

## Káros-e környezetre a cégautók adózási gyakorlata az Európai Unióban?

**Magyarország is a szegyenpadra került a cégautók adókedvezményei miatt. Bár hazánk e tekintetben a legrosszabb országok közé tartozik, általában a többi uniós országnak sincs dicsekednivalója: az EU országai összességében a GDP fél százalékának megfelelő adókedvezményben részesítik a cégautókat, ami ráadásul további 0,1-0,3 százaléknyi jóléti veszteséget okoz. Ez a jelenség nemcsak gazdaságilag ésszerűtlen, de társadalmilag is igazságtalan és környezetvédelmi szempontból rendkívül káros. Mindezt megerősítették azon a konferencián, amelyet nemrég közösen rendezett az Európai Bizottság Adó- és Vámügyi Főigazgatósága (DG TAXUD), az Európai Zöld Költségvetés (GBE) és az Európai Környezetvédelmi Iroda (EEB).**

A *Káros-e környezetre a cégautók adózási gyakorlata az Európai Unióban?* című [konferenciára](#) Brüsszelben, az Európai Bizottság konferenciaközpontjában került sor 2011. február 28-án. A rendezvény előzményeit ismertetve, *Jacqueline Cottrell* a GBE részéről elmondta: a GBE 2010 nyarán, Budapesten rendezett [éves konferenciáján](#) mutatta be először a nyilvánosság számára a DG TAXUD képviselője azt a tanulmányt, amely cégautók adózását vizsgálta az EU országaiban. (A tanulmányról a Levegő Munkacsoport annak idején [rövid összefoglalót](#) tett közzé.) A megdöbbentő adatokat megismerve, a GBE levelet írt Algirdas Šemetának, az EU adó- és vámügyi biztosának, javasolva, hogy közösen rendezzenek konferenciát a témáról, amelyen a téma szakértői részletesen megvitatnák a tanulmányt és az abból következő teendőket.

[Philip Kermode](#), a DG TAXUD közvetlen adókkal foglalkozó igazgatója hangsúlyozta, hogy az adórendszer átalakítása EU-szerte a politikusok napirendjén van. A mostani konferencia megrendezését azért támogatták, mert a cégautók adózásáról szóló tanulmány – amit egyébként a DG TAXUD rendelt meg – számukra is megdöbbentő adatokkal szolgált. Ezt érdemes szélesebb körben is ismertetni, és ennek megfelelően alakítani az adópolitikát. A tanulmány kimutatta, hogy a tagországok többsége jelentős adókedvezményekkel támogatja a cégautók használatát, és ez hatalmas jóléti veszteséghez vezet. A kormányok egyrészt külön megadóztatják a gépkocsi-használatot, másrészt adókedvezményben részesítik, így a kétfajta intézkedés semlegesíti egymás hatását. Tehát ennek a politikának semmi értelme sincs. Kermode hangsúlyozta, hogy a cégautók adókedvezménye a környezetileg káros támogatások (kkt-k) körébe tartozik, és így a tanulmány fontos hozzájárulás ezeknek a támogatásoknak a kimutatásához, példát mutatva a további ilyen jellegű munkákhoz. Ez azért is sürgető, mert az EU egyik legfontosabb célja az erőforrás-hatékony és alacsony szénkibocsátású Európa megteremtése, amihez elengedhetetlen a kkt-k leépítése. Az Európai Szemeszter (vagyis a tagállamok azon kötelezettsége, hogy még nemzeti jóváhagyás előtt ismertetik egymással költségvetési tervüket) szintén megköveteli, hogy a támogatásokat is mutassák ki. Továbbá a válságot követő

pénzügyi konszolidáció és kibontakozás érdekében is csökkenteni kell a támogatásokat és növelni az adókat. Ugyanakkor az adórendszernek okosnak kell lennie, hogy a gazdaság szereplőit jobban irányítsa a társadalmilag fontos célok elérése felé.

*Anselm GÖrres*, az Európai Zöld Költségvetés elnöke szerint a tanulmány valószínűleg alábecsülte a cégautóknak nyújtott kedvezmények miatti társadalmi veszteségeket. Ezek a kedvezmények ugyanis azt eredményezik, hogy több és nagyobb autót vásárolnak az emberek, és azokkal többet is utaznak. Ennek következtében azonban nemcsak az autókkal pazarolunk, hanem például az utakkal is (gondoljunk arra, hogy a sok dugó miatt egyre nagyobb az igény, hogy újabb és újabb utakat építsünk). Ő maga és a felesége is korábban úgy gondolta, hogy ha már a cégük kifizette a havi 500 euró cégautóadót, akkor a cég által biztosított Mercedes 190-t korlátlanul használhatják, és még Szicíliába is azzal mentek nyaralni. Akkor is volt némi lelkiismeretfurdalásuk, azonban most már sokkal környezettudatosabbak, és csak egy kifizetésű autót használnak, és azt is csak akkor, amikor feltétlenül szükséges. A németek túlnyomó része azonban nem ilyen, hanem kihasználja a lehetőséget. További gond, hogy a cégautókat néhány év használat után olcsón eladják, így sokszor az is nagyméretű használt autót vásárol, akinek egyébként erre semmi szüksége. Sajnos a megoldás nem könnyű, mert – amint GÖrres fogalmazott – egy óriási csontot kellene elvenni egy hatalmas kutyától.

[Nils-Axel Braathen](#) a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) részéről a közlekedés közvetlen és közvetett támogatásairól szóló kutatásokat ismertette. Elmondta azt is, hogy az utóbbi években visszaesett a környezetvédelmi jellegű adókból származó bevétel az OECD országaiban. Ez egyrészt a válság következménye, hiszen csökkent a közlekedés teljesítménye. Másrészt a magas olajárak miatt nem emelik az üzemanyagadókat, amelyeket így lassan felemészt az infláció, míg más adókkal ez többnyire nem történik meg, hiszen azokat általában százalékosan állapítják meg.

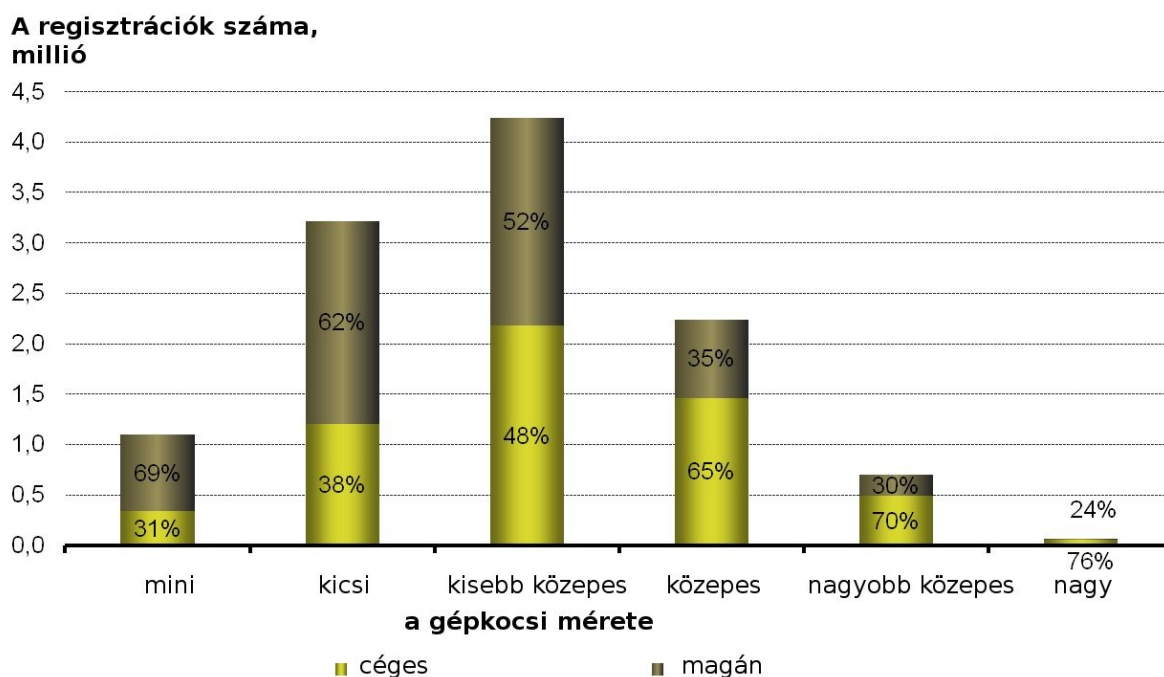
[Sigurd Næss-Schmidt](#), a cégautók adózásáról szóló tanulmányt készítő Copenhagen Economics kutatója fontosabb megállapításait ismertette. (A tanulmányról a Levegő Munkacsoport már [tavaly nyáron beszámolt a honlapján](#), ezért itt csak néhány további részletet közlünk.) Megvizsgálták 19 uniós országban, hogy pénzben kifejezve mennyivel járnak jobban az érintett cégek és személyek, ha juttatásként autóhasználatot adnak, illetve kapnak, mintha a cégek bérként fizetnék ki ugyanazt az összeget, beleértve a bérre rakódó adókat is. Arra a következtetésre jutottak, hogy a jelenlegi adózási feltételek mellett gyakorlatilag minden országban mindkét félnek sokkal előnyösebb, ha autóhasználatot kap, mintha bérként fizetik ki a juttatást. Ugyanakkor a mértéket tekintve jelentős különbség van az egyes országok között (1. táblázat). (Magyarország sajnos a kis-, közepes és nagyméretű autókategóriáknál egyaránt a legnagyobb kedvezményt nyújtó országok közé tartozik.)

**1. táblázat: A személygépkocsik céges elszámolása esetén nyújtott adókedvezmény mértéke az EU egyes országaiban személygépkocsi-kategóriák szerint**

A támogatás mértéke	A személygépkocsi mérete		
	Kicsi	Közepes	Nagy
<b>A csoport:</b> A támogatás legfeljebb 10%	Finnország, Lengyelország	Lengyelország	Egyesült Királyság
<b>B csoport:</b> A támogatás 11-20%	Dánia, Svédország	Dánia, Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Hollandia, Svédország	Dánia, Finnország, Franciaország, Hollandia, Lengyelország, Svédország
<b>C csoport:</b> A támogatás 21-30%	Franciaország, Luxemburg, Hollandia, Spanyolország	Ausztria, Luxemburg, Szlovénia, Spanyolország	Csehország, Németország, Olaszország, Luxemburg, Szlovénia, Spanyolország
<b>D csoport:</b> A támogatás több mint 30%	Ausztria, Belgium, Csehország, Egyesült Királyság, Görögország, Magyarország, Németország, Olaszország, Portugália, Szlovákia, Szlovénia	Belgium, Csehország, Görögország, Magyarország, Németország, Olaszország, Portugália, Szlovákia	Ausztria, Belgium, Görögország, Magyarország, Portugália, Szlovákia

A kedvezmények miatt igen jelentős a céges autók aránya az újonnan forgalomba állított autóknál, ráadásul minél nagyobb az autó mérete, annál magasabb ez az arány (1. ábra).

**1. ábra: Az újonnan nyilvántartásba vett személygépkocsik száma és megoszlása 18 uniós országban 2008-ban**



[Jos van Ommeren és Eva Gutiérrez-i-Puigarnau](#) az Amszterdami Szabadegyetem (VU) részéről a cégautók használata miatti jóléti veszteségeket vizsgálta Hollandiában. Felméréseik szerint a céges autókat az esetek csaknem 80 százalékában nem üzleti, hanem magáncéllal használják. A cégautók adókedvezménye egyértelműen a nagyobb, drágább autók használatára ösztönöz: a céges autók átlagos ára 20 100 euró, míg a személyi tulajdonban lévő autók átlagos ára kevesebb mint 9 000 euró. A céges autókat használók többet és messzebbre utaznak, és általában távolabb is laknak a munkahelyüktől, mint akik a saját tulajdonú gépkocsijukat veszik igénybe. A cégautók kedvezményei miatt a háztartások 30 százalékkal több gépkocsit használnak, mint amennyit a kedvezmény hiányában tennének. A jóléti veszteséget úgy számolták ki, hogy mennyi pénzt költenének az emberek más termékekre vagy szolgáltatásokra, ha meg kellene fizetniük az autózás tényleges (adókedvezmények nélküli) költségét. Így autónként évi 600-780 eurót kaptak, ami az összes hollandiai cégautót számítva országosan 420-600 millió euró jóléti veszteséget eredményez.

*Michael Thöne*, a Kölni Egyetem Közösségi Gazdaságtani Intézetének (FiFo) igazgatója egy, még nem nyilvános tanulmányukra hivatkozva elmondta, hogy Németországban sem jobb a helyzet, mint Hollandiában. Ráadásul a magánautók esetén el lehet számolni cégesen költségeket a munkahelyre történő ingázásra is. A cégautókat a vállalatok 3-4 év elteltével rendkívül olcsón eladják, és így a magánautók piacán is elterjednek a nagyfogyasztású gépkocsik.

Üdítő kivételt jelentett [Stephen Potter](#), az angliai Nyílt Egyetem (Open University) közlekedésstratégiai professzora, aki sikerről számolt be: Nagy-Britanniában úgy alakították át a cégautók adózását, hogy azzal a nemzetgazdaság és a környezetvédelem is nyert. (Ennek részleteiről a Levegő Munkacsoport [már beszámolt a Lélegzet folyóirat 2005. januári számában.](#)) 2002 előtt a cégautók után évente az új autó listaárának 35 százalékát kellett adóként befizetni, azonban amennyiben az autóval több mint 4000 kilométert tettek meg az adott évben, akkor az adó csak 25 százalékos volt, 29 000 megtett kilométer felett pedig mindössze 15 százalékos. Ez arra ösztönzött, hogy sokat autózzanak. A rendszert 2002-ben úgy változtatták meg, hogy az alsó és felső adómérték (15, illetve 35 százalék) változatlanul maradt, azonban az adó a jármű széndioxid-kibocsátásától vált függővé (2. táblázat).

## 2. táblázat: A brit cégautók éves adómértéke

A gépkocsi CO <sub>2</sub> -kibocsátása (g/km)	Az adó mértéke (százalék)
0	0
1-75	5
76-120	10
121-129	15
130-134	16
135-139	17
140-144	18
145-149	19
150-154	20
155-219	+1% minden 5 g CO <sub>2</sub> /km növekmény után
220-224	34
225-től	35

A reform eredményeként csökkent a cégautók mérete, sokan áttértek a kisebb fogyasztású járművek használatára, és a cégautókkal megtett üzleti utak (kilométerben mérve) 45 százalékkal estek vissza (3. táblázat). Átlagosan az eladott összes új autó széndioxid-kibocsátása a 2002. évi 174,7 g/km értékről 2010-re 144,5 g/km-re esett vissza. A változtatás további kedvező hatása, hogy jelentősen megnőtt a vasúton utazók száma.

### 3. táblázat: A cégautókkal megtett távolság az Egyesült Királyságban (kilométer)

Év	Üzleti célú	Ingázás	Egyéb magáncélú
1997	13 800	6 900	6 400
2009	7 600	6 800	6 900

A Levegő Munkacsoport képviselőjében [Lukács András](#) számolt be a magyarországi helyzetről. A szervezet számításai szerint a személygépkocsik céges használatként elszámolt magánhasználatát követően évente a GDP 5 százalékának megfelelő adócsalás, illetve adóelkerülés történik (azaz az érintetteknek ennyivel több adót kellene befizetniük, amennyiben teljes egészében magánhasználatként számolnák el az így megtett kilométereket). A rendszer társadalmilag rendkívül igazságtalan, mivel ennek az adócsalásnak, adóelkerülésnek közel 80 százaléka a magyar lakosság leginkább jómódú 30 százalékát gazdagítja tovább.

[Michael Mossakowski](#), a belga Pénzügyminisztérium Környezetvédelmi Adózási Osztályának vezetője elmondta, hogy egy felmérés szerint amennyiben Belgiumban megszűnne a cégautók kedvezményes adózása, 75 százalékkal csökkenne a cégautók vásárlása (az emberek inkább saját gépkocsit vennének). Gond, hogy rendkívül magasak a munkabéren lévő adóterhek, ezért a cégek minden lehetőséget kihasználnak, hogy elkerüljék ezek megfizetését. Tehát a cégautók adókedvezménye helyett az emberi munka adójának csökkentése szükséges.

[Adam Helebrant](#), a cseh Környezetvédelmi Minisztérium Közgazdasági Eszközök Osztályának képviselője azt elemzte, miként hatott az áfamérték megváltoztatása Csehországban a cégautók használatára.

[Tonia Padiaditaki](#) adóügyi szakjogász, a görög Pénzügyminisztérium volt tanácsadója a Görögországban 2010-ben bevezetett új cégautóadó-rendszert ismertette. Az adó mértéke a gépkocsi árából, korából és az előző évben megtett kilométerektől függ, és nem vizsgálják, hogy a kocsit céges vagy magáncélra használják-e. Az új rendszer bevezetésének célja az adóbevételek növelése (tekintettel az államháztartás súlyos helyzetére), valamint a cégautókkal kapcsolatos, korábban általánosan elterjedt adócsalások visszaszorítása.

Az előadásokat követő vitában [Kai Schlegelmilch](#), a német Környezetvédelmi Minisztérium képviselőjében azt hangsúlyozta, hogy a gépkocsihasználat adókedvezményeinek eltörlése és ezzel párhuzamosan a munkabéért terhelő adók csökkentése gazdasági, környezetvédelmi és szociális szempontból is előnyös lenne.

[Ronald Steenblik](#) az OECD elemző közgazdásza arra hívta fel a figyelmet, hogy az OECD a G20-ak számára most állítja össze a fosszilis energiákhoz nyújtott támogatások mértékét tartalmazó kimutatást. (A G20 országok vezetői ugyanis 2009. szeptemberi találkozásukon elkötelezték magukat a fosszilis energiáknak nyújtott állami támogatások felszámolása mellett.) Ebbe beleértendő a közvetlen költ-

ségvetési támogatások és az adókedvezmények, mint például a cégautók adókedvezményei.

*Rolf Diemer* a házigazda, vagyis az Európai Bizottság Adó- és Vámügyi Főigazgatósága képviselőjében hangsúlyozta, hogy az Európai Bizottság nagyon fontosnak tartja a témát, és ezt az is bizonyítja, hogy vállalta a konferencia megrendezését. Létre fognak hozni egy magas szintű szakértői testületet, az úgynevezett MBI Forumot (MBI = *market-based instruments*, vagyis piaci alapú eszközök), amelynek célja, hogy elemezze a gazdasági eszközök alkalmazásának lehetőségét a környezetvédelem érdekében, és ajánlásokat dolgozzon ki a Bizottság részére. Szükséges azt is megvizsgálni, hogy az egyes országok politikája ezen a téren mennyiben segíti vagy hátráltatja más országok intézkedéseit.

*Jos Dings*, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) képviselője szerint a közlekedés terén az EU három legnagyobb kudarca a légi közlekedés adómentessége, a bioüzemanyagok elterjesztése és a cégautók adókedvezményei. Belgiumban 10 százalékkal lehetne csökkenteni a bérterheket, ha megszüntetnék a cégautók adókedvezményét. Sürgette, hogy az Európai Bizottság támogassa témával kapcsolatos további kutatásokat, valamint a felvilágosító, tudatformáló tevékenységeket.

Stephen Potter kifejtette, hogy az autógyárak is egyre inkább érdekeltek a zöld adóreform bizonyos elemeiben, mivel az segítené a korszerű járművek eladását.

*Christian Ege* a Dán Környezetvédelmi Tanács nevű civil szervezet képviselőjében elmondta, hogy a kisebb, takarékosabb autók vásárlását és használatát a regisztrációs adó és a gépjárműadó megfelelő differenciálásával is ösztönözni kell. Egyúttal azt javasolják, hogy a cégautókat a megtett kilométerek után is adóztassák meg.

Záróbeszédében Anselm Görres azt a véleményét nyilvánította ki, hogy a cégautók adókedvezménye korlátozza az emberek szabad választásának lehetőségét, mivel arra készíti őket, hogy többet autózzanak ahelyett, hogy arra költenék a pénzüket, amire akarják. Ez a rendszer egyúttal korrumpáltá is tesz minket, hiszen érdemtelenül használjuk mások pénzét. Ezért is szükséges mielőbb megszüntetni a cégautók összes adókedvezményét.

Budapest, 2011. március 11.

*Lukács András*  
*a Levegő Munkacsoport elnöke*