

# **A személygépkocsi használatának elszámolása adócsalással és a megoldási lehetőségek (Összefoglaló)**

Magyarországon a szakértői becslések szerint évente legalább 1500 milliárd forint személyi jövedelemadó és társadalombiztosítási járulék bevételétől esik el az állam az adócsalások miatt. Ennek az összegnek a fele (700–900 milliárd forint) abból származik, hogy a személygépkocsi magáncélú használatát széles körben céges használatnak (költséggént) számolják el, illetve meg nem tett kilométerek elszámolásával törvényellenesen bért is fizetnek adó- és járulékmentesen.<sup>1</sup>

## **I. A magán személygépkocsi céges elszámolása**

A személygépkocsi használata szinte bármikor úgy dokumentálható, mintha a magánszemély nem munkába járt volna, vagy magáncélra használta volna a kocsiját, hanem üzleti célra (például ügyfelekhez ment). Ezt utólag senki nem ellenőrizni tudja. Ma már olyan útnyilvántartó programokat is kínálnak a piacon 10–20 ezer forintért, amivel pótlólag mindent tökéletesen le lehet dokumentálni, csak be kell táplálni a cég ügyfél-adatbázisát és a tankolási adatokat. A program mindezt szépen összefésüli és véletlenszerűen hozzárendeli az úticélokat. Havonta egyszer, utólag elkészítik, és akkor nincs gond az útnyilvántartással: minden úgy néz ki, mintha üzleti, hivatalos célú utazás lett volna.

Jelenleg széles körben fizetnek – törvényellenesen – bért személygépkocsi-költséggént. A vállalkozások nagy 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, mint szintén rendszeresen előfordul, olyan dolgozóknak biztosítanak cégautót, avagy 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.

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 üzemeltető visel, magángépkocsi üzleti célú használata esetén pedig a 9 Ft/km normaköltségen felül a norma szerinti vagy számlával igazolt üzemanyag-költség is adómentesen kifizethető. Ez az eltérés külön magyarázat nélkül indokolja a fenti gyakorlatot.

Mivel az üzemanyag-elszámolás 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 üzemanyag-vásárlás igazolása nélkül is kifizethető az APEH által meghatározott üzemanyagár szerinti és a gépkocsi típusa szerinti norma. Ez a visszaélések melegegya, ugyanis a valóságban ezek a gépkocsik az esetek többségében 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 rendelvény alátámasztja-e ezt. Mivel azonban a gépkocsi nem képezi a társaságnak a 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, de erre az adóhatóságnak nincs joga.

## Javaslatok

1. A magánautók üzleti célú használatánál javasoljuk, hogy a jogszabály csak eseti, alkalmi használatot engedélyezzen a költségtérítéssel rendszerben. A magánautó az alapvetően magánautó. Rendszeres és folyamatos használat esetében – álláspontunk szerint – a vállalkozásnak a gépkocsit bérbe kellene vennie a magánszemélytől. Cégaútként kellene üzemeltetnie, és akkor használhatná.

2. Elő kell írni, hogy 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.

3. Javasoljuk, hogy a magángépkocsi használatánál korlátozzák a költségtérítés mértékét. Technikailag a legegyszerűbben ez úgy kivitelezhető, ha eltörlik a 9 Ft/km költségtérítést. További korlátozást tesz lehetővé, ha az üzemanyag elszámolhatóságát úgy szabályozzuk, hogy minden személyautó esetén csak egy meghatározott mértékig (például legfeljebb 5 liter 100 kilométerenként) vagy egy meghatározott százaléki lehet elszámolni.

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.

Az adócsalások visszaszorulása mellett egy ilyen intézkedés nagymértékben elősegíti az energiatakarékosságot, illetve a kisebb fogyasztású autók használatát. (A piacon egyébként található már olyan gépkocsik is, amelyek átlagfogyasztása csupán 3 liter 100 kilométerenként.)

A módosítás egyúttal a társadalmi igazságosságot is szolgálja, hiszen a nagyfogyasztású személygépkocsik általában presztízs-, illetve luxusigényeket elégítenek ki, tulajdonosaik pedig a tehetősebb rétegek közé tartoznak.

További indok, hogy az állam legalább négyszer akkora támogatást ad a személygépkocsik vásárlására és használatára, mint amennyi bevétele származik ebből a forrásból. A motorizációnak nyújtott nyílt és rejtett támogatás Magyarországon évente több mint 1400 milliárd forintot tesz ki (amint a bevezetőbe említett adatból látható, ennek több mint feléért az említett adócsalási lehetőség a felelős).<sup>2</sup>

Figyelembe kell venni azt is, hogy a személygépkocsi-használatnak nyújtott hatalmas támogatás nem egyetlen évben történik, hanem évek óta folyamatosan tart. Ez azt jelenti, hogy az elmúlt néhány évtizedben **a motorizáció több tízezer milliárd forint támogatásban részesült az állam részéről.**

Ez a helyzet gyökeresen ellentétes a gazdasági ésszerűséggel, a piacgazdaság és a tisztességes piaci verseny követelményeivel. Az a tény, hogy az árak eltérnek a valódi költségektől, félretájékoztatja a gazdasági élet minden szereplőjét. További hátránya, hogy az importot ösztönzi és így kedvezőtlenül hat a hazai termelésre és foglalkoztatottságra. (Minden személygépkocsi valójában importból származik. Ez igaz még a Suzukira is, amelyet 80

százalékban külföldről behozott részegységekből szerelnék össze. Az üzemanyagok túlnyomó része szintén importált energiahordozóból kerül előállításra.) Mindez jelentősen rontja az ország versenyképességét és növeli a társadalmi feszültségeket is. További kedvezőtlen hatás, hogy rendkívüli mértékben fokozza környezetünk állapotának és a lakosság egészségének a romlását.

A költségeket nem tükröző árak a társadalom és a gazdaság szinte minden területén – a közlekedés mellett különösen a területfejlesztésben – elhibázott, rendkívül költséges, versenyképességünket rontó, a környezetet súlyosan károsító és a későbbiekben nehezen helyrehozható károkat okoz. Ez a rendszer finanszírozhatatlan, és így előbb-utóbb össze fog omlani. Ennek elkerülésére tett egyik lehetséges lépés a személygépkocsi-használat költségtérítésének szigorú korlátozása.

A módosító javaslattal szemben nem elfogadható 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 sem tekinthető a javasolt módosítás alkotmányellenesnek.

Éppen a jelenlegi szabályozás vet fel alkotmányossági kérdéseket:

(a) Sérül az arányos köztelherviselés elve (az Alkotmány 70/I. §-a).

(b) Mivel a személygépkocsi-használók nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, alapvető piaccgazdasági elvek sérülnek (az Alkotmány 9. §-a).

(c) A jelenlegi szabályozás ösztönzi a környezetszennyezést, 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).

A problémát a Pénzügyminisztérium is felismerte, amit az bizonyít, hogy Cserés Ákos helyettes államtitkár 2004-ben a Levegő Munkacsoportnak írt levelében a következőket szögezte le: „*Vizsgáljuk annak lehetőségét, hogy hogyan szorítható vissza a magáncélú használat költségként való elszámolása.*” Sajnos azonban a felismerést semmilyen érdemi intézkedés nem követte.

## **II. Cégaútok magáncélú használata**

A jelenlegi cégaúto adó rendszer alól is adott az egyszerű kibúvás lehetősége. Ugyanis van az szja-törvényben egy olyan kitétel (70.§ (12) bek.), hogy nem keletkezik cégaúto adó fizetési kötelezettség az olyan magán célú használat alapján, amelynél a magánszemély egyébként a cégaúto adó fizetésére kötelezett kifizetőnek térítést fizet. Ez alatt azt kell érteni, hogy ha a vállalatvezető például elmegy a tengerpartra az autóval a családjával, és ezt az utat megfizeti (vagyis a pénztárbizonylaton kiszámlolják és befizeti a cégnek), akkor a cég már mentesül a cégaúto adó fizetési kötelezettsége 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 cégaúto 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 cégaúto 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.

## **Javaslat**

Törölni kell a személyi jövedelemadóról szóló törvény cégautó adóra vonatkozó rendelkezéseit, és helyette a gépkocsik futásteljesítményéhez kapcsolódó többletadót kell bevezetni, 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 személygépkocsik vállalkozási költségként elszámolt üzemanyag-vásárlásai után kellene megfizetni. Itt sem az üzemanyag mennyiségét, hanem az üzemanyag költségként elszámolt beszerzési árát kell alapul venni, mert ez könnyen ellenőrizhető és nem manipulálható. 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 üzemanyagköltség 30–50%-át tartjuk elképzelhetőnek. Megfizetése alól a magánszemélyek mentesülnének.

## **3. A bérbe vett cégautók kedvezménye**

Van egy nagyon burkolt támogatási rendszer a cégautók finanszírozásában. Ez a bérbe vett személygépkocsik áfa-levonhatósága. A jogalkotás a korábbi években egyre szigorodott, és a személygépkocsik beszerzésével és üzemeltetésével kapcsolatos költségeknél az áfa-levonást megszüntették. 2004. január 1-jétől a személygépkocsi használatával kapcsolatos beszerzések áfája gyakorlatilag nem vonható le Magyarországon. Ez alól egyetlen egy kivétel van, a bérbe vett személygépkocsik áfája. Ennek következtében jelentősen csökkent a cégek tulajdonában álló cégautók száma, és nagyon sokan bérelt flottára álltak át. Az áfa levonása miatt ezek jóval olcsóbban üzemeltethetőek, mint a saját tulajdonú gépjármű-parkok. Ez a megoldás egy burkolt támogatás az autógyártóknak és azoknak a pénzügyi cégeknek, akik 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.

## **Javaslat**

Javasoljuk, hogy a vállalkozások által bérelt személygépkocsik bérleti díjához kapcsolódó áfa-levonási jogosultságot szüntessék meg.

Budapest, 2006. május 4.

*Levegő Munkacsoport*

---

<sup>1</sup> A részletes számításokat ld. a következő tanulmányban: **Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport, 2005: [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)

<sup>2</sup> Ld. ugyanott.