

A „LAVINA-ADÓ ÚTJÁN

A FORGALMI ADÓVÁLTSÁGOK elhatalmasodó problémáját nem a több oldalról sürgetett adóreform irányelveinek megvitatása tüzte a közérdeklődés napirendjére, hanem „a boletta“ újrendszerű szabályozása és az építőanyagok fázisadójáról szóló rendelet-tervezet közzététele, ami hetek óta a legintenzívebben foglalkoztatja a magyar vállalkozást.

Kétségtelenül az utolsó négy esztendőnek igen nevezetes fináncpolitikai eseményei fűződnek ehhez az új adóformához, amelynek mikénti alakulásától nemcsak gazdasági forgalmunk iránya, bősége és belső tagozódása függ, hanem részben ennek fölépítése szerint alakul a közvetítőkereskedelem egyes fázisainak jelentősége, iparágak változó rentabilitása és nem utolsó sorban külkereskedelmi tevékenységünk számos lehetősége is. Újnak mondottuk ezt az adóformát, pedig újdonsága csupán látszólagos. Lényege a véres emlékektől terhes ősi forgalmi adó, melynek csak új megjelenési formáját, behajtásának modern technikáját jelenti. Hangsúlyozzuk: a közfelfogás meggyőződésével szöges ellentétben a forgalmi adó, mely előttünk most az adóváltságok divatos fináncöltönyében jelentkezik, nem a világháború gyermeke, mert legalább is olyan régi, mint annak a magánjogi rendszernek alapelvei, amely mindennapi életünket ráncbaszedi. Ha nem is a világháború gyermeke, mindenesetre a háborúk és háborús időkben van elemében. A római centesima rerum venalium Tiberius és Caligula nevéhez fűződik, a spanyol imperializmus pénzügyi fedezeteként szerepel évszázadokon keresztül a 10%-os hírhedt alcabala, bevezetésének nyomában patakokban folyik a drága embervér a miatta is lázadó Németalföldön, ott látjuk a cseh rendek fehérhegyi csatája mögött, majd az amerikai szecessziós hadjáratban. Csak természetes, hogy a világháború is életet adott ennek a koronként porából újjáéledő adófajtának, amelynek nevezetes tulajdonsága, hogy bár mindenkor rendkívüli állami pénzigény hívja életre, a hatalmi berendezések annyira reászoknak, hogy nem tudnak róluk lemondani, akkor sem, mikor az életrehívó nagy idők, rendkívüli közszükségleteikkel már továtűnnek a történelem örök folyamatában.

A hatalmi tényezők kölcsönhatásából kialakult úgynevezett adórendszerünkben ugyan minő szerepet játszhat eme adóforma, a háborúk adója? Szerepe az illetékeké, vagy a vagyonok, esetleg a hozadékok, talán a jövedelmek adójáé? Mondják, hogy illeték az, melyet a magán-gazdaság azért fizet, mert a rendtartó állam teszi számára lehetővé a hasznothajtó gazdasági forgalomnak lebonyolítását, a gazdasági kap-

csolatok fenntartását. De ha a francia finanszírozást érték-ellenérték keresése nyomán idáig megyünk, végeredményben minden közkötelezettségben illetéket látunk a sikeres gazdálkodás előfeltételéért, az államtól garantált élet- és jogbiztonságért. Nem: a forgalmi adó nem illeték, ez a gazdasági életnek feltétel nélkül nyújtott teljesítése annak az államnak javára, amely nemcsak jogot és rendet „termel”, hanem etikus természetéhez híven eszmények hordozója, történelmi értékek fenntartója. Vagyonadó? Igen, ennek egyik fajtája a vagyonszármazéki, de nem az általános forgalmi adó. Adója a jövedelemnek? Vájjon minden forgalmi tény jövedelmet jelent? A forgalmi adónak nem tulajdoníthatunk jövedelmi adó jelleget, elsősorban azért, mert az adóalanyok személyi viszonyaira tekintet nélkül terhel, másodsorban, mert a forgalom még nem jelent jövedelmet, tehát ez az adótípus csak akkor fogná meg a forgalomból kinőtt és a forgalmi tényekkel kapcsolatban kedvező gazdálkodási feltételek között jelentkező jövedelmeket, ha a Siemens-féle nettóforgalmi adótípus lenne, tehát az adók nem az áru- és munkateljesítmény szállításainak ellenértékére, hanem ezeknek önköltségével csökkentett árára nehezednének. A forgalmi adó ezek szerint csak két szerepet játszhat: az általános kereseti, vagy egy általános fogyasztási adóé. Ha az árszint süllyed és a piacon a vevőközönség az erősebbik fél, a kínálat a forgalmi adónak terhét képtelen az árba számítva a fogyasztásra áthárítani. Ha azonban az árszint emelkedik, vagy normális piaci viszonyok uralkodnak, a forgalmi adó általános fogyasztási adóvá válik és csak abban a mértékben terheli a termelést, amilyen mértékben a forgalmi adótól is duzzasztott árszint magával emeli a bérszínvonalat, tehát növeli a termelés önköltségét.

E fejtegetések alapján nyilvánvaló, hogy a jelenlegi válságos piaci viszonyok között a termelői réteg képtelen a fogyasztásra háárítani a különben az utóbbira reáháárított forgalmi adót, tehát ez jelenleg termelési adó formájában jelentkezik. A gazdasági válság és az ezzel kapcsolatos fogyasztási válság elmélyülésével a termelés gyakorta az önköltségen alul kénytelen árusítani, mely esetben a forgalmi adó — részben vagy egészben — a vállalkozás tőkéjét emésztő hozadéki adó formát ölt. Bármilyen szerepben látjuk is a forgalmi adót, annyi tény, hogy kiegyensúlyozott államháztartási viszonyok között egy észszerűen felépített adórendszernek tagja tartósan nem lehet, mert sajátos technikája okán vele kapcsolatban nem lehet érvényesíteni a modern adópolitikának egyetlen irányelvét sem, tehát sem az objektív, sem a szubjektív teherviselőképesség elvét. Ezért a forgalmi adó adóelméleti szempontból irracionális. Ezt a sajátosságát kidomborítja, hogy tőkegyűjtést gátló hozadéki adójelleget akkor kap, amikor a gazdasági válság az árszint csökkenésében jelentkezik. Eredeti formájában antiszociális, mert éppen a kisember szükségletei teszik meg a leghosszabb forgalmi utat, tehát a legtöbb fázisnál viselik ezt az adóterhet, társadalmi kára pedig főleg abban jelentkezik, hogy létevel mesterségesen koncentrálna a különben önálló rendeltetésű üzemeket. Miért? Azért, mert a vertikálisan felépített, összpontosított üzemek közös gazdasági alanya a koncentrációval megtakarítja azt az adót, ami különben az elszigetelten termelő és feldől-

gozó, a forgalomban külön-külön fázist jelentő üzemeket gyenként terheli. A koncentrált vállalatban több fázison megy keresztül az áru és a munkateljesítmény, anélkül, hogy ezzel a forgalommal tulajdonváltás, tehát forgalmi adózás lenne kapcsolatos. A forgalmi adó tehát kedvez annak a koncentrációs folyamatnak, amelyben nem is közgazdasági hátrányt, hanem társadalmi visszásságot, tömegeknek kevesebbtől függését, különben önálló alanyoknak kiszolgáltatottságát látjuk.

Mi történik akkor, ha az általános forgalmi adó a gazdasági élet bizonyos szakaszain nem váltja ki a koncentrációs hatást? Talán még rosszabb: az áruhoz a forgalom útján előrehaladva újabb meg újabb forgalmi adóelem simul, a következő fázisokon áthaladva még a korábbi fázisok adójához is újabb adóalap, a kamatos-kamat módjára duzzad a forgalmiadós forgalmiadó, míg a gazdasági élet pályáján tovagördülő árunak lavina módjára elhatalmasodó adóterhe agyon nem nyomja a forgalmi út végén jelentkező fogyasztót. Ezért lavina-adó a forgalmi adó. Ennyi társadalmi és gazdasági hátrány ellenére mi tartja fenn ezt az adóformát? Mindenekelőtt kiadós hozadéka és az a körülmény, hogy ezt a hatalmas hozadékot aránylag csekély igazgatási költséggel lehet kimunkálni. Ellenszenves társadalomgazdasági szerepét talmi tompítja még az is, hogy az ár százalékában kifejezve pontosan igazodik a gazdasági élet hullámmozgásához, miért is figyelemre méltó gazdasági rugalmasság, simulékonyság jellemzi.

A forgalom megadóztatásának antiszociális hatását felismerve, a vonatkozó alaptörvény, az 1921: XXXIX. t.-c. adókulcsát csak másfél százalékban írta elő. Bár az 1922: VI. t.-c. alapján ez az adókulcs 3%-ra emelkedett, a forgalmi adó hátrányainak ismeretében mihelyt ez államháztartási szempontból lehetségessé vált, az 1925: XXIII. t.-c.-kel a tételt 2%-ra csökkentették. Az utolsó évek gazdasági és pénzügyi válságában ismét szükségessé vélték az adótételt az adóalap 3%-ára, tehát arra a mértékre felemelni, amely 1922 márciusától 1925 augusztusáig volt érvényben. A forgalmi adókulcsnak ez az emelkedése különben nemzetközi jelenségnek mondható, ha tekintetbe vesszük, hogy az 1931 kezdetével a német adótétel 0.85%-ról r 5%-ra, majd 1932 kezdetével 2%-ra, az áruházak forgalmában pedig 2.5%-ra emelkedett. Az olasz adótétel emelkedése 1931 derekán következett be és pedig 2%-ról 2.5%-ra, míg a jelenlegi, árucsoportok szerint különböző francia forgalmi adótételek 0.55%-tól 13%-ig a legváltozatosabb skála képét nyújtják.

A forgalmi adótételeknek ez a gyakori és jelentős változása mutatja, hogy mennyire az adott államháztartási viszonyok és a megadóztatott forgalomnak a konjunktúrák alakulása szerint mutatózó változásai határozzák meg ennek az adóformának jelentőségét.

A forgalmi adó kiadóságára jellemző, hogyha a vagyónátruházási illetekeket is számításba vesszük, a vagyon, az áru és a teljesítmény forgalmi adója a képviselőház előtt fekvő költségvetés szerint 1933—34-ben 123 millió pengő közbevételt jelent, tehát a személyi adók hozadékának 2½szeresét. Részben a forgalmi adó kiadóságára, részben a közfeladatok költségeinek fedezése körül mutatózó szerepére világít az alábbi számszerű összeállítás:

<i>A magyar forgalmi adók hozadéka</i>		<i>a közbevételek főösszegének hány %-a</i>	<i>Egy lakásra esik</i>
1927	175.6*millió P	14.56%	20.59 P
1928	169.7	13.75%	19.71
1929	144.3	11.97%	16.65
1930	110.1	9.92%	12.68
1931	94.3	8.96%	10.80
1932—33	93.0*		
1933—34	86.5*		

ben a közfeladatok költségeinek fedezése körül mutatkozó szerepére világít az alábbi számszerű összeállítás:

Ennek az adótípusnak jelentőségére jellemző, hogy az utolsó pénzügyminisztériumi adóstatistika szerint ez az adó szolgáltatja az összes állami bevételeknek 10.17%-át, a törvényhatósági joggal felruházott városokénak 9.24%-át, a megyei városok és a községek közbevételeinek 6.12%-át.

Minthogy az egyenes adók tételeit nem lehet olyan mértékben emelni, hogy ezeknek hozadéka fedezze az általános forgalmi adó megszüntetése esetén jelentkező hiányt, a fináncpolitikának egyik főterekvése, hogy addig is, amíg az általános gazdasági helyzet lehetővé teszi ennek az adónemnek fokozatos lebontását, közgazdasági és szociális szempontból legalább elviselhetővé tegye ezt az adóformát. Ez a törekvés vezette elsősorban Ausztriát, majd ennek nyomában Franciaországot, Olaszországot és Csehszlovákiát az egyfázisú forgalmi adóhoz, a hazai adóváltáshoz. A forgalmi adóváltásnak lényege, hogy nem nehezedik a forgalomnak minden egyes szakaszára, hanem annak csupán egyetlen fázisára, tehát a gazdálkodás egyetlen lépcsőjét terheli. A váltásávköteles szállítást a fogyasztóig követő szállítások, fázisok ebben az esetben forgalmi adó mentesek, míg a váltásávköteles szállítást megelőző szállítások vagy adómentesek, vagy kivételes esetekben ú. n. előváltás alá esnek. Természetesen annak következtében, hogy a forgalmi adó súlya tömörülve egyetlen gazdasági lépcsőre nehezedik, az adóváltás kulcsa aránylag magas és annál nagyobb, minél inkább a nyersanyag forgalmához közeli, illetőleg a fogyasztótól távoli forgalmi szakaszt terhel. Különösen nehéz az adóváltást a nyersanyag forgalmára hárítani, mert aszerint, hogy milyen gazdasági célt követve dolgozzák fel, számos eltérő irányú és hosszúságú forgalmi utat tesz meg. Ugyancsak problematikus, vajjon melyik gazdasági lépcsőre nehezedik az adóváltás, mert ha a fogyasztóhoz vezető utolsó lépcsőre hárul, rengeteg a kiskereskedelmi adóalany, ami roppant megnehezíti az adóigazgatást, ha ellenben a nagykereskedelmi szakaszra hárul, esetleg azt összeroppantja, továbbá az áruforgalom egy része elkerüli azt a fázist, ami a közteherviselés szempontjából is jelentős nagykereskedelem elsorvasztásával járhat. Marad tehát az egyetlen gazdaságos és technikailag is járható megoldás: a forgalmi adónak, illetőleg az adóváltásnak termelési adóvá alakítása, hogy az utóbbi a fél-vagy a kész gyártmány előállítóját terhelje és benne kifejezésre jusson mind az előző, mind az azt követő áru- és munkateljesítmény szállítások forgalmi adóterhe. Ennek kétségtelen előnyei vannak: mindenekelőtt a forgalmi adó ily módon nem tágítja az árollót, mert az adóváltás esetén közömbös, hogy az agrárfogyasztóhoz az áru 4—5 fázison keresztül jut el,

* Az értékpapír-forgalmi adó nélkül

míg a fővárosi fogyasztóhoz esetleg csak két szakaszon át kerül. A koncentráció antiszociális hatása is elmarad, mert ha az adóváltság egyetlen fázisra hárul, közömbös, hogy egyetlen vállalkozás keretében tulajdonváltozás nélkül egy, vagy öt fázison keresztül megy-e az áru. Tagadhatatlan, hogy az adóváltság a forgalmi úton érdekelt legtökeesebb gazdasági alanyt terheli és aránylag kevés adózó ellenőrzését teszi szükségessé. Ha még ezenfelül figyelembe vesszük, hogy adóváltság esetén megszűnik a gazdasági élet útján végigdübörgő forgalmiadó-lavina és ennek éppen a kisemberekre aránytalanul nagy nyomása, nem csodálkozunk azon, hogy egyre több ország bővülő árucsoportokkal kapcsolatban tér át az egyfázisú adózás szisztémájára. Hazánkban a tüzelőanyagok, a cukor, a hús és hústermékek, továbbá a liszt, üveg- és agyagipari, majd a bőripari és textilipari termékek adóváltságával indult meg a forgalmi adózás átépítése, most az építőanyagok adóján a sor.

Az építőanyagoknak napjainkban sokat vitatott adóváltság-tételeiben voltaképpen karteladót látunk. Karteladót, nem pedig fogyasztási adó szerepét betöltő adóváltságot. Legalább is abban a hányadában, amely többletet jelent az építőanyagoknak jelenleg még adóváltságba nem tömörített forgalmi adó terhével szemben. Ez karteladó, melyet az építőanyagok karteljei nem tudnak, legalább is átmenetileg nem, a fogyasztásra áthárítani. Ezek az építőanyagkarterelek monopóliumhelyzetet teremtettek, már pedig a monopóliumhelyzetet élvező gazdasági alanyok árpolitikájukkal kiaknáznak minden piaci helyzetet. Az építőanyagok ára éppen a monopólium következtében mindenkor a prohibítív tételek határán mozog, mert ha a karterelek áraikat ezen felül emelnék, a fogyasztási visszaesés csökkentené jövedelmüket. Az adott piaci helyzetben tehát a kartelárak nem emelhetők, tehát a forgalmi adónak adóváltság megállapításában jelentkező emelését az építőanyagkarterelek képtelenek a fogyasztásra áthárítani. Ez az adótehertöbblet tehát hozadéki adó jellegű karteladóként, nem pedig fogyasztási adó jellegű forgalmi adóként jelentkeznek. Kérdéses azonban, hogy az eladói szervezettség miatt a piacon mindig erősebb félként fellépő kínálat hosszabb-rövidebb áthárítási küzdelem után legyőzi-e a szervezetlen kereslet ellenállását, az építőanyagok karteljei nem tudják-e a fogyasztásra, tehát az építetőkre visszahárítani a kezdetben karteladóként csupán őket terhelő adótöbbletet. Ha igen, az építőipari adóváltságnak közteherfokozó hatása az építőipar krónikus pangását, újabb munkanélküliséget eredményez. Ezért az adóváltságok kiépítésének politikáját egy átfogó piacszabályozó politika tengelyébe kell állítani.

Nem bocsátkozunk veszélyes jóslásba annak feltételezésével, hogy különösen külkereskedelmi szempontok fogják siettetni a forgalmi adóváltságok teljes kiépítését. A kiegyenlítő vámforgalmi adóváltságnak napról-napra jelentősebb szerepe lesz vámpolitikánkban és a nyerspamut, a cellulózé vámforgalmi adójának megtérítésére vonatkozó 1932. évi olasz jogszabály már jelzi, hogy az államok milyen adókönnyítésekkel kívánják árukivitelüket a jövőben előmozdítani. A vámforgalmi adóváltság maholnap konkurrál magával a vámmal, különösen ha figyelembe vesszük, hogy 1931 szeptember 14-étől a

vám-tétel bizonyos százalékában megállapított adótétel a gyufánál 105%, a cukornál 90%, fűszer- és gyarmatarúnál pedig 75%. A vámforgalmi adó új szerepére jellemző, hogy Olaszország 1931 szeptember 24-től általánosan 15%-os behozatali forgalmi adót szed és ennek részleges vagy teljes elengedése a külkereskedelmi tárgyalások során éppen annyira alku tárgya, mint maguk a vámok.

A forgalmi adóválság jelentőségében, miként láttuk, kiemelkedett az általános közszükségleteket fedező fináncpolitika köréből és az országok külkereskedelmi politikájának — a vámokkal versenyző — elsőrendű tényezőjévé vált. A közelmúlt gazdaságpolitikai eseményei megmutatták, hogy a forgalmi adóválság eszméjének életalakító képessége ezzel még nem merült ki, mert előkelő szerep jut osztályrészül a nemzeti jövedelem megoszlásának közhatalmi arányosításánál. Ennek az adónemnek alakításánál az államhatalom érvényesítői már eddig is gondoskodtak, hogy erről az oldalról is ellensúlyozzák a nemzeti jövedelemnek az árolló ismert hatása következtében az agrártermelőkre vészesen kedvezőtlen megoszlását. Ennek tudható be, hogy a vámórlésre kerülő gabona a lisztforgalmi adóválság alól mentes, hogy a saját termelvényeknek a saját háztartásba átvezetése válságmentes. Ugyancsak az agrárvédelem szempontja érvényesült, amikor a zsákok, a kéveköttők, a kötelek és a zsinegek adóválságát a belföldi forgalomban a textíliákra különben általában érvényes 15%-os kulcstól eltérőleg csupán 5%-ban, továbbá a gép- és a vasárúk fázistételeinél az ebben az árucsoportban gyakori 15—20%-os válságkulcsoktól eltérően a cséplőgép, az arató- és kaszálógép, a triór válságát 3%-ban, a mezőgazdasági kézi szerszámokét (kasza, villa stb.) pedig 6%-ban állapították meg. Agrárszempontok tehát eddig is jelentős mértékben érvényesültek a forgalmi adóválság tételeinek megállapításánál. A mezőgazdaságnak az 1933—34. gazdasági évré nyújtott kedvezmények körének újabb tágításánál azonban a forgalmi adóválság elve és technikája a nemzeti jövedelemmegoszlás célzatos módosításának tervszerűen alkalmazott eszközévé vált.

A gazdasági életünkben gyökeret vert gabonajegyrendszer fény- és árnyoldalainak megítélésénél a nézetek különbözhetnek, de annyi kétségtelen, hogy a szemtermelés világforradalma, a tengerentúli vetésterületek háborús elhatalmasodása, az ipari államok agrárprotekciónizmusa és a fogyasztási tömegszokások eltolódása következtében a magyar mezőgazdasági termelés összeomlik, agrárlakosságunk pedig pauperizálódik, ha az állam nem avatkozik a nemzeti jövedelemnek a piaci árhelyzetből kialakuló, következésképpen a gazdákra katasztrófális megoszlásába. A kérdés tehát az volt, miként lehetséges érezhető mértékben a nemzeti jövedelemnek természetes megoszlását mesterségesen az agrárnépelem javára módosítani. Ezt az elvi célkitűzést a gyakorlati élet nyelvére akként fordították le, minő pénzügyi erőforrások igénybevételeivel és milyen technikával valósítható meg a törpebirtokosok és — kiterjedésre tekintet nélkül — az összes szőlőbirtokosok földadójának megtérítése, magyarán, elengedése, a kiscgazdák közmunkaszolgáltatási kötelezettségének a minimumra csökkentése, az agrártermények értékesítésének megkönnyítése érdekében a legfon-

tosabb mezőgazdasági cikkek vasúti fuvardíjának jelentős mérséklése, a búza árának 3 P-vel mesterségesen a különben kialakuló piaci ár fölé emelése és mindez úgy, hogy a liszt adójának mérséklésével a legfontosabb népelelmezési cikk, a kenyér ára csökkenthető legyen. Ezt a gondolatot az egyenesadók tételeinek emelésével finanszírozni igazán nem lehetett. A hozadéki adótételek emelése teljesen megbénította volna a különben is kétséges tőkeképződést, a személyi adók tételeit pedig csak a közelmúltban emelték 60, illetőleg 100 százalékkal. Az autarkias európai vámpolitikai helyzetben a vámok hozadékának jelentős emelkedése valószínűtlen, a fogyasztási adók már-már a prohibítív határtételek mesgyéjét súrolják, az illetékek pedig egyes tételeknél felülmúlják a közhatóságnak azt a kiadását, amelynek előidézéséért kell a közületet magánérdekből igénybevevőnek az illetéket fizetni. (Illetékelméleti szempontból pedig az illeték nem lehet magasabb annál a költségnél, amelyet a közhatóságot magánérdekből foglalkoztató a közületnek ügyletével okoz.) Utolsó lehetőségként kínálkozott a forgalmi adóváltság intézményében rejlő kiadás és adótechnikailag könnyen és olcsón kimunkálható lehetőség, meg a dologi adók súlya alatt roskadozó, társulati adó alá eső vállalatok „külön hozzájárulása.“

A nemzeti jövedelemmegoszlás arányosításának finanszírozása tehát csupán forgalmi adóváltság gondolatának kiaknázásával lehetséges. Ezért a kifejtett vezérlő eszmét valóra váltó részfeladatok pénzügyi alapja, „a mezőgazdaság megsegítésére szolgáló alap“ szinte kizárólag forgalmi adóváltságok, vagy ilyen jellegű közbevételek hozadékából táplálkozik. Ide ömlik a mázsánként 4.50 P-s lisztforgalmi, a 4 P-s rizshántolási forgalmi adóváltságnak hozadéka, továbbá a gyarmatárúk és a fűszerek forgalmi adóváltságának 33%-os, a textilárúkének pedig 50-os emeléséből származó bevételi többlet. Elnevezése dacára a mezőgazdaság megsegítése alapjának forgalmi adóváltságjellegű bevételei között kell szerepeltetnünk a „kartelilletékből származó bevétel“ és „a textilgyárak hozzájárulását“ is. Az előbbit azért, mert a 0.25%-os kartelilletéknek alapja a kartelbe tömörült vállalatoktól forgalomba hozott áruk és nyújtott szolgáltatások pénzbeli ellenértéke, tehát a kartelek forgalma. Mi tehát a kartelilleték, ha nem a kartelbe tömörült vállalatok külön forgalmi adóváltsága? A textilgyárak hozzájárulása pedig azért forgalmi adóváltság jellegű, mert a szóbanlevő vállalatok ugyancsak az általuk előállított áruért vagy nyújtott munkáért kapott ellenérték, tehát a forgalom alapján kötelesek az i%-os „mezőgazdasági hozzájárulást“ fizetni. Kérdéses, vajjon a mázsánként legfeljebb 10 filléres szénadót nem iktathatjuk-e a fentebb megjelölt alap forgalmi adóváltság jellegű bevételei közé, mert bár ez névlegesen termelési adó, annak következtében, hogy megfizetésére az kötelezett, aki a szenet „elidegeníti“ és hogy az adó esedékességére és a befizetés módjára a tüzelőanyagok forgalmi adóváltságára vonatkozó szabályok irányadók, a szénadónál is elmosódik a termelési adók és a forgalmi adóváltságok határvonala.

Íme: a forgalmi adóváltság gondolata és technikája a nemzeti jövedelemmegoszlást arányosítva szabályozó közhatalmi politikának és

finanszírozásának elsődrendű tényezője. Újabb bizonyosság arra, hogy bár az adótartozás vezérlő gondolata az állameszme érvényesítéséből származó közszükségletek fedezése, az adóztatás intézménye egyszersmind a nemzetéleletet hatékonyan alakító társadalompolitika tényezőjévé is válhat.

A társadalom egyes rétegeinek gazdasági hatalma, kultúráját fenntartó és a nemzetéleletet befolyásoló képessége tehát jelentős mértékben attól függ, hogy a nemzeti jövedelem belső eloszlását minő rétegek javára módosítja a modern adóformák segítségével e téren döntő szerepkörhöz jutott fináncpolitika.

Az adóváltságok térhódításának áttekintése után közgazdasági és szociális szempontból az adóváltságok rendszerének finomítása érdekében néhány újabb szempont mérlegelését tartjuk időszerűnek.

A benne rejlő nagy pénzügyi, külkereskedelmi- és társadalompolitikai lehetőségekre tekintettel és adóigazgatásunk egyszerűsítése érdekében indokolt az általános forgalmi adózásnak adóváltságokba tömörítése, tehát az általános forgalmi adó eredeti típusának fel számolása.

A francia forgalmi adóztatás mintájára kívánatos megszüntetni az adóváltságok kiszámításának alapjául is szolgáló egységes általános forgalmi adótételt, mert ennek árucsoportok szerint különböző megállapításánál figyelembe lehet venni, hogy az illető áruk a különböző társadalmi rétegek fogyasztásában milyen szerepet játszanak, mennyiben termelő eszközök és mennyiben használati javak, mert ha ilyen különbségeket teszünk az eltérő adótételek megállapításánál, ezzel az eljárással csökkenthetjük a mezőgazdasági termelőeszközök forgalmi adóját, közvetve adóváltságát, tehát végeredményben az agrártermelés költségeit.

Bármennyire kedvező is szociális szempontból a 159.270/1932. VI. P. M. rendeletnek az az intézkedése, mely a segédnélküli kézműiparosok forgalmi adómentességét korlátolt mértékben kiterjeszti, maga az a körülmény, hogy több segéd alkalmazása növeli az adóterhet, a munkapiac javulását megnehezíti, miért is kívánatos megszüntetni minden kapcsolatot alkalmazotti létszám és forgalmi adóviselés között. Az adómentesség feltételeként nem alkalmazotti létszámot, hanem igazolt forgalmat írjanak elő. Ez a mai munkanélküliség közepett időszerű követelmény.

Végül az adótechnika és adórendszerünk egyszerűsítése végett a forgalmi adóváltság általánosításával kapcsolatban mindinkább időszerűvé válik egyetlen adóformába tömöríteni az adóváltságokat, a termelési (gyártási) és a fogyasztási adókat. Igazgatási többletkiadással és munkával jár, ha ezeket külön írják elő, külön ellenőrzik és külön könyvelik. Nincs és nem lehet akadálya annak, hogy árucsoportonként a meglevő fogyasztási adót, a hatályos termelési (gyártási) adót beleiktassák a forgalmi adó váltságokba, hogy ezek egyetlen adóként jelentkezzenek. Ez is egyik módja adórendszerünk és adóigazgatásunk korszerű egyszerűsítésének.

Kovrig BÉLA