöldadózás akkor tölti be maximálisan a szerepét, ha egyrészt *költségvetési bevétel* jelent az állam számára a környezetvédelem elvárásának megfelelően, például „a szennyező fizet elv”-et érvényesítve, másrészt az így befolyt bevétel azonnal célirányosan *a környezetterhelés kompenzálására fordítódik*, a környezet javát szolgálja. Jól tudva azt, hogy a légi közlekedési adó(k) nem fog(nak) elrettentő hatást kifejteni a környezetszennyező légi közlekedésben, hiszen az utazás e formája különösen a Covid-járvány után újra virágzik, sőt a járvány óta a statisztikai adatok alapján még szívesebben választjuk a repülőgépet³³, ennek ellenére hatékony megoldásnak tekinthető a fent részletezett francia zajszenyezési adó.

Az Európai Környezetpolitikai Intézet (IEEP) 2022 novemberében megjelent *Lehetnek-e progresszívek a „szennyező fizet” elvek a légiközlekedési ágazatban?* című jelentése szerint – gondosan megtervezve és végrehajtva – a légi közlekedési ágazatra kivetett további környezetvédelmi adók progresszív eredményekkel jár-

³² *Tájékoztató a Budapest Főváros XVIII. kerületi Önkormányzat települési adórendeletének a légiutas adóról szóló rendelkezései megsemmisítéséről.* Kúria, 2023. március 29. <https://kuria-birosag.hu/hu/sajto/tajekoztato-budapest-fovaros-xviii-kerületi-onkormanyzat-telepulesi-adorendeletenek-legiutas>, 2023. augusztus 8.

³³ VARGA Csenge: *Ide-oda röpködünk, a Covid óta még szívesebben választjuk a repülőgépet.* 2023. július 31. <https://www.economx.hu/magyar-gazdasag/budapest-airport-repuloter-ferihegy-repuloter.775003.html>, 2023. augusztus 8.

hatnak, és pozitív jóléti hatásokat eredményezhetnek az uniós háztartások többsége számára. A jelentést készítőik kifejlesztettek egy mikroszimulációs modellt, amely lehetővé teszi a légi közlekedésre kivetett új környezetvédelmi adók háztartási szintű elosztási és társadalmi hatásának szimulálását. A kapott kedvező eredmények például úgy érhetők el, hogy a légi közlekedési ágazat további környezetvédelmi adóztatásából származó bevételeit *alternatív közlekedési módok* támogatására fordítják.³⁴ A francia kormány a Nemzeti Repülési Szövetség éves kongresszusán ez év májusában megerősítette azon szándékát, hogy megadóztassa a légi közlekedést a vasúti fejlesztések javára. Elisabeth Borne kormánya nagyobb adót akar kivetni a légi közlekedésre, hogy finanszírozza az SNCF³⁵ felújítási tervét, amely 2040-ig 100 milliárd euróra becsülhető. Pontos részleteket akkor még nem közöltek, várhatóan 2024-ben lesznek érvényben az ezirányú szabályok.³⁶

A környezet szempontjából megoldást jelentene az alternatív, szén-dioxidmentes meghajtású repülőgépek alkalmazása. Egyes feltételezések szerint az első ilyen alternatív meghajtású repülőgépekkel végrehajtott kereskedelmi repülésekre várhatóan még ebben az évtizedben kerülhet sor. A repülőtereknek, légitársaságoknak és másoknak komoly infrastrukturális beruházásokra lesz szükségük ahhoz, hogy a repülőgépek számára szükséges zöldhidrogént és villamos energiát biztosítani tudják. Kutatások szerint az alternatív meghajtásra való áttérés 2050-ig 700 és 1700 milliárd dollár közötti tőkebefektetést igényel.³⁷

Összegzés

A fentiekre tekintettel megállapítható, hogy a légi közlekedési adó egy összetett és vitatott téma, amely sokszínű szempontoknak, érdekeknek a figyelembevételét követeli meg. A fenntarthatóság és a környezetvédelem szempontjai mellett tekintettel kell lenni a gazdasági hatásokra és a nemzetközi dimenzióra is. Az ilyen típusú adók bevezetése vagy a már meglévő ilyen adók mértékének a növelése a jövőbeni politikai és gazdasági fejleményektől is függ. Mindezen túl széles körű egyeztetésekre és kompromisszumokra lesz szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés fenntartható és környezetbarát módon fejlődjön tovább.

Ma már széles körben elismert, hogy az emberi tevékenység egyre ártalmasabb hatást gyakorol a Föld éghajlatára. Az átlagos hőmérséklet növekszik, és egyre

³⁴ Jesus URIOS – Thorfinn STAINFORTH: *Can Polluter Pays principles in the aviation sector be progressive?* 22 November 2022. <https://ieep.eu/publications/can-polluter-pays-principles-in-the-aviation-sector-be-progressive>, 2023. augusztus 2., 1.

³⁵ Société nationale des chemins de fer français, rövidítve: SNCF, Franciaország nemzeti vasúttársasága.

³⁶ Ricardo MORAES: *France: Le gouvernement confirme sa volonté de taxer l'aérien pour financer LA SNCF*. <https://www.air-journal.fr/2023-05-28-france-le-gouvernement-confirme-sa-volonte-de-taxer-laerien-pour-financer-la-sncf-5248981.html>, 2023. augusztus 8.

³⁷ Hatalmas összeg szükséges a légi közlekedés zölddé tételéhez. *Világgazdaság* 2023. április 21. <https://www.vg.hu/nemzetkozi-gazdasag/2023/04/hatalmas-osszeg-szukseges-a-legi-kozlekedes-zoldde-tetelehez>, 2023. augusztus 8.

gyakrabban fordulnak elő szélsőséges időjárási események. Az éghajlatváltozás közvetlenül hat az emberi egészségre, az életre és a megélhetésre, közvetetten pedig érinti az élelmezésbiztonságot és a természetes erőforrásokon alapuló gazdaságok életképességét. Ezért felelős politikai és hatékony gazdasági eszközökön alapuló döntésekre van szükség az emberi élet fenntartása érdekében. Az Európai Unióban az üvegházhatású gázok kibocsátásainak körülbelül negyede a közlekedés számlájára írható. Mivel a közlekedésből származó kibocsátások 2014 óta ismét emelkednek, az Unió általános dekarbonizációs céljait illetően ez az ágazat jelenti az egyik fő kihívást.³⁸ Az Európai Unió légi közlekedési stratégiájának célja a légi közlekedés környezeti hatásainak javítása. Ahogy az EU stratégiájában megfogalmazásra került, valamennyi tagállam légi közlekedésének fenntartható módon kell fejlődnie, hogy csökkentse környezeti lábnyomát, és hozzájáruljon az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez.³⁹

Meglátásom szerint a légi közlekedés piacán az önmérsékletre, a józan ész jelenlétére lenne szükség ahhoz, hogy a légi utazás napjainkban kialakult módjának szigorítása, szabályozása által a károsanyag-kibocsátás csökkenjen mindannyiunk érdekében. Ugyanakkor a légi közlekedést terhelő adózás is alkalmas eszköz (lenne) a környezetszennyező utazás mértékletesebb megvalósulásában.

Felhasznált irodalom:

- [1] BÖGÖTHY Zoltán – HAUSMANN Róbert: *Új, zöld és fenntartható adórendszer*. MNB-háttéranyag, Budapest.
- [2] NÉMETH-KISS Szófia: A környezetvédelemi célú adóztatás tendenciái az Európai Unióban. *KÖZJAVAK* VII. évfolyam, 2021/1., 26–32.
<https://doi.org/10.21867/KjK/2021.1.4>
- [3] CSÁK Csilla – NAGY Zoltán: A környezeti és pénzügyi fenntarthatóság – avagy a környezetjog és a pénzügyi jog egyes kapcsolódási pontjai. *Miskolci Jogi Szemle* 2020, 1. különszám, 38–50.
- [4] Jesus URIOS – Thorfinn STAINFORTH: Can Polluter Pays principles in the aviation sector be progressive? *Institute for European Environmental Policy, IEEP Publications* 2022. november 22.
- [5] BACSÓ-GYÖRY Anna: Légitársaságok hozzájárulása. *Adóvilág* 2022/8., 2–4.
- [6] Lorenzo BIANCHI: *The Italian regional tax on aircraft noise emission*. (Részlet a 2023. szeptember 7-én elhangzott előadásból, Párizs GCET24 konferencia.)

³⁸ *A sikeres közlekedési ágazat felé az Unióban: a megoldásra váró feladatok*. Állapotfelmérés, Európai Számvevőszék, 2018, 6. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_HU.pdf.

³⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment_en, 2023. augusztus 8.

- [7] *A légitársaságok hozzájárulásáról és egyes adótörvények módosításáról* szóló 2023. évi LIX. törvény.
- [8] *Tájékoztató a Budapest Főváros XVIII. kerületi Önkormányzat települési adórendeletének a légiutas-adóról szóló rendelkezései megsemmisítéséről.* Kúria, 2023. március 29.
- [9] VARGA Csenge: *Ide-oda röpködünk, a Covid óta még szívesebben választjuk a repülőgépet.* <https://www.economx.hu/magyar-gazdasag/budapest-airport-repuloter-ferihegy-repuloter.775003.html>, 2023. augusztus 8.
- [10] Ricardo MORAES: *France: Le gouvernement confirme sa volonté de taxer l'aérien pour financer LA SNCF.* <https://www.air-journal.fr/>, 2023. május 28.
- [11] *A sikeres közlekedési ágazat felé az Unióban: a megoldásra váró feladatok.* Állapotfelmérés. Európai Számvevőszék, 2018.