

PÉNZÜGYMINISZTERIUM

Előadó: Dr. Kiss Zsófia
Iktatószám: 2765/ /2009.

Lukács András úr
elnök

Levegő Munkacsoport

Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

2009. február 2-án kelt, a cégautóadó-szabályozással kapcsolatos észrevételeket megfogalmazó levelét köszönettel megkaptam. A levelében foglaltakkal kapcsolatos álláspontomról az alábbiakban tájékoztatom.

Mint azt Ön is tudja, 2009. február 1-jétől az eddigi, a magáncélú használatra tekintettel személyi jövedelemadóként fizetett cégautó adó átalakult egy új elvi alapokon és szélesebb adóbázison nyugvó, alacsonyabb terhelést biztosító közteherré, a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvényben (Gjt.) szabályozott vagyoni típusú cégautóadóvá.

Az átalakítás során a jogalkotót elsősorban az a cél vezérelte, hogy a korábbi, a szabályozás jellegéből (a magáncélú használatot az adózó megfelelő adminisztrációval könnyen tudta „cáfolni”) adódóan az adóelkerülésre lehetőséget adó közterhet olyan adó váltsa ki, amely a feltételezhetően üzleti célú személygépkocsik esetében ab ovo kijátszhatatlan adókötelezettséget teremt. Ennek alapján a cégautóadó tárgyának minősül minden, nem magánszemély tulajdonában álló személygépkocsi, illetve a magánszemélyek tulajdonában álló személygépkocsik közül azok, amelyek után bárki (tulajdonosuk, használójuk stb.) költséget számol el.

Az átalakítás azt eredményezi, hogy míg a 2008. évben kb. 70 000 személygépkocsi után mintegy 40 000 adóalany fizetett cégautó-adót, addig az új – a nem kizárólag magáncélra használt személygépkocsik után fizetendő – cégautó-adó kötelezettség mintegy 443 000 személygépkocsit érint, s kb. 160 ezer szervezet és magánszemély lehet alanya az adónak.

Ami az Ön által bemutatott példákat illeti, kétségtelen tény, hogy azon adóalanyok, akik korábban is fizettek cégautó adót, a szabályozás átalakítása „nyerteseinek” tekinthetők. Ugyanakkor nem szabad szem elől téveszteni azt a tényt, hogy az új cégautóadó bevezetésével azon személygépkocsik szinte mindegyike az adó tárgyi hatálya alá került, mely legalább részben vállalkozási célt szolgál, s erre tekintettel a környezetet és a közúthálózatot a magánszemélyek tulajdonában álló személygépkocsikhoz képest vélhetően jobban igénybe veszi.

A leveléből az is kitűnik, hogy álláspontja szerint a Gjt.-beli szabályozással nem valósul meg a vagyonarányos közteherviselés alkotmányos alapelve sem. Erre tekintettel a jelenlegi kettő helyett négy, a személygépkocsi hengerűrtartalma alapján meghatározott sáv és ehhez igazodó adómérték bevezetését javasolja.

Az Országgyűlés az új cégautóadó-szabályozás szabályainak megalkotásánál az átláthatóbb jogalkotás és az egyértelmű jogalkalmazás elvének érvényesülése okán döntött a személygépkocsi hengerűrtartalmától függő tételes adómértékek bevezetése mellett. A jogalkotót nem az motiválta tehát, hogy az új cégautóadó bevezetésével jelentős többletbevételt realizáljon, csupán az, hogy ezen adóteher viselésében a 2008-as állapothoz képest több adóalany osztozzon, s az adókötelezettség teljesítése sem anyagilag, sem a jogalkalmazás szempontjából ne okozzon számukra nehézséget. Erre tekintettel került sor két – 7000 és 15 000 forintos – adósáv bevezetésére.

Ami a sávok számának bővítésére és ehhez kapcsolódóan magasabb adómértékek bevezetésére vonatkozó javaslatát illeti, jelenleg a Pénzügyminisztérium tervei között ilyen jellegű változtatás nem szerepel. Mindamellettenek lehetőségét a szabályozás legközelebbi átalakításának előkészítésénél mérlegelés tárgyává teszem.

Budapest, 2009. február 25.

Üdvözlettel:

Karácsony Imréné
adóügyi szakállamtitkár