

Zöldebb gépjárműadózás Magyarországon

A gépjárműhasználatához kapcsolódó főbb adónemeket és egyéb állami díjakat, illetve mindezek EU-s és hazai szabályozását áttekintve készültek olyan javaslatok a magyar gépjármű-adórendszer fejlesztésére, amelyek lehetővé teszik a klímacélok hatékonyabb érvényesítését a költségvetési bevételek megtartása mellett. Mindezek együttesen olyan aktuális kérdéskört dolgoznak fel, amely a részeredmények mellett átfogó javaslatot is tartalmaz. Miután a Közlekedéstudományi Szemle napi aktualitásokkal viszonylag ritkán foglalkozik így napjaink egyik legfontosabb kérdéskörének gazdaságpolitikai feldolgozása különös jelentőséggel bír.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.1.1>

Kövesdi István

Ph.D. hallgató
Széchenyi István Egyetem
e-mail: kovesdi.istvan@gmail.com

1. BEVEZETÉS

A környezetvédelem a közlekedésben gyakran hangoztatott és nemes cél, de nagyon költséges. Jelenleg a személyautózás terén az (akkumulátoros) elektromobilitás látszik a környezetet kevésbé terhelő megoldásnak, de ez messze nem tökéletes, mivel az égésből származó emisszió leginkább csak a helyszínt illetően változik (a mozgó járműtől távolabb kerül), a teljes kibocsátott mennyiség azonban csak kevésbé csökken. A kifutónak remélt, de várhatóan még évtizedekig velünk maradó belső égésű motoroknál vagy éppen a hibrid technológiáknál is vannak olyan lehetőségek, amelyek a károsanyag-kibocsátás csökkentését eredményezhetik, és amelyek pénzügyi ösztönzőkkel támogathatók. Magyarországon és a hasonló közepes jövedelmű országok esetében azonban az adózás rendszerébe való környezetvédelmi célú be-

avatkozás nem tud akkora szerepet játszani, mint a fejlettebb országokban, mivel a gazdasági növekedést vethetné vissza. Fontos azonban, hogy a gazdasági növekedés ne a szennyezés növekedése árán történjen, sőt, lehetőleg csökkenő szennyezés mellett. Ehhez az adóztatásban elmozdulás szükséges a környezetvédelem felé, jelezve a piaci szereplők számára a kívánatos irányt.

2. A GÉPJÁRMŰADÓZÁS KÖRNYEZETE

A cél olyan kiinduló javaslatok megfogalmazása az adórendszerben, amelyek a környezetbarátabb energiaforrásokra történő átállást segítik elő a költségvetési bevételi célok jelentősebb sérelme nélkül. Nem mindegy azonban, milyen gazdasági-társadalmi közegben próbálunk a cél érdekében hatékonyabban adóztatni. Az önmagában leg-

jobb, leginkább célravezető, leghatékonyabb, leginkább arányos adórendszer is működés-képtelenné válhat, ha a gazdasági-társadalmi tényezők (pl. teherviselő-képesség, politikai szempontok, importfüggés mértéke, árváltozások) nem kerülnek megfelelő módon figyelembevételre.

2.1. Finanszírozandó célok

Az adóztatás definíció szerint ellenérték nélkül történik, ugyanakkor kijelenthető, hogy a gépjármű-adóztatás jellemzően a következő költségek finanszírozását hivatott biztosítani [1].

- infrastruktúra költségek
- externális költségek
- adminisztrációs, intézményi, ellenőrzési költségek
- egyéb közvetlen költségek
- egyéb állami költségek

Az egyes gépjárműadók kimondva vagy kimondatlanul ezen költségek finanszírozását szolgálják. Fenti jellemző költségek közül kiemelendő a közlekedési infrastruktúra kiépítésének és fenntartásának költsége, mivel a további költségek közvetlenebbül kapcsolódnak az infrastruktúra tényleges használatához, ideértve az externális költségeket is, amelyek a közlekedés károkozását hivatottak fedezni, ugyanakkor tényleges kiadást kevésbé jelentenek. Az infrastruktúra állandó jellegű költségeit viszont elsősorban a rajta közlekedőknek, másodsorban az egész társadalomnak kell kitermelni. A társadalom által fizetendő költség jelentős része is a közlekedőkre terhelhető, és így a társadalomnak nem kell adó formájában külön fizetni az utakért, elegendő, ha megveszi azokat a termékeket és szolgáltatásokat, amelyek után a fuvarozásért kifizették az infrastruktúra költségeit, és ezzel az beépült a fogyasztói árakba. Kijelenthető az is, hogy a vasúti infrastruktúra célja – különösen az EU közlekedéspolitikája [2] fényében – elsősorban az, hogy terhet vegyen le a közúti infrastruktúráról, közúti beruházásokat, illetve – mivel fajlagos externális költsége töredéke a közúténak – externális költséget takarítson

meg. Ez igazolja a vasútra költött állami támogatásokat, azonban annak mértékét már kevésbé [1].

2.2. A méltányos adóztatás elvei

Az adóztatásban a méltányosság elvének kell érvényesülnie. Az Alaptörvény XXX. cikk (1) bekezdése úgy fogalmaz, hogy „teherbíró képességének, illetve a gazdaságban való részvételének megfelelően mindenki hozzájárul a közös szükségletek fedezéséhez”. Ebből is következően a közlekedés zöldítésének célját az adópolitikában úgy kell elérni, hogy

- az okozott állami, környezeti költséget fedeznie kell, biztosítani kell a szükséges adóbevételt,
- az adóztatott tevékenységgel, fogyasztással arányosnak kell lennie,
- méltányosnak, megfizethetőnek kell lennie az alacsony jövedelmű réteg számára is (kivéve, ha a kvázi tiltás az elérendő cél),
- tekintettel kell lennie a gazdasági, társadalmi, környezeti szempontokra egyaránt,
- és mindez a fordított adózás, azaz a támogatások vonatkozásában is fennálljon.

Mindezen követelmények ugyan korlátokat szabnak a közlekedés zöldítésének, azonban teret is hagynak a cél elérésének. Fenti elvek betartása nemcsak a társadalmi elfogadottságot segíti elő, hanem ezzel összefüggésben a gazdaság is könnyebben, nagyobb károk nélkül tud alkalmazkodni.

2.3. Energiapiaci és szabályozási környezet

A gépjárműhasználat hajtóanyagára kivetett adók rendszere nem lehet teljesen független a világpiaci ártól, amelytől egy importfüggő országban – mint Magyarország – a hatósági ár sem képes teljes védelmet nyújtani. A végső fogyasztót ugyan egy bizonyos ideig védetté lehet tenni, de ha a kereskedő világpiaci áron jut hozzá az energiához, a veszteséget a végső fogyasztó helyett az állam, azaz az egész társadalom, az emberek közössége fizeti meg.

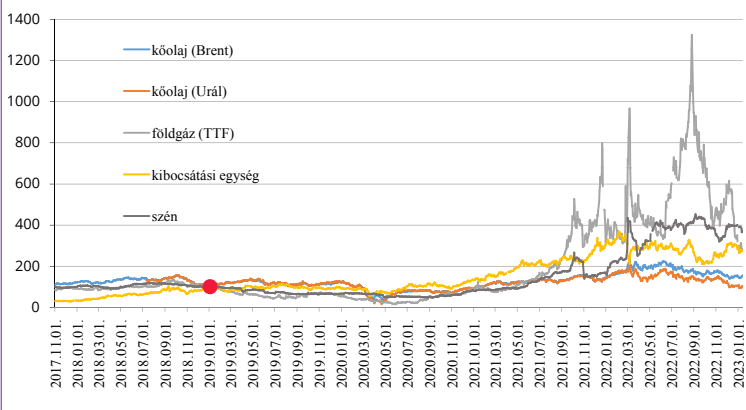
2021 tavasza óta eltelt időben az energiahordozók világszerte emelkedett, amelynek fő okai a következők:

- a COVID-válság utáni kereslet növekedése,
- az EU klíma- és energiapolitikája, a fosszilis energiahordozók kivételével, a nukleáris energia szerepének csökkentése,
- az orosz-ukrán háborús feszültségek, majd háború.

1. ábra: A főbb energiahordozók irányadó termékeinek indexei (2019. 01. 02. USD ár = 100%)

2019. 01. 02-i záró tőzsdei árak: Brent kőolaj: 54,91 USD/hordó, Ural kőolaj: 54,11 USD/hordó, földgáz (Dutch TTF c1): 22,48 EUR/MWh, kibocsátási egység: 26,57 EUR/tonna CO₂, szén (Newcastle): 101,1USD/tonna, EUR/USD árfolyam: 1,134

Forrás: investing.com



Mindhárom hatás tartósan ígérkezik, ezért várható, hogy a korábbi árak nem térnek vissza. A kérdés, hogy milyen szinten stabilizálódnak.

Az 1. ábrán a főbb energiahordozók irányadó termékeinek árindeksi utóbbi néhány évre vonatkozó alakulása látható.

A földgáz szabadpiaci ára 2021 márciusától rohamosan növekedni kezdett, és még 2022. év végén is közel négyszeres volt az ára, mint két évvel korábban, úgy hogy jóval magasabb szinteket is megért (1. ábra). Ennek fő oka a COVID-válság utáni keresletlénkülés mellett az EU (és azon belül különösen néhány ország) klíma- és energiapolitikája, amely egyszerre kíván minél hamarabb kivetni több fontos fosszilis energiahordozót és akár a nukleáris energiát is. Mivel a fosszilis energiahordozók közül a földgáznak a legalacsonyabb a fajlagos CO₂ kibocsátása, ezért a hosszú átmeneti időszakban igen nagy kereslet várható a földgáz iránt. A kínálatot előbb mesterségesen szűkítő Gazprom, majd 2022. február 24-től az orosz-ukrán háború tovább növelte a földgáz szabadpiaci árát (TTF). A háborús helyzet és a vezetékes földgázellá-

táshoz szükséges kölcsönös bizalom tartósan tűnő megszűnése miatt – azaz az energiaellátás biztonsága érdekében – viszont jelentősen csökken az orosz földgáz szerepe, és ezt csak részben tudja kiváltani más földgáztermelő ország (Katar, USA, Norvégia, Algéria). A földgáz egyre globalizálódó világpiacáról elmondható, hogy költségesen működik, mivel tartályhajókban extrém hidegen, -162 Celsius fokon lehet folyékony halmazállapotban (Liquid natural gas, LNG) szállítani, és speciális LNG-terminálokra keresztül lehet érkeztetni a tengeri kikötőkhöz.

A jelentős energiaár-emelkedés minden energiahordozót érint. A szén szabadpiaci árát – ahol a nagy ázsiai importőrök részére az ausztráliai Newcastle exportkikötőjébe szállított feketeszen az egyik legfőbb referencia termék – a földgázhoz (LNG) hasonlóan keresleti oldalról a nagy ázsiai piacok határozzák meg elsősorban, és az ábrán nem jelzett urán piaci ára is több mint a duplájára növekedett. Az elektromos áram árspektruma területéről, napszaktól függően rendkívül változó, a szabadpiaci forgalom ugyanakkor döntő mértékben földgáz eredetű, így az áram ára a földgáz piaci ármozgását szorosan követi,

ezért az elektromos áram esetén is hasonló mértékű a piaci ár növekedése, mint a földgáz esetében.

Az energiahordozók közül a kőolaj helyzet tűnik a legkevésbé súlyosnak. Az olajnak van a leghatékonyabb piaca és a szállíthatóság is könnyebb, az ára is „csak” bő másfélszeresére emelkedett két év alatt dollárban számítva, ilyenre pedig már korábban is volt bőven példa. A jelentős mértékű, de fix összegű jövedéki adó változatlansága is mérsékeli a fogyasztói árak változásának százalékos mértékét a termelői ár változásához képest.

Magyarországnak további könnyebbséget jelent – mindaddig, amíg nincs EU szankció a vezetékes orosz kőolajra –, hogy a MOL által vásárolt Urál típusú orosz kőolaj ára – amely a háború előtt kb. egy árban volt, és teljesen együtt mozgott az irányadó Brenttel – jelentősen, mintegy 15-25%-kal elmaradt a Brenttől, elsősorban a szankciók miatt. Sőt a hordónkénti 60 dolláros uniós ársapka 2022. december 5-i bevezetése¹ után pár héttel már 30%-kal olcsóbb az orosz olaj – feltéve, hogy szállítanak. Döntés született uniós gázársapka bevezetéséről, ami 180 EUR/MWh tőzsdei ár – azaz a válság előtti ár kb. nyolcszorosa – felett lép életbe 2023. február 15-től². Magyarország a vezetékes orosz energiahordozóktól való erős függés miatt mindkét esetben mentességet kapott, így az orosz ellenszankció kevésbé érintheti.

Az energiaválság megmutatta, hogy nem tartható fenn mindenki számára a kedvezményes energiaár, ahogy azt is, hogy egy bizonyos szint feletti ár jelentős rétegek számára nem megfizethető. A kompenzáció rendszerét tehát fenn kell tartani, de célszerű erősen racionalizálni, hogy hosszú távon is fenntartható maradjon. Ez a gyakorlatban a kedvezmények rendszerének jövedelemhez és fogyasztáshoz kötését jelentené. Egy ilyen rendszer jelentős admi-

nisztratív, illetve ellenőrzési költséggel jár, de úgy tűnik az energiaárak – az EU energiapolitikája és az orosz viszony miatt – tartósan magasak lesznek, ezért szükséges ezzel a kérdéssel foglalkozni. A többletköltségeket valamelyest csökkentheti az energiatakarékossági beruházások felgyorsítása, ez azonban szintén jelentős kiadással jár, ugyanakkor egybeesik az EU prioritásokkal, ezért az EU támogatást nyújthat ezen kiadásokra.

Olyan zöldebb adórendszerre lenne tehát szükség, ahol az adók reálértékének megőrzése folyamatosan biztosított, ugyanakkor a világpiaci árak jelentős és tartós emelkedése esetén is működőképes. Ebből következően viszonylag magasán, de elviselhető szinten érdemes tartani az adót, ezáltal ösztönözni a takarékoságot, és alapot képezni nehezebb időkre, hogy drasztikus áremelkedés esetén az így képzett alap visszafordítható legyen az ár támogatására, hogy kímélje a gazdaságot és a lakosságot – különösen az alacsonyabb jövedelműeket –, tompítsa az üzemanyagárból fakadó gazdasági kockázatot.

A gáz és a gázártól függő áram esetében hazánk jóval kiszolgáltatottabb, mivel a világpiaci ár drasztikus emelkedése azonnal begyűrűzne a piaci árba, illetve elhelyett a támogatás költség sorába. Mindemellett az áraknak az egymáshoz viszonyított hatékonyságot és környezetterhelést is arányosan kellene tükrözniük, hogy ne történjen energiapazarlás, illetve felesleges környezetterhelés az egyoldalúan eltorzított árrendszer miatt.

Az optimális adómérték megválasztásának kérdése elválaszthatatlan az ár kérdésétől, különösen akkor, ha a piaci ár nagy kilengéseket mutat. Egyszerűbb a helyzet kezelése, amikor rendkívül alacsony a piaci ár, ez esetben az ár-csökkenést adóemeléssel lehet kompenzálni, hogy a zöld átmenetre és a magas ár esetére pénzügyi alapot képezzen. Amikor viszont túl magas az ár, akkor – feltéve hogy várható némi enyhülés középtávon – érdemes tompítani annak hatását állami ártámogatással, különösen a lakossági felhasználók esetében. Drasztikus áremelkedés esetén az adócsökkentés túl kevésnek bizonyulhat az árak nor-

1 <https://index.hu/gazdasag/2022/12/03/szijasarto-peter-kulugyminiszter-olajarsapka-magyarorszag-mentesseg-europai-unio-brusszel/>

2 <https://index.hu/gazdasag/2022/12/19/gazarsapka-europai-unio-arflapon-europai-bizottsag/>

1. táblázat: Gépjárműadók és -díjak rendszere Forrás: [3], [4]

adó tárgya	energia	gépjármű	infrastruktúra
gépjármű-vásárlás		- többszörbocsátási díj - regisztrációs adó - gépjármű átírási illeték - általános forgalmi adó	
gépjármű-birtoklás		- gépjárműadó - cégautóadó	
gépjármű-használat	- jövedéki adó - egyéb üzemanyagadók (készletezési díj, CO₂ adók, környezetvédelmi adók, energiaadók, ETS, energiahatékonysági díj, kiskereskedelmi adó, egyéb közvetett adók üzemanyagokon) - általános forgalmi adó	- biztosítási adó - termékdíjak - általános forgalmi adó	- útdíjak (távolság alapú, idő alapú / matricás, városi / "dugódíj") - parkolási díj

mál mederben tartásához, és az ár ideiglenes támogatására, azaz hatósági árra van szükség.

A megoldás a következő elemekből állhat össze:

- energiatámogatási rendszer megőrzése, ugyanakkor jelentős racionalizálása: lakossági energia esetében: jövedelem, lakók száma, egy lakóra jutó terület alapján; üzleti felhasználóknak piacibb ár,
- igazságos, de a reálértékét folyamatosan megőrző adórendszer, ami önmagában nem tartható fenn minden esetben, mert nem választható el az igazságos ártól, ami viszont ki van téve a világpiac erős kilengéseinek,
- megújuló energiatermelési beruházások (nap-, szélenergia) támogatása,
- beruházások jelentős növekedése az energia-megtakarítás területén a kibocsátás és az importfüggőség csökkentése érdekében.

3. GÉPJÁRMŰADÓK ÉS -DÍJAK

A következőkben a klímacélok védelme érdekében leginkább megmozgatható gépjárműadók rendszerei kerülnek bemutatásra.

A gépjármű-közlekedés közterhei a következőképp rendszerezhetők (1. táblázat, félkövérrel szedve a klímacélok elősegítésének eszközeül leginkább bevethető gépjárműadókat).

Az adókedvezményekkel előmozdítandó elektromobilitás környezeti hatékonysága számos oldalról vitatott; a kritikákat illetően abban van egyetértés, hogy önmagában a tisztán elektromos gépjármű előállítása – elsősorban az akkumulátor nehézfém tartalma miatt – jelentősebb környezeti terhelést jelent. Kijelenthető azonban, hogy míg a belső égésű technológia már nehezen tud tovább tisztulni, addig az elektromobilitás esetében a technológia környezeti hatékonysága – elsősorban az akkumulátor előállítása, újrahasznosítása terén – folyamatos fejlődésben van, továbbá a gépjármű-előállítás technológiájának fejlődése nélkül is javul a környezeti hatékonyság a villamos energia forrása szerinti összetételének folyamatos tisztulásával. A teljes életciklus során a tiszta elektromos meghajtás technológiájának környezeti terhelése valószínűsíthetően érdemben kedvezőbb a belső égésű járművekénél [5], [6].

Az egyes gépjárműadókat szabályozó főbb uniós és hazai jogszabályok az alábbiak (2. táblázat):

2. táblázat: Gépjárműadózás uniós és hazai jogszabályi környezete

szabályozás	EU szabályozás		hazai szabályozás
adó/díj	jelenlegi	javaslat	
jövedéki adó	2003/96/EK irányelv az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretéről	COM(2021) 563 final	2016. évi LXVIII. törvény a jövedéki adóról (Jöt.)
egyéb üzemanyagadók			• 2013. évi XXIII. törvény • a behozott kőolaj és kőolajtermékek biztonsági készletezéséről • 2015. évi LVII. törvény az energiahatékonyságról • 2020. évi XLV. törvény a kiskereskedelmi adóról
útdíjak	1999/62/EK irányelv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról	2022/362 irányelv	• 2013. évi LXVII. törvény az autópályák, autótutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról • 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelet az autópályák, autótutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény végrehajtásáról • 25/2013. (V. 31.) NFM rendelet az útdíj mértékéről és az útdíjköteles utakról • 45/2020. (XI. 28.) ITM rendelet a használati díj megfizetése ellenében használható autópályákról, autótutakról, főutakról és azok díjáról
gépjárműadó		COM(2017) 276 final	1991. évi LXXXII. törvény a gépjárműadóról (Gjt.)
többletkibocsátási díj	2019/631/EU rendelet az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról	COM(2021) 556 final	
regisztrációs adó			2003. évi CX. törvény a regisztrációs adóról
általános forgalmi adó	2006/112/EK irányelv a közös hozzáadottértékadó-rendszerről	COM(2018) 329 final	2007. évi CXXVII. törvény az általános forgalmi adóról (Áfa tv.)

Felmerül a kérdés, hogy ha több adónemben is mentességet vagy jelentős mértékű kedvezményt kapnak a tisztán elektromos (BEV), illetve üzemanyagcellás járművek (FCEV), és ennek nyomán (is) jelentősen megnő a részarányuk, akkor miből finanszírozzuk majd a közútjainkat? A válasz viszonylag egyértelmű, az útdíjból és – jóval kisebb arányban – a gépjárműadóból. A jövedékiadó-bevétel teljes elektromos átállás esetén gyakorlatilag megszűnik, a regisztrációs adó összege pedig nem jelentős, emiatt, – ha a használatarányosság fennmarad – csak a jelenlegi díjköteles hálózathál kiterjedtebb útdíjrendszer és – az ezt kiegészítő – a gépjárműadó képes finanszírozni a közúthálózatot.

3.1. Többletkibocsátási díj

A többletkibocsátási díjat közvetlenül az EU veti ki a járműgyártókra. Összege 2020-tól 95 EUR/(g CO₂/km)/új jármű a gyártói átlag 95 g CO₂/km (2025-2029: 80,8, 2030-tól 59,4 g CO₂/km) feletti részére (könnyű haszongépjárművek esetén 147 g CO₂/km a határ 2020-ban). Számos kezdeti kedvezmény, leírási lehetőség van az első években, amelyek idővel kivezetésre kerülnek. Egyelőre a legtöbb gyártó az adót ténylegesen ugyan el tudja kerülni olcsóbb megoldással (pl.: plugin hibrid járművekkel, PHEV), azonban ezek ára beépül az új autók árába. Mindez már most is

nagymértékű áremelkedést eredményezett az új és a használt autók piacán is.

A követelményeket tovább szigorítaná a rendelet módosítási javaslata, amely 2030-ra 55%-os (illetve 50%-os) csökkentést, 2035-re pedig 100%-os csökkenést irányoz elő. Mindez azt jelenti, hogy 2035-től nem lehet belső égésű vagy hibrid új személygépkocsit, illetve kisteherautót forgalomba helyezni.

3.2. Energiaadó

Az EU 2003/96/EK irányelve [7] értelmében az áfa kivételével minden adó, ami az energia-termék árát terheli energiaadónak tekintendő. A jövedéki adó mellett ilyen adó a készletezési díj, de ilyen adó az energiahatékonysági járulék, és az újra bevezetett kiskereskedelmi adó is. Ezek együttes összegének kell megfelelnie az irányelv által előírt minimumnak. Az irányelvet módosító javaslat [8] a „Fit for 55”/”Irány az 55%!” jogszabálysomag része [9] (European Green Deal), amely szerint 2030-ra 55%-os üvegházhatású gáz kibocsátás-csökkentést kell elérni 1990-hez képest, 2050-re pedig „klímasemlegességet”. A cél érdekében az üvegházhatású gáz kibocsátást csökkenteni, az energiahatékonyságot javítani kell, a villamos energia és az alternatív üzemanyagok (hidrogén, szin-

tetikus üzemanyagok, fejlett bioüzemanyagok stb.) elterjedésének biztosítása mellett.

Az irányelv módosítási javaslata [8] szerint az energiaadó a jövedéki adó mellett továbbra is magába foglal minden más közvetlen és közvetett adót (az áfa kivételével). A közlekedési célú üzemagnál jóval mérsékeltőbb a tüzelő-fűtőanyag célú felhasználás adóztatása. Megszűnik a kereskedelmi gázolajkedvezmény, – ami az utóbbi időben csak 3,50 Ft/liter volt –, valamint a villamos energia üzleti és nem üzleti felhasználás közötti különbség.

A javaslat szerint a motorbenzin jelenlegi EU minimumadójához – 0,359 EUR/liter, ami 18 év alatt nem emelkedett – van igazítva az új minimumadó alapösszegének mértéke, ami 10,75 EUR/GJ lesz 2023-tól, 2033-ig inflációval indexálva (fűtési céllal 0,9 EUR/GJ). Nem fenntartható gázüzemanyagok esetén az alapösszeg 2/3-a a minimumadó, azaz 7,17 EUR/GJ, amely 2033-ig lineárisan emelkedik 10,75 EUR/GJ-ra (2023-as árszinten számítva). Bioüzemanyagok esetén a minimumadó mértéke az alapösszeg fele. Amennyiben „fenntartható” a bioüzemanyag előállítása, akkor a villamos energia 0,15 EUR/GJ (0,54 EUR/MWh) összegű, rendkívül kedvezményes minimumadójával egyezik az adózása (3. táblázat).

3. táblázat: EU által előírt minimális energiaadó és a magyar energiaadó összegei (EUR/GJ)
Forrás: [7], [8]

üzemanyag	EU minimumadó				Magyarország*	
	2004 - 2009	2010 - 2022	2023	2033**	2022	töltőállomások száma (db)
motorbenzin	10,75	10,75	10,75	10,75	10,38	2000
gázolaj	8,32	9,09	10,75	10,75	8,78	2000
LPG	5,92	5,92	7,17	10,75	12,67	600
CNG	2,60	2,60	7,17	10,75	2,39	16
LNG	2,60	2,60	7,17	10,75	2,39	1
hidrogén (nem tiszta)	0,00	0,00	0,15	5,38	0,00	1
hidrogén (tiszta)	0,00	0,00	0,15	0,15	0,00	0
villamos energia (üzleti)	0,14	0,14	0,15	0,15	1,43	1800
villamos energia (nem üzleti)	0,14	0,28	0,15	0,15	0,00	

* energiahatékonysági járulék és kiskereskedelmi adó nélkül, a 2022. évre vonatkozó 2021. október 1-i referencia 358,16 HUF/EUR EKB-árfolyam mellett

** nem indexált

4. táblázat: A 480 Ft-os hazai üzemanyag ársapka története

változás időpontja		tárgyi hatály					gázolaj (Ft/l)				motorbenzin (Ft/l)					
		nagykereskedelmi ár (kivéve saját fogy.)	7,5 t feletti tég. (3,5 t feletti külf.)	külföldi személygépkocsi	céges autó	lakossági szgk., taxi, mezőgazdaság	jövedéki adó	készletelési díj	kiskereskedelmi piaci átlagár *	áremelkedés kivezetéskor	piaci ártí kiskereske- delmi forgalom aránya	jövedéki adó	készletelési díj	kiskereskedelmi piaci átlagár *	áremelkedés kivezetéskor	piaci ártí kiskereske- delmi forgalom aránya
2021.11.15.			+	+	+	+	110,35	3,88	510,0		0%	120,00	4,15	504,0		0%
2022.02.28.	13:00	+	+	+	+	+	105,35	0,00	535,0		0%	115,00	0,00	520,0		0%
2022.03.10.	22:00	+		+	+	+	85,35	0,00	717,0	49,4%	20%	95,00	0,00	640,0	33,3%	0%
2022.05.27.	00:00	+			+	+	85,35	0,00	679,0	41,5%	35%	95,00	0,00	661,0	37,7%	3%
2022.07.30.	12:00	+				+	85,35	0,00	737,9	53,7%	60%	95,00	0,00	692,9	44,4%	20%
2022.10.01.		+				+	85,35	1,86	742,9		60%	95,00	1,99	649,9		20%
2022.12.06.	23:00						110,35	1,86	700,0	45,8%	100%	120,00	1,99	640,0	33,3%	100%

* Forrás: <https://holtankoljak.net/>

Az energiaadó irányelvet módosító javaslat [8] 2023. január 1-től lépett volna hatályba. A határidő tehát nem volt tartható, de nagy kérdés az is, hogy a javaslat tartalma tartható-e, mivel a jelentős energia-áremelkedések miatt jelenleg nem sok tere maradt az adó-emelésnek. Az orosz-ukrán háború kitörése óta több országban, így Magyarországon is a rendkívüli helyzet miatt az EU minimum szint alá csökkent az energiaadó, ráadásul éppen a földgáz alapú üzemanyagok adója emelkedne a legjobban.

A legfontosabb energiaadót, a jövedéki adót Magyarországon a 2016. évi LXVIII. törvény (Jöt.) szabályozza. Magyarországon a (kereskedelmi) gázolaj jövedéki adója 2011 óta, a motorbenziné 2020 óta az EU által előírt minimum közelében volt az orosz-ukrán háború kitöréséig.

Az üzemanyag-ársapka 2022.12.06-i megszüntetésével együttesen visszaállt ugyan az orosz-ukrán háború előtti jövedéki adó szint, azonban ezek az értékek a 2023. évi referenciaárfolyam (424,86 HUF/EUR, 2022. 10. 03-i EKB árfolyam) mellett már nettó 7-8 eurócentre vannak az EU által előírt hatályos minimális energiaadótól (azaz az üzemanyag-árban kb. 30 Ft + ÁFA emelést jelentene).

2022 júliusában az Európai Bizottság a rendkívüli helyzetre való tekintettel felkínált a tagállamoknak egy derogációs lehetőséget hat hónap időtartamra, amely helyett a hírek szerint a Kormány a teljes 2023. évre kéri a felmentést³.

Amennyiben pedig az energiaadó irányelv módosítási javaslatnak [8] megfelelően a gázolaj literenkénti minimumadója további 0,06 EUR/literrel növekedne (0,330 EUR/literről 0,390 EUR/literre), az további 25,5 Ft+ÁFA jövedéki adó emelést tenne szükségessé.

Szociális, gazdasági és versenyképességi okokból nem reális – ahogy a hasonló fejlettségű többi EU tagállam sem –, hogy az EU által előírt minimumadóknál jelentősen többet vállaljunk, a gázolaj adójának növelése a tervezett EU minimumra ugyanakkor – a kiugróan magas energiaárak remélhető mielőbbi elmúltával – szükséges lépés.

A 4. táblázat foglalja össze a hazai üzemanyag-ársapka történetének főbb állomásait a 2021. 11. 15-i bevezetéstől a 2022. 12. 06-i kivezetéséig.

3 <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2022/12/brusszel-325-forinttal-akarja-emelni-az-uzemanyagok-jovedeki-adodat-2>

A hektikus áringadozásokhoz szokott hazai üzemanyagpiacot is meglepte az árak gyors növekedése. A választás előtt álló Kormány ezt csillapítani szándékozta, és 480 Ft/l összegű hatósági árat vezetett be a motorbenzinre és a gázolajra. Az intézkedés költségeit előbb a kiskereskedőkre, majd 2022.02.28-tól a nagykereskedőkre hárítva. A piaci ár azonban az orosz-ukrán háború kitörésével jelentősen tovább nőtt, amelyhez képest a hirtelen túl olcsóvá vált hatósági ár pánikvásárlásokat és üzemanyag-ellátási nehézségeket okozott. Emiatt újabb és újabb fogyasztói csoportokat kellett egyik napról – sőt óráról – a másikra kiszorítani a hatósági ár jelentette kedvezményes lehetőségből, hogy az ellátás biztonsága megmaradjon.

Utólag tanulságul elmondhatjuk, hogy bár erős szociális vonatkozása van a közlekedési célú üzemanyagnak – noha messze nem akkora, mint a fűtési célú energiahordozóknak –, és az infláció fékezésében is jelentős szerepe volt, ugyanakkor az ársapka mértéke – és sokáig tárgyi hatálya – is túlzott volt. Más országok is alkalmazták ugyanakkor ideiglenesen az adó csökkentésének és az árak befagyasz-

tásának eszközét [10]. Hasonló, rendkívüli helyzetben célszerű lenne ismét alkalmazni, de már fenntarthatóbb módon. Ez esetben javasolt a külföldi rendszámú járművek nagy részét eleve kizárni – amennyiben lehetséges –, míg az üzemanyagköltséget a bevételeikben jobban érvényesíteni képes céges érdekeltségű járműveknek (teherfuvarozók, cégautók) a lakosságénál egy jóval magasabb (kb. +30%) szinten rögzíteni a maximális árat. A rögzített árat magasabb szinten is be lehetett volna vezetni és érdemes legalább havonta indexálni. Ez esetben a teljes kivezetés időpontjában a 480 Ft-os ár indexelve 580 Ft lett volna, amely árszint továbbra is tartható lett volna, a kivezetéskor kisebb áremelkedést okozva. Emellett a piac mozgásait is érdemes jobban figyelembe venni annak érdekében, hogy a rögzített ár tovább nyújtson védelmet, és annak elmúltával ne okozzon ársokkot. Ebben további segítség lett volna a környezeti terheket és az árstabilitást szem előtt tartó minimális ár (pl. 400 Ft/l), amelyhez képest az ársapkát okozó áremelkedés jóval kisebb lett volna, és a hatósági árat elegendő lett volna később, magasabb árszinten bevezetni. Az ellátási zavaroktól pedig gyakorlatilag teljesen mente-

5. táblázat: Motorbenzinre és gázolaj jövedéki adójára és hatósági árára vonatkozó javaslat

jellemzők		javaslat		Magyarország 2011-2022		
		motorbenzin	gázolaj	motorbenzin	gázolaj	kereskedelmi gázolaj kedvezmény
adó alapösszeg*		0,35 EUR/l	0,38 EUR/l	120 Ft/l	110,35 Ft/l	3,5 Ft/l
mozgó adó	olajár	60 USD/hordó alatt		50 USD/hordó alatt**		
	összege***	+0,20 €ct/USD	+0,22 €ct/USD	+5 Ft/l	+10 Ft/l	+10 Ft/l
	aktualizálásának gyakorisága	havonta		negyedévente		
minimum ár áfával		hatósági ár előtti maximális átlagár +5%*		–	–	
maximum ár áfával (lakossági)		minimum ár +5%*	motorbenzin maximum ár +10%*	480 Ft/l (2021.11.15. – 2022.12.06.)		
maximum ár áfával (üzleti)		lakossági maximum ár +30%*		480 Ft/l (2021.11.15. – 2022.03.12.)		

* az adó és az ár folyamatos indexálása mellett

** 2016.09.01. óta

*** 60 USD alatt a jelzett forint összegekkel növekedne a jövedéki adó, minden további egész dollár árszint alatt ugyanennyivel.

síthető a hatósági áras termék, amennyiben az intézkedés jelentősen racionalizált költségeit már nem a piaci szereplők, hanem az állam viseli, pl. a Rezsivédelmi Alapból.

Mint a bevezetőben említésre került, magas energiaárak esetén az adó még oly méltányos megállapítása sem megoldás a gazdaság számára, de a zöld átmenet szempontjából sem ideális, ha a világgpiaci energiaárak jelentős emelkedése minden átmenet nélkül érvényesülne a hazai árakban. Ezért érdemes olyan ársávban tartani a fogyasztói árakat, amelyek tompítják a világgpiaci árak kilengéseit. Az is egyértelmű, hogy tartósan nagymértékben nem lehet korlátozni az árakat.

Mindezek alapján a jövedéki adóra vonatkozó javaslat az 5. táblázatban került összefoglalásra.

Az energiaválság kezdeti szakaszában a legtöbb EU tagország ideiglenesen csökkentette az energiaadót (pl. ideiglenesen Németország is az EU minimumra), illetve energiaár-támogatást nyújt a szociálisan leginkább rászorulóknak számára. Emellett Magyarországhoz hasonlóan néhány más ország is ideiglenesen bevezette az üzemanyagok maximális hatósági árát, illetve a többletnyereségekre különadót vezet be [10].

A korábbi hazai 450 Ft/liter körüli üzemanyagár maximum (2012-ben) az inflációval indexálva mintegy 600 Ft/liter, a bruttó átlagkeresetek növekedésével (vagy a nominális GDP-vel) indexálva pedig kb. 1000 Ft/liter összeget jelentene 2022-ben. Fontos körülmény azonban, hogy még 2019-ben is csak 400 Ft/l körül volt az ár, úgy, hogy a koronavírus válság elején még 300 Ft/l is volt. Innen nézve viszont jelentős az az áremelkedés, ami történt a hatósági ár be-

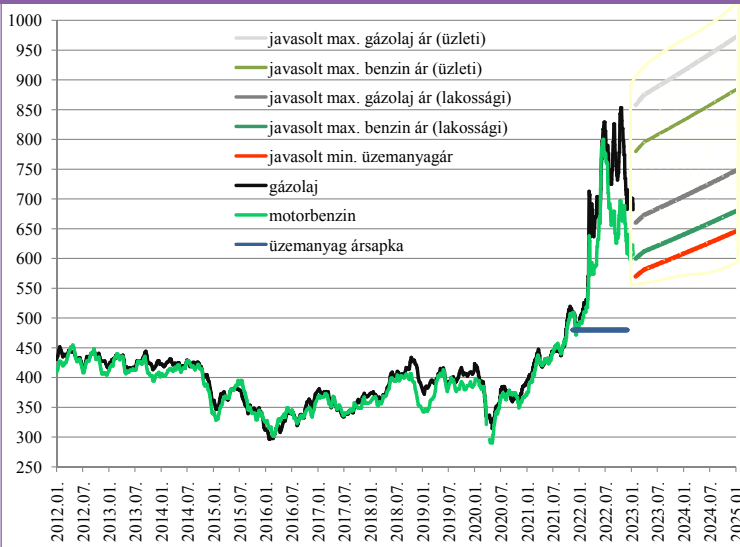
vezetése előtt, miközben az akkori piaci áraknál magasabb árakat is könnyen elviseltünk volna. Mindezek alapján az ábra mutatja, hogy Magyarország számára az üzemanyagárak esetében milyen ársáv lehetne ideális (2. ábra).

Az ársáv alsó szélét az EU előírások által is elvárt klímavédelem, míg a felső szélét a lakosság, illetve a gazdaság teherviselő képessége határozná meg, és csak ezen belül nyílna tér a piaci árváltozásokra. A kiszámíthatóbb ár egyaránt segítené a gazdasági sokkok tompítását, a társadalmi mobilitás fenntartását, valamint a zöld átmenetet is. Ugyanakkor a piachoz is alkalmazkodni kell, mert ha túlzottan alacsony a hatósági ár a piacihoz képest, az piaci zavarokhoz és ellátásbiztonsági problémákhoz vezet.

3.3. Gépjárműadó

Az 1999/62/EK irányelv [11] a jövedéki adóhoz hasonlóan minimális éves adót ír elő a 12 tonna megengedett össztömeg feletti tehergépjárművekre. A hazai gépjárműadóról szóló törvény (Gjt.) szerinti gépjármű adó kb. 30 tonna össztömegig az EU minimum felett van, felette erősen az EU minimumhoz közelít vagy alulmúlja azt. Az öt éve letett uni-

2. ábra: Üzemanyagokra vonatkozó javaslat (Ft/l)



ós irányelv módosítási javaslat [12] ezt a minimum adót fokozatosan 5 év alatt vagy egy lépcsőben eltörölné annak érdekében, hogy a távolságalapú útdíj nagyobb szerepet kapva következetesebben érvényesíthesse a „szennyező fizet” és a „használó fizet” elveket.

Éves gépjárműadóra leginkább azért van mégis szükség, hogy

- az útdíjjal nem terhelt utaknak is legyen legalább közvetett finanszírozási forrása – azaz elsősorban infrastruktúradíjról van szó –, illetve
- a potenciális szennyezőképesség és externális költség okozás alapján különbséget tegyen az egyes gépjárművek között.

A magyar gépjárműadó törvényben (Gjt.) 2022-ben már semmi nem indokolja az Euro-3-as járművek kedvezményét, így ezt a sávot két kategóriával feljebb érdemes meghatározni, továbbá biztosítani kell az EU minimum betartását, amíg az hatályban van (6. táblázat).

Az adót – az eddigi gyakorlattal ellentétben – évente indexálni szükséges a nominális keresetek növekedésével, hogy értékét és hatását meg tudja őrizni. Az alternatív meghajtású gépjárművek adókedvezményét az Euro-6

gépjárműhöz képest LPG, CNG, LNG meghajtás esetében 5%-ban, a tisztán elektromos (BEV), illetve üzemanyagcellás jármű (FCEV) esetében 25%-ban célszerű meghatározni úgy, hogy egy átmeneti időszakban ezen kedvezmények kétszerese járna. Miután a gépjárműadó egy infrastruktúradíjnak tekinthető, ezért ezen járművek jelenlegi teljes adómentessége nem indokolt.

A személygépkocsi gépjárműadója esetében – a nem elhanyagolható szociális szempontokon kívül – semmi nem indokolja a korosabb autók nagymértékű kedvezményét, ami a környezet szempontjából különösen káros. A korosabb autók adókedvezményének szükséges eltörlése miatti adónövekedésben legérzékenyebben érintett kisebb járműkategóriában két éven át átmeneti kedvezményt célszerű adni, és a féléves adóbefizetés helyett negyedéves fizetési lehetőség is javasolt ebben a kategóriában a könnyebb áttállás érdekében. A javasolt rendszerben kor szerint nem lenne tehát különbség, de a leginkább környezetbarát meghajtások adókedvezményt kapnának. A plugin hibridek (PHEV) jelenlegi adómentessége ugyanakkor egyáltalán nem indokolt. A 3,5 tonna megengedett össztömeghez képest indokolatlan teljesítmény (110 és 150 kW teljesítmény felett) magasabb adókatóriába esne (7. táblázat). Az ezen kategóriákba bizonyosan

6. táblázat: Gépjárműadóra vonatkozó javaslat (tehergépkocsi, autóbusz)

környezet- védelmi kategória	javaslat 2023-tól					2016-2022			
	nem nyerges	nyerges	nem nyerges	nyerges	de legalább: EU-min. arányában	nem nyerges	nyerges	nem nyerges	nyerges
	légrugós		nem légrugós			légrugós		nem légrugós	
	Ft / 100 kg adóalap					Ft / 100 kg adóalap			
Euro-6	595	425	966	690	100%	595	425	966	690
Euro-5	680	595	1104	966	110%				
Euro-4	850	850	1380	1380	120%	680	595	1104	966
Euro-3						850	850	1380	1380
Euro-3-nál rosszabb									

7. táblázat: Gépjárműadóra vonatkozó javaslat (személygépkocsi)						
környezetvédelmi kategória	javaslat 2023-tól				(2007-) 2010-2022	
	bónusz/ malusz	110 kW-ig	110-150 kW	150 kW felett	kor (év)	Ft/kW/év
		Ft/kW/év				
bónusz/malusz		0%	+25%	+75%		
elektromos, 0 emissziós	-50%	100	125	175	0	
plugin hibrid 50 km	-25%	150	188	263		
plugin hibrid 25 km	-15%	170	213	298		
nem plugin e-hibrid	-10%	180	225	315		
LPG, CNG	-10%	180	225	315		
Euro-6	0%	200	250	350	0-3	345
Euro-5, EEV	+10%	220	275	385	4-7	300
Euro-5 alatti	+20%	240*	300	420	8-11	230
					12-15	185
					16-	140

* 2025-ig 10%, illetve 20% kedvezmény a 12-15, illetve a 16 év feletti szgk.-ra, utána a kedvezmény megszűnik; negyedéves fizetési lehetőség 2027-ig.

beletartozó nagyobb utcai terepjárók (angolul: sport utility vehicle, SUV) és a sportautók az indokolatlan kibocsátásuk mértékének megfelelően nagyobb arányban járulnának hozzá az externális költségek kompenzálásához, az alternatív meghajtás utáni adókedvezmény azonban ezen esetekben is járna.

Motorkerékpár esetében a teljesítmény határok a személygépkocsi kategóriák fele, azaz 55 és 75 kW lenne. Az adó éves indexálása a nominális keresetekhez ebben az esetben is indokolt.

A gépjárműadóból elvárt adóbevétel a hosszú évek trendjébe beleilleszkedő 2022. évi 90,5 milliárd Ft-ról 173,2 milliárd Ft-ra növekszik 2023-ban⁴, de a gépjárműadó tételei nem növekedtek 2023-ra; feltehetően a jelentősen megnövelt cégautóadóval került összevonásra egy költségvetési sorban.

4 T/152 törvényjavaslat Magyarország 2023. évi központi költségvetéséről <https://www.parlament.hu/irom42/00152/00152.pdf>

A gépjárműadó célja elsősorban az infrastruktúra finanszírozása, ezért nem indokolt a teljes adómentesség, sőt hosszabb távon a táblázatban feltüntetett környezetvédelmi kedvezményeket felezni szükséges, nagyjából akkor, amikor egy kb. 10 éves, egy feltöltéssel 200 km megtételére alkalmas használt elektromos autó ára eléri – a más paramétereiben – hasonló belső égésű gépjármű árát. Megjegyzendő, hogy hasonló okból a parkolási díj is elsősorban egy infrastruktúradíj, azonban a légszennyezés csökkentésének fontossága miatt ott az 50%-os kedvezmény hosszabb távon is megtartható a tisztán elektromos járművek esetében, míg a többi kategóriában nem indokolt.

3.4. Infrastruktúra-használati díj (útdíj)

Az Európai Parlament 2022. február 18-án fogadta el a gépjárműadót is szabályozó 1999/62/EK irányelv [11] útdíjra vonatkozó módosítását (2022/362 irányelv) [13], amivel ötéves folyamat zárult le a javaslat benyújtásához képest. Az irányelv módosítása arányosabb

díjtételeket ír elő a matricás rendszerben – pl. ahol nincs távolságarányos útdíj, egynapos matricát bevezetni, amely az éves matrica árának legfeljebb 2%-a lehet tehergépkocsi, 9% személygépkocsi esetén – és más hasonló hátrányos megkülönböztetéseket is tilt.

Az új jogszabály ösztönzi a matricák kivezetését előbb a teherforgalomban, majd a személyforgalomban, illetve az Euro kibocsátási kategóriák szerinti különbségtételt, utóbbi helyett a CO₂ kibocsátás szerinti megkülönböztetést javasolja, akárcsak az alternatív meghajtású járművek kedvezményezését az útdíjakban. A módosított irányelv adott feltételek mellett lehetőséget ad dugódíj, külső költség díj, és egyéb felárak bevezetésére.

A tehergépjárművek hazai útdíjrendszere kihasználja az irányelv adta lehetőségeket a közvetlen finanszírozás érdekében és – arányosan kisebb tarifával – a főutak külterületi szakaszait is díjasítani tudta 2013. július 1-től. Az útdíjak inflációval történő rendszeres indexálása is a tarifarendszer részét képezi. Ennek értelmében a megtett úttal arányos útdíjak 2021. január 1-től egységesen 3,9%-kal, 2022. január 1-től 4,9%-kal, 2022. október 15-től 15,6%-kal emelkedtek (8. táblázat).

Az indexálás fontos lenne más gépjárműadók és díjak esetében is annak érdekében, hogy annak reálértéke megőrzésre kerüljön.

A meglehetősen hatékony és átgondolt útdíjrendszert ugyanakkor szükséges kiegészíteni az alternatív hajtású gépjárművek kedvezményével LPG, CNG és LNG meghajtás esetén 5%, tisztán elektromos (BEV) és a hidrogén üzemanyagcellás (FCEV) meghajtás esetén 25% kedvezmény javasolt hosszú távon. A későbbiekben célszerű az irányelv által is előírt CO₂ kibocsátás szerint megkülönböztetni az egyes környezetvédelmi kategóriákat az Euro kategóriák helyett. Az útdíjkedvezményt egy átmeneti időszakban célszerű ennél magasabb százalékban meghatározni és onnan fokozatosan csökkenteni, kezdetben a fentiek kétszerese is lehet.

Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a fentieknél nagyobb kedvezmény nem lenne indokolt, mivel az útdíj esetén infrastruktúradíjról van szó döntő részben. A német autópályadíj árképzési módszertanában egy Euro-6 kategóriájú tehergépjármű esetén össztömeg-kategóriától függően a teljes díj 82-92%-a az infrastruktúra díj – úgy hogy a COVID-válság előtt magasabb is volt –, az ezen felüli rész a légszennyezés és a zaj externális költsége; továbbá a tiszta üzemű gépjárművek sem mentesek teljesen ezen externális költségektől.

A gyakori használóknak célszerű megadni az irányelv szerint adható legfeljebb 13%-os útdíjkedvezményt a gyorsforgalmi úton megtett távolságra, ezáltal is ösztönözve az olcsóbb, alsóbbrendű utak elkerülését.

8. táblázat: 3,5 tonna megengedett össztömeg feletti tehergépjárművek úthasználati díja (Ft/km, áfa nélkül, 2022.10.15-től)

járműkategória (tengelyszám)		J2		J3		J4		futásteljesítmény arány
útkategória		gyorsforgalmi	főút	gyorsforgalmi	főút	gyorsforgalmi	főút	
környezetvédelmi osztály	Euro-5 és jobb	48,3	20,6	67,8	35,6	105,0	65,5	92,0%
	Euro-2-4	56,9	24,2	79,8	41,9	123,5	77,0	7,4%
	Euro-1 és rosszabb	65,4	27,8	91,7	48,2	148,2	92,4	0,6%
futásteljesítmény arány		10,4%		3,6%		86,0%		100,0%

Futásteljesítmény részarányok a díjköteles úthálózaton: gyorsforgalmi 70,0%, főút 30,0%; hazai 50,7%, külföldi 49,3%
Teljes bevétel: 280,0 milliárd Ft + ÁFA (2022)
Forrás: Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

9. táblázat: Legfeljebb 3,5 tonna megengedett össztömegű gépjárművek és autóbuszok úthasználati díja (Ft, áfával, 2023.01.01.)

díjkategória	országos			megyei	bevétel arány
	10 napos	havi	éves	éves	
D1M	2.750	4.450	49.190	5.720	77,1%
D1	5.500	8.900	49.190	5.720	
D2	8.000	12.600	69.830	11.450	20,0%
B2	17.730	25.150	228.250	22.890	1,7%
U	5.500	8.900	49.190	5.450	1,2%
bevétel arány	39,9%	16,9%	28,5%	14,7%	100,0%

D1M: motorkerékpár; D1: szgk.; D2: szgk. 7 fő felett; tgg. 3,5 t alatt; B2: autóbusz; U: vontatmány (D2, B2)
Teljes bevétel: 76,2 milliárd Ft + ÁFA (2022)
Forrás: Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

A díjköteles úthálózat további kiterjesztése is megfontolandó, amennyiben az lehetséges és gazdaságos (a többletbevétel legfeljebb 20%-át kitevő többletköltségig).

A személygépkocsik számára előírt időalapú matricás díjrendszer hasonló a többi közép-európai ország (Ausztria, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Románia, Bulgária) által is használt díjrendszerhez, kivéve a megyei matricák egyedülálló lehetőségét. Jogszabály szerint az alábbi díjak kerültek 2023. január 1-től megállapításra (9. táblázat).

Az áremelés a 2022-es díjakhoz képest erősen differenciált. Míg az éves matricák ára csak 5%-kal emelkedett (autóbuszok esetében a többi is), addig a rövidebb idejű matricák díja 40-70%-kal.

A többi országhoz képest ezzel igen költségessé vált a rövidebb időtartamú matricák ára, és a korábban nemzetközi összevetésben igen drága éves matrica ára is még mindig meghaladja a más, hasonló kiterjedésű hálózatokkal rendelkező országok díjait.

Az alternatív hajtású gépjárművek kedvezményét LPG és CNG meghajtás esetében 5%-ban; tisztán elektromos és üzemanyagcellás jármű esetében 20%-ban érdemes megállapítani hosszú távon, a tisztán elektromos üzemben

legalább 50 km megtételére alkalmas plugin hibrid járművekre legfeljebb 5% kedvezmény javasolt. Amennyiben ennél is nagyobb, tisztán elektromos hatótáv igazolható, akkor akár 10% kedvezmény is adható a hatótáv függvényében. Az útdíjkedvezményt egy átmeneti időszakban célszerű ennél magasabb százalékban meghatározni és onnan fokozatosan csökkenteni, kezdetben a fentiek kétszerese is lehet.

Felmerülhet az autóbuszok átsorolása is a távolságarányos rendszerbe (HU-GO) jelentős kedvezmény mellett, de tekintettel arra, hogy a hazai autóbuszforgalom domináns része államilag finanszírozott közszolgáltatás, ez az államháztartáson belüli pénzmozgást jelentene, és rontaná a közforgalmú közlekedés fedezeti szintjét.

3.5. Regisztrációs adó

Az új és az import személyautókra vonatkozó regisztrációs adó esetében is célszerű aktualizálni a járműkategóriákat, ezen belül a benzin és dízelmotorok hengerűrtartalma szerinti megkülönböztetést megszüntetni (10. táblázat) [14]. Célszerű továbbá az idősebb autókhoz kapcsolódó avultatási tényezőt visszább fogni a jelenlegi 90%-os maximumnál és kb. 70%-ban maximálni [14] annak érdekében, hogy az átlagéletkornál nagyobb korú import autókat kevésbé érje meg a hazai utakon forgalomba helyezni.

10. táblázat: Személygépkocsi regisztrációs adója (ezer Ft/db, 2023.01.01.)

műszaki tulajdonságok	Euro 5-6	Euro 4	Euro 3	Euro 2	Euro 1 és rosszabb	műszaki tulajdonságok 2012-2023	
javaslat 2023-tól	Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 2 és rosszabb	Otto-motor	dízelmotor
1100 cm ³ -ig	45	180	270	360	540	1100 cm ³ -ig	1300 cm ³ -ig
1101-1400 cm ³	65	260	390	520	780	1101-1400 cm ³	1301-1500 cm ³
1401-1600 cm ³	85	340	510	680	1 020	1401-1600 cm ³	1501-1700 cm ³
1601-1800 cm ³	135	540	810	1 080	1 620	1601-1800 cm ³	1701-2000 cm ³
1801-2000 cm ³	185	740	1 110	1 480	2 220	1801-2000 cm ³	2001-2500 cm ³
2001-2500 cm ³	265	1 060	1 590	2 120	3 180	2001-2500 cm ³	2501-3000 cm ³
2500 cm ³ felett	400	1 600	2 400	3 200	4 800	2500 cm ³ felett	3000 cm ³ felett

11. táblázat: Személygépkocsi regisztrációs adója (ezer Ft/db, 2023.01.01.)

műszaki tulajdonságok	javaslat	jelenlegi
elektromos, zero kibocsátású	0	0
plugin hibrid 50 km	belső égésű motor adótétele -50%	0
plugin hibrid 25 km	belső égésű motor adótétele -25%	0
nem plugin hibrid	belső égésű motor adótétele -15%	76
LPG, CNG	Euro 6 szerinti adótétel -15%	Euro 3 szerint

Az alternatív meghajtású járművek regisztrációs adójában a hibrideknek adott maximális kedvezmény indokolatlan, a gázüzemű autók viszont a jelenleginél többre lennének jogosultak a kibocsátásuk alapján, így ezeket

a következők szerint célszerű megállapítani (11. táblázat).

Motorkerékpárok esetében az alábbi kiigazítások illetve adótarifák javasoltak (12. táblázat).

12. táblázat: Motorkerékpár regisztrációs adója (ezer Ft/db, 2023.01.01.)

műszaki tulajdonságok	javaslat	jelenlegi
80 cm ³ -ig	15	15
81-125 cm ³	50	50
126-500 cm ³	85	85
501-900 cm ³	180	180
901-1300 cm ³	230	230
1301-1700 cm ³	300	
1700 cm ³ felett	400	
elektromos	0	0

4. KONKLÚZIÓ

A gépjárművek alacsonyabb károsanyag-kibocsátásának eléréséhez az adórendszeren keresztül, elsősorban az üzemanyagok és a gépjárművek jobb adóztatásával közelebb kerülhetünk. Ennek megfelelően elsősorban az üzemanyag, valamint a gépjármű gyártásának, forgalomba helyezésének arányos adóztatása látszik a legcélszerűbbnek.

A klímacél fontossága miatt azonban bármely közlekedési adó bevetése hasznos lehet. Különösen az eredetileg a közlekedési infrastruktúra finanszírozására – de egyúttal az externális hatások ellensúlyozására is – hivatott útdíj és gépjárműadó, azonban a tömegközlekedés adóterheit nem célszerű növelni.

Az EU határozza meg a klímacélokat és az ahhoz vezető utat számos jogszabálysomaggal. Az adóztatás keretei is a klímacéloknak megfelelően kerülnek átalakításra, a tagállamoknak ezen belül van mozgásterük. Az adót, adókedvezményeket, támogatásokat diszkriminációtól mentesen, arányosan kell alkalmazni, adóztatáskor törekedni kell a célok elérése mellett a méltányos, igazságos elbánásra. Ennek megfelelően az egyes meghajtások adóztatásánál arányosan kell figyelembe venni a klímacélhoz való hozzájárulásukat.

A magyar adórendszer alapvetően arányosan értékeli a gépjárművek műszaki jellemzőit környezetvédelmi szempontból, de van még lehetőség a környezetbarátabb technológiák nagyobb támogatására, néhány esetben azonban túlzott támogatás visszafogására (elektromos autók gépjárműadó-mentessége) vagy megszüntetésére van szükség (pl. PHEV adómentességek).

A gépjárműhasználatlalt kapcsolatos adókat – a hazai és uniós gyakorlattal ellentétben – hozzá kell igazítani a pénzromlás tényleges üteméhez, a környezet védelme érdekében szükséges adóemeléseket pedig fokozatosan célszerű megtenni – szükség esetén pedig visszább lépni – figyelemmel a teljes energiaköltség dinamikájára is. Amennyiben a világpiacra az üzemanyagárak az elmúlt egy évhez hasonló-

an kiugró mértékben növekednének és remény van valamilyen szintű korrekcióra, a jelenlegihez hasonló beavatkozási logika mentén célszerű időlegesen többlettámogatást nyújtani a lakossági felhasználók számára.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Kövesdi István – Horváth Balázs (2021): A közlekedés államháztartási bevételei és kiadásai 2004-2019. között, XI. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia – Győr, pp.178-190.
- [2] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása. Brüsszel, 2020.12.9. COM(2020) 789 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>
- [3] Schrotten, A. et al. (2019): Transport taxes and charges in Europe – An overview study of economic internalisation measures applied in Europe, CE Delft <https://doi.org/jsbq>
- [4] ACEA Tax Guide 2021, European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), Brussels, 2021 <https://www.acea.auto/publication/acea-tax-guide-2021/>
- [5] Helmers, Eckhard – Dietz, Johannes – Weiss, Martin (2020): Sensitivity Analysis in the Life-Cycle Assessment of Electric vs. Combustion Engine Cars under Approximate Real-World Conditions, Sustainability 2020, 12(3), 1241; <https://doi.org/jsbq>
- [6] Transport & Environment (2020): How clean are electric cars? - T&E's analysis of electric car lifecycle CO₂ emissions <https://www.transportenvironment.org/discover/how-clean-are-electric-cars/>
- [7] A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0096-20180915>
- [8] Javaslat: A Tanács irányelve az energiatermékek és a villamos ener-

- gia uniós adóztatási keretének át-szervezéséről, COM(2021) 563 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0563>
- [9] Irány az 55%! <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>
- [10] Sgaravatti Giovanni – Tagliapietra, Simone – Zachmann, Georg (2021): National policies to shield consumers from rising energy prices, Bruegel Datasets, first published 4 November 2021 <https://www.bruegel.org/publications/datasets/national-policies-to-shield-consumers-from-rising-energy-prices/>
- [11] Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324>
- [12] A Tanács irányelve a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról, COM(2017) 276 final 2017/0115 (CNS) Javaslat <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52017PC0276>
- [13] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/362 irányelve (2022. február 24.) az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32022L0362>
- [14] KTI (2020): Szakértői javaslat a használt gépjármű import környezetbarátabbá tételéről, KTI, Budapest, 2020. május



Greener vehicle taxation in Hungary

Reviewing the main taxes and charges with regard to vehicle use, as well as the related EU and domestic regulations, certain proposals are formulated for the development of the Hungarian vehicle tax system, which enable more effective enforcement of climate targets while maintaining budget revenues. The proposals can be exemplary for various middle-income countries, such as Hungary, as well as for higher-income EU countries in terms of application to EU regulations. The proposed changes are important for environmental protection without causing any significant revenue, economic, social or other risks. An ex-post evaluation of these changes is important in case of implementation of proposals, and following that to consider even stronger commitments in a next step.



Umweltfreundlichere Fahrzeugbesteuerung in Ungarn

Nach einer Übersicht der wichtigsten Steuerarten und anderer staatlicher Abgaben der Kfz-Nutzung sowie der EU- und nationalen Regelungen es werden Vorschläge für die Entwicklung des ungarischen Kfz-Steuersystems formuliert, die eine effektivere Durchsetzung der Klimaziele bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Haushaltseinnahmen ermöglichen. Die Vorschläge können für verschiedene Länder mit mittlerem Einkommen (ähnlich wie Ungarn,) und – im Hinblick auf die Anwendung in EU-Regelungen – auch für EU-Länder mit höherem Einkommen aufschlussreich sein. Die vorgeschlagenen Änderungen sind wichtig für den Umweltschutz, ohne Risiken für die Einnahmen, Wirtschaft, Sozialwesen oder in sonstigen Bereichen zu verursachen. Es ist wichtig, diese Veränderungen nachträglich zu bewerten und im nächsten Schritt über noch „mutigere“ Ziele nachzudenken.