

NAGY Zoltán*
Környezeti adóreform és hatásai**

1. Bevezető gondolatok

A környezeti adóreform kérdése egyre többet foglalkoztatja a tudomány művelőit és a szakembereket egyaránt. Ahhoz azonban, hogy a problémákat feltárjuk tisztázni kell, mit is értünk környezeti adók alatt. A környezeti adók alatt – széleskörűen értelmezve – nemcsak a hagyományos értelemben vett adókat értjük, hanem a díjakat, járadékokat, vámokat és egyéb közterheket is, azaz minden olyan fizetési kötelezettséget, amelynek környezeti hatása van. Szűkebb értelmezésben öko-adók közé csak a közvetlen környezeti közterhek tartoznak. (Például az energiaadók és az egyéb környezetterheléshez kapcsolódó díjak.) Jól látszik tehát, hogy a különböző fogalmak használatában elsősorban nem pénzügyi jogi, hanem közgazdasági, környezetjogi felfogás érvényesül.

Van olyan szakirodalmi álláspont, amely az OECD ajánlása alapján kialakított rendszert átvéve határozza meg a díjak és adójellegű eszközök rendszerét.¹ Az adókat és díjakat összevontan a környezeti hatás nagyságán és minőségén alapuló fizetési kötelezettségnek tekinti. Rendszertanilag nem tesz különbséget a díj és adó között környezeti szempontból. A díjakat kiemelten sajátos környezeti célokat szolgáló eszköznek tekinti, míg az adókat és vámokat általános állami gazdaságpolitikai eszköznek, amelyek mellékfunkciójuként környezeti célokat is szolgálnak. Ezért nevesítetten csak a díjakat osztályozza ez a szakirodalmi álláspont.

A csoportosítás lényegileg a díjakra koncentrál, mint közvetlen környezeti gazdasági eszközre, tehát környezeti szempontból közelíti meg a tipizálást, hasonlóan a környezetvédelmi törvényhez.² A rendszer felépítése azonban nem teljesen konzekvens, hiszen a díjak és adók mellett, ahogy a környezetvédelmi törvény is utal rá, vannak egyéb közterhek is (pl.: bányajáradék), amely szintén tisztán környezeti közterhek tekinthető. Ezen kívül az adók között is van tisztán környezeti szempontú adó, az energiaadó.

Hasonló környezeti szempontból történő osztályozást találunk más szerzőknél is. Ilyen osztályozási szempont az adók ösztönző és bevételnövelő szerepe szerinti megkülönböztetés:³ (a) ösztönző adók; (b) költségfedező adók, díjak; (c) bevételnövelő adók.

A hármas megkülönböztetés nem zárja ki teljesen egymás jellemzőit, hiszen például a költségfedező díjnak is lehet ösztönző hatása. Két szempont alapján sorolja a

* PhD egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Államtudományi Intézet, Pénzügyi Jogi Tanszék, e-mail: jogdrnz@uni-miskolc.hu

** A kutató munka a Miskolci Egyetem stratégiai kutatási területén működő Fenntartható Természeti Erőforrás Gazdálkodás Kiválósági Központ keretében valósult meg.

¹ Bándi Gyula: *Környezetjog*, Budapest, Szent István Társulat, 2011, 280-281.

² 1995. évi LIII. törvény 59. § (1) A környezet használata után fizetendő díjak alatt a törvény a környezet terhelését, igénybevételét csökkentő intézkedések fedezetét megteremtő díjakat érti: (a) környezetterhelési díjak; (b) igénybevételi járulékok; (c) termékdíjak; (d) betétdíjak.

³ Paul Ekins: European environmental taxes and charges: recent experience, issues and trends. In: Paul Ekins (szerk.): *Ecological Economics*, Staffordshire, UK, Elsevier, 1999, 39-43.

szakirodalom ebben a három csoportba a környezeti adókat és díjakat. Az egyik szempont, hogy megkülönböztesse a különféle adókat és díjakat az általános környezeti céltól. A másik szempont, hogy az adók kivetése mögötti szándék eléréséhez szükséges összeg meghatározza az adó mértékét. (A bevételnövelő adókat úgy kell meghatározni, hogy a kívánt bevételt elérje az adó.) Jól látható tehát, hogy a szakirodalom már a környezeti adók tipizálásában sem konzekvens.

2. Néhány európai példa a környezeti adózásra

Az Európai Unióban a különféle környezeti adók egyre jelentősebb szerephez jutnak, az ilyen típusú adókból származó bevétel egyre inkább növekszik a költségvetésben. A környezeti adóztatás lényegi szerepe az 1990-es évektől indul és napjainkig egyre növekvő szerepet tölt be a környezetpolitikának az eszköztárában.

A szakirodalmi vizsgálatok is rámutatnak a környezeti adóztatás jelentőségére a tapasztalatokat az energia, az üzemanyagok, a szállítás, a víz, és a hulladékokhoz kapcsolódó, illetve egyéb ökológiai adók területén összegezve.⁴ Ebben a részben néhány jellemző adó kerül kiemelésre a sokszínű rendszerből.

Az energia és üzemanyag adójának reneszánszát az 1992-es Riói Konferencia indította el. A Konferencia a globális klímaváltozás okaként az ipari termelésből származó üvegházhatású gázok emisszióját jelölte meg. A Konferencián résztvevő államok vállalták az üvegházhatású gázok kibocsátásának a csökkentését, amelynek egyik eszközéül az EU az energiára és a széndioxid kibocsátásra kivetett adót alkalmazza. Az Európai Unió az energia-adóztatást tekintette a leghatékonyabb gazdasági eszköznek, ezért alakította ki összehangolt energiaadóztatási rendszerét.⁵

Az üzemanyag adóztatásának hosszú időre visszanyúló hagyománya van Európában. Dániában a benzin-adó 1917 óta, míg Norvégiában az üzemanyag adó 1931 óta létezik.

Az EU tagállamaiban az üzemanyagok adói nagymértékben különböznek. A legmagasabb adó Nagy-Britanniában van.⁶ Az országokon belül az egyes termékek között is különbség van az adó mértékek területén. A benzin és dízel üzemanyag között eltérés van az adómértékben. A legtöbb ország fenntartja a dízel relatíve alacsonyabb adómértékét, amelynek oka elsősorban a közúti közlekedés, szállítás. Az adó hatását mutatja, hogy Nagy-Britanniában az ultra alacsony kéntartalmú dízelből adnak el a legtöbbet, mivel ennek az adója a legalacsonyabb.

A legalacsonyabb adójú országok, elsősorban a dél-európai államok (Görögország, Spanyolország, Portugália). Különösen igaz ez a dízel adómértékre,

⁴ Agnieszka Laskowska – Frank Scrimgeour: *Environmental taxation: The European experience*, in: wms-soros.mngt.waikato.ac.nz/NR/EuropeET.doc (2012. 07. 10.), 1-12.

A tapasztalatok a szakirodalmi forrás alapján kerültek bemutatásra.

⁵ Erdős Éva: Adalékok egy biomassza fűtőmű rendezetlen jogi hátteréhez, in: Csák Csilla (szerk.): *Jogtudományi Tanulmányok a fenntartható természeti erőforrások témakörében*, Miskolc, Miskolci Egyetem, 2012, 40-48.

⁶ Andrew Field: *UK Environmental Tax Policy and Climate Change Levy*. Brussels, HM Treasury, UK, 2002, 15.

amely jelentősen alacsonyabb több európai országban, mint a legmagasabbnak tartott angol szint.

Sajátos szabályozási megoldásokat választottak az egyes országok az üzemanyag adóztatása területén. Hollandiában az egyes energia termékek adójának a mértékét az infláció változásához kötötték. Olaszország 1999-ben bevezette az üzemanyagok széndioxid adóját, ezzel párhuzamosan csökkentette az energiaadót, aminek a hatásaként nőtt a benzinfogyasztás. Az infláció megfékezése érdekében Spanyolország csökkentette a megújuló energiaforrásokra a támogatásokat és a közlekedési adókat. A közép-kelet európai országok között is eltérések vannak az üzemanyagadó mértékében. A legnagyobb üzemanyagadó Magyarországon van, míg a legalacsonyabb szint Romániában és Bulgáriában található.

A széndioxid adó nem jellemző ezekben az országokban, de Szlovénia például bevezette ezt az adót. A széndioxid és a kén-dioxid adózás területén a skandináv országok járnak az élen Németország, Olaszország, Franciaország és Anglia mellett. A dán széndioxid adónak az 1995-ös bevezetése óta jelentősen csökkent az emisszió. Szintén pozitív hatása volt az energiatermékek kéntartalom adójának, amit 1996-ban vezettek be Dániában. Az adó bevezetése következtében az olajtermékek kéntartalma csökkent, illetve a kénés tisztító üzemek és a technológia fejlődésnek indult. Svédországban 1991-ben, Finnországban 1990-ben került bevezetésre és mind a két ország esetében hosszabb távon csökkentek az emissziós értékek.

Az egyes közép-kelet európai országokban már az 1970-es években bevezetésre kerültek kibocsátási adók és bírságok. A bevezetésekor ezeknek nem volt gazdasági funkciójuk, ezt a szerepet csak piacgazdaság kialakításával nyerték el. A levegő szennyezési adók elterjedtségük és sikerességük tekintetében különfélék a régióban, azonban jellemzőjük, hogy a gazdasági eszközök bevételnövelő funkciója jelentősebb, mint a szennyezés-csökkentő funkciójuk. A másik fontos jellemzőjük, hogy ezekben az országokban a költségvetés nehéz helyzete miatt kevés forrás áll rendelkezésre a környezeti célok megvalósítására, így több országban a környezeti adóbevételek külön környezetvédelmi alapba kerülnek (Csehország, Lengyelország, Szlovákia). Harmadik fontos jellemző, hogy az adók elsődleges alanyai a nagy szennyező ipari vállalatok lettek.

A levegőszennyezési és közlekedési adónak jelentős szerepe van a levegő minőség javulásában Európában, azonban még időszakonként jellemző az előírt határértékek átlépése. Az európai országokban jellemzően a közlekedés a levegőszennyezés fő forrása, főként a nagyvárosokban, megelőzve az ipari szennyezést. (A közlekedésen belül a közúti közlekedés szennyező-anyag kibocsátása a legjelentősebb.) Az uniós szabályozás a gépjárművek emissziójának csökkentése érdekében tett jelentős lépéseket (katalizátor, ólmozatlan üzemanyagok), azonban a javulást ellensúlyozta a gépjárművek számának a folyamatos növekedése.

A közlekedési adók és díjak területén sokszínű szabályozást alkalmaznak az egyes európai országok: (a) jármű vásárlásához, regisztrálásához kapcsolódó adók díjak (regisztrációs adó); (b) a jármű birtoklásával, tulajdonlásával kapcsolatos adók, díjak (gépjárműadó); (c) a jármű használatához direkt vagy indirekt módon kapcsolódó adók, díjak.

Ezek az adók, díjak komplexek, egy-egy állam szabályozása is összetett, de az egyes országok tekintetében is jelentősek az eltérések. Közös jellemzőjük, hogy az összes környezeti adóbevétel jelentős részét teszik ki.

3. Környezeti adóreform bevezetése

Az Európai Unió fontos célként tűzte ki a fenntartható fejlődés biztosítását,⁷ illetve növekedési és munkahely-teremtési programokat, ezért fontos, hogy olyan környezetvédelmi adóreform valósuljon meg, amely az adóterhet a jóléti szempontból kedvezőtlen adókról (munkára kivetett adók) a jóléti szempontból kedvező adókra (környezetszennyezés) helyezi át, a környezetvédelemmel és a foglalkoztatással kapcsolatos problémákat egyaránt megoldva.⁸

A környezetvédelmi adóreform (ETR) uniós összehangolása különösen fontos feladat, hiszen az EU éghajlatváltozásra és energiapolitikára vonatkozó nagyra törő célkitűzései csak így valósíthatók meg. (Üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 2020-ig történő legalább 20%-os csökkentése, az energiatermelésben a megújuló energiaforrások 2020-ig történő 20%-os részarányának elérése és a bio-üzemanyagok 2020-ig történő 10 %-os részarányának elérése.)⁹

Az igaz, hogy az ökológiai adóreform elsődleges megvalósítói az egyes tagállamok, különösen az adórendszerük átalakítása terén, de az EU adópolitikájának is elő kell segíteni az adóreform megvalósulását. Az ETR-nek különféle elveket követve kell megvalósulnia, melyek az optimális bevezetéséhez szükségesek:¹⁰ (a) a környezeti probléma megoldását szolgálja, ne csak állami többletbevétel legyen; (b) ne növelje az összadó-terhelést, bevezetésével, növelésével más adók csökkenjenek; (c) csökkenjenek a környezetvédelmi szempontból káros támogatások; (d) ne érintse hátrányosan a versenyképességet; (e) ne érintse hátrányosan az alacsonyabb jövedelmi rétegeket.

A gazdasági elmélet adóátváltás egyik eszközének is tekinti a környezetvédelmi adóreformot.¹¹ A munkaerő túlzott adóztatása a szakirodalmi álláspontok szerint munkanélküliséghez és ennek következményeként csökkenő költségvetési bevételekhez vezet. Az adóstruktúrán való változtatás két megoldást kínál a gazdaságpolitika részére, vagy átcsúsztatni az adóterhet a fogyasztásra, tőkére, vagy pedig a környezetileg káros tevékenységekre és termékekre. A fogyasztási adók növelése azonban érintené a munkajövedelmeket és tőkejövedelmeket egyaránt és az ebből adódó esetleges szociális feszültséget valamilyen módon kompenzálni kellene, illetve egyéb torzító hatást is jelentene (munkajövedelmek növelése).

A tőkejövedelmek adóztatása szintén további problémák forrása lehet. Ezek a jövedelmek egyébként is adózott jövedelemből jönnek létre, illetve adóztatásuk eltorzítja a jelenbeli és jövőbeli fogyasztás közötti választást. Kérdés, hogy a környezeti adók növelése elősegítik-e az adószerkezet optimalizálását, alacsonyabb lesz-e a

⁷ Csák Csilla: A közös felelősség a környezeti fenntarthatóságban. In: Tóthné Szita Klára (szerk.): *A fenntarthatóság aktuális kérdései*, Miskolc, Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet, 2005, 67-77.

⁸ Paul Ekins – Stefan Speck: *Environmental Tax Reform (ETR) – A Policy for Green Growth*, Oxford, Oxford University Press, 2011, 50-65.

⁹ Zöld Könyv 2007, 6-7. Erdős 2012, 40-48.

¹⁰ Zöld Könyv 2007, 1-18.

¹¹ Kiss Károly: *Környezetvédelmi adóreform*, Budapest, Lélegzet Alapítvány, 2010, in: www.mgszt.hu (28.07.2013), 209-218. A közgazdasági elméleti megközelítés a szerző munkája alapján kerül ismertetésre. Szilágyi János Ede: *Környezetvédelem az európai uniós jogban*. In: Szilágyi János Ede (szerk.): *Környezetjog. Tanulmányok a környezetjogi gondolkodás köréből*, Miskolc, Novotni Alapítvány, 2010, 51-72.

holtteher, azaz az adórendszer társadalmi vesztesége, amelyet rendkívül bonyolult bizonyítani a zöld adók sokszínűsége miatt.

A szakirodalmi álláspont szerint azonban a környezeti adók esetében nem is ez a döntő kérdés, hanem az, hogy az adórendszer sokkal súlyosabb torzulása kiigazítható-e, a környezeti károk internálhatóak-e. Ugyanis a környezeti károk mértéke jelentősen meghaladja a nem optimális adózásból származó veszteséget. Tehát azokat a termékeket kell megadóztatni, amelyek a szokásosnál jelentősebb szinten terhelik a környezetet.

A környezeti adóreformok az 1990-es években indultak el az OECD országokban, amikor is a különféle adók bevezetését követően nőtt az ökológiai adók bevétele az összáadó-bevételen belül. Mindezek mellett a meglévő adórendszer is átalakításra került, környezetbaráttá vált.¹²

A környezeti adóreform a kettős osztalék elvén nyugszik, azaz kettős hatása lehet a reformnak, javítja a környezet állapotát és egyben elősegítheti a foglalkoztatás bővítését. Önmagában véve a környezeti adók többlettermék jelentenek a társadalomnak, de a környezeti adóreform együtt jár az adóátváltással, amely megakadályozza, hogy az adóterhek növekedjenek. A költségvetési bevétel-semlegesség jegyében a szakirodalmi álláspontok alapján csak akkor lehet a környezeti adókat kivetni, ha egyidejűleg a hagyományos, elsősorban az élők munkát terhelő adók csökkennek.¹³

A környezetvédelmi adóreformot a skandináv országok, Hollandia, Németország, Nagy-Britannia, Svájc és Ausztria alkalmazza hatékonyan. Esetükben is jól látszik, hogy a környezetvédelmi adóreform bevezetése összefügg a környezetvédelmi politika fejlettségével.¹⁴

A környezetvédelmi adóreform azonban a kezdeti lelkesedést követően alábbhagyott, mivel a vele szemben tanúsított ellenállás miatt csak kis mértékben érvényesült a pozitív hatása és a bevezetésével kapcsolatosan is problémák merültek fel.¹⁵

A környezeti adó kiterjesztése (jelentős részben az energiahordozókat érinti) a háztartások és a gazdasági szektor részéről is ellenállásba ütközött, amelynek oka az energia árnövekedés, illetve a nemzetközi harmonizáció hiányában jelentkező versenyképességi problémák.¹⁶

¹² Herich György: *Nemzetközi adózás*, Pécs, Penta Unió Kft., 2006, 487.

¹³ Kiss Károly: *Energiaadók az Európai Unióban*, Budapest, BKÁE-KJ, 2002, 211. A szerző szerint több közgazdász vitatja a kettős osztalék valós hatását, azaz nem biztos, hogy a bérköltségek csökkentése a foglalkoztatottság növeléséhez vezet. Bovenberg és Ploeg elismeri a környezeti adóztatás környezeti hatását, de az adóáthárítás álláspontjuk szerint több szabadidő fogyasztásához és alacsonyabb termelési szinthez vezet. A foglalkoztatás nem nő, hanem csökken.

¹⁴ Kiss 2002, 212.

¹⁵ Kiss 2010, 211-217.

¹⁶ Jacob Klok: *Energy Taxation in the European Union. Past Negotiations and Future Perspective*, Institutio de Estudios Fiscales, Working document 21/2005, in.: www.ief.es (2012.06.20.), 5-11.

4. A környezeti adóreform hatásai

Milyen hatása lehet a környezetvédelmi adóreformnak? A hatások az alábbi területeket érintik:¹⁷ (a) költségvetési bevétel-semlegesség; (b) ágazati hatás; (c) környezeti hatás; (d) jövedelmi hatás; (e) versenyképesség.

A költségvetési bevétel-semlegesség azt jelenti, hogy a környezetvédelmi adókból befolyó bevételt a hagyományos adók csökkentésére használják fel. (Ez jelentheti a személyi jövedelemadó, de a társadalombiztosítási járulék csökkentését egyaránt.) Így lehetővé válik az összadó-teher mérséklése.¹⁸

Az ágazati hatás azt jelenti, hogy az összgazdaság és összetársadalmi költségvetési bevétel-semlegesség mellett az egyes ágazatokat eltérően érinti a reform. Az energia-intenzív ágazatok az energiaadók súlyosan érintik, mivel az energiafelhasználásuk magas, viszont alacsony a munkaerő költségük. A munkaerőköltség csökkentése nem pótolja az energiaadó révén megemelkedő költségeket, így ezek az ágazatok (olajipar, vegyipar, kohászat) hátrányos helyzetbe kerülnek. Ezt a problémát az ökoadó-reformot bevezető országok úgy oldották meg, hogy az energiaigényes ágazatoknak kedvezményt vagy mentességet biztosítanak a környezeti adók alól.¹⁹ Ezzel szemben a nagy munkaerő-intenzitású alacsony energiafelhasználású ágazatok előnyösebb helyzetbe kerülnek.

A környezeti hatások a korábban bemutatott egyes országokat érintő adók esetében érvényesülnek, de számszerűsítésük nehézkes a sokféle kedvezmény, mentesség miatt. Fontos kiemelni, hogy egyes termékek és az energia esetén az árrugalmasság alacsony, így az adók bevezetése, növelése csak kis mértékben hat a fogyasztásra. Furcsa helyzet, hogy a 2008-as gazdasági válság nagyobb mértékű környezeti károsanyag-kibocsátás csökkenést eredményezett a gazdasági visszaesés következtében, mint az előtte alkalmazott különféle környezetpolitikai eszközök, beleértve a környezeti adók hatását is.

A jövedelmi hatás is fontos elemzési terepe a szakirodalomnak a környezeti adók esetében.²⁰ A környezeti adókat az alapvető szükségleti célként meghatározott termékekre vetik ki (energia, közlekedés). Ezek megadóztatása az alacsony jövedelemmel rendelkező háztartásokra aránytalan terhet ró, hiszen arányaiban többet költenek alapvető szükségleti cikkekre, mint a magas jövedelemmel rendelkező háztartások. Az energia megadóztatása regresszív hatást fejthet ki, hiszen az alacsony jövedelemmel rendelkező háztartásokban a jövedelmük relatív igen nagy százalékát költik ezekre a jóságokra. Ugyanakkor a közlekedési adók jobban sújtják a magasabb jövedelemmel rendelkező háztartásokat.

¹⁷ Kiss Károly: *Zöld gazdaságpolitika*, Budapest, BKÁE, 2005, 139-146.

¹⁸ Kiss 2010, 140. Dániában az 1994-es zöld adóreform során a zöld adók bevezetésével csökkentették a bérek terheit, majd 1996-tól az új energiaadók bevezetésének ellentételezéseként a társadalombiztosítási járulékot csökkentették. Svédországban a jövedelemadó csökkentésére használták az 1988-ban bevezetett energiaadót, míg Németországban a társadalombiztosítási járulékok csökkentésére használták az energiaadó növekményét.

¹⁹ Kiss 2005, 142. Gyakran alkalmazásra kerül a depresszív adóráta, azaz minél több energiát használ egy fogyasztó, annál kevesebb adót fizet. Hollandiában az 1 millió m³ földgáz és az 1 millió KWh villanyáram feletti mennyiséget fogyasztók adókulcsa 0.

²⁰ Katri Kosonen – Gaetan Nicodeme: The role of fiscal instruments in environmental policy, *Taxation Papers*, 2009/19, 1-13.

Jól látszik tehát, hogy a környezeti adók elfogadottsága érdekében a háztartások egyes rétegeit kompenzálni kell, amely az adók regresszív hatását mérsékelheti. Ennek két módja ismert a szakirodalomban. Az *ex ante* módszer, amely előzetesen az adórendszeren belül próbálja mérsékelni a hatást, csökkentve a jövedelmet terhelő adókat és társadalombiztosítási járulékot. Az *ex post*, kompenzációs megoldások teszik lehetővé a környezeti adók regresszív hatásának a csökkentését.²¹

A háztartások mellett a vállalkozások viselik a környezeti adók jelentős terhét, ahol a versenyképességi problémák kerülnek a szakirodalmi elemzések fókuszába.²² A versenyképességet ronthatják a környezeti adók, hiszen ezek megdrágítják az energiát és ezáltal a termelési költségek emelkedéséhez vezetnek. Ezt mérsékelheti a környezeti adóreform egyéb adók csökkentésével, adómentességek és adókedvezmények biztosításával. Ezek a mentességek viszont ronthatják a környezeti adók hatékonyságát. A szakirodalmi álláspont szerint nemzeti energiaárakban való eltérés nagyobb hatással van a versenyképességre, mint azt a környezeti adók befolyásolni tudnák.

Az adók bevezetése, emelése viszont elősegítheti az energiahatékonyság növelését, ezzel ellensúlyozva az adókiadásokat. Az energiahatékonyságot növelő beruházások növelhetik a termelékenységet és ezen keresztül hatnak a versenyképességre. Új környezeti iparágak jönnek létre, amelyek a gazdaság gyorsan növekvő ágazatai lehetnek és növelhetik a nemzeti jövedelmet.

5. A környezeti adóreform hatékonysága

Egy ökológiai adóreform megvalósításának többféle akadálya lehet, illetve hatékonysága kapcsán többféle szempontnak kell megfelelnie:²³ (a) környezeti politika és a pénzügypolitika integrációja; (b) bevezetendő adók helyes kialakítása; (c) adóbevételek felhasználása.

A zöld adóreform hatékony megvalósítása miatt a környezetpolitikát és a pénzügypolitikát össze kell hangolni. Ennek keretében a meglévő adókat környezeti szempontból át kell strukturálni, új öko-adókat kell bevezetni, illetve a torzító hatású támogatásokat meg kell szüntetni. A zöld adóreformok hatékonysága növelhető az egyéb gazdasági eszközök alkalmazásával, adókedvezmények, mentességek önkéntes megállapodások kialakításával.

Fontos a környezeti adózás szempontjából a bevezetendő adók helyes kialakítása. Minderre tekintettel az adó alapját és jellegét a hatékonyság szempontjából értelmezve kell szabályozni. (Eldöntendő kérdés például, hogy input vagy output adót alkalmaz-e a szabályozás.) A bevezetendő adóknál célszerű az egyszerű alkalmazhatóság, azaz az alacsony adminisztratív költségek biztosítása. Az adó

²¹ Kiss 2005, 145. Németországban a személyi jövedelemadó reformjával küszöbölték ki a nem kívánt eredményt, Dániában az alacsonyabb jövedelmű családoknál szociálpolitikai intézkedéseket vezettek be, míg Hollandiában csak bizonyos fogyasztási küszöb fölött kell megfizetni az adót.

²² Paul Ekins – Stefan Speck: *Competitiveness and Environmental Tax Reform*, Briefing Paper, Seven March/2010, London, Green Fiscal Commission, in: www.greenfiscalcommission.org.uk. (2012.06.10.), 1-10.

²³ Fucskó József – Kis András – Bela Gyöngyi – Krajner Péter – Valéné Kelemen Ágnes: *Ökológiai adóreform II.*, Budapest, Magyar Környezetgazdaságtani Központ, 2000, in: www.zpok.hu/-makk (2012.07.10.), 181-184.

mértékénél pedig fontos a gazdasági hatások mellett a társadalmi hatások figyelembe vétele.

Az adóbevételek felhasználása három területet ölelhet fel. Előfordul, hogy a központi költségvetés a bevételeket egyszerű bevétel-növelésre használja. De a jellemző, hogy a környezetvédelmi támogatások és intézkedések finanszírozására szolgálnak más adók mérséklése. A pusztán bevétel növelésére szolgáló adóemelés nem a legoptimálisabb módja a zöld adók alkalmazásának, hiszen ugyan ösztönző hatásuk jelentkezik, de a hatékonyságukat rontja, hogy csak az államháztartási bevételeket növelik.