

Budapest, 2011. június 23.

**Matolcsy György**  
**nemzetgazdasági miniszter**  
Nemzetgazdasági Minisztérium  
Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

Korábbi [levelünkben](#) arra hívtuk fel szíves figyelmét, hogy az egyes gazdasági tárgyú törvények módosításáról szóló [T/3414. számú törvényjavaslat](#) regisztrációs adóra vonatkozó rendelkezései tovább rontanák a környezet állapotát, valamint a hazai gazdaság helyzetét. A törvény avultatási táblázatát ugyanis olyan módon alakították át, hogy az kedvezőbbé teszi az idősebb autók beszerzését, ösztönözve a roncsimportot.

Sajnos a törvényjavaslat végszavazása előtt ez a helyzet nem változott, sőt úgy tűnik, az országgyűlés Számvevőszéki és költségvetési bizottságának [T/3414/24. számú módosító javaslatával](#) a helyzet még tovább fog romlani. Bár a módosító javaslat egyes személygépkocsi-kategóriákban emeli az adót, más kategóriáknál viszont jelentősen csökkenti. Mivel a módosító javaslathoz nem mellékeltek semmiféle erre vonatkozó számítást, a teljes hatást nem tudjuk számszerűsíteni, de becslésünk szerint ezen módosítások következtében összességében csökkenni fog a regisztrációs adóból származó államháztartási bevétel. Ez a kedvezmény ráadásul az importot támogatja, ezen belül is nem a termelési célú, hanem a fogyasztási célú importot, vagyis a hazai vállalkozások versenyképességének a rontására megy majd el a pénz.

Különösen megdöbbentő, hogy a módosító javaslat leginkább a legnagyobb motorral rendelkező gépkocsikat részesíti kiemelt kedvezményben, azok regisztrációs adója 1,2 millió forinttal is kisebb lehet, mint eddig. Szintén elhibázottnak tartjuk azt a javasolt módosítást, amely jelentős adókedvezményben részesítené azokat, akik az eddig külföldön nyilvántartott járműüket most majd itthon regisztráltatják. Ennek az üzenete világos: a kormány előbb-utóbb megjutalmazza az adócsalókat. Mindkét módosítás a luxusimportot támogatja, ami – úgy véljük – minden tisztességes ember számára elfogadhatatlan. Különösen visszas minden ilyen támogatás a jelenlegi helyzetben, amikor az államadósságot radikálisan csökkenteni kell (amint azt Orbán Viktor miniszterelnök úr nagyon helyesen megfogalmazta).

Tévesnek tartjuk a módosító javaslat azon indoklását, hogy a luxusautók regisztrációs adójának csökkentésével ösztönözhetők ezen járművek tulajdonosai arra, hogy itthon regisztrálják gépkocsijukat. Ez a cél ugyanis sokkal inkább elérhető az ausztriaihoz hasonló szabályozás bevezetésével. Ez utóbbi kezdeményezés nem új, [erről többször írt a sajtó](#). Ausztriában a törvény szerint azon külföldi rendszámú gépjárművek, melyeket belföldi állandó lakhelyű vagy székhelyű személyek hoznak be, belföldi tartós telephellyel rendelkező járműnek tekintendők, amíg ellenbizonyíték nincs. Külföldi rendszámmal ausztriai lakos legfeljebb egy – és külön engedéllyel további egy – hónapig közlekedhet. Tehát az osztrák hatóságok nem foglalkoznak azzal, hogy az ellenőrzött autó tulajdonosa vagy üzemben tartója rendelkezik-e lakhellyel vagy telephellyel abban az országban, amelynek rendszámát használja, és hogy az év meghatározott részét ebben vagy abban az országban tölti-e, hanem egyszerűen adóhatósági vizsgálatot kezdeményeznek ellene. Dániában is olyan a szabályozás (és a közhangulat), hogy senkinek eszébe sem jutna, hogy autóját külföldön regisztrálja –

annak ellenére, hogy a regisztrációs adó mértéke 212 százalék (azaz aki egy autót vásárol, az árának kétszeresét kell adóként kifizetnie).

Érthetetlennek tartjuk továbbá a bizottsági módosító javaslat azon részét is, amely 75 százalékkal csökkentené a segédmotoros kerékpárok (robogók) regisztrációs adóját. A motorkerékpárok (köztük a robogók) egy utaskilométerre vetítve sokkal környezetszennyezőbbek és balesetveszélyesebbek, mint a személygépkocsik.

A Francia Tudományos Akadémia már 1999-ben elvégzett egy vizsgálatot (amelynek megállapításai sajnos még ma is helytállóak), amely szerint például hiába fogyaszt a robogó kevesebb üzemanyagot, mégis sokkal jobban szennyez, mint az autók. Míg egy autó kilométerenként átlagosan „csak” 2 gramm szén-monoxidot bocsát ki a levegőbe, a 125 köbcentis kétütemű robogó 12 grammot, a négyütemű 19,8 grammot, az 50 köbcentis pedig alig valamivel kevesebbet! Egy másik vizsgált paraméter, a nitrogén-dioxid és a nem elégett szénhidrogén együttes mennyisége még rémisztőbb helyzetet mutat: ami az autóknál 0,35 gramm (benzines) és 0,5 gramm (dízel), az a robogóknál 8,6 gramm (kétütemű) és 2,5 gramm (négyütemű). Összességében kijelenthető, hogy a vizsgált paraméterektől és a típusoktól függően a robogók 5–25-ször jobban szennyezik a levegőt, mégpedig nem az elfogyasztott üzemanyag mennyiségének arányában, hanem abszolút értékben! A vizsgálat kimutatta, hogy például Párizsban az összes jármű mindössze 5 százalékát kitevő motorizált kétkerekűek a szén-monoxid-szennyezés 30–50 százalékáért, és a szénhidrogén- és nitrogén-dioxid-szennyezés 30–60 százalékáért voltak felelősek! Sajnos hasonló hazai vizsgálatról nem tudunk, azonban a helyzet romlásának megakadályozására mindenképp elkerülendő a robogók regisztrációs adójának csökkentése.

A robogók további nagy hátránya a fokozott zajszennyezés, amit szintén sem szabad adókedvezményrel ösztönözni, hiszen Magyarországon a városi lakosság több mint 70 százaléka szenved rendszeresen a túlzottan magas közlekedési zajtól.

A nemzetközi statisztikák azt is bizonyítják, hogy az egy utaskilométerre jutó súlyos személyi sérülések, illetve halálos balesetek száma többször annyi a motorkerékpároknál, mint az egyéb járműveknél. Ezt támasztja alá a svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2004-ben megjelent, External Costs of Transport című közös tanulmánya. Az Európai Unió 15 akkori tagállama, valamint Norvégia és Svájc adatait összegző kutatás arra a következtetésre jutott, hogy a motorkerékpárok baleseteinek fajlagos költségei (éppen a gyakoriságuk és súlyosságuk miatt) 511 százalékkal a legmagasabbak, mint a személyautóké.

A robogók is mind importtermékek, hazai gyártású robogó nincs, vagyis ez az intézkedés is a (főleg fogyasztási célú) importot növelné.

Mindezek alapján kérjük Miniszter Urat, kezdeményezze a törvényjavaslat regisztrációs adóval kapcsolatos részének visszavonását, majd részletes hatáselemzést és szakmai vitát követően terjesszen elő újabb törvényjavaslatot.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök

Másolatban kapja:

Kármán András államtitkár

