

A MOTORIZÁCIÓVAL ÖSSZEFÜGGŐ ÁLLAMI BEVÉTELEK ÉS KIADÁSOK

**Összeállította:
Lukács András
és Pavics Lázár**



NYI KASTÉLY

Budapest, 2003



A motorizációval összefüggő állami bevételek és kiadások

Összeállította: Lukács András és Pavics Lázár

*A szerzők köszönetüket fejezik ki mindazoknak, akik észrevételeikkel, tanácsaikkal
segítettek a tanulmány elkészítésében.*

Budapest, 2003. szeptember

A motorizációval összefüggő állami bevételek és kiadások

Széles körben hangoztatott nézet, hogy az állam jelentős többletbevételre tesz szert a személygépkocsi vásárlása és használata következtében. A Levegő Munkacsoport szakértőinek számításai viszont egyértelműen azt mutatják, hogy az autózás legalább négyszer akkora kiadást jelent az állam részére, mint amennyi bevételt eredményez.

Az alábbiakban számszerűen kimutatjuk, milyen állami bevételek és kiadások léteznek a személygépkocsi vásárlásával és használatával, fenntartásával (röviden: a motorizációval) összefüggésben.

A bevételek

Először lássuk a főbb bevételeket (1. táblázat)!

1. táblázat: A motorizációból származó állami bevételek 2002-ben

A bevétel jellege	Bevétel (milliárd Ft)
Benzin jövedéki adója	182
Gázolaj jövedéki adója	93
Gépjárműadó	15
Céggautók adója	11
Fogyasztási adó	42
Autópálya díjak	10
Összesen	353

Forrás: KSH, PM, APEH, illetve saját számítások

A táblázatból megállapítható, hogy a motorizációból az államnak mintegy 350 milliárd forint bevétele származott 2002-ben. A gépkocsi számának és az infláció alakulásának figyelembevételével 2003-ban ez az összeg 370 milliárd forintra tehető.

A fenti táblázat nem tartalmazza a személygépkocsi vásárlásával és használatával, fenntartásával összefüggő áfából, szja-ból és egyéb általános adókból és járulékokból származó bevételeket. Ezeket ugyanis a társadalom általános rezsiköltségeinek fedezetére kell fizetni minden termék és szolgáltatás után, tehát ezek nem kizárólag a motorizációt terhelik. Ezen adókat és járulékokat ugyanúgy kell fizetni akkor is, ha mondjuk cipővásárlásra vagy lakásfelújításra költenék ugyanazt az összeget. Abszurd lenne, ha ezeket is számításba vennék akkor, amikor a motorizációval kapcsolatos állami bevételeket a motorizációra fordított állami kiadásokkal állítjuk szembe. Mélységesen erkölcstelenül is járnánk el ebben az esetben, hiszen ezzel azt állítanánk, hogy a személygépkocsi vásárlása és használata után nem kell megfizetni a közterheket, nem kell hozzájárulni az oktatási, egészségügyi, a közbiztonsági és egyéb közfeladatok finanszírozásához (amely közfeladatok elvégzése nélkül egyébként a motorizáció sem maradhatna fenn). Azért is teljesen értelmetlenek azok az állítások, amelyek szerint a motorizációból származó áfát és egyéb általános adókat akár részben is a motorizációra kellene visszaforgatni, hiszen akkor a cipővásárlás után fizetendő adót a cipőgyáraknak kellene visszaadni és így tovább... – ami az egész adórendszert feleslegessé tenné, a társadalmat pedig működésképtelenné.

A vámokkal nem számoltunk, mert 2003-ban már nem kell vámot fizetni az EU-ból és társult országaiból származó személygépkocsik után. Az egyéb országokból behozott gépkocsik száma viszonylag csekély, ráadásul az utánuk fizetendő vámot is jelentősen mérsékeltek. A „hazai” autógyárak által importált részegységekre pedig már korábban elengedték a vámot (és a rájuk rakódó áfát), így ezzel a bevétellel sem lehet számolni.

A fenti táblázat nem tartalmazza a településeken kivetett parkolási díjakat, hiszen ezekkel a területfoglalást fizettetik meg. (Pontosabban fogalmazva: kellene hogy megfizessék. Ugyanis a parkolási díjak sokkal kisebbek – legtöbbször nullával egyenlőek –, mint amennyi az elfoglalt terület időarányos értéke.)

A kiadások

Magánhasználat elszámolása költségként

A motorizációval kapcsolatos egyik legfőbb állami kiadást (pontosabban: bevételkiesést) az jelenti, hogy a személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulékok befizetésének elkerülésére a személygépkocsik magáncélú használatát széles körben hivatalos használatnak számolják el.

Tudomásunk szerint eddig még kísérlet sem történt ennek a bevételkiesésnek a felbecslésére. Ez annál is inkább megdöbbentő, mert igen jelentős összegekről van szó, és így a Pénzügyminisztériumnak komolyan kellett volna foglalkoznia ezzel a kérdéssel. Az alábbiakban többféle módszerrel igyekszünk ezt az összeget felbecsülni. Természetesen az ügy jellegéből adódóan pontos eredményt nem ígérhetünk, úgy véljük azonban, hogy nagyságrendileg helyes következtetésre jutunk.

2001-ben az egész magyar vállalkozási szféra 42455 milliárd forint árbevételt ért el, amelyre 40881 milliárd forint összegű ráfordítást számolt el (az APEH adatai szerint). 2003-ban előzetes becsléseink szerint ezek a ráfordítások mintegy 51 ezer milliárd forintot tehetnek ki. (A növekedést a GDP folyóáras növekményével arányosnak vettük. A PEP 2003 dokumentum 2003-ra 18725 milliárd forintos GDP-t irányoz elő. A 2001. évi tényadat 14849,6 milliárd forint. A növekedési index tehát 126,1%.) Amint említettük, köztudomású, hogy a vállalkozások költségeik nem elhanyagolható részét a személygépkocsikkal kapcsolatos kiadásokra fordítják, és ezen belül számottevő hányadot magáncélra a munkabért terhelő adók és járulékok megfizetésének elkerülésével. (Sőt, többnyire az áfát is visszaigénylik!) Ezt a manipulációt – amennyiben „ésszerű” keretek között folytatják – gyakorlatilag lehetetlen ellenőrizni, az APEH e tekintetben nem sokat tud tenni.

Cégvezetőkkel és gazdasági vezetőkkel folytatott beszélgetések alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a vállalkozások kiadásaiknak átlagosan legalább 4–5 százalékát valamilyen olyan kiadásra fordítják, amely közvetlenül vagy közvetve kapcsolatos a személygépkocsi-használattal (beleértve az amortizációt, alkatrészek, kiegészítők beszerzését stb.). Tehát ez legalább 2000–2500 milliárd forintot jelent. Durva becslés szerint ennek az összegnek legalább a fele, vagyis 1000–1250 milliárd forint a magánhasználatot finanszírozza. Ha ezeket az adózott munkabérből kellene fenntartani, akkor az állam részére ennek legalább 1,2-szeresét kellene befizetni személyi jövedelemadó, társadalombiztosítási járulék és egyéb bérteher formájában. (A munkabér összes terhe ugyanis átlagosan a nettó munkabér több mint 1,2-szeresét teszi ki. Joggal feltételezhető azonban, hogy az elkerült adó- és járulékfizetés elsősorban a magasabb béreket érinti, ahol a szorzó elérheti az 1,5-öt. Itt és a továbbiakban azonban csak a szerényebb értékkel, 1,2-del számolunk.) Ez azt jelenti, hogy évente legalább 1200–1500 milliárd forint államháztartási bevételkiesés jelentkezik a

bérterhek ilyen jellegű meg nem fizetése miatt. (Ezen túlmenően további veszteség keletkezik az áfa-visszaigénylések következtében, azonban ennek mértékét igen bonyolult felbecsülni.)

Ellenőrizzük a fenti levezetést egy másik szemszögből, hogy megállapítsuk, vajon nagyságrendileg helyes-e a számításunk! Ehhez meg kell határoznunk egy átlagos személygépkocsira fordított éves költséget. Ez 580 ezer forintra tehető, amint az a 2. táblázatból látható. (Számításaink szerint egy személygépkocsi évente átlagosan 14 ezer kilométert fut, így az éves költség meghatározásánál egyéb tényezők mellett ezt vettük figyelembe. A számításnál figyelmen kívül hagytuk a gépjárművek gyárilag beépített tankjában külföldről behozott üzemanyagok mennyiségét, ami évente 1,4 milliárd litert tehet ki. Ez utóbbinak mintegy 30%-át használhatják fel Magyarországon a személygépkocsik, ami mintegy 20%-os többlet futásteljesítményt jelenthet. Ugyanakkor az így behozott üzemanyagok további államháztartási bevételkiesést okoznak.)

2. táblázat: Egy átlagos személygépkocsira fordított éves költség 2003-ban

Költségtényező megnevezése	Éves költség (ezer Ft)
Gumi	30
Egyéb alkatrészek, karbantartás	50
Értékcsökkenés	100
Üzemanyag	250
Biztosítások és adók	100
Egyéb	50
Összesen	580

Forrás: Saját számítások különböző források alapján.

A személygépkocsi-állomány az utóbbi időszakban erőteljesen nőtt, és 2003 júniusában már meghaladta a 2,7 milliót.

Ha a 2. táblázat végösszegét, az 580 ezer forintot megszorozzuk a gépkocsik számával, akkor 1566 milliárd forintot kapunk. Ha feltételezzük, hogy ennek az összegnek harmadát-felét a magáncélú, de hivatalosnak elszámolt költségek teszik ki, akkor ez mintegy 500–800 milliárd forintot tesz ki. A kieső államháztartási bevétel ennek legalább 1,2-szerese, azaz meghaladja a 600–960 milliárd forintot.

Ha tekintetbe vesszük azt, hogy a magáncélú „céges” használatra elsősorban a drágább autókat használják, és hogy ezek futásteljesítménye is jóval nagyobb az átlagnál, akkor a fenti becslés talán nem tekinthető túlzónak.

Ellenőrizzük állításunkat egy másik adatrendszer alapján is. A KSH adatai szerint a háztartások 2001-ben összes kiadásukból 424,5 milliárd forintot fordítottak a motorizációra. Ez az összeg 2003-ban 450 milliárd forintra becsülhető. Ezt levonva az 1566 milliárdból, 1116 milliárd forintot kapunk. Ha ezt az összeget megszorozzuk 1,2-del, megkapjuk az államháztartási bevételkiesés összegét, amely meghaladja az 1340 milliárd forintot.

Ha csak az eddig említett bevételeket és kiadásokat vetjük össze, már akkor is nyilvánvaló, hogy az állam évente legalább 230 (de lehet, hogy akár 1200) milliárd forintot fizet rá a motorizációra. Azonban az összes ráfizetés ennél jóval nagyobb.

A személygépkocsikra jutó egyéb költségvetési kiadások

Legalább 200–230 milliárd forintra tehető az az összeg, amit közvetlenül a személygépkocsikkal összefüggésben ad ki az állam, valamint az önkormányzatok 2003-ban. Ide tartozik az utak, hidak, építése, üzemeltetése és fenntartása, valamint témával kapcsolatos különböző államigazgatási feladatok ellátása (beleértve a közlekedésrendészetet, sőt a bíróságok munkájának egy részét is).

Évente mintegy 100 milliárd forintot tesznek ki a magyarországi autógyáraknak nyújtott támogatások és kedvezmények (társasági adó, vámok, illetékek, valamint az ez utóbbiakra rárakódó áfa elengedése – a részletes kimutatást ld. a Lélegzet 1999/12. számában).

A környezeti és egyéb károk költségei

A közlekedési tárca adatai szerint évente 920–1280 milliárd forintra tehető az a környezeti kár, amelyet a közúti közlekedés okoz (ld. a 3. táblázatot!). Ennek a kárösszegnek legalább 70 százaléka – mintegy 650–900 milliárd forint – a személygépkocsik miatt keletkezik.

3. táblázat: A közlekedés által okozott környezeti károk költségei Magyarországon

Hatás	Költség							
	a GDP %-ában		folyó áron 2003-ban (milliárd forint)					
	Összesen		Összesen		Közút		Vasút	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Balesetek	1,5	2,0	281	375	249	332	32	43
Levegőszennyeződés								
– helyi	1,0	1,3	187	243	178	232	9	11
– egyéb (külterületi)	0,3	0,5	56	94	49	82	7	12
Zaj, rezgés	0,8	1,0	150	187	121	152	28	36
Idővesztés	2,0	3,0	375	562	323	485	51	77
Összesen	5,6	7,8	1049	1461	921	1282	128	178

Forrás: A KHVM és KSH adatai alapján saját számítások

A 3. táblázatban kimutatott költségek nagyságrendileg egyeznek az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikájában (*Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Fehér Könyv. Európai Bizottság, Brüsszel, 2001*) megjelölt hasonló jellegű költségekkel, így ezek a számok megalapozottaknak tekinthetők.

Mindezeknek a költségeknek a jelentős része szintén közvetlenül az államháztartást terheli. Ilyen egyebek mellett például az egészségkárosodás miatti orvosi kezelés és táppénz-kiadás. Közvetett kára is származik az államnak, hiszen például az emiatt kieső termelés folytán kisebb az adóbevétele. Azonban függetlenül attól, hogy mennyi a közvetlen állami bevételkiesés, a környezeti és egyéb károk költségeinek megfelelő teljes összeget be kell építeni a személygépkocsi-használat áraiba adók és díjak formájában. Ez felel meg ugyanis a piacgazdaság elveinek, a „szennyező fizet” elvnek (amelynek alkalmazását az Európai Unió Alapszerződése is előírja), valamint a társadalmi igazságosság követelményeinek.

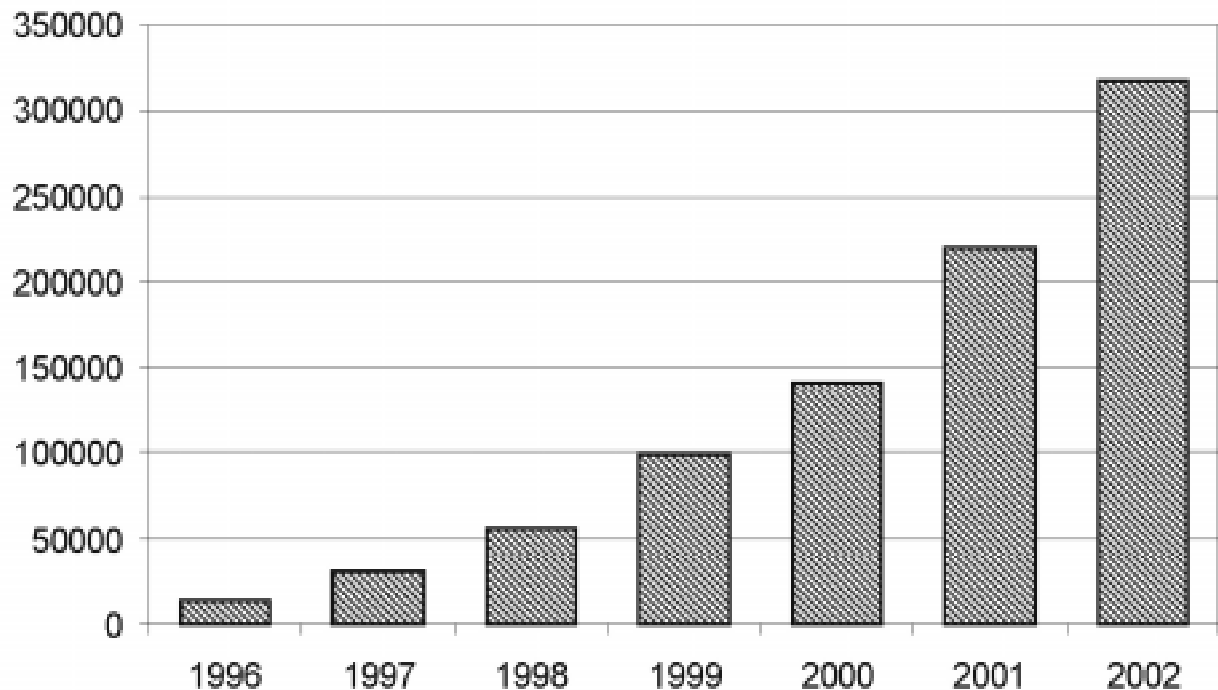
Megjegyzendő, hogy a fenti összegek nem tartalmazzák az összes ilyen jellegű költséget, így például a világméretű éghajlatváltozással és a területfoglalással kapcsolatos költségeket. Ez utóbbiakra itt feltétlenül ki kell térnünk.

Az éghajlatváltozás miatti károk nehezen becsülhetők, különös tekintettel a bizonytalansági tényezőkre. Az Európai Unióban folytatott kutatások azonban erre is meghatároztak pénzben kifejezhető összegeket. Az éghajlatváltozást okozó gázokért más tevékenységek is felelősek, azonban a motorizációból származó kibocsátások növekszenek a leggyorsabban. Ezzel a növekedéssel párhuzamosan a károk exponenciálisan növekedhetnek. Bár itt forintban kifejezett költségeket nem adunk meg, ezt a tényezőt a későbbiekben nem szabad kihagyni a számításból.

Egyik legértékesebb, pótolhatatlan vagyónunk a földterület. Ugyanakkor jelenleg a településeinken gyakorlatilag ingyenesen biztosítanak helyet közterületen a gépkocsik tárolására. (Pedig ha valaki bármi mást kíván közterületre kihelyezni – például egy asztalt könyvtárusításra –, általában igen borsos bérleti díjat kell fizetnie.) Ez szintén egy jelentős rejtett támogatás a motorizációnak. Itt megpróbáljuk nagyságrendileg felbecsülni az így nyújtott támogatás összegét. Ha naponta átlagosan 300–600 forint meg nem fizetett területfoglalási díjjal számolunk, és feltételezzük, hogy 2 millió autót tárolnak közterületen, akkor ez évente 220–440 milliárd forint támogatást jelent.

Itt kell felhívunk a figyelmet arra, hogy az elmúlt években a motorizáció támogatása terén egy rendkívül kedvezőtlen folyamatnak lehettünk tanúi. A motorizációval kapcsolatos adók emelése elmaradt az inflációtól, a vámokat leépítették és a forintot felértékelték. Ezáltal több száz milliárd forint kedvezményt nyújtottak az autózásnak. 1996 és 2002 között csak a vámleépítés és a forintfelértékelés következtében összesen 871 milliárd forinttal vált olcsóbbá a személygépkocsik importja az 1995. évi állapothoz viszonyítva. (ld. az 1. ábrát).

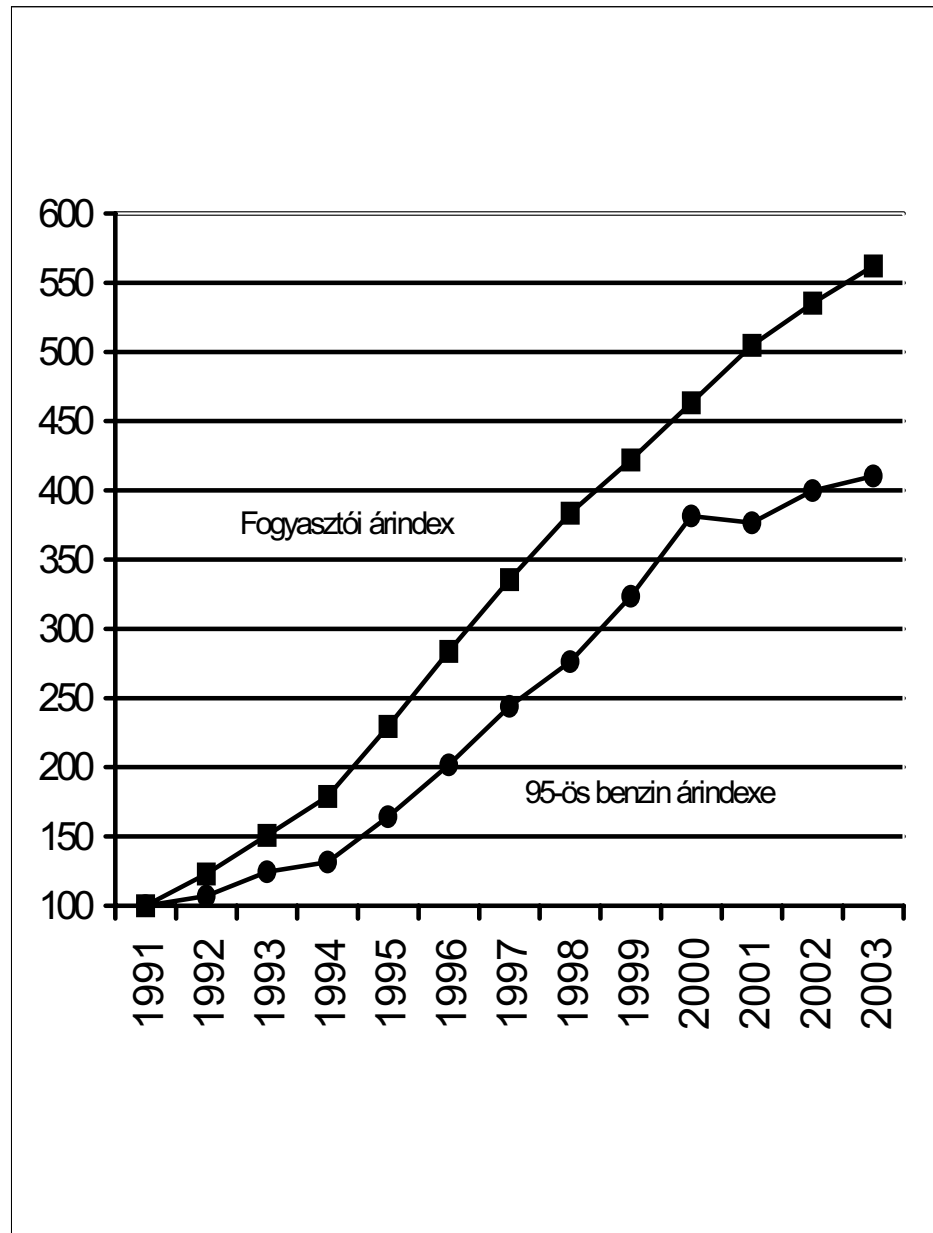
1. ábra: Az EU-ból származó import személygépkocsik vámleépítésének és az erre rakódó áfa kiesésének hatása (millió forint, 2002. évi áron)



Forrás: Saját számítás a Külkereskedelmi Statisztika, MNB adatok, valamint a magyar-EU vámleépítés alapján

A benzin adójának (és így árának) emelése is folyamatosan elmaradt az inflációtól (ld. a 2. ábrát!).

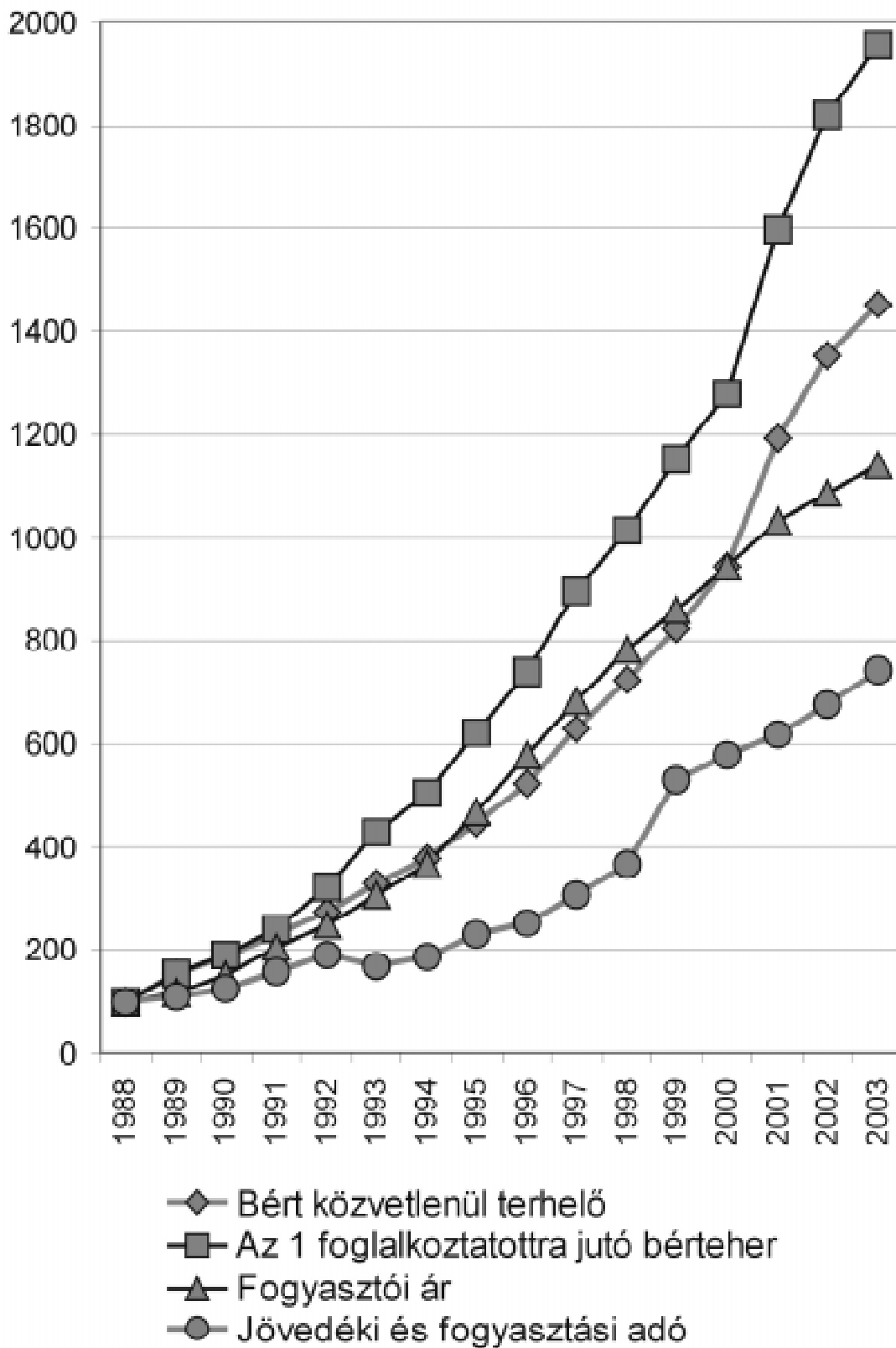
2. ábra: A 95-ös ólmozatlan benzin ára és a fogyasztói árindex alakulása Magyarországon (1991=100)



Forrás: KSH, MOL Rt.

Miközben a motorizáció egyre több rejtett és nyílt támogatásban részesült, egyre folyamatosan és nagymértékben növekedtek az egy dolgozóra jutó bérterhek (ld. a 3. ábrát!). Ez súlyos következményekkel járt az ország versenyképessége és a foglalkoztatottság vonatkozásában egyaránt.

3. ábra: A munkabért terhelő befizetések, a jövedéki és fogyasztási adóbevételek, valamint a fogyasztói árindex alakulása (1988=100)



Forrás: KSH Évkönyvek, költségvetési és zárszámadási törvényjavaslatok

A következmények

A 4. táblázatban összegezzük a fent említett összes bevételkiesést és többletkiadást, és összevetjük a bevételekkel. Ebből megállapítható, hogy **az állam még a legkedvezőbb esetben is évente hatszor akkora többletkiadással, illetve bevételkieséssel számolhat a motorizáció következtében, mint amekkora bevétele származik ugyanebből a forrásból!**

*4. táblázat: A motorizációval kapcsolatos állami kiadások és bevételek 2003-ban
(milliárd forint)*

Megnevezés	Kiadások		Bevételek
	min.	max.	
Magánhasználat elszámolása költségként	600	1500	
Útépítés, fenntartás stb.	200	230	
Támogatások autógyáraknak	100	100	
Környezeti és egyéb károk	650	900	
Ingyenes gépkocsi-tárolás	220	440	
Adó- és díjbevételek*			370
Összesen	1770	3170	370
A kiadások és bevételek különbsége	1400–2800		

* Ld. az 1. táblázatot!

A táblázatból látható, hogy a motorizáció külső költségei Magyarországon évente 1400–2800 milliárd forintot tesznek ki. (Külső költségnek vagy externáliának nevezik azokat a költségeket, amelyeket nem a használó vagy okozó fizet, hanem helyette a tágabb közösség, az egész társadalom.)

Figyelembe kell venni azt is, hogy a motorizációnak nyújtott hatalmas támogatás nem egyetlen évben történik, hanem évek óta folyamatosan tart. Ez azt jelenti, hogy az elmúlt néhány évtizedben **a motorizáció több tíz ezer milliárd forint támogatásban részesült az állam részéről.**

Ez a helyzet gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a piacgazdaság és a tisztességes piaci verseny követelményeivel. Az a tény, hogy az árak eltérnek a valódi költségektől, félretájékoztatja a gazdasági élet minden szereplőjét. Ugyanakkor az importot ösztönzi és így hátrányosan hat a hazai termelésre és foglalkoztatottságra. (Minden személygépkocsi importból származik. Ez igaz még a Suzukira is, amelyet 80 százalékban külföldről behozott részekből szerelnek össze. Az üzemanyagok túlnyomó része szintén importált energiahordozóból kerül előállításra.) Mindez jelentősen rontja az ország versenyképességét és növeli a társadalmi feszültségeket is. További kedvezőtlen hatás, hogy rendkívüli mértékben fokozza környezetünk állapotának és a lakosság egészségének a romlását.

A költségeket nem tükröző árak a társadalom és a gazdaság szinte minden területén – a közlekedés mellett különösen a területfejlesztésben – elhibázott, rendkívül költséges, versenyképességünket rontó, a környezetet súlyosan károsító és a későbbiekben nehezen helyrehozható károkat okoz. E témának a részletes kifejtése azonban egy külön tanulmányt igényel.

Javaslatok a megoldásra

A fentiekből nyilvánvaló, hogy a motorizáció következtében keletkező óriási államháztartási veszteséget mielőbb fel kell számolni. Tudjuk, hogy ezt politikailag nem egyszerű keresztülvinni, így csak bizonyos fokozatossággal valósítható meg. Azonban a fokozatosság nem jelentheti a probléma megoldásának elodázását. Az alábbiakban konkrét javaslatokat teszünk a megoldásra.

1. A kutatások folytatása

Haladéktalanul megfelelő forrásokat kell biztosítani a téma részletes elemzésére. Bár nincsenek kétségeink afelől, hogy a fenti összegek nagyságrendileg helyesek, feltétlenül szükség van a helyzet alapos elemzésére és a számadatok pontosítására. A vizsgálatoknak ki kell terjedniük a társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi hatásokra. Ez egyébként törvényi kötelezettsége is a Pénzügyminisztériumnak. Sajnálatos, hogy a tárca – súlyosan megsértve a jogalkotásról szóló törvényt és a környezetvédelmi törvényt – szinte egyetlen alkalommal sem készített ilyen elemzéseket, mielőtt az adótörvényeket és az éves költségvetési törvényeket a kormány elé terjesztette. Ezeknek a vizsgálatoknak az elkészítése a törvényi előírásokon túlmenően azért is elengedhetetlen, mert ezáltal hatalmas károk bekövetkezése kerülhető el, illetve az ország érdekeinek leginkább megfelelő intézkedések elfogadására kerülhet sor.

Úgy véljük azonban, hogy a részletesebb elemzések hiányában is eleget tudunk ahhoz, hogy a kormány mielőbb megkezdjék a szükséges intézkedések meghozatalát.

2. Tájékoztatás

Haladéktalanul meg kell kezdeni a lakosság széles körű felvilágosítását arról, hogy a közhiedelemmel ellentétben a motorizációból az állam nemhogy hasznot húzna, hanem éppen ellenkezőleg, hatalmas mértékben ráfizet. Tudatosítani szükséges, hogy a külső költségeket mielőbb be kell építeni az árakba. Fel kell hívni arra a figyelmet, hogy ez nem jelenti a lakosság terheinek a növekedését, hiszen ezek a költségek ma is léteznek, ezeket ma is megfizetjük, azonban rendkívül igazságtalan és ésszerűtlen módon. Az igazságos, arányos közteherviselés érdekében is meg kell fizettetni a motorizáció összes költségét annak haszonélvezőivel.

Ez a felvilágosító munka a kormány alkotmányos kötelezettsége is. Az Alkotmány 61. §-ának (1) bekezdése megállapítja: „A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a szabad véleménynyilvánításra, továbbá arra, hogy **a közérdekű adatokat megismerje, illetőleg terjessze.**” Ennek megfelelően a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény előírja: „19. § (1) Az állami vagy helyi önkormányzati feladatot, valamint jogszabályban meghatározott egyéb közfeladatot ellátó szerv vagy személy (a továbbiakban együtt: szerv) a feladatkörébe tartozó ügyekben – így különösen az állami és önkormányzati költségvetésre és annak végrehajtására, az állami és önkormányzati vagyon kezelésére, a közpénzek felhasználására és az erre kötött szerződésekre, a piaci szereplők, a magánszervezetek és -személyek részére különleges vagy kizárólagos jogok biztosítására vonatkozóan – köteles elősegíteni és biztosítani a közvélemény pontos és gyors tájékoztatását.” A kormány viszont egyetlen egy alkalommal sem adott tájékoztatást a közvéleménynek a motorizáció évi több ezer milliárd forintot kitevő külső költségeiről, ennek súlyos társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi következményeiről, valamint a lehetséges megoldásokról.

Nemzetközi kötelezettségvállalásaink alapján is meg kell kezdenünk a motorizáció külső költségeinek beépítését az árakba és az ezzel kapcsolatos tájékoztatást. Így például az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája 1998-ban Koppenhágában határozatot hozott a közlekedés külső költségeinek árakba történő beépítéséről, amely egyebek mellett a

következőket tartalmazza: „*A kormányok hozzanak megfelelő oktatási intézkedéseket, hogy felkészítsék a lakosságot a külső költségek árakba való beépítésére. Az egyes tagországokban minél előbb tegyék meg az első lépéseket a külső költségek árakba való fokozatos beépítésére.*” (A határozatot a magyar kormány is aláírta.)

3. A költségként elszámolás korlátozása

Mindenekelőtt jelentős szigorításokat kell életbe léptetni annak érdekében, hogy visszaszoruljon a személygépkocsik magáncélú használatának költségként való elszámolása. Elfogadhatatlan, hogy az elmúlt években semmilyen érdemi intézkedés nem történt ennek a törvénytelen, óriási nemzetgazdasági és erkölcsi károkat okozó gyakorlatnak a megszüntetésére. A személygépkocsi-használat költségként való elszámolását politikai okokból aligha lehetne egyik pillanatról teljesen a másikra megszüntetni, ezért azt javasoljuk, hogy első lépésként 100 kilométerenként legfeljebb két literes üzemanyag-fogyasztást lehessen elszámolni. (Ez azzal az előnnyel is járna, hogy az alacsony fogyasztású gépkocsik használatára ösztönözne.) Továbbá szükségesnek tartjuk azt is, hogy a személygépkocsi-használatot költségként minden esetben csak akkor lehessen elszámolni, ha az elszámolt kilométerre jutó üzemanyag felhasználás üzemanyag-számlával is alá van támasztva (jelenleg ilyen előírás csak a céges autókra érvényes). Ezek az intézkedések azonban csak részben enyhítenék a problémát. Egyrészt azt eredményeznék, hogy több megtett kilométer számolnának el (a papír türelmes). Mivel azonban az elszámolt kilométerek nem növelhetők korlátlanul, ez az intézkedés bizonyos visszatartó erővel bírna. Másrészt nemcsak üzemanyagot számolnak el költségként, hanem a motorizációval kapcsolatos számos egyéb kiadást is.

A taxizásnál továbbra is meg kell tartani a költségként való teljes elszámolhatóságot. Egyes szakmák esetében pedig – pl. házi orvosok – szükséges lehet bizonyos mértékű kompenzáció.

4. A cégautók adójának emelése

Szükségesnek tartjuk a cégautók adójának jelentős és erősen progresszív emelését is. (A Pénzügyminisztérium javaslata az évi 13 milliárd forint többletbevételt eredményező emelésre komolytalannak tűnik a korábban említett bevételkiesések nagyságát tekintve.)

A cégautók adója a jelenlegi szabályozás szerint a juttatott autó értékének növekedésével csökken, tehát degresszív adókulcsú.

Nem tartjuk jónak a jelenlegi szabályozást abból a szempontból sem, hogy a beszerzést követő 5. évtől kezdve alacsonyabb adómértéket állapít meg. Az idősebb autók ugyanis általában sokkal inkább szennyeznek a környezetet és balesetveszélyesebbek, mint az új autók.

A cégautó adó havonta fizetendő mértékét a hatályos szja-törvény szerint az 5. táblázat tartalmazza.

5. táblázat: A hatályos cégautó-adó mértékek

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)	Havi adó (Ft)	
	a személygépkocsi beszerzésének évében és az azt követő 1-4. évben	a személygépkocsi beszerzésének évét követő 5. és további években
1–500 000	3 000	1 500
500 001–1 000 000	4 000	2 000
1 000 001–2 000 000	6 000	3 000
2 000 001–3 000 000	10 000	5 000
3 000 001–4 000 000	13 000	6 500
4 000 001–5 000 000	16 000	8 000
5 000 000 felett	21 000	10 500

Forrás: Szja törvény

Ha az adókötelezettség 1997. január 1-je előtt kezdődött, a cégautó adó havonta fizetendő mértéke a 6. táblázat szerinti.

6. táblázat: A hatályos cégautó-adó mértékek 1997 előtt keletkezett adókötelezettség esetén

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)	Havi adó (Ft)	
	a személygépkocsi beszerzésének évében és az azt követő 1-4. évben	a személygépkocsi beszerzésének évét követő 5. és további években
1–500 000	3 000	1 500
500 001–1 000 000	4 000	2 000
1 000 001–2 000 000	6 000	3 000
2 000 001–3 000 000	8 000	4 000
3 000 001–4 000 000	10 000	5 000
4 000 001–5 000 000	12 000	6 000
5 000 001–6 000 000	14 000	7 000
6 000 001–8 000 000	18 000	9 000
8 000 001–10 000 000	12 000	11 000
10 000 001–13 000 000	28 000	14 000
13 000 001–16 000 000	34 000	17 000
16 000 000 felett	40 000	20 000

Forrás: Szja törvény

A fenti indokok miatt javasoljuk a cégautók adójának változtatását a 7. és 8. táblázatnak megfelelően.

7. táblázat: A javasolt cégautó-adó alapmértékek

A személygépkocsi beszerzési ára (Ft)		Az adó mértéke (Ft)	
Alsó határ	Felső határ	Adó minimum	A 6.000 Ft-os alapértékre vonatkozó százalékos szorzó minden 100.000 Ft beszerzési ár növekedésre, %
1	1 000 000	6000	0
1 000 001	2 000 000	6000	7
2 000 001	3 000 000	10200	8
3 000 001	4 000 000	18360	9
4 000 001	5 000 000	23760	10
5 000 000	-	29760	13

Forrás: saját számítás

Az adó kiszámítási módja a következő:

$(\text{Vásárláskori érték} - \text{Alsó határ}) \text{ százezerre kerekítve} / 100.000 = \text{Szorzó szám}$

$\text{Szorzó szám} * \text{Százalékos szorzó} * 6000 + \text{Adó minimum} = \text{Számított adó}$

8. táblázat: A javasolt cégautó-adó mértékek korrekciója a lökettérfogat alapján

Lökettérfogat határ		A lökettérfogat növekedésének adókorrekciós hatása	
Alsó határ	Felső határ	Adó minimum	A 6000 Ft-os alapértékre vonatkozó százalékos szorzó minden, a határok közti 100 cm ³ lökettérfogat növekedésre (%)
1001	2000	0	2
2000 felett		1200	5

Forrás: saját számítás

Az adó kiszámítási módja a következő:

$(\text{Valós lökettérfogat} - \text{Alsó határ}) \text{ százra kerekítve} / 100 = \text{Szorzó szám}$

$\text{Szorzó szám} * \text{Százalékos szorzó} * 6000 + \text{Adó minimum} = \text{Számított adó}$

További lehetőség, hogy a cégautó juttatást csak 5 millió Ft értékhatárig és 2000 cm³ lökettérfogatig, azaz havi 13 500 Ft-ig lehessen költségként elszámolni, a további részt csak az adózott eredmény terhére juttathassa a cég. Tudjuk, hogy egy ilyen intézkedés a nem magáncélú használatot is terheli, azonban a személygépkocsik által okozott súlyos környezeti és egyéb károk, valamint az óriási államháztartási veszteségek indokolják a szigorúságot. Ezek az intézkedések a nem magáncélú használatot bizonyos mértékig szolgálnák is, hiszen csökkenne a zsúfoltság az utakon, és így rövidülnének az eljutási idők, továbbá mérséklődne a környezeti ártalmakból származó megbetegedések száma is. Ez utóbbi az autóval utazók számára különösen fontos, hiszen a gépkocsik utasterében a levegőszennyező anyagok koncentrációja többszöröse annak, mint ami akár a tömegközlekedési eszközökön, akár a járdán mérhető.

Egy konkrét példával szemléltetjük a javasolt intézkedések hatását: egy 1,5 millió forint értékű, 1,3 literes Suzuki gépkocsi havi cégautó adója $8100 + 360 = 8460$ Ft lenne (jelenleg: 6000 Ft), egy 40 millió forint értékű, 3 literes luxus autó havi cégautó adója $302\,760 + 4200 = 306\,960$ Ft lenne (jelenleg 21 000 Ft). Ezen a példán is látszik, hogy javaslatunk mellett, hogy az adóztatásnál figyelembe veszi a környezetre gyakorolt hatást és károkozást, lényegesen arányosabban adóztatja meg a cégautó-juttatást.

A 2003-ban bevezetett egyszerűsített vállalkozói adót (eva) alkalmazó vállalkozásoknak nem kell fizetniük a cégautók adóját. Ez a korábbi állapothoz képest jelentős újabb támogatást jelent egy súlyosan környezetszennyező tevékenységnek. Az Alkotmánybíróság azonban már több határozatában is megerősítette, hogy „az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.” A cégautók adójának részbeni eltörlésével súlyosan sérült az Alkotmány vonatkozó paragrafusa. Egyúttal sérült a tisztességes piaci verseny követelménye is, ami a magyar és az EU joganyagának egyaránt az egyik legfontosabb része. Ezen intézkedés elsősorban a nagyobb értékű gépjárművek tulajdonosainak kedvez. Ezek a gépkocsik importból kerülnek beszerzésre, csakúgy mint az általuk az átlagosnál jóval nagyobb mennyiségben fogyasztott üzemanyag. Ugyanakkor ezek a járművek elsősorban a luxusfogyasztást szolgálják, nem pedig az értékteremtést. Tehát a kedvezmény ellentétes a magyar nemzetgazdaság érdekeivel.

A fenti okok miatt nyomatékosan javasoljuk, hogy a cégautók adóját az evát választó vállalkozások esetében is állítsák vissza.

5. A gépjárműadó megfizettetése

Értesüléseink szerint a gépjármű-tulajdonosoknak mintegy harmada nem fizeti be a gépjárműadót. Ez gazdasági, környezetvédelmi és erkölcsi szempontból egyaránt elfogadhatatlan. Ki kell dolgozni olyan módszert, amely lehetővé teszi, hogy az önkormányzatok további terhelése nélkül számottevően javuljon a gépjárműadó-befizetés aránya. Megfontolandó az az elképzelés, hogy a gépjárműadót is az APEH szedje be. Az APEH a Belügyminisztérium gépjármű-nyilvántartásának felhasználásával be tudná szedni ezeket az adókat, és így a többlet adóbevételén túlmenően több milliárd forint adóbeszedési költséget takaríthatnának meg az önkormányzatok. (Az Állami Számvevőszéknek az önkormányzatok adóbevételeiről szóló jelentése szerint a beszédés költsége általában rendkívül magas, esetenként még a beszédett adók mértékét is meghaladja.) A gépjárműadóból beszédett összeget természetesen vissza kell juttatni az önkormányzatoknak.

Megfontolandó a gépjárműadó mértékének a tervezettnél nagyobb, progresszív emelése is.

6. Megfelelő mértékű regisztrációs díj bevezetése

A személygépkocsik fogyasztási adóját 2004-ben felváltja a regisztrációs díj. Értesüléseink szerint a Pénzügyminisztérium olyan regisztrációs díj bevezetését tervezi, amely a gépkocsi korától és szennyezőanyag-kibocsátásától függ. Ezt az elképzelést üdvözljük. Reméljük, hogy a díjmértékek között elég nagy különbség lesz ahhoz, hogy visszaszoruljon a használt, illetve fokozottan szennyező gépkocsik behozatala. Ugyanakkor szükségesnek tartjuk, hogy a regisztrációs díj jóval magasabb legyen, mint a jelenlegi fogyasztási adó és az arra rakódó áfa együttes összege.

A magasabb regisztrációs díj azért is indokolt, mert az elmúlt években csökkent a befizetett fogyasztási adó. Ennek oka, hogy a katalizátorral rendelkező gépkocsik után jóval alacsonyabb fogyasztási adót kell fizetni, mint a katalizátor nélküli autók után. Azonban az utóbbi időben már nem lehetett forgalomba hozni katalizátor nélküli személygépkocsit.

Azért is célszerű minél magasabb regisztrációs díjat bevezetni, mert a forgalom nagyságrendjénél fogva már egy kisebb mértékű növekedés is viszonylag nagy többletbevételt eredményezhet: minden százalékpont emelés több mint 400 millió forintot.

Az Európai Unióban nincs egységes előírás a regisztrációs díj mértékére. A legmagasabb díjat Dániában vetik ki: a gépkocsi árának 212 százalékát!

Összegzés

A fentiekben kimutattuk, hogy az állam legalább négyszer akkora (de az sem kizárható, hogy nyolcszor akkora) összeget ad ki a motorizációra, mint amekkora az ebből származó bevétele. Ez nyilvánvalóan fenntarthatatlan. Egyúttal konkrét javaslatokat is tettünk a helyzet megváltoztatására. Ezeknek a javaslatoknak a megvalósításával javul a magyar gazdaság versenyképessége, korszerűsödik a szerkezete, csökkennek a társadalmi igazságtalanságok és tisztábbá válik a környezetünk, egészségesebb lesz a lakosság. Ugyanakkor úgy javul az államháztartás helyzete, hogy nincs szükség sem a bérterhek növelésére, sem egyéb megszorításokra.