

UTAZÁSI KÖLTSÉGEK ÉS KÖLTSÉGTÉRÍTÉSEK ADÓZÁSI FELTÉTELEINEK ÉRTÉKELESE

A LEVEGŐ MUNKACSOPORT TANULMÁNYA

Budapest, 2006. augusztus

Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése

**A Levegő Munkacsoport
tanulmánya**

Budapest, 2006. augusztus

(kiegészítve: 2007. március)

Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése

A Levegő Munkacsoport 2005-ben megjelent, **Közlekedési támogatások**^{*} című tanulmányában elemezte, hogy az utazási költségekkel és költségtérítésekkel kapcsolatos elszámolások körüli visszasságok milyen nemzetgazdasági hatásokkal járnak. Egyebek mellett kimutattuk, hogy az állam évente mintegy 700–900 milliárd forint személyi jövedelemadó és társadalombiztosítási járulék bevételeitől esik el amiatt, hogy a személygépkocsik magánhasználatát törvényellenesen céges használatként számolják el, vagy meg nem tett kilométereket is elszámolnak, mint üzleti célú ráfordítást (vagyis tulajdonképpen így fizetnek ki bért adómentesen). A mostani tanulmány célja annak vizsgálata, hogy ezek az elszámolások miként történnek „mikroszinten”, vagyis a napi gyakorlatban. Egyúttal javaslatokat teszünk olyan jogszabályi módosításokra, amelyekkel a visszasságok megszüntethetők, vagy legalább számottevően csökkenthetők.

Jelen elemzésben összehasonlítjuk az egyes utazási módokra vonatkozó vállalkozási költségelszámolások és költségtérítések személyi jövedelemadózási szerinti megítélését, az adómentesség feltételeit, valamint az adóköteles jövedelmek számításában, az adómértékekben meglévő különbségeket. Az elemzésnek nem titkolt célja felhívni a figyelmet arra a tényre, hogy személygépkocsi-használat jelenlegi elszámolásának rendszere rendkívül tág teret ad az adócsalásoknak. Arra is felhívjuk a figyelmet, hogy a közforgalmú közlekedési eszközök igénybevételevel kapcsolatos elszámolások sok tekintetben lényegesen szigorúbbak, mint a személygépkocsi-használattal kapcsolatosak. Ez a tény – álláspontunk szerint – kifejezetten gátolja a közforgalmú közlekedési eszközök szélesebb körű használatát, ami környezetvédelmi, gazdasági és településpolitikai szempontból egyaránt fontos társadalmi érdek. Annak ellenére is ezt kell megállapítanunk, hogy az utóbbi években néhány területen (helyi utazási bérletek elszámolhatósága, vidékről történő bejárás bérlete, menetjegye megtérítésének 100%-ban adómentessé tétele) jelentős előrelépés történt. Ugyanakkor az „Új Egyensúly Program” keretében ismét jelentősen korlátozták a tömegközlekedési eszközök használatának elszámolhatóságát.

Alapvetően három használati módot különböztetünk meg:

1. **Munkába járási célú** személygépkocsi-használat, illetve közforgalmú járművön utazás.
2. **Üzleti célú** személygépkocsi-használat, illetve közforgalmú járművön utazás.
3. **Egyéb magáncélú** személygépkocsi-használat.

^{*} http://www.levegő.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

1. A munkába járás költségterítése

A munkába járási célt a személyi jövedelemadó törvény csak az igénybevevők egy részénél ismeri el adómentes bevételként mind a közforgalmú járművön történő utazás esetén, mind az autóhasználatnál, illetve engedélyez 9 Ft/km mértékű adómentes költségterítést a személygépkocsi használatánál. Munkába járási célú adómentes utazási költségterítés kizárólag a munkavállalóknak biztosítható; a gazdasági társaságok személyesen közreműködő magánszemély tagjai, megbízási jogviszonyban lévő vezető tisztségviselői nem vehetik igénybe ezt az adómentes költségterítési formát. Ez az első nagyon súlyos diszkrimináció, ami egyértelműen eredményezi azt, hogy bizonyos státuszban, illetve bizonyos szint felett az emberek ellenérdekeltek abban, hogy bármilyen formában is tömegközlekedést vegyenek igénybe. Természetesen ezek az emberek is vásárolhatnak és elszámolhatnak közforgalmú közlekedési bérletet, de ez összevonási kötelezettség alá eső adóköteles jövedelemnek minősül és 36%-os személyi jövedelemadó, valamint 29%-os munkáltatói társadalombiztosítási járulék terheli.

Ez a rendszer a közforgalmú közlekedési eszközök igénybevételére hátrányos hatást gyakorol, mert a cégautók vagy magán gépkocsik munkába járási célú használatát „saját hatáskörben” könnyen be lehet mutatni, mint üzleti célú használatot. A gyakorlatban, a legtöbb esetben ez történik

A megoldás végtelenül diszkriminatív is, mert az esetek többségében nem olyan gazdag emberekről van szó, akik luxusból nem jogosultak ilyesmire, hiszen a szabályozás a legkisebb bt.-k beltagjaira, kis kft.-k tagjaira, ügyvezetőire és az egyéni vállalkozókra is vonatkozik. Ma Magyarországon ebbe a körbe – a kényszervállalkozókat vagy önfoglalkoztatókat is beleértve – mintegy 600 ezer ember tartozik. Őrájuk az említett adókedvezmény egyáltalán nem vonatkozik. **Ez az első olyan pont, amin gyökeresen változtatni kell: a munkába járással kapcsolatos hatályos (és a jövőben esetleg bővítenő) kedvezményeket ki kell terjeszteni a gazdasági társaságok vezető tisztségviselőire, a személyesen közreműködő tagjaira, az egyéni vállalkozókra.**

A közforgalmú közlekedéssel történő munkába járás költségterítésének elszámolásánál (csak a munkavállalókat érintően) több lépésben kedvező változtatásokra került sor 2005-től kezdődően. Korábban csak a munkavégzés helyétől eltérő településeken élő munkavállalók számára engedték meg, hogy az utazási költségterítésekről szóló rendelet szerinti mértékű (autóbusz 80%, vasút 86%) költségterítés adómentes legyen. Az ezen felüli összeg, illetve a helyi utazási bérletek megtérítése adóköteles volt. 2006-tól kezdve már 100%-os adómentes elszámolhatóság biztosított mindkét esetben. Ezzel egyidejűleg a személygépkocsival történő munkába járás költségterítésénél a kilométer átalány költségterítés összegét 3 Ft/km-ről 9 Ft/km-re emelték. Felvethető, hogy ez utóbbi még mindig nem tükrözi a ténylegesen felmerülő költségeket. A személygépkocsik tulajdonosainak szűken vett szempontjából ez természetesen igaz, azonban a közforgalmú közlekedéshez viszonyítva összehasonlíthatatlanul nagyobb mértékű emelést jelent. Még ennél is fontosabb, hogy a személygépkocsik tulajdonosai messze nem fizetik meg mindazokat a költségeket (környezeti károk, területfoglalás, balesetek, torlódások stb.), amelyeket okoznak, tehát ebből a szempontból még a 3 Ft/km térítés sem indokolt. Ráadásul a tömegközlekedési bérletek munkáltatói költségterítését oly módon szigorították, hogy 2006 szeptemberétől a magáncélú utazásra jutó arányos rész után 54% -os személyi jövedelemadót kell fizetni. Abban esetben, amikor ez nem állapítható meg, akkor a bérlet árának 50%-át kell adóköteles bevételnek tekinteni, és ez után fizetendő az 54%-os személyi jövedelemadó. Egyúttal megszüntették a tömegközlekedési viteldíjak és a fogyasztói árkiegészítés közötti közvetlen kapcsolatot, ami a fix összegű fogyasztói árkiegészítés bevezetésével az állami támogatás csökkentését vetíti előre.

A személygépkocsi a pénzügyi elszámolást tekintve óriási előnyben van a tömegközlekedéssel szemben. (Ez minden esetben így van, de különösen érvényesül a helyi forgalomban azért, mert helyi forgalomban könnyebb úgy a vállalkozás székhelyétől, telephelyétől eltérő helyen tárolni a gépkocsit, hogy közben a székhelyen, telephelyen történő tárolást, érkezést és indulást dokumentálják a nyilvántartásban. Ez adódik egyrészt a kisebb távolságokból, illetve a töltőállomások elhelyezkedéséből.) A személygépkocsi-használat esetén ugyanis a gyakorlatban bármiféle jogkövetkezmény nélkül rendszeresen lehet mindent másként dokumentálni, mint ami az utazás tényleges célja volt. A jogszabályok szerint a személygépkocsival történő munkába járás csak korlátozottan téríthető, sőt a fentebb említett társasági tagok, vezető tisztségviselők esetében adómentesen el sem számolható. Ténylegesen azonban *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.* Ezt utólag senki ellenőrizni nem tudja. Ma már 10–20 ezer forintért olyan útnyilvántartó programokat kínálnak a piacon, amivel pótlólag mindent tökéletesen le lehet dokumentálni, csak be kell táplálni a cég ügyfél-adatbázisát és a tankolási adatokat. (Példaként ld. a mellékletet!) A program mindezt összefésüli és véletlenszerűen hozzárendeli az úticélokat. Így már az útnyilvántartással sincs gond. Havonta egyszer, utólag elkészítik, és minden úgy néz ki, mintha ügyfélhez történő, illetve kiküldetés miatti utazás lett volna.

Megjegyzendő, hogy a nálunk fejlettebb gazdasági és környezeti kultúrával rendelkező országokban a munkába járással kapcsolatos adómentes költségtérítést nem kötik közlekedési módhoz.

A rendszer belső hibáinak a korrekciója mellett megfontolásra méltó volna egy gyökeres reform ezen a területen. Ennek lényege, hogy 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 költség-szintje 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.

Egy ilyen változtatás lenne az egyik legjobb ösztönzés arra, hogy a munkába járásnál az emberek alternatív közlekedési módot válasszanak a személygépkocsival szemben. Ha a költségvetés helyzete nem teszi lehetővé, hogy a jelenlegi 9 Ft/km szintnél magasabb kilométer átalány kerüljön megállapításra, úgy a kilométer átalány összegét helyközi forgalomban az adott útvonalra érvényes tömegközlekedési bérlet, helyi forgalomban a helyi bérlet árában lehetne maximálni. (Ha az adott útvonalon nincs elérhető közösségi közlekedés, úgy a tarifatabla szerint számítható Volán-bérlet árát lehetne alkalmazni.) Ebben az esetben is fennáll az ösztönzés, hiszen csak a közforgalmú közlekedés igénybevétele mellett van teljes térítés, megtakarítás pedig csak a gyalogos és kerékpáros közlekedési mód esetén jelentkezik.

2. Az üzleti célú utazások elszámolása

Az üzleti célú utazások elszámolási rendszere torz és számos visszaélésre ad alkalmat, ami napi gyakorlattá is vált. *Jelenleg széles körben fizetnek – törvényellenesen – bért személygépkocsi-költségként.* A munkába járás, illetve egyes magáncélú utazások üzleti útként, kiküldetesként történő dokumentálása mindennapos gyakorlat. A vállalkozások egy része gyakorlatilag minden jogkövetkezmény nélkül megteheti, hogy minimálbéren tart dolgozókat, és gépkocsi-futásként fizeti ki az ezen felüli bérüket. Ezt az adóhatóság csak abban az esetben tudja

kiszűrni, ha az üzleti célú utazásokról vezetett útnyilvántartásokban tartalmi hibákat vétenek, avagy (ami szintén rendszeresen előfordul) olyan dolgozóknak biztosítanak cégautót, vagy fizetnek üzleti célú utazásokért költségtérítést magántulajdonú személygépkocsi után, akiknek munkaköre egyáltalán nem indokolná az ilyen utazások meglétét. Ez utóbbit azonban a legtöbb esetben szinte lehetetlen bizonyítani. Az ellenőrzés eredményességét tovább csökkenti, hogy a kis- és mikrovállalkozások nagy száma miatt átfogó adóellenőrzéseket ezeknél a társaságoknál kiválasztásos alapon végeznek, az összes vállalkozás ellenőrzésére nincs mód.

A munkába járásnál üzemanyag-költséget nem lehet elszámolni, csak a 9 Ft/km költségátalányt. Ezzel szemben az üzleti célú utaknál cégautó esetén minden költséget az üzembentartó visel, magángépkocsi üzleti célú használata esetén pedig a 9 Ft/km normaköltségen felül a norma szerinti APEH-üzemanyaggárral vagy számlával igazolt üzemanyaggárral számított üzemanyag-költség is adómentesen kifizethető. Ez az eltérés külön magyarázat nélkül indokolja a fenti gyakorlatot.

A magántulajdonú gépkocsi használata ráadásul további lehetőségeket teremt, hiszen egyszerre 4-5 ember is utazhat benne. *Ha négyen ülnek az autóban, akkor mind a 4 személyre el lehet számolni a 9 Ft-os normaköltséget törvényellenes módon.* Megoldható, hogy 4 autóra fizessék ki a térítést úgy, mintha a 4 ember 4 autóval utazott volna. Ez a munkáltatónak is nagyon előnyös, meg a dolgozóknak is, hiszen adó- és járulékkerhek nélkül jövedelemhez jutnak. Csak annyi a feladat, hogy 4 forgalmi engedélyt kell lefénymásolni. Bár így csökken a környezetterhelés, azonban az adócsalás fennmarad, amit nem szabad ösztönözni. Továbbá ez a gyakorlat a közforgalmú közlekedés igénybevétele szempontjából is roppant hátrányos, pedig a vasút, villamos vagy autóbusz használata fajlagosan ötödannyi szennyezőanyag-kibocsátással jár, mint egy autó, amelyben négyen ülnek. A személyre szóló, közlekedési módtól független kilométer-átalány ezt a helyzetet megváltoztatná, hiszen a közvetlen érdekelttség a kizárólagos gépkocsi-használatra megszűnik. Természetesen ekkor is igaz marad, hogy az együttutazás csökkenti a költségeket, és ez környezeti szempontból sem előnytelen, azonban így legális megoldássá válik.

A közforgalmú közlekedési eszközzel megtett üzleti utakat minden esetben útielszámolással és menetjeggyel, vagy számlával és menetjeggyel kell igazolni. A menetjegyek az esetek többségében rögzítik a megtett útvonalat, de legalább a kiindulási állomást és a megtett távolságot, így a személygépkocsi-elszámolásokhoz hasonló manipulációra gyakorlatilag nincs mód. Ha valaki a menetjegyet számolja el, akkor nehéz helyzetbe kerül, mert ekkor az általános forgalmi adót már nem lehet visszaigényelni, tehát külön kiküldetési rendelvényt kell rá felvenni, és így tovább. Célszerű számlával produkálni a dolgot, ez kedvezőbb. Ugyanakkor ennek komoly nehézségei vannak. Sem a MÁV, sem a Volán nincs számlakiadásra berendezkedve. A MÁV-nál például az a teljesen abszurd rendszer van, hogy a számítógépük nem tud számlát adni. A Volánnál pedig az a gond, hogy kevés az elővételi pénztár, és a sofőr gyakorlatilag „lezavar” a buszról, ha számlát akarunk kérni. Az megint egy teljes abszurditás, hogy egy 200 Ft-os menetjegyről ki kell állítani egy olyan számlát, ahol egy darab számlalap legalább 20 Ft-ba kerül. Ezen mind a közlekedési vállalatoknak, mind az adóhatóságnak valamiféle egyszerűsítéssel változtatni kellene. **Messzemenően kielégítené az adózási feltételeket, ha a menetjegyek adattartalmát úgy változtatnák meg, hogy az adóigazolási célra alkalmas legyen.** Erre talán a legkézenfekvőbb az lenne, hogy a cég azonosító adatai közül a név és cím helyett elegendő legyen csak az adószám, vagy csak a cégjegyzékszám szerepeltetése a számlán. Ez lényegesen egyszerűsítene a számla kiállítását, és az adatbevitel sem lenne több mint 3-6 másodperc számlánként. Ráadásul az adószámnál elegendő az első 8 karakter feltüntetése, hiszen ez egyedi és a cég élete alatt változatlan, tehát tökéletesen azonosítja a céget! (Egyéb-ként ezt nem csak a Volán, vagy a MÁV jegyek kiadásánál, de bármilyen vásárlás, vagy szol-

gáltatás igénybevételénél be lehetne vezetni. 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 személygépkocsi üzleti célú használatánál megkülönböztetjük a cég tulajdonában álló, vagy bérelt, lízingelt járművek (cégautók) és a magántulajdonú személygépkocsik használatát.

A cégautók esetében egy igen lényeges körülmény, hogy *még mindig van egy nagyon burkolt támogatási rendszer a cégautók finanszírozásában: a bérbe vett személygépkocsik – egyébként jogilag vitatható – áfa-levonhatósága*. A jogalkotás a korábbi években egyre szigorodott, és a személygépkocsik beszerzésével és üzemeltetésével kapcsolatos költségeknél az áfa-levonást teljes körűen megszüntették. 2004. január 1-jétől a személygépkocsik beszerzésével és használatával kapcsolatos szállítói számlák áfája nem vonható le Magyarországon. (a továbbértékesített személygépkocsik kivételével), Ez alól egyetlen egy kivétel van az Adóhatóság gyakorlata és iránymutatása szerint: a bérbe vett személygépkocsik áfája. Ezen gyakorlat következtében jelentősen csökkent a cégek tulajdonában álló cégautók száma, és nagyon sokan bérelt flottára álltak át. Ezek jóval olcsóbban üzemeltethetőek az áfa levonása miatt, mint a saját tulajdonú gépjármű-parkok. Ez a megoldás egy burkolt támogatás az autógyártóknak és azoknak a pénzügyi cégeknek, amelyek lízingeléssel, bérbeadással foglalkoznak. A megoldás kivételes voltát az is bizonyítja, hogy csak a bérletre, tartós bérletre vonatkozik, a pénzügyi lízingre már nem. A pénzügyi lízingek száma ezért nagyon visszaesett. Most olyan konstrukciók vannak, hogy 3–5 éves futamidőkre tartósan bérlik a járműveket, és utána kicserélik, és a használtautó kereskedő eladja, vagy olyan cégeknek adja olcsóbban, akik használttal is beérik.

Javasoljuk, hogy a vállalkozások által bérelt személygépkocsik bérleti díjához kapcsolódó áfa-levonási jogosultságot szüntessék meg. Ezzel a javaslattal szemben nem elfogadható az az ellenérv, „az Európai Unió előírásai miatt (77/388/EGK tanácsi irányelv) nem alkalmazhatunk szigorúbb levonási tilalmat, mint ami a csatlakozás időpontjában hatályos volt. A jelenlegi és a csatlakozás időpontjában is hatályos törvényi előírások éppen a szigorúbb levonási tilalmat tartalmazzák, de azokat egy – véleményünk szerint hibás, a jogalkotó szándékával ellentétes – APEH-értelmezés miatt a gyakorlatban nem érvényesítik. Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény vonatkozó pontja a következőket állapítja meg:

„33. § (2) Nem vonható le az előzetesen felszámított adó továbbá:

a) olmozott és olmozatlan motorbenzin (vtsz. 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 59) beszerzése,

b) személygépkocsi, 125 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalmú motorkerékpár (vtsz. 8711-ből), jacht és sport- vagy szórakozási célú hajó (vtsz. 8903) beszerzése,

f) személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához kapcsolódó termékek beszerzése és szolgáltatások igénybevétele,

esetén feltéve, hogy a beszerzés nem továbbértékesítési, vagy nyilvántartásában közvetlen anyaggént való felhasználási, vagy a 8. § (4) bekezdése szerinti céllal történik.”

A vonatkozó törvényjavaslat ezen pontjainak indoklása pedig a következő volt: „Az olmozott és olmozatlan motorbenzin, a háztartási tüzelőolaj és a személygépkocsi beszerzése tekin-

tehetően csak akkor gyakorolható az adólevonási jog, ha azok beszerzése közvetlenül továbbértékesítési céllal történik.” Az indoklásából tehát egyértelmű a jogalkotó szándéka: a személygépkocsi-használatra vonatkozóan bérbeadás esetében sem vonható le az előzetesen felszámított adó.

Álláspontunk szerint az indoklásban szereplő „beszerzés” szót nem lehet a tulajdonjog megszerzésének, azaz a gépkocsi megvásárlásának, pénzügyi lízingjének eseteire korlátozni. Mivel „továbbértékesíteni”, albérletbe adni egy bérbevett eszközt is lehet, ha a bérleti szerződés a bérlő ezen jogát nem zárja ki, ezért a „beszerzés” fogalmának is tartalmaznia kell a bérlet útján létrejövő, határozott, vagy határozatlan időtartamú birtoklás esetét. Álláspontunkat az eddig idézettek folytatása is alátámasztja:

„33. § (3) A (2) bekezdés f) pontja nem vonatkozik a személygépkocsi-kölcsönzéssel (SZJ 71.10.10.0-ból) foglalkozó adóalanyra, a kölcsönbe adott személygépkocsik tekintetében, továbbá a (2) bekezdés i) pontja nem alkalmazható arra az adóalanyra, aki (amely) a beszerzéseket továbbértékesítési céllal épített lakóingatlan építéséhez használja fel, hasznosítja.”

Az idézett bekezdés a személygépkocsi-kölcsönzéssel foglalkozó adóalany számára is lehetővé teszi a beszerzett és bérbe adott személygépkocsik esetében az üzemeltetéshez, fenntartáshoz igénybevett termékek és szolgáltatások előzetesen felszámított áfájának levonását. Magának a gépkocsi-beszerzésének előzetesen felszámított áfáját itt sem említi meg a törvény, azaz azt a (2) bekezdés tartalmazza, tehát a bérbeadás is továbbértékesítési cél. Ha a bérbeadás továbbértékesítési cél, úgy a bérlet nem lehet más, mint beszerzés. Ha nem így volna, úgy bérlet tárgyának albérletbe adása esetén nem volna mit továbbértékesíteni.

Az Áfa tv. 33. §-át a 2002. évi LXII. 62. § módosította (a módosítás 2004. január 1-jével lépett hatályba). Ennek a módosításnak az indoklása pedig a következő volt: „A gyakorlatban tapasztalt visszaélések miatt indokolatlan az áfa-levonást lehetővé tenni olyan helyzetekben, amikor bár a beszerzést adóalany eszközölte, lényegében fogyasztás történik. Különösen ilyen lehet a reprezentáció, a szórakoztatás és egyes luxuskiadások. Ennek megfelelően a törvénymódosítás – a jogbiztonság erősítésével – tételesen sorolja fel, mely kiadások áfája nem helyezhető levonásba.” Tehát a jogalkotónak éppen a szigorítás volt a célja, nem pedig az előírás lazítása.

Álláspontunkat az is alátámasztja, hogy a vonatkozó 2004. évi törvénymódosítás után, amely csak pontosította a korábbiakat, a jogalkalmazók általában a korábbi gyakorlatot követték. Azonban egyszer csak valaki egy kérdést intézett az APEH-hez, amely furcsa módon a következő állásfoglalást adta ki:

„2003/89. Adózási kérdés:

áfalevonási jog a személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához kapcsolódó termékek beszerzése és szolgáltatások igénybevétele esetén

[Áfa törvény 33. § (2) bekezdés f) pontja]

Az Áfa törvény hivatkozott rendelkezése a személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához kapcsolódó termékek beszerzése és szolgáltatások igénybevétele tekintetében rendelkezik. A személygépkocsi bérlete, illetve nyíltvégű lízingelése az üzemeltetés, illetve fenntartás előfeltétele nem pedig az üzemeltetéshez vagy fenntartáshoz kapcsolódó beszerzés, tehát az Áfa törvény 33. § (2) bekezdés f) pontjának hatálya alá tartozónak nem tekinthető, azaz az itt meghatározott adólevonási tilalom nem érinti.

(PM Forgalmi adók és fogyasztási árkiegészítések főosztálya 5256/1/2003. - APEH Adónevek főosztálya 1226330436; AEÉ 2003/5.)

Mivel az APEH állásfoglalás nem jogszabály, és jelen esetben – úgy véljük – ellentétes a szóban forgó jogszabállyal, nincs szükség a törvény megváltoztatására, hanem csupán arra, hogy annak alkalmazása a jogalkotó szándéka szerint történjen. Tehát az APEH állásfoglalását kell a törvényi előírásoknak megfelelően módosítani.

A cégautónál – akár részleges magáncélú használat esetén is (ide tartozik a munkába járás céljára történő használat is) – az üzemben tartott cégautó adó fizetési kötelezettség terheli. 2003-ban 13 milliárd Ft volt a cégautó adóból származó állami bevétel. 2004. január 1-től a cégautó adót 100%-kal, majd 2005. január 1-től a nagy értékű, 8 millió Ft-ot meghaladó beszerzésű áru gépkocsik esetében sávosan ismét 50–70%-kal emelték. Ez utóbbi emeléssel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy ennek indokoltságához kétség sem férhet, ugyanis a társasági adózásban 2003. december 31-ig volt egy költségelszámolási korlátozás a 6 millió forintot meghaladó beszerzési áru gépkocsikra, melyet akkor ellentételezés nélkül megszüntettek. Kérdés viszont, hogy e változtatás hatékony módja-e egy megkésett ellentételezésnek? Sajnos, az APEH-től nem sikerült adatokat kapnunk arról, hogy mekkora a cégautók száma, és hogy hány autó után fizetnek cégautóadót, sőt még azt sem tudták megmondani, hogy mekkora bevétel származott a cégautó adóból 2004-ben és 2005-ben. (Állításuk szerint ezeket az adatokat nem tartják nyilván!)

A gyakorlati tapasztalatok mindenesetre azt mutatják, hogy a radikális emelést követően sokan megszüntették a cégautó adó fizetését, helyette a kizárólagos üzleti célú használatot igazoló útnyilvántartás vezetésére tértek át.

Tény, hogy a gépkocsi-költségeket, a futásteljesítmény költségeit minden vállalkozás szabadon el tudja számolni. Szinte nincs olyan munkakör, ahol ne lehetne kitalálni azt, hogy az illető miért jár autóval. Az egyszerű adminisztrátortól elkezdve a raktároson át, még akár némi fizikai dolgozót is beleértve, el lehet számolni a gépkocsi-használatot. Egyébként elég élesen szétválnak a fizikai és a szellemi, vezetői jellegű munkahelyek. A fizikai dolgozóknak általában a tömegközlekedési bérletek vagy a már kifejtett fiktív gépkocsi-használat alapján fizetik a munkába járás költségét, a szellemi és vezetői munkatársak pedig szépen elszámolják az autójukat vagy a cégautót. Minden hónapban mindenki megírja, hogy milyen ügyfelet látogatott, hol volt. Leírja a kilométeróra állását, bevezeti az útnyilvántartásba és a pénztárnál kicsengetik neki a pénzt. Ahol ennél egy kicsit elvetemültebbek, ott a minimálbér plusz gépkocsi-elszámolásos rendszert alkalmaznak. Ennek vannak vadhajtásai, amelyek elvileg megbukhatnak. Volt is olyan, amelyik megbukott, de az esetek jelentős részében nem bukunk meg. Hallottunk például olyan esetről, hogy az illető úgy számolt el gépkocsi-költséget, hogy az a munkanapokra visszaszámolva napi 300 kilométer futásteljesítményt jelentett. Mivel ebbe az autóba ennyi benzint nyilvánvalóan nem tankoltak, feltehetően a család meg a rokonság összes benzinköltségét is odahordták.

Ha cégautóról van szó, akkor az üzleti célú felhasználásnál az autó minden költségét a vállalkozás számolja el. Ha magánautóról van szó, akkor a kiküldetési rendelvénnyel vagy az útnyilvántartás alapján az üzleti célú kilométerekre lehet fizetni a benzinköltséget és a gépkocsi normaköltségét. Itt jelentős ugrást jelentett a 9 Ft/km-re történt emelés a korábbi 3 Ft/km-hez képest. Ezen felül üzleti célú utaknál az üzemanyagköltséget is fizetik úgy, hogy az adott gépkocsi-típus fogyasztási normáját megszorozzák az APEH által meghatározott üzemanyag-árral.

Nem zárható az ki, hogy alkalmilag magánautót üzleti célra igénybe vegyenek, de semmiképpen nem tartjuk alkotmányosnak és elfogadhatónak, hogy bérből és fizetésből élő dolgozókat kényszerítsenek arra, hogy a saját tulajdonukat képező eszközzel dolgozzanak a vállalkozásnak. A munkához szükséges eszközök biztosítása a munkáltató kötelezettsége. A Munka Törvénykönyve kimondja a következőket: „102. § (3) A munkáltató köteles a) a munkát úgy megszervezni, hogy a munkavállaló a munkaviszonyból eredő jogait gyakorolni, kötelezettségeit teljesíteni tudja;”

A magánautók üzleti célú használatánál ezért javasoljuk, hogy a jogszabály csak eseti, alkalmi használatot engedélyezzen a költségterítéses rendszerben (például havonta legfeljebb két alkalommal alkalmanként legfeljebb 200 kilométer távolságot). A magánautó az alapvetően magánautó. Rendszeres és folyamatos használat esetében – álláspon-

tunk szerint – a vállalkozásnak a gépkocsit bérbe kellene vennie a magánszemélytől. Cégaútként kellene üzemeltetnie, és akkor használhatná. Még azt is elképzelhetőnek tartjuk, hogy a magángépkocsik céges elszámolását teljesen tiltsák meg, vagyis amennyiben valaki ilyet akar elszámolni, úgy összevonás alá eső jövedelemként úgy adózzon, mintha bért kapna, azaz fizesse meg utána a 36 % szja-t és a 29 % tb-járulékot!

Javasoljuk továbbá annak a korábbi (2003-ban eltörölt) törvényi előírásnak a visszaállítását, amely alapján a 6 millió forintot meghaladó bruttó piaci áru 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 társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvény 3. számú melléklete (A költségek és ráfordítások elszámolhatóságának egyes szabályai, A) *Nem a vállalkozási tevékenység érdekében felmerülő egyes költségek, ráfordítások*) korábban a következőket alapította meg:

„A 8. § (1) bekezdésének d) pontja alkalmazásában nem a vállalkozási tevékenység érdekében felmerült költségnek, ráfordításnak minősül különösen:

1. az adózó által 1996. december 31. napját követően üzembe helyezett, 6 millió forintot meghaladó bekerülési értékű személygépkocsi javítási, karbantartási költségéből, biztosítási díjából (kivéve a kötelező gépjárműfelelősség-biztosítást) és e törvény szerinti értékcsökkenési leírásából, valamint állományból történő kivezetésekor számított nyilvántartási értékéből a 6 millió forintot meghaladó értékkel arányos összeg;”

Ezt az előírást azonban furcsa módon eltörölte a 2003. évi XCI. törvény 209. § (2) bekezdése (gyakorlatilag indoklás nélkül...).

Szigorítani kell az üzleti célú utaknál felhasznált üzemanyag elszámolását is. Mivel ez jelenleg fogyasztási norma szerint történhet, az útielszámolások meseregények lehetnek arról, ki merre járt. A magánautóknál ugyanis nem kell igazolni azt, hogy üzemanyagot vásároltak a kocsihoz. Az útnyilvántartás, illetőleg a kiküldetési rendelvénnyel alapján az üzemanyagvásárlás igazolása nélkül is kifizethető az APEH által meghatározott üzemanyagár szerinti és a gépkocsi típusa szerinti norma. Ez a visszaélések melegágya, ugyanis a valóságban ezek a gépkocsik az esetek jelentős részében nem is futnak. Mivel itt a magáncélú felhasználás az üzleti célúval keveredik, tehát nem folyamatos jellegű a gépkocsi üzleti célú használata, még a kilométeróra állását sem kell igazolni. Ugyan beírandó az útnyilvántartásba, de amennyiben a kilométeróra állása és az útnyilvántartás között eltérés van, az nem probléma, mert az útnyilvántartásban csak az üzleti célú kilométerek kerülnek be, a magáncélú kilométereket nem kell vezetni. Bármikor mondhatja bárki, hogy ami nincs benne az útnyilvántartásban, az nyilvánvalóan magáncélú volt. Az ellenőrzés azt vizsgálhatja, hogy amikor üzleti céllal történő utazás miatt egy magánautó tulajdonosa, üzemeltetője költségtérítést vett föl, akkor az útnyilvántartás, illetve a kiküldetési rendelvénnyel alátámasztja-e ezt. Mivel a gépkocsi nem képezi a társaság tulajdonát, a gépkocsiba az adóellenőr be se szállhat, meg se nézheti, meg se keresheti. Ahhoz a magánszemélyt is ellenőrzés alá kellene vonni, hogy megállapítsák azt, hogy azok a kilométeróra-állási adatok, amiket a magánszemély feltüntetett az útnyilvántartásban, megfelelnek-e a valóságnak.

Javasoljuk, ha valaki eseti jelleggel a magánautóját üzleti célra használja, akkor a társaság nevére vásároljon üzemanyagot, és kérjen róla a saját gépkocsija rendszámát is tartalmazó számlát, és ezt követően a futásteljesítmény elszámolásakor ezzel a számlával

igazolja a felmerült költséget. Ez ugyan nem szünteti meg a visszaéléseket, de mindenképp megnehezíti – és így bizonyos mértékig visszaszorítja – azok elkövetését.

Ezen kívül még azt lehetne megtenni, hogy a magán gépkocsi használatánál a költségtérítésnek a mértékét korlátozzák. A dolgozónak az érdekeltségét kellene megszüntetni abban, hogy ő a saját tulajdonát képező gépkocsit üzleti célra használja. Itt megint a tömegközlekedés árait tekinthetnénk mérvadónak, vagy egy költségátalányt lehetne fizetni. Jelenleg az üzemanyagárakból következőleg teljesen megkapja az üzemanyag árát. Az a 9 Ft/km, amit most ehhez még fizetni lehet, az amortizációs költségeket nagyjából lefedi. Akkor válik sérelmessé a dolog, ha eljut odáig az ügy, hogy gyakorlatilag nem kapja meg az üzemanyag-költséget sem.

Technikailag a legegyszerűbben az volna kivitelezhető, ha eltörlik a 9 Ft/km költségtérítést. További lehetőség, hogy az üzemanyag elszámolhatóságát korlátozzuk úgy, hogy minden személyautó esetén csak egy meghatározott mértékig (például legfeljebb 5 liter 100 kilométerenként) vagy egy meghatározott százalékgig. Ha például 8 litert fogyaszt az autó 100 kilométeren, és üzemanyagban egy kilométer jelenleg 23 Ft-ba kerül, és tegyük fel, hogy ennek csak a felét lehet megkapni költségtérítésként, abban a pillanatban ellenérdekeltség van. A dolgozó kijelentheti, hogy ez neki nem éri meg. A költségelszámolás korlátozott lehetősége egyértelmű ösztönzést adna arra, hogy ne autóval menjen. Természetesen a csalás így sem kizárható, azaz magánhasználatot továbbra is elszámolhatják törvényellenesen céges használatnak, illetve ily módon rejtetten bért fizethetnének, azonban sokkal kisebb mértékben, mint korábban.

Ez az intézkedés egyúttal takarékosabb üzemanyag-felhasználásra is ösztönöz. (A piacon egyébként találhatók már olyan gépkocsik is, amelyek átlagfogyasztása csupán 3 liter 100 kilométerenként.)

Ezzel a javaslattal szemben aligha fogadható el az az érv, hogy „a jövedelemadó törvények szabályai szerint minden, a vállalkozás érdekében felmerült valós költség elszámolható”. Általános joggyakorlat, hogy ahol vélelmezhető, hogy a költség részben nem a vállalkozás céljait szolgálja, ott korlátozásokat vezetnek be. Sőt, ezek a korlátozások gyakran még olyan költségeket is érintenek, amelyek nyilvánvalóan a vállalkozások céljait szolgálja. Például az emberek ruháikat (különösen a drágább ruháikat) általában munkájuk során hordják, mégis rendkívül korlátozott a ruhavásárlás költségként történő elszámolásának lehetősége. Ezért a javasolt intézkedés nem tekinthető alkotmányellenesnek sem.

Éppen a jelenlegi szabályozás vet fel alkotmányossági kérdéseket:

- (a) Sérül az arányos közteherviselés elve (az Alkotmány 70/I. §-a).
- (b) Mivel a személygépkocsi-használók nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, alapvető piacgazdasági elvek sérülnek (az Alkotmány 9. §-a).
- (c) A jelenlegi szabályozás ösztönzi a környezetszennyezés, elősegíti egy olyan tevékenység növelését, amely az egyik legsúlyosabb környezetkárosító tényező. Így sérül az egészséges környezethez való jog (az Alkotmány 18. §-a és 70/D. §-a).
- (d) A jelenlegi szabályozás a lakosság többségét bűnözővé (adócsalóvá) teszi, ami alapvetően ellentétes a jogállami normákkal (az Alkotmány 2. §-ának (1) bekezdése).

Tudható, egy ilyen intézkedés nagy ellenállásba ütközne. Ugyanakkor a személyi jövedelemadó és a járulékkerhek megfizetése mellett további térítés is lehetséges, így akinek mindenképpen muszáj gépkocsiját a munkavégzéséhez használni, nem kerülne hátrányba, csak munkáltatója terhei nőnének.

4. Cégautók magán célú használata

Vizsgáljuk meg a cégautók a magáncélú használatát is. A jelenlegi cégautó adó rendszer lehetőséget ad az adófizetés alóli kibúvára akkor is, ha közbe-közbe magáncéllal is használják a gépkocsit. Ugyanis van az szja-törvényben egy olyan kitétel (70.§ (12) bek.), hogy nem keletkezik cégautó adó fizetési kötelezettség az olyan magán célú használat alapján, amelynél a magánszemély egyébként a cégautó adó fizetésére kötelezett kifizetőnek térítést fizet. Idézzük:

„(12) Nem keletkezik cégautó-adó-fizetési kötelezettség az olyan magáncélú használat alapján, amelynél a magánszemély az egyébként a cégautó-adó fizetésére kötelezett kifizetőnek térítést fizetett, feltéve, hogy e térítés legalább a magáncélú használat során futott kilométernek megfelelően

a) az üzemanyag-fogyasztási norma és az APEH által közzétett üzemanyagár alapján e törvény rendelkezései szerint megállapított, vagy

b) a számlák alapján meghatározott üzemanyagköltség és az általános személygépkocsi normaköltség figyelembevételével kiszámított összeg; az üzemanyagköltség megtérítettnek tekintendő akkor is, ha a magáncélú használatra jutó üzemanyagra fordított kiadást kizárólag a magánszemély viseli.”

Ez alatt azt kell érteni, ha valaki vállalatvezető és a cégautóval jár munkába vagy mondjuk elmegy a tengerpartra az autóval a családjával, és ezeket az utakat megfizeti (vagyis a pénztárbizonylaton szépen kiszámlgatják és befizeti), akkor a cég már mentesül a vállalkozási cégautó adó fizetési kötelezettség alól. Tehát még egy olyan kikaput is enged a törvény, hogy jó-jó, hamisítod-hamisítod az útnyilvántartást, de amikor olyan helyzet áll elő, hogy muszáj beírni a magáncélú használatot, akkor egyszer fizetsz valamennyit, és mentve van a dolog.

A cégautó adó elvi hibája, hogy a személyi jövedelemadóról szóló törvény keretében került kialakításra és a magáncélú használattal kapcsolatos adózás biztosítására hivatott. Eredetileg generális szabályozásnak szánták, minden cégautó után fizetni kellett volna, de ez a megoldás az Alkotmányba ütközött. Az Alkotmánybíróság kimondta, meg kell adni a lehetőséget annak bizonyítására, hogy nem használják magáncélra a gépkocsit, és ekkor nem terhelheti cégautó adó a vállalkozást. Az a tény, hogy a kizárólagos üzleti célú használat bizonyítása milyen visszaélésekre adott és ad módot, nem alkotmányossági kérdés.

A fentiekkel kapcsolatban érdekes következtetésekre ad módot az alábbi táblázat. Amint látható, a gépjárműadóból származó összes bevételnek alig több mint egyharmadát adják a háztartások, csaknem kétharmadát a cégek fizetik be. Ez is azt bizonyítja: általánossá vált, hogy a cég nevére vásárolják meg az autót, a magánhasználatot pedig senki nem ellenőrzi, illetve nem tudja bizonyítani.

**A belföldi járművek gépjárműadóijából származó bevétel alakulása megyénként
2005-ben**

Megye	Összes bevétel, ezer Ft	Háztartások befizetései, ezer Ft	A háztartások befizetésének aránya az összes befizetéshez viszonyítva, %
Baranya	1 631 015	157 305	9,6
Bács-Kiskun	3 124 973	1 382 925	44,3
Békés	1 673 708	715 502	42,7
Borsod-Abaúj-Zemplén	2 674 986	1 836 656	68,7
Csongrád	2 050 134	697 996	34,0
Fejér	2 165 928	54 735	2,5
Győr-Moson-Sopron	2 444 244	1 227 765	50,2
Hajdú-Bihar	2 487 492	36 882	1,5
Heves	1 498 812	619 059	41,3
Jász-Nagykun-Szolnok	1 575 365	418 801	26,6
Komárom-Esztergom	1 668 486	443 132	26,6
Nógrád	774 689	61 108	7,9
Pest	6 629 356	3 851 328	58,1
Somogy	1 224 065	67 403	5,5
Szabolcs-Szatmár-Bereg	2 387 076	673 934	28,2
Tolna	1 076 208	470 511	43,7
Vas	1 371 418	537 210	39,2
Veszprém	1 814 792	925 579	51,0
Zala	1 596 632	1 036 181	64,9
Budapest	9 019 928	2 855 160	31,7
Összesen	48 889 307	18 069 172	37,0

* Forrás: KSH. Előzetes adatok

Javasljuk, hogy a személyi jövedelemadóról szóló törvény cégautó adóra vonatkozó rendelkezéseit töröljék el, és helyette a cégautók esetében vezessenek be a gépkocsik futásteljesítményéhez kapcsolódó többletadót, tekintet nélkül arra, hogy az üzleti célú vagy magánhasználat során keletkezett. A futásteljesítményt nem a kilométer- vagy útnyilvántartás, hanem egyszerűen a vállalkozás saját tulajdonában álló, bérelt vagy lízingelt a személygépkocsik vállalkozási költségként elszámolt üzemanyag forintértéke után kellene megfizetni. Itt sem az üzemanyag mennyiségét, hanem az üzemanyagnak a költségként elszámolt, számlával igazolt beszerzési árát kellene alapul venni, mert ez könnyen ellenőrizhető és nem manipulálható.

Amennyiben nem kerül elfogadásra az a javaslat, hogy a magánautók üzleti célú használatánál csak igen korlátozott, eseti, alkalmi használatot lehessen engedélyezni a költségtérítéssel rendszerben, akkor az itt említett új többletadót a magánautó céges használatára is ki kell vetni.

Az új adót nevezhetnénk esetleg személygépkocsi-üzemeltetési adónak vagy a személygépkocsi környezetvédelmi adójának. Indoka a személygépkocsik futásteljesítményéhez kapcsolódó többlet állami költségek (útépítés, környezeti károk ellentételezése, egészségbiztosítás) forrásának biztosítása lehet. **Mértékét úgy kellene megállapítani, hogy lehetőleg ne érje meg indokolatlanul avagy magáncélra cégautót használni.** Az elszámolt üzemanyag-költség 30–50%-át tartjuk elképzelhetőnek. Megfizetése alól a magánszemélyek mentesülné-

nek. Egyéb mentesítési jogcímeket a cégautó adó szabályozáshoz hasonló módon lehetne kialakítani a szögletes zárójelbe tett, vastagbetűs részek törlése mellett. A megfizetett adó a társasági adó alapjával szemben elszámolható lenne.

„(9) Nem kell a cégautó-adót megfizetni azon cégautó után,

a) amelyet a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szóló miniszteri rendelet előírásainak megfelelően megkülönböztető jelzést adó készülékkel vagy figyelmeztető jelzést adó készülékkel szereltek fel, **[valamint amelyet egyház, egyházi karitatív szervezet kizárólag alapfeladata(i) ellátásához üzemeltet];**

b) amelyet postai szolgáltatás (SZJ 64.11.1), közműhiba-elhárítás, kegyeleti szolgáltatás céljából üzemeltetnek[, **továbbá, amelyet a személygépkocsi-kereskedelemmel üzletszerűen foglalkozó kifizető kizárólag továbbértékesítési céllal szerzett be, valamint, amelyet társas vállalkozás taxi rendszerű személyszállítás vagy gyakorlati gépjárművezető-oktatás céljából üzemeltet];**

c) amelyet a betegségmegelőző vagy gyógyító céllal, szociális céllal, az egészségkárosodott, hátrányos helyzetűek segítésére létrehozott alapítvány, közalapítvány, egyesület, köztestület, valamint a megváltozott munkaképességű dolgozók foglalkoztatásáról és szociális ellátásáról szóló egészségügyi miniszteri és pénzügyminiszteri együttes rendeletben meghatározott célszervezet kizárólag súlyosan fogyatékos magánszemély(ek) rendszeres szállítására üzemeltet, ha működési szabályzatából, gazdálkodásából - az összes körülmény figyelembevételével - egyértelműen megállapítható, hogy az üzemeltetés ténylegesen az említett cél érdekében történik;

d) amelyet kizárólag az Országos Egészségbiztosítási Pénztár által - az egészségügy társadalombiztosítási finanszírozásának egyes kérdéseiről szóló kormányrendelet alapján - finanszírozott háziorvosi, házi gyermekorvosi tevékenység ellátása érdekében, valamint az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat intézetei törvény alapján kizárólag betegségmegelőző, gyógyító, egészségkárosodást csökkentő közegészségügyi, járványügyi és egészségvédelmi alapfeladatának ellátása érdekében üzemeltetnek;

[f) amelyet átalányadózást alkalmazó egyéni vállalkozó üzemeltet;]”

4. Záró gondolatok

A gépkocsi-használat elszámolásának jelenlegi rendszere társadalmilag rendkívül igazságtalan, ésszerűtlen: adócsalásra, pazarlásra, túlzott energiafogyasztásra, felesleges környezetszennyezésre ösztönöz, amivel az emberek tömegesen élnek is. Egy olyan rendszert, ahol tömeges az adócsalás, nem lehet pusztán az ellenőrzés szigorításával megjavítani. Itt komoly jogszabályi változtatásokra van szükség. Mivel ezek a változtatások jelentős társadalmi ellenállást válthatnak ki és hatásai nem teljesen kiszámíthatóak, a változtatásokat fokozatosan (de határozottan) kell megvalósítani. Hosszabb távon azonban mindenképp megéri tiszta helyzetet teremteni. Ha egy átláthatóbb adózási rendszert teremtünk, ami könnyebben ellenőrizhető, és nem ad lehetőségeket kibúvásokra, illetőleg a benne résztvevők nincsenek rákényszerítve arra, hogy visszaéljenek a rendszerrel, akkor egy idő után ez az államnak és az állami költségvetésnek is előnyös lesz. Egy átlátható rendszerben ugyanis könnyebb beállítani az egyes értékeket, hogy a kívánt bevételhez jussunk. A jelenlegi rendszer át nem láthatósága és a rengeteg visszaélés, törvénytelenység, ami benne van, lényegesen több kárt okoz az államnak, mint egy világosan leszabályozott rendszer. Egyúttal csökkenthetők a társadalmi igazságtalanságok, a pazarlás és a környezetszennyezés is.

* * * * *

A Levegő Munkacsoport köszönetét fejezi ki azoknak a könyvelőknek és könyvvizsgálóknak, akik összebeszélgetéseik során feltárták a valós helyzetet, és akik nélkül ez a tanulmány nem készülhetett volna el. Egyúttal szomorúan veszi tudomásul, hogy a jelenlegi magyarországi viszonyok olyanok, hogy ezek a szakemberek nem vállalhatták nyíltan a véleményüket annak kockázata nélkül, hogy elveszítik ügyfeleiket.

Melléklet:

Példa a piacon szabadon kínált számítógépes utólagos útnyilvántartó programra

Az alábbi elektronikus levelet sok könyvelő kapta meg 2007 januárjában.

From: UNITsoftware Kft.

To: ...

Sent: Tuesday, January 23, 2007 1:58 AM

Subject: Még nem készítette el 2006-os útnyilvántartását?

Még nem készítette el 2006-os útnyilvántartását? Itt a remek lehetőség!

Akciónk 2007.02.15 -ig érvényes!

Tranzit Gépkocsi útnyilvántartó szoftverünkkel gyorsan és pontosan elkészítheti, legenerálhatja 2006, vagy korábbi évi útnyilvántartását.

Akciós ár: 20.900 Ft helyett, **16.400 Ft + áfa**

Tranzit rendszer előnyei:

- 1 óra alatt elkészítheti, akár több év nyilvántartását (legközelebb már csak 1 perc)
- Generálás véletlenszerűen (partner listából)
- Megadható az elszámolandó összeg vagy km és az útnyilvántartás ennek megfelelően készül el
- Figyelembe veszi a különböző szorzókat (téli üzem, fenntartási átalány,...)
- Korlátlan számú gépkocsit kezelhet a rendszerrel

Megrendelés:

Rendelését postai utánvétellel teljesítjük 2-3 nap alatt.

(Megrendelését küldje el e-mail -ben!!! info@unit.hu)

Megrendelő adatai:

Cégnév:.....

Számlázási cím:.....

Szállítási cím:.....

Telefon:.....

Fax:.....

e-mail:.....

Kapcsolattartó neve:.....

A lent „X”-el megjelölt terméket a UNITsoftware Kft. -től megrendelem:

- [] Tranzit útnyilvántartó rendszer
- [] 1 cégre használok 16.400 Ft + áfa
- [] több cégre használok 38.000 Ft + áfa
- [] Cargo Teher és munkagép költségelszámolási rendszer
- [] 1 cégre használok 67.000 Ft + áfa
- [] több cégre használok 87.000 Ft + áfa

Szállítás: postai utánvétellel, 2-5 munkanap.

+Postaköltség: 1.700 Ft

UNITsoftware Kft., 1034 Bp., Kenyeres u. 28.

Tel.: 388-7317, 250-0889

Fax: 368-7701