



GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
INFRASTRUKTÚRA ÜGYEKÉRT FELELŐS SZAKÁLLAMTITKÁR

szám: VII/ / /2006.

Ea: Halmos Júlia Csenge
Tel.: 374-2700/ 2178

Lukács András
Elnök

Levegő Munkacsoport

B u d a p e s t
Pf.: 1676
1465

Tárgy: Észrevételek a „Nehéz tehergépjárművek útdíja bevezetésének szükségessége és lehetősége” valamint az „Utazási költségek és költségterítések adózási feltételeinek értékelése” c. tanulmányok javaslataira

Tisztelt Elnök Úr!

A Levegő Munkacsoport által készített, számomra megküldött tanulmányokban foglalt javaslatokkal kapcsolatosan teszem meg szakmai észrevételeimet, és a felvetésekre tételesen az alábbi válaszokat adom.

I. „Nehéz tehergépjárművek útdíja bevezetésének szükségessége és lehetősége”

1. Az elektronikus díjfizetést bevezetését Önök bonyolultnak és hosszadalmasnak tartják, amelyet csak 4-5 éven belül látnak megvalósíthatónak. Azt javasolták, hogy a díjszedés egyelőre ne elektronikusan, hanem menetíró-készülék (tachográf) alapján valósuljon meg.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium az elektronikus díjfizetés hazai rendszerének előkészítését már évekkel ezelőtt megkezdte, az előkészületek kezdődőpontjától a tényleges bevezetésig várhatóan valóban 4-5 év telik el.

A menetíró készülékre vonatkozó EU irányelv alkalmazásának szakmai vélemények szerint jelentős korlátai vannak, és ezen a módon nem lenne lehetséges a későbbiekben szintén említésre kerülő használatarányos díjszedés megvalósítása sem.

2. Neheztelték, hogy a díjfizetést „csak” a gyorsforgalmi utakra és a párhuzamos fő közlekedési utakra terjesztenénk ki, és javaslatot tettek arra, hogy a díjat minden útvonalon szükséges legyen megfizetni, függetlenül attól, hogy a jármű autópályán vagy földúton megy.

A GKM határozott szakmapolitikai elképzelése az útdíj fizetésbe bevont úthálózat kiterjesztése. Az ezzel kapcsolatos előterjesztést a Kormány várhatóan még 2006. év során megvitatja. A településen belüli tehergépkocsi mozgások díjfizetési körbe örtendő bevonása szakmailag nem indokolt, tekintettel arra, hogy a települések ellátását végző járművek környezetterhelése – és ennek társadalmi elfogadottsága – nem mérhető a nagytérségi nehézteher-gépjármű forgalommal történő összehasonlításban.

A díjfizetés minden közútra történő kiterjesztését a vonatkozó EU irányelv alapján nem lehet megtenni. Ilyen alkalmazás egy közösségi tagállamban sincs, hatásai beláthatatlanok és az intézkedés adó jellegű fizetési rendszert eredményezne.

3. Szintén problematikusnak tartották, hogy a díjat az összes, 3,5 tonnánál nehezebb megengedett összsúlyú járműre vetnék ki. Javasolták, hogy a „díj egyelőre csak a 12 tonna megengedett összsúly feletti járművekre vonatkozzon”, amely kategória az összes magyar teherszállítást végző közúti jármű 10 százalékát fedi le.

A felvetéssel egyetértve – elképzelésünk szerint – 2007. évben csak a 12 tonna össztömeg fölötti tehergépjárművekre történne meg a hálózati kiterjesztés.

4. Kérdéseket vettek fel az útdíjfizetés használat függvényében történő differenciálhatóságával kapcsolatban, és javasolták, hogy „a díj a megtett kilométértől, a jármű megengedett összsúlyától és a szennyezőanyag-kibocsátásától (EURO-1, EURO-2 stb.) függjön”, valamint, hogy a súllyal összefüggő mérték progresszív legyen.

A jelenlegi rendszerben elképzelésünk szerint 4 kategóriába soroltan fizetnek a járművek az úthasználatért. A kategóriák számának növelése (a matricás rendszer fennmaradása idején) nem lehet cél. Az elektronikus díjszedés bevezetése lehetőséget teremt majd a differenciált díjtételek alkalmazására, bizonyosan fennmarad a járműkategóriák szerinti és a megtett úttól függő differenciálás. Ennek segítségével a környezetet jobban terhelő járműkategóriák esetében a megfizetett díj is magasabb lesz. A szennyezőanyag-kibocsátás a használatarányos díjfizetéssel a javasolt módon nem kapcsolható össze.

5. Említésre került, hogy az elektronikus útdíj-fizető rendszer kiépítése rendkívül költséges, az Önök sajtóértesülései szerint elérheti a 100 milliárd forintot.

Bizonyosan állíthatom, hogy a projekt költsége az említett összeg alatt marad. A tárca mindent elkövet annak érdekében, hogy olyan konstrukcióban valósuljon meg a fejlesztés, amely a legkisebb terhet jelenti az ország számára.

II. „Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése”

1. „A munkába járással kapcsolatos hatályos (és a jövőben esetleg bővítendő) kedvezményeket ki kell terjeszteni a gazdasági társaságok vezető tisztségviselőire, a személyesen közreműködő tagjaira, az egyéni vállalkozókra.”

A felvetéssel alapvetően egyetértek. Hozzá kell tenni ugyanakkor, hogy nem tartom valószínűnek, hogy a vezető tisztségviselőket ez a változtatás nagy számban

ösztönözné a közösségi közlekedés használatára. Mindazonáltal, amennyiben a cégautók vagy magán gépkocsik munkába járási célú használatát érintő szabályozás átfogó reformjára sor kerül – akár a 2. pontban vázolt javaslat alapján –, a javaslat jelentősége megnőhet.

2. „[...] az autóval történő munkába járás bármikor úgy dokumentálható, mintha a magánszemély nem munkába járt volna, hanem ügyféltől ügyfélig (vagy a telephelytől az ügyfélig és vissza) utazott volna. [...] a nálunk fejlettebb gazdasági és környezeti kultúrával rendelkező országokban a munkába járással kapcsolatos adómentes költségtérítést nem kötik közlekedési módhoz. [...] a munkában töltött napok szerint a lakóhely és a munkahely kilométer távolságára ugyanakkora kilométer-átalány költségtérítést kaphasson adómentesen minden dolgozó (tag, vállalkozó, vezető tisztségviselő) bármiféle bizonylat nélkül. Így ő választhatná meg azt a közlekedési módot, amivel utazik. Ha a költségtérítés mértéke a személygépkocsival történő munkába járás költségszintje szerint kerülne megállapításra, úgy eltérő közlekedési mód (gyalogos, kerékpáros, vasúti és autóbusz közlekedés) választása esetén a magánszemély jelentős adómentes bevételre tehetne szert, amit más célra fordíthatna. Megmaradna a bérlet elszámolási lehetősége is, de természetesen a kettőt együtt nem lehetne elszámolni.”

Az Önök által felvetett, a személygépkocsi-használat elszámolásával kapcsolatos adóelkerülési probléma tudomásom szerint széles körben alkalmazott gyakorlat. Ebből következően egyetértek a magán gépkocsival történő munkába járáshoz adható térítés rendszerének átfogó átalakításának igényével. A javasolt megoldást – a közösségi közlekedés használatára való ösztönzés, valamint a jelenleg létező adóelkerülési lehetőség megszüntetése érdekében – szintén támogathatónak tartom.

3. „Ha belegondolunk, hogy egy nap az országban mennyi áfás számlát állítanak ki, akkor csak az időt tekintve, ami a név, cím begépelése helyett a 8 szám beírásával megtakarítható, akkor ez már nemzetgazdaságilag is számottevő lenne.) Magánszemélyeknél pedig az adóazonosító jelet lehetne beírni a vevő helyére. Ha valaki nem emlékszik az adószámára vagy nincs nála az adóazonosító jele, akkor az a megoldás, hogy nem számlát, hanem nyugtát kap, melyre az eladó egy technikai számot ír rá, mely azt jelenti, hogy "nem tudta az adószámát". Ezzel a technikai számmal ellátott nyugtával mondjuk 30 napon belül visszamehet bárki, és akkor kinyomtatják számára a számlát. (Másik eshetőség, hogy levélben elküldi a nyugtát a kiállítónak, aki a vevő költségére levélben visszaküldi a számlát.)”

A javaslattal kapcsolatban tájékoztatom, hogy a GKM jelenleg dolgozik „Üzletre hangolva” címmel egy olyan programon, ami a magyarországi vállalkozások és vállalatok működési feltételeinek jelentős mértékű javítására, a vállalkozási környezet dinamizálására törekszik. A kezdeményezés célja a vállalkozások működési és tranzakciós költségeinek csökkentése jobb szabályozással, kevesebb papírmunkával, kevesebb adminisztrációs teherrel, stb.

A számla adattartalmára vonatkozó javaslatot az említett Program keretében megkíséreljük érvényre juttatni.

4. „Javasoljuk, hogy a vállalkozások által bérelt személygépkocsik bérleti díjához kapcsolódó ÁFA-levonási jogosultságot szüntessék meg.”

A kifogásolt gyakorlat alapelve, hogy a bérlet lejártával a jármű tulajdonjoga nem száll át a bérlőre, ezért nem valósul meg termékbeszerzés (amely esetben az adó nem lenne levonható). A bérleti díjhoz kapcsolódó előzetesen felszámított adó viszont levonható, amennyiben a bérelt jármű az adóalany gazdasági tevékenységét szolgálja. A személygépkocsit bérbeadó adóalanyának a jármű beszerzéséhez kapcsolódóan nem keletkezik adólevonási joga, mivel nem valósul meg nála a továbbértékesítési cél.

A javaslatot meg fogjuk vitatni a Pénzügyminisztériummal.

5. „Javasoljuk továbbá annak a korábbi (2003-ban eltörölt) törvényi előírásnak a visszaállítását, amely alapján a 6 millió forintot meghaladó bruttó piaci áron értékesített, azaz luxusigényeket kielégítő személygépkocsik vásárlása, pénzügyi lízingje avagy bármilyen formában történő bérlete esetén az amortizációs költség, a lízing, vagy bérleti díj és a gépkocsi javításával, karbantartásával, felújításával, biztosításával kapcsolatos költségeknek csak a 6 millió forintnak a piaci árhoz viszonyított arányában számított részét lehessen a vállalkozás érdekében felmerülő költségnek tekinteni és a társasági adóalappal szemben elszámolni. (Sőt megfontolandó, hogy ezt az összeget 4 millió forintban állapítsák meg.)”

A javaslattal kapcsolatban szükségesnek tartom megjegyezni, hogy nem feltétlenül a 6 (vagy 4) millió Ft értékű személygépkocsik az első számú környezetszennyezők. Ezen az elvi alapon viszont minden, a személygépkocsikkal kapcsolatos költséget ki lehetne/kellene zárni a vállalkozási tevékenység érdekében felmerült költségek közül, ami viszont nem segítené elő a vállalkozások működését. Ezen felül külön vizsgálandó terület lehet a gépkocsi-kölcsönzéssel foglalkozók helyzete.

A javaslatot meg fogjuk tárgyalni a Pénzügyminisztériummal.

Köszönöm értékes észrevételeiket és javaslataikat, amelyeket a jövőben is szívesen fogadok a tervezett intézkedéseinkkel kapcsolatban.

Budapest, 2006. december 5.

Tisztelettel:

Felsmann Balázs