

Vezess óvatosan, fizess tudatosan!

Környezetkímélő autók adózási megközelítésben

SZERZŐK: Nagy Zita Barbara, egyetemi tanársegéd / Pannon Egyetem Georgikon Kar / Horváth Erzsébet pénzügyi ügyintéző / Keszthelyi HUSZ Hulladékszállító Egyszemélyes Nonprofit Kft.

Az elektromos autók létrehozásában a legfontosabb szerepe talán a magyar feltalálónak, Jedlik Ányosnak volt, aki a villanymotor feltalálásával 1828-ban hozta létre azt a modellt, amelyet a mai napig tökéletesítenek az elektromos autók fejlesztésénél. Az első, már a mai villanymotorral működtethető autók elődje azonban a német származású Andreas Flocken nevéhez köthető, aki 1888-ban készítette el négykerekű elektromos szekerét.¹

Magyarországon az 1980-as évek közepétől az 1990-es évek elejéig két modell gyártásával és külföldi piacra terelésével is megpróbálkoztak. Az első a *Puli* névre hallgatott, de még robbanómotorral üzemelt, utódja, a *Pingvin* már tökéletesen villanyműködtetésű volt. Mindkettő a szintén magyar Szolár Tibor tervező munkája.

A villanyautók megítélése rohamos mértékben pozitívrá változott az utóbbi években. Magyarország útjain is sokkal több elektromos autóval találkozhatunk, bár jelenleg is csupán egy százalékka a magyar gépjárműállományak². A jelenlegi vételára lényegesen magasabb a hagyományos belső égésű motorral ellátott autókénál, de az üzemeltetése és karbantartása lényegesen olcsóbb, és ami a legfontosabb, a környezetre gyakorolt hatása sokkal kevésbé káros, mint benzín- és gázolajüzemű társaié. Az Európai Unióban a károsanyag-kibocsátás 30 százalékáért a közlekedési ágazat a felelős. A villanyautóról alkotott negatív, elutasító vélekedések alapja, hogy nem tud akkora távot megtenni töltés nélkül, mint belső égésű motorral ellátott társai. A töltési ideje hosszadalmas, nem áll rendelkezésre megfelelő számú töltőállomás. Emellett sokak szerint a vezetés élménye is károsodik azáltal, hogy gyakorlatilag nincs hangja a motornak.

Amikor arra gondolunk, hogy egy élhetőbb környezetet kellene teremteni vagy legalább a jelenlegi állapotot fenntartani, akkor klaszsisokkal az elektromos autó vezet környezetkímélő hatása, karbantartási költségei, anyagfelhasználása és üzemeltetése miatt.

¹ Ecolounge öko-hírportál, 2013

² Az elektromos hajtású személyautók elterjedése Magyarországon, Felmérés az MVM Partner Zrt. részére, 2017

	Gépjárműadó	Cégautóadó	Regisztrációs adó
Ki fizeti?	üzemben tartó, tulajdonos	tulajdonos (fontos megjegyezni: nem magánszemély tulajdonában lévő személygépkocsik után kell; a magánszemély birtokában álló személyautó után, ha költséget számol el az autóra)	akinek a nevére a forgalomba helyezést kezdeményezik
Mely járművekre?	személygépkocsi, tehergépjármű, autóbusz	személygépkocsi	személygépkocsi, lakóautó, motorkerékpár
Kinek fizetjük?	a települési, a fővárosban a kerületi önkormányzatok részére	Nemzeti Adó- és Vámhivatal részére	Nemzeti Adó- és Vámhivatal részére
Mikor fizetjük?	évente kétszer: március 15.; szeptember 15.	negyedévente: január 20., április 20., július 20., október 20.	magyarországi forgalomba helyezés alkalmával (NAV veti ki)
Mi alapján fizetjük?	[1] a gépjármű gyártási éve és teljesítménye alapján [2] saját tömeg (ónsúly) és terhelhetőség (raksúly) alapján	a környezetvédelmi besorolás és a teljesítmény alapján	műszaki adatok és környezetvédelmi besorolás alapján
Ki élvez mentességet?	környezetkímélő gépkocsi *	környezetkímélő gépkocsi	környezetkímélő gépkocsi **
Mely törvényt szabályozza?	1991. évi LXXXII. törvény a gépjárműadóról	1991. évi LXXXII. törvény a gépjárműadóról	2003. évi CX. törvény a regisztrációs adóról

* A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény az adómentességek között több jogcímen említi mentességre jogosultságot, azonban cikkünkben csak a környezetkímélő gépkocsikra fókuszálunk.

** A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény nem az adómentességek között említi a környezetkímélő gépkocsit, hanem az adó mértékénél jeleníti meg a 0 Ft adótételt.

Írásunk a gépjárműadó, a cégautóadó és a regisztrációs adó fontosabb tényállásainak lényegét ismerteti röviden az elektromos személyautók szempontjából. A gépjárműadó törvényi szabályozásaival [ami kiterjed a gépjárműadóra és a cégautóadóra is] azt szeretnénk elérni, hogy a motorizációhoz kapcsolódó közterhek sokkal arányosabban kerüljenek elosztásra, és azok a települési önkormányzatok bevételeit, illetve a közút-hálózat karbantartásához és fejlesztéséhez szükséges források bővítését szolgálják. A regisztrációs adó esetében a jogalkotók célja az állami bevételek mellett a környezetvédelem

előtérbe helyezése, közvetve az adó jogszabály tárgy, az autó fogyasztásának csökkentése.

Első körben tegyünk egy rövid behatárolást a vizsgált adónemek tekintetében, amelyek a mindennapi életünket körülvevő személyautókat akár magánszemélyként, akár vállalkozóként használókat kiemelten érintik.

Ide tartozó fontos szempont, hogy amikor a hivatkozott jogszabályok környezetkímélő autót említenek, akkor ezeket az autókat a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet szerinti meghatározásának megfelelően kell értelmezni. Így a kedvezményezett kört definiáló jogszabály hivatkozásait érdemes ismerni a környezetkímélő autó definiálása esetében: azaz **elektromos gépkocsit**, továbbá a **nulla emissziós gépkocsit** kell érteni alatta [bővebben: a tisztán elektromos³; az akkumulátorral legalább 25 km megtételére képes tölthető hibrid⁴; az akkumulátorral legalább 50 km megtételére képes hatótáv növelt⁵; illetve a levegőt nem szennyező, egyéb meghajtású nulla emissziós autót⁶ kell érteni].

³ 5E környezetvédelmi osztály

⁴ 5P környezetvédelmi osztály

⁵ 5N környezetvédelmi osztály

⁶ 5Z környezetvédelmi osztály



A jogszabályi hivatkozások áttanulmányozása és megismerése után bátran állítható, hogy gépjárműadó- és cégautóadó-mentesség jár minden, a KöHÉM rendelet definícióinak megfelelő elektromos autóra és a nulla emissziót kibocsátó gépkocsira. Ezentúl nem kell regisztrációs adót sem fizetni a környezeti-kímélő gépkocsikra.

Mint ahogy a cikk elején írtuk, a környezetkímélő autók esetében a vételár jelenleg még magas

szinten tartja magát, adóvonatközösait vizsgálva azonban mindenképpen kedvező a megítélés. A közbeszédben már szerepelnek olyan félelmek, hogy egy idő után – főleg, ha tömegesen teret nyernek az elektromos autók – hiányozni fognak a költségvetésből ezek az adómentesség miatt be nem fizetett összegek. Jóslatokkal nem kívánunk élni, csak remélni tudjuk, hogy az aktuális kormányok a természet és az emberek hosszú távú érdekeit tartják majd szem előtt.

Felhasznált források, hivatkozások

Herich Gy. [2007]: **Adótan 2017**. Penta Unió Zrt., Budapest
 1991. évi LXXXII. törvény a gépjárműadóról
 2003. évi CX. törvény a regisztrációs adóról
 6/1990. [IV. 12.] KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
 Ecolounge öko-hírportál

A tanulmány a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal támogatásával az NKFI Alapból valósult meg [K-120044].

Úton a körforgásos gazdaság felé: „zéró hulladék” program Európa számára

SZERZŐ: Zachár János / ECO-Invest Kft.

Unió cselekvési terv

Az Európai Unió Hivatalos Lapja C sorozat 2017. évi 88. számában megjelent a körforgásos gazdaságra vonatkozó uniós cselekvési terv, amelyet az Európai Bizottság 2016. december 2-án fogadott el.

Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó „Európa 2020” stratégia keretében meghatározott erőforrás-hatékonysági menetrend megvalósulásához elengedhetetlen, hogy elmozdulás történjen egy körforgásosabb gazdaság felé. Ehhez változásokra van szükség az értékláncok teljes hosszában, így a termékek tervezésétől az új üzleti és piaci modellekig, a hulladék erőforrássá alakításának új módzataitól a fogyasztói magatartás új formájáig. Ez a rendszer teljes megváltoztatását jelenti nemcsak a technológiák, hanem a szervezés, a társadalom, a finanszírozási módszerek és a szabályozás terén is. A linearitás egyes elemei ugyanakkor szinte teljes mértékben megmaradnak a körforgásos gazdaságban is, mivel szükség van érintetlen erőforrásokra, és keletkeznek hasznosíthatatlan hulladékok. Az iparban már felismerték, hogy üzleti szempontból mennyire fontos az erőforrás-termelékenység javítása. A becslések szerint az értékláncok teljes hosszában végrehajtott erőforrás-hatékonysági fejlesztések 2030-ra 17-24%-kal csökkenthetik az anyaginput-igényeket¹. A körforgásos gazdasági modellekre

1 Meyer, B. et al. [2011]:

történió áttérés lehetővé teszi, hogy Európa szembeszálljon azon kihívásokkal, amelyeket az erőforrásokra nehezedő globális nyomás és az ellátás egyre növekvő bizonytalansága jelent.² A meglévő infrastruktúra, a jelenlegi üzleti modellek és technológia, valamint a bevett gyakorlatok nem engedik kitörni a gazdaságokat a lineáris modellből. A vállalkozások nem rendelkeznek a körforgásos gazdaság megoldásaira történő áttéréshez szükséges információkkal, önbizalommal és kapacitással. A pénzügyi rendszer gyakran nem nyújt finanszírozást a hatékonyságnöveléshez vagy az innovatív üzleti modellekhez kapcsolódó beruházásokhoz, amelyeket kockázatosabbnak és bonyolultnak tekintenek. A hagyományos fogyasztói szokások szintén hátráltathatják az új termékek és szolgáltatások fejlesztését. Az ilyen akadályok jellemzően olyan környezetben maradnak fenn sokáig, ahol az árak nem tükrözik, hogy a társadalom ténylegesen mekkora árat fizet az erőforrás-felhasználásért. A körforgásos gazdasági megközelítés a tervezés szintjén iktatja ki a hulladékot. A termékeket úgy kell tervezni, hogy azokat inkább tovább használják, megjavítják, korszerűsítsék, átalakítsák vagy végül újrafeldolgozzák ahelyett, hogy eldobnák.

Az EU és a tagállamok a pénzügyi rendszer reformjával felszámolják az akadályokat, hogy

2 Cambridge Econometrics et al. [2014]: Modelling the Economic and Environmental Impacts of Change in Raw Material Consumption.

több magánforrást mobilizáljanak az erőforrás-hatékonyság javítására. Ezért közölni kell a releváns környezeti információkat a befektetőkkel, és figyelembe kell venni az erőforrások szűkösségéhez és az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó befektetési kockázatokat.

A befektetők kockázatainak csökkentése érdekében kidolgozás alatt állnak olyan innovatív pénzügyi eszközök, mint amilyen például az Európai Bizottság és az Európai Beruházási Bank természetitőke-finanszírozási eszköze. A „fenntartható feldolgozóipar az erőforrás- és energiahatékonyság révén” (SPIRE) technológiai kezdeményezés aktívan járul hozzá a körforgásos gazdasághoz kapcsolódó célkitűzések megvalósításához.

A szakpolitika megszünteti a környezeti szempontból káros támogatásokat, és a munka helyett a környezetszennyezést és az erőforrás-felhasználást adóztatja meg.

A körforgásos gazdaságra való áttérés terén továbbra is a vállalkozások és a fogyasztók a legfontosabb szereplők. Ki kell alakítani a másodlagos anyagok működő piacait, hogy a vállalkozók képesek legyenek kihasználni a körforgásos gazdasághoz kapcsolódó potenciális új piacokat, és a munkaerőpiacon rendelkezésre álljon a szükséges készségbázis. A különböző termékek környezetbarát jellemzőiről szóló alaposabb tájékoztatással a fogyasztók megalapozottan hozhatnak döntéseket.

