

Adócsalás

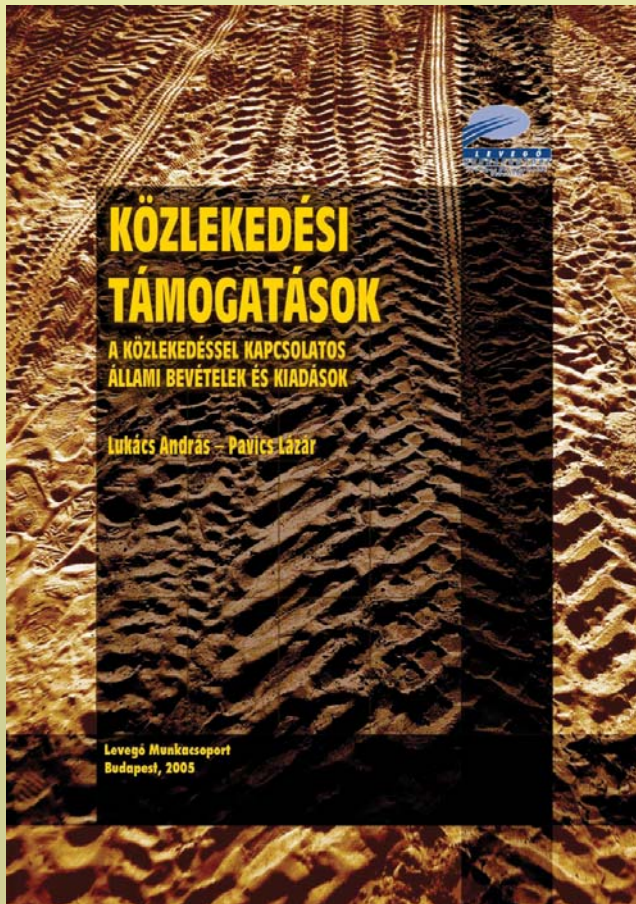
személygépkocsi-
elszámolással
és egyéb trükkökkel



**Lélegzet Alapítvány
Levegő Munkacsoport
Budapest, 2007**



Levegő Munkacsoport



KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSOK

A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások

A közhiedelem szerint a közlekedés – és ezen belül különösen a közúti közlekedés – óriási bevételeket jelent az államnak.

Ez a tanulmány több éves munka eredményeként, jelentős adatbázis felhasználásával és nemzetközi kutatásokra alapozva vizsgálta meg ezt a kérdést. Arra a következtetésre jutott, hogy az említett hiedelemnek éppen az ellenkezője igaz: a közúti gépjármű-közlekedés hatalmas veszteséget okoz az állam részére. Ez rendkívüli mértékben rontja versenyképességünket, és egyúttal egyik fő oka a magas államháztartási hiánynak és az ország súlyos eladósodottágának.

A megoldáshoz vezető első lépés a tények megismerése. Ezt kívánja elősegíteni a Közlekedési támogatások című tanulmány, amely a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium megbízásából és az Európai Bizottság Phare Access programja támogatásával készült.

A kiadvány letölthető a www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf címről.

**Adócsalás
személygépkocsi-elszámolással
és egyéb trükkökkel**

Lélegzet Alapítvány – Levegő Munkacsoport

Budapest, 2007

Felelős kiadó: Lukács András

© LÉLEGZET ALAPÍTVÁNY – Levegő Munkacsoport, Budapest, 2007



Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: 411-0509, 411-0510
Fax: 266-0150
E-levél: levego@levego.hu
Honlap: www.levego.hu

Az I.4. és a II.6. fejezetek szerzője Pavics Lázár.

ISBN 978-963-87069-4-2

Készült a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium támogatásával.



Ezt a tanulmányt folyamatosan frissítjük, pontosítjuk. A kiadó örömmel fogad ehhez minden észrevételt, segítséget a fenti címen.

TARTALOM

ELŐSZÓ

Az adócsalás és megoldási lehetőségei Magyarországon 6

I. ADÓCSALÁS SZEMÉLYGÉPKOCSI-ELSZÁMOLÁSSAL

8

Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése

1. A munkába járás költségtérítése 9
2. Az üzleti célú utazások elszámolása 11
3. Cégautók magán célú használata 19
4. Az állami bevételkiesés 22
5. Záró gondolatok 29

II. ADÓCSALÁS EGYÉB MÓDOKON

31

1. Az eva 32
 2. A személyi jövedelemadó 34
 3. A társasági adó és az osztalékadó 38
 4. A helyi iparűzési adó 40
 5. Az általános forgalmi adó 41
 6. A nemzetközi adócsalások további vonatkozásai 44
 7. Adócsalás cégalapítással és megszüntetéssel 45
 8. Leállított ellenőrzések 45
 9. Számla „üzletág” 45
 10. Mérlegek közzététele 47
- Melléklet az áfacsalásról 48

III. A LEVEGŐ MUNKACSOPORT JAVASLATA AZ ADÓRENDSZER

EGYSZERŰSÍTÉSÉRE, ILLETVE KÖLTSÉGVETÉS-SEMLEGES ÁTALAKÍTÁSÁRA

50

Előszó

Az adócsalás és megoldási lehetőségei Magyarországon

Ephraim Kishon, a világhírű satíráíró kérte az izraeli pénzügyminisztert egyik könyvében, hogy ne hamarkodja el, aludjon még rá, mielőtt az adók csökkentésébe kezdene. A 60% fölé kúszó progresszív adóval ugyanis sikerült leszoktatni a családfőket a többletteljesítmények hajszolásáról, másod- és harmadállások vállalásáról. Az emberek belátták, hogy nem érdemes hajnaltól késő estig gürcölni, inkább a szabadidő minél kellemesebb eltöltésén fogják ezentúl a fejüket törni.

Nálunk általában nem így reagálnak az egyének és a vállalatok a túlzottan magas adóterhekre. Össznépi társasjáték folyik az adócsalások tökéletesítésére. Ha az államigazgatás tág teret biztosít az adóelkerülésre, akkor csak a „balgák” választják az általános szabályokat, a többség a kiskapu előtt tolong, vagy trükközik.

Miért foglalkozik az adórendszerrel egy környezetvédő civil szervezet?

Nyugat-Európában a fogyasztói társadalom és az ezen alapuló gazdasági szerkezet évtizedekkel ezelőtt alakult ki, amikor a környezeti állapotot és a természeti értékek védelmét, vagy a közgazdaság nyelvén szólva az egyes tevékenységek negatív környezeti externáliáit még jóval kisebb súllyal mérlegelték, mint manapság. A fenntarthatatlan „fejlődés” eredménye meglátszik a fejlett országok szegényes biodiverzitásán, de még szembeszökőbb a gyors növekedésbe kezdett Kínában és a többi „felzárkózni” kívánó országban. Ez utóbbi országok a nagyarányú természetpusztítás, környezetszennyezés mellett a növekvő társadalmi egyenlőtlenségeket sem tudják kezelni. Ugyanakkor Európa egyes országai, elsősorban a skandinávok nemcsak felismerték,

hanem élnek is azzal a lehetőséggel, hogy az adózás az egyik leghatékonyabb és egyben a legrugalmasabb eszköz a piaci szereplők viselkedésének befolyásolására. Az államháztartás ökológiai reformjával (többek között az adóterhek átcsoportosításával) úgy tudják versenyképességüket folyamatosan javítani, hogy az a környezet védelmével, megfelelő szintű foglalkoztatással és a szociális értékek megőrzésével párosuljon.

Hazánk az előző rendszerből gazdasági lemaradást, de jelentős természeti értékeket, valamint a fogyasztással kapcsolatban – igaz, egyre halványodó – eltérő szemléletet is örökölt. A környezetvédelemmel napi kapcsolatban levő szakemberek élesebben látják az adórendszer azon hiányosságait, amelyek a természetes és épített környezetet, valamint egészségünket egyrészt közvetlenül, másrészt – az állami bevételek elmaradásán keresztül – közvetve veszélyeztetik. Nem válik dicsőségére adórendszerünknek az a sajátossága, hogy minél több bevételhez jut valaki, annál több adót tud csalni. Ráadásul az adócsalások fő haszonélvezői közé tartoznak a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító, nyersanyag- és energiaigényes tevékenységek.

A gazdasági élet szereplői és általában a lakosság körében egyetértés van abban, hogy a jelenlegi adórendszerünk túl bonyolult, indokolatlanul nagy adminisztrációs terheket ró a résztvevőkre. Az egyszerűsítés, az átláthatóság önmagában is a tisztességesen adózók érdekét szolgálná, és a trükközéseket nehezítené meg.

A Levegő Munkacsoport szinte megalakulása óta vizsgálja az adórendszer átalakításának lehetőségeit.* Mostani tanulmányunkban az

– általában a környezet és egészségünk szempontjából is káros – adócsalási lehetőségeket elemezzük, és egyúttal a felszámolásukra is javaslatokat teszünk.

Fel szokták vetni, hogy amennyiben megszűnnének az adócsalási lehetőségek, sok vállalkozás tönkremenne, sokan elvesztenék a munkahelyüket, illetve érezhetően csökkenne sok család jövedelme. Véleményünk szerint ez azonban nem lehet érv egy tisztességesen működő adórendszer megteremtése ellen, hiszen ez a társadalom számára sokkal több előnnyel jár, mint a jelenlegi helyzet:

1. Az adócsalások visszaszorítása jelentős többletbevételt eredményezne az államnak, amit így visszajuttathat a vállalkozásoknak, az embereknek (például adócsökkentés formájában), tehát összességében a pénzüknél maradnának.
2. Természetszerűleg bizonyos jövedelem-átcsoportosítás történne az egyes rétegek, csoportok között, azonban éppen az eddig tisztességes(ebb)en adózók jutnának előnyhöz, ami mindenképp kívánatos.
3. Egy átláthatóbb, egyszerűbb, tisztább adórendszer számottevően csökkentheti a vállalkozások terheit, sokkal kevesebb időt kell adminisztrációra fordítani, és nem kell időt tölteni az adóelkerülési trükkök kitalálására és kivitelezésére.
4. A jelenlegi rendszerben minél több bevételhez jut valaki, annál több adót tud csalni. Más szavakkal: mivel az adócsalás révén szerezhető jövedelem a gazdagabbaknál

sokkal több, mint a szegényeknél, egy rendkívül igazságtalan jövedelemátcsoportosítás megy végbe, ami óriási mértékben növeli a társadalmi feszültségeket.

5. Már számos tanulmány kimutatta, hogy a fekete és szürke gazdaság felszámolása több százalékponttal is emelheti egy ország éves gazdasági teljesítményét (a GDP-t).
6. Amint azt a tanulmányunkban részletesebben is bemutatjuk, az adócsalások fő haszonélvezői közé tartoznak a súlyosan környezetszennyező, nagy nyersanyag- és energiaigényes tevékenységek. Tehát az adócsalások visszaszorítása egy jóval korszerűbb gazdasági szerkezetet eredményezne, mérsékelné az energiafüggőségünket és javítaná a környezet állapotát.

Itt fejezném ki a Levegő Munkacsoport nevében köszönetemet mindazoknak a könyvelőknek és könyvvizsgálóknak, akik beszélgetéseik során feltárták azokat az ellentmondásokat, amelyekre ez a tanulmány épül. Véleményüket a jelenlegi környezetben nem vállalhatták nyíltan, nevük megadásával, hiszen ezzel a megrendelőik elvesztését kockáztatnák. Azonban ők is azon többségnek a táborába tartoznak, akik szeretnének átlátható, tisztességes körülmények között élni és végezni a munkájukat.

Budapest, 2007. június

Lukács András
a *Levegő Munkacsoport* elnöke

* Az utóbbi időszakban megjelent tanulmányaink közül itt elsősorban az alábbiakra hívnánk fel a figyelmet:

– Az államháztartás ökoszociális reformja – Javaslatok a 2006. évre. Levegő Munkacsoport, 2006, http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kolts-2006_c.pdf

– Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez – Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei, Levegő Munkacsoport, 2003, http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegyetes/kolts_tart.htm

I.
Adócsalás
személygépkocsi-elszámolással

Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése

A Levegő Munkacsoport 2005-ben megjelent, Közlekedési támogatások – *A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások** című tanulmányában elemezte, hogy az utazási költségekkel és költségtérítésekkel kapcsolatos elszámolások körüli visszasságok milyen nemzetgazdasági hatásokkal járnak. (A tanulmány vonatkozó részét – újabb adatokkal frissítve – a jelen fejezet végén közöljük.) 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.

Az alábbiakban azt vizsgáljuk, 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 jövedelemadózás 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 a személygépkocsi-használat jelenlegi elszámolásának rendszere rendkívül tág teret ad az adócsalásoknak. Arra is felhívjuk a figyelmet, hogy a közforgalmú közlekedési eszközök igénybevételével 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 környezetvé-

delmi, 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.

1. A munkába járás költségtérítése

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 költségtérítést a személygépkocsi használatánál. A munkába járás céljára adható adómentes utazási költségtérítés kizárólag a munkavállalóknak biztosítható; a gazdasági társaságok személyesen közreműködő magánszemély tagjai, megbízási jogviszonyban lévő vezető tisztségviselői nem vehetik igénybe ezt az adómentes költségtérítési 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

* http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

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, valamint az egyéni vállalkozókra.*

A közforgalmú közlekedéssel történő munkába járás költségtérítésének 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 költségtérítésekről szóló rendelet szerinti mértékű (autóbusz 80%, vasút 86%) költségtérítés 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 személygépkocsi-val történő munkába járás költségtérítésénél a kilométer átalány költségtérítés 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 költségtérítését 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 do-

kumentálni, mint ami az utazás tényleges célja volt. A jogszabályok szerint a személygépkocsival történő munkába járás csak korlátozottan téríthető, sőt a fentebb említett társasági tagok vagy 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. (Erre a következő oldalon mutatunk be konkrét példát.) A program mindezt összefésüli és véletlenszerűen hozzárendeli az úticélokot. 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 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 költségszintje szerint kerülne megállapításra, úgy eltérő közlekedési mód (gyalogos, kerékpáros, vasúti és autóbusz közlekedés) választása esetén a magánszemély jelentős

adómentes bevételre tehetne szert, amit más célra fordíthatna. Megmaradna a bérlet elszámolási lehetősége is, de természetesen a kettőt együtt nem lehetne elszámolni.

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 pedig a helyi bérlet árában lehetne maximálni. (Ha az adott útvonalon nincs elérhető közösségi közlekedés, úgy a tarifatabla szerint számítható Vólán-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.

A következő oldalon látható elektronikus levelet sok könyvelő kapta meg 2007 januárjában.

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 eset-

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 használom 16.400 Ft + áfa
- több cégre használom 38.000 Ft + áfa
- Cargo Teher és munkagép költségelszámolási rendszer
- 1 cégre használom 67.000 Ft + áfa
- több cégre használom 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

Példa a piacon szabadon kínált számítógépes utólagos útnyilvántartó programra

A fenti elektronikus levelet sok könyvelő kapta meg 2007 januárjában.

ben 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-üzemanyagárral vagy számlával igazolt üzemanyagárral 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 törvénytelen 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 érdekeltség 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 rendeltetést 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 ada-

tai 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! (Egyébként ezt nem csak a Volán, vagy a MÁV jegyek kiadásánál, de bármilyen vásárlás, vagy szolgáltatás igénybevételénél is 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 személygépkocsi – egyébként jogilag vitatható – áfa-levonhatósága*. A jogalkotás a korábbi években egyre szigorodott, és a személygépkocsi beszerzésével, üzemeltetésével kapcsolatos költségeknél az

áfa-levonást teljes körűen megszüntették. 2004. január 1-jétől a személygépkocsi beszerzésével és használatával kapcsolatos szállítói számlák áfája nem vonható le Magyarországon az adóból (a továbbértékesített személygépkocsi kivételével). Ez alól egyetlen egy kivétel van az adóhatóság gyakorlata és iránymutatása szerint: a bérbe vett személygépkocsi 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 léteznek, amelyek lehetővé teszik, hogy 3–5 éves futamidőkre tartósan béreljék a járműveket, majd utána kicserélik, és a használtautó kereskedő eladja, vagy olyan cégeknek adja olcsóbban, akik használttal is beérik.

Javasoljuk, hogy a vállalkozások által bérelt személygépkocsi bérleti díjához kapcsolódó áfa-levonási jogosultságot szüntessék meg. Ezzel a javaslattal szemben nem elfogadható az az ellenérv, mely szerint „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) ólmozott és ólmozatlan 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 anyagként való felhasználási, vagy a 8. § (4) bekezdése szerinti céllal történik.

A vonatkozó törvényjavaslat ezen pontjainak indoklása pedig a következő volt: *„Az ólmozott és ólmozatlan motorbenzin, a háztartási tüzelőolaj és a személygépkocsi beszerzése tekintetében csak akkor gyakorolható az adólevonási jog, ha azok beszerzése közvetlenül továbbértékesítési céllal történik.”* Az indoklásból tehát egyértelmű a jogalkotó szándéka: a személygépkocsi-használatra vonatkozóan bérbeadás esetén 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 bérelő 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 tovább értékesíteni.

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 kap-**

csolódó 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 Adónemek 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 tartót 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 cégautó adót, 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 némely fizikai dolgozót is beleértve, el lehet számolni a gépkocsi-használatot. Egyébként elég élesen szétválhatnak 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 költségtérítését, 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. 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 beleszámolták.

Ha cégautóról van szó, akkor az üzleti célú felhasználásnál az autó minden költségét a vállalkozás számolja el. Ha magánautóról van szó, akkor a kiküldetési rendelvény 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. Az üzemanyagköltséget pedig úgy fizetik ki, hogy az adott gépkocsi-típus fogyasztási normáját megszorozzák az APEH által meghatározott üzemanyagárral.

Az nem zárható 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). Rendszeres és folyamatos használat esetében – álláspontunk szerint – a vállalkozásnak a gépkocsit bére kellene vennie a magánszemélytől. Cégautóként 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 állapította 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 gépjárműfelelősségbiztosítást) 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 üzemanyag-vásárlás 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 költségterítést 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 futás-

teljesítmény 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 költségterítésnek 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 számára sérelmesebbé a dolog, ha eljut odáig az ügy, hogy gyakorlatilag nem kapja meg az üzemanyag-költséget sem.

Technikailag a legegyszerűbben az volna kivitelezhető, ha eltörölnék a 9 Ft/km költségterítést. 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 23 Ft-ba kerül, és tegyük fel, hogy ennek csak a felét lehet megkapni költségterítésként, a dolgozó ki fogja jelenteni, 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 található 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 szolgálják. 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-használok nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, alapvető piacgazdasági 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).

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

3. Cégautók magán célú használata

Vizsgáljuk meg a cégautók a magán célú használatát is. A jelenlegi cégautó adó rendszer lehetőséget ad az adófizetés alóli kibúvársra 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 megterítettnek tekintendő akkor is, ha a magán célú 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 pénztár-bizonylaton szépen kiszámolgatják és befizeti), akkor a cég már mentesül a vállalkozási cégautó adó fizetési kötelezettség alól. Tehát még egy olyan kiskaput 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.

1. táblázat: A belföldi járművek gépjárműadóójából 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

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, hogy a kizárólagos üzle-

ti célú használat bizonyítása milyen visszaélésekre ad módot, nem alkotmányossági kérdés.

A fentiekkel kapcsolatban érdekes következtetésekre ad módot az 1. 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.

Javasoljuk, hogy a személyi jövedelem-adóról 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 költségértékes 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 üzemanyagköltség 30–50%-át tartjuk elképzelhetőnek. Megfizetése alól a magánszemélyek mentesülnének. 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 tovább értékesítési 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 házi orvosi, 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 általánadózást alkalmazó egyéni vállalkozó üzemeltet;]”

4. Az állami bevételkiesés

Az alábbiakban a korábban már idézett, 2005. évi tanulmányunk megállapításait ismertetjük kiegészítve néhány újabb adattal.

A Levegő Munkacsoport számításai szerint az állam évente mintegy 700–900 milliárd forint személyi jövedelemadó és társadalombiztosítási járulék bevételétől esik el amiatt, hogy a személygépkocsik magánhasználatát törvény-

ellenesen céges használatként számolják el, valamint meg nem tett kilométereket is elszámolnak, mint üzleti célú ráfordítást. (Tudomásunk szerint eddig mások még kísérletet sem tettek az ilyen adócsalásokból következő állami bevételkiesés megállapítására. Az alábbiakban bemutatjuk, milyen módszerekkel igyekeztünk ezt az összeget felbecsülni. Több módszert is alkalmaztunk, hogy a bizonytalansági tényezőket a lehető legkisebbre csökkentsük.

2001-ben az egész magyar vállalkozási szféra 42 455 milliárd forint árbevételt ért el, amelyre 40 881 milliárd forint összegű ráfordítást számolt el (az APEH adatai szerint). 2003-ban előzetes becsléseink szerint ezek a ráfordítások mintegy 51 ezer milliárd forintot tehettek ki. (A növekedést a GDP folyóáras növekményével

2. táblázat: Egy átlagos személygépkocsira fordított éves költség 2003-ban

Költségtényező megnevezése	Éves költség (ezer Ft)
Gumi*	15
Egyéb alkatrészek, karbantartás*	65
Értékcsökkenés*	100
Üzemanyag**	250
Biztosítások és adók***	100
Egyéb	50
Összesen	580

Forrás: Saját számítások különböző források alapján.

*A személygépkocsi-állomány az utóbbi időszakban erőteljesen nőtt. 2002 végén 2 630 000 darab volt, 2003 végén pedig elérte a 2 777 000 darabot. A személygépkocsik éves átlagos állománya tehát 2003-ban $(2\,630\,000 + 2\,777\,000) / 2 = 2\,703\,500$ darab volt. A gépjárművek (túlnyomó részben személygépkocsik) és alkatrészeik kiskereskedelmi forgalma 2003-ban a KSH szerint 1141,3 milliárd forintot tett ki (ebből az áfa 228,3 milliárd Ft volt). A 2 703 000 személygépkocsit megszorozva a táblázatban szereplő első három tétellel (15+65+100 ezer forint) eredményként 486,6 milliárd forintot kapunk. Tehát a számszaki nagyságrenden belül vannak a számaink.

** A 2 703 000 személygépkocsit megszorozva 250 ezer forinttal, 676 milliárd forintot kapunk. Az üzemanyagok kiskereskedelmi forgalma a személygépkocsik vonatkozásában a KSH szerint 2003-ban 760,45 milliárd forintot tett ki. Tehát az általunk megadott, egy személygépkocsira jutó összeg nagyságrendileg helyes. Megjegyezzük, hogy ebből az összegből az áfa-bevétel 152,1 milliárd forintot, a jövedékiadó-bevétel pedig (3,4 milliárd liter x 96,3 F t/l) 327 milliárd forintot tett ki.

***Itt: gépjárműadó, átírási illeték és fogyasztási adó.

3. táblázat: A lakossági üzemanyag-felhasználás alakulása

Megnevezés	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Benzinfogyasztás, milliárd liter	1,509	1,435	1,440	1,489	1,489	1,485	1,483	1,511	1,493
Benzin átlag ára, Ft/liter*	96,3	114,9	139	157,5	184,4	237,55	224,6	230,94	231,61
Benzinfogyasztás, milliárd Ft	145,3	164,8	200,2	234,6	274,6	352,8	333,0	348,9	345,9
Gázolajfogyasztás, milliárd liter*	0,679	0,578	0,672	0,801	0,837	1,010	1,057	1,224	1,302
Gázolaj átlag ára, Ft/liter*	80,6	101,9	129	147,5	171,9	217,63	208,96	209,08	209,23
Gázolajfogyasztás, milliárd Ft	54,7	58,9	86,7	118,2	143,9	219,9	220,9	256,0	272,5
Összes üzemanyag-fogyasztás, milliárd Ft	200,1	223,7	286,9	352,7	418,5	572,7	553,9	604,9	618,4
Összes üzemanyag-fogyasztás a háztartási statisztika szerint, milliárd Ft	73,6	92,6	69,7	100,2	145,4	159,2	177,2	204,7	292,7
Nem a háztartások fizetik, milliárd Ft	126,5	131,1	217,2	252,6	273,2	413,5	376,7	400,2	325,7
Nem a háztartások fizetik, %	63,2	58,6	75,7	71,6	65,3	72,2	68,0	66,2	52,7

Forrás: KSH Háztartás-statisztikai évkönyv 2000; 2001, 2002 és 2003. év adatai,

valamint KSH Statisztikai Évkönyvek, Fontosabb energiahordozók felhasználása táblázatok.

* Az árak a GKM honlapján szereplő adatok naptári átlaga (ld. Energia könyvtár „Kőolajéstermékár” fájl).

Az 1995. és 1999. évekre vonatkozó ár az éveleji és évvégi ár számtani átlaga.

arányosnak vettük. A PEP 2003 dokumentum 2003-ra 18 725 milliárd forintos GDP-t irányzott elő. A 2001. évi tényadat 14 849,6 milliárd forint. A növekedési index tehát 26,1%.) Amint említettük, a vállalkozások költségeik nem elhanyagolható részét a személygépkocsikkal kapcsolatos kiadásokra fordítják, és ezen belül számottevő hányadot magán célra, a munkabért terhelő adók és járulékok megfizetésének elkerülésével. (Sőt, többnyire az áfát is visszaigénylik!) Ezt a manipulációt – amennyiben „ésszerű” keretek között folytatják – gyakorlatilag lehetetlen ellenőrizni, az APEH e tekintetben – a jelenlegi jogszabályi feltételek mellett – nem sokat tud tenni.

Cégvezetőkkel és gazdasági vezetőkkel folytatott beszélgetések alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a vállalkozások kiadásainak átlagosan legalább 4–5 százalékát olyan kiadásra fordítják, amely közvetlenül vagy közvetve kapcsolatos a személygépkocsi-használattal (beleértve az amortizációt, alkatrészek, kiegészítők beszerzését stb.). Tehát ez legalább 2000–2500 milliárd forintot jelent. Az említett beszélgetések alapján azt a durva becslést tehetjük, hogy ennek az összegnek legalább a fele, vagyis 1000–1250 milliárd forint a magánhasználatot finanszírozza. Ha ezeket az adózott munkabérből kellene fenntartani, akkor az állam részére ennek legalább 1,2-szeresét kellene befizetni személyi jövedelemadó, társadalombiztosítási járulék és egyéb bérteher formájában. (A munkabér összes terhe ugyanis átlagosan a nettó munkabér több mint 1,2-szeresét teszi ki. Joggal feltételezhető azonban, hogy az elkerült adó- és járulékfizetés elsősorban a magasabb béreket érinti, ahol a szorzó elérheti az 1,5-öt. Itt és a továbbiakban azonban csak a szerényebb, átlagos értékkel, 1,2-del számolunk.) Ez azt jelenti, hogy évente legalább 1200–1500 milliárd forint lehet az államháztartási bevételkiesés a bérterhek ilyen jellegű meg nem fizetése miatt.

Itt szükséges kiemelni, hogy a bérterhek csökkentésének egyik előfeltétele az adóterheknek erre a területre történő kiszélesítése is, vagyis a személygépkocsi-használat jelenlegi elszámolása egy ésszerű adóreform egyik legfőbb akadálya. A sikeres adóreformot végrehajtó országok az adóalap kiszélesítése árán tudták csökkenteni a bért terhelő adókat.

A vállalkozásoknál a fentiek szerint elszámolt személygépkocsi-használat többletköltsége csökkenti a társasági adóalapot és ezzel a fizetendő társasági adót is, melynek mértéke 2003-ig 18% volt, 2004-től pedig 16%. Ez a fenti 1000–1250 milliárd forintra vetítve azt jelenti, hogy évente 180–225 milliárd forint összegű társasági adó befizetése is elmaradt az említett csalások miatt. (Ezen túlmenően további veszteség keletkezik az áfa-visszaigénylések következtében, azonban ennek mértékét igen bonyolult felbecsülni.)

Ellenőrizzük a fenti levezetést egy másik szempontból, hogy megállapítsuk, vajon nagyszámú helyes-e a számításunk! Ehhez meg kell határoznunk egy átlagos személygépkocsi-ra fordított éves költséget. Ez 580 ezer forintra tehető (ld. a 2. táblázatot!). Számításaink szerint egy személygépkocsi évente átlagosan 14 ezer kilométert fut, így az éves költség meghatározásánál egyéb tényezők mellett ezt vettük figyelembe. (A számításnál figyelmen kívül hagytuk a gépjárművek gyárilag beépített tankjában külföldről behozott üzemanyagok mennyiségét, ami évente 1,4 milliárd litert tehet ki. Ez utóbbinak mintegy 30%-át használhatják fel Magyarországon a személygépkocsik, ami mintegy 20%-os többlet futásteljesítményt jelenthet. Ugyanakkor az így behozott üzemanyagok további államháztartási bevételkiesést és környezeti terhelést okoznak.)

Ha a személygépkocsinkénti 580 ezer forint éves költséget megszorozzuk a gépkocsik számával (2,7 millió), akkor 1566 milliárd forintot kapunk. Ha feltételezzük, hogy ennek az összegnek harmadát-felét a magán célú, de hi-

4. táblázat: A háztartások közlekedési kiadásai (COICOP szerint)

A háztartások közlekedési kiadásai			
„Magyarország Nemzeti Számlái 2005. év” szerint (120. oldal)			
	2003	2004	2005
	Folyó áron, millió forint		
07. Közlekedés és szállítás összesen	1 591 579	1 702 142	1 911 536
07.1 Járművásárlás	669 833	672 838	723 139
07.2 Személyszállító járművek üzemeltetése	703 656	791 148	934 919
07.3 Közlekedési szállítási szolgáltatások	218 090	238 156	253 477
A háztartások közlekedési kiadásai			
a háztartás-statisztikai évkönyvek adatai szerint			
	2003	2004	2005
	Folyó áron, millió forint		
07. Közlekedés	655 585	725 801	883 122
Járművásárlás összesen	240 030	213 060	356 235
Ebből: személygépkocsi	231 692	208 617	352 887
Személyjármű-üzemeltetés összesen	302 763	374 718	404 733
Személyjárművek alkatrészei és tartozékai	21 191	23 235	23 678
Járműüzemanyag	218 488	274 069	292 679
Személyjárművek karbantartása és javítása	31 131	37 024	45 876
Járművekkel kapcsolatos egyéb szolgáltatás	31 962	40 399	42 499
Szállítási szolgáltatások összesen	112 793	138 023	122 155
Ebből:			
Kötőtpályás	16 817	18 992	18 742
Közúti személyszállítás	68 699	86 580	87 313
Kiegészítő adat, számított fő	<i>10 010 003</i>	<i>9 985 024</i>	<i>9 932 097</i>
Eltérés a nemzeti számlák és a háztartási statisztika adatai között			
(saját számítás)			
	2003	2004	2005
	Folyó áron, millió forint		
Járművásárlás összesen	-429 803	-459 778	-366 904
Személyjármű-üzemeltetés összesen	-400 893	-416 430	-530 186
Járművek költségeinek elszámolása összesen	-830 697	-876 208	-897 091
Szállítási szolgáltatások összesen	-105 297	-100 133	-131 322
Fogyasztói árkiegészítés	104 918	103 800	117 682
Szállítási szolgáltatások eltérése, fogyasztói árkiegészítéssel együtt	-379	3 667	-13 640

5. táblázat: A háztartások közlekedési kiadásai és a meg nem fizetett összeg jövedelmi tízedek szerint, 2005. év, millió forint

Megnevezés	Decilisek										Össze- sen
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
1.6. Az egy főre jutó évi kiadások részletezése COICOP csoportosítás szerint											
Személygépkocsi	6 652	19 288	14 151	22 998	23 743	21 126	36 668	41 672	57 348	111 715	35 530
Motorkerékpár	11	57	132	18	177	102	16	292	226	292	132
Kerékpár	59	207	208	181	202	259	237	276	140	281	205
Járművásárlás összesen	6 722	19 552	14 490	23 197	24 122	21 487	36 920	42 240	57 714	112 288	35 867
Személyjárművek alkatrészei és tartozékai	1 004	1 460	1 917	1 419	2 340	2 231	2 284	2 505	3 091	5 587	2 384
Jármű-üzemanyag	8 692	14 977	17 273	19 398	22 758	24 077	27 655	36 422	49 454	74 018	29 468
Személyjárművek karbantartása és javítása	1 482	1 998	2 490	3 805	3 428	3 726	4 651	5 528	7 376	11 716	4 619
Járművekkel kapcsolatos egyéb szolgáltatás	1 629	2 576	2 985	3 251	3 763	3 274	4 671	4 595	6 524	9 521	4 279
Személyjárművek üzemeltetése összesen	12 807	21 010	24 666	27 873	32 289	33 308	39 262	49 050	66 446	100 843	40 750
Kötőpályás személyszállítás	757	738	1 285	1 002	1 278	1 541	1 956	2 155	3 346	4 811	1 887
Közúti személyszállítás	4 570	6 666	7 379	8 056	8 289	8 107	8 621	11 013	11 745	13 467	8 791
Légi személyszállítás	0	0	0	0	0	0	0	0	295	1 522	182
Vízi személyszállítás	0	0	9	0	0	26	61	15	35	77	22
Kombinált személyszállítás	432	1 175	1 535	1 588	2 559	2 558	2 882	4 174	5 970	9 630	3 250
Egyéb szállítás	117	141	93	347	244	82	13	327	144	174	168
Szállítások összesen	5 875	8 721	10 301	10 993	12 370	12 313	13 533	17 683	21 535	29 681	14 299
Közlekedés összesen	25 404	49 283	49 457	62 064	68 781	67 108	89 715	108 974	145 695	242 812	90 916
Fentiekből: személygépkocsi- vásárlás összesen, milliórd Ft	6,6	19,1	14,1	22,8	23,6	21,0	36,5	41,4	56,9	110,9	352,9
Fentiekből: személyjármű- vek üzemeltetése összesen, milliórd Ft	12,7	20,9	24,5	27,7	32,1	33,1	39,1	48,7	65,9	100,1	404,7

A háztartási statisztika fenti adatai a háztartások által adózott jövedelemből megfizetett összeget mutatják. A meg nem fizetett értéket akkor kapjuk meg, ha a Magyarország Nemzeti Számlában szereplő összegből levonjuk a háztartási statisztika megfelelő összegeit.

5. táblázat: (folytatás)

Megnevezés	Decilisek										Össze- sen
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
A meg nem fizetett összeg, milliárd forint											
Személygépkocsi- vásárlás összesen	6,8	19,7	14,5	23,5	24,3	21,6	37,5	42,5	58,5	114,1	362,9
Személyjárművek üzemeltetés	16,7	27,3	32,1	36,2	42,0	43,3	51,1	63,8	86,3	131,1	530,0
Összesen	23,5	47,0	46,6	59,7	66,3	64,9	88,6	106,3	144,9	245,2	892,9
A költségek jövedelmi decilisek szerinti pontosabb felosztása érdekében meg kell vizsgálni a 100 főre jutó személygépkocsi számát és a háztartások által üzemeltetett, de nem saját tulajdonú személygépkocsi-állományt.											
A háztartások száma és átlagos létszáma											
Háztartások száma	244 340	276 251	312 095	346 822	389 170	412 537	446 095	443 979	457 491	508 307	3 837 087
Adatszolgáltató háztartások száma	696	792	819	819	847	887	969	954	1027	1248	9058
Háztartások átlagos létszáma	4,07	3,59	3,18	2,86	2,55	2,41	2,23	2,24	2,17	1,95	2,59
100 háztartásra jutó személygépkocsi, darab											
Személygépkocsi	31	45	48	48	45	44	45	56	68	81	53
Ebből: saját személygépkocsi	31	44	47	47	44	43	44	54	63	72	51
A fenti adatokból levezetett személygépkocsi-szám, darab											
Személygépkocsi, összesen*	75 745	124 313	149 806	166 475	175 127	181 516	200 743	248 628	311 094	411 729	2 033 656
Személygépkocsi, saját	75 745	121 550	146 685	163 006	171 235	177 391	196 282	239 749	288 219	365 981	1 956 914
Személygépkocsi, nem saját	0	2 763	3 121	3 468	3 892	4 125	4 461	8 880	22 875	45 748	99 331

* A KSH szerint 2005. december 31-én az országos személygépkocsi-állomány 2 889 ezer volt. Ebből következik, hogy 855 ezer személygépkocsi nem szerepel a háztartási statisztikában. Azonban ezeket is nyilvánvalóan használják magáncéllal! Ráadásul ezek a általában a legdrágább kategóriájú gépkocsik! Ld. még az 1. táblázatot is!

5. táblázat: (folytatás)

Megnevezés	Decilisek										Össze- sen
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
A meg nem fizetett összeg, milliárd forint											
A fenti adatokból levezetve: a 100 főre jutó személygépkocsi száma											
Személygépkocsi	8	13	15	17	18	18	20	25	31	41	20
Ebből: saját	8	12	15	16	17	18	20	24	29	37	20

A fentiekből látható, hogy az alacsonyabb jövedelműek átlagos háztartásának létszáma magasabb, mint a magasabb jövedelműeké. Továbbá a saját és nem saját személygépkocsi-állomány mutat jelentős eltérést a jövedelmi kategóriák szerint. E két tényezővel kell korrigálni a fizetett és a meg nem fizetett költséget.

A háztartásokban lévő saját személygépkocsi és a nem saját tulajdonú személygépkocsi számával korrigálva az egyes jövedelmi csoportok által meg nem fizetett összeg (becslés, milliárd forint)

A meg nem fizetett összeg, milliárd forint

Személygépkocsi-vásárlás összesen	0	10,1	11,4	12,7	14,2	15,1	16,3	32,4	83,6	167,1	362,9
Szfgk üzemeltetés	0	14,7	16,7	18,5	20,8	22,0	23,8	47,4	122,1	244,1	530,0
Végösszesen	0	25	28	31	35	37	40	80	206	411	893
Ha az üzemeltetésre nyújtott összes támogatást csak az üzemanyagra vetítjük, akkor az alábbi, millió liternek megfelelő egyenértéket kapunk:											
Millió literre vetítve	0	58	65	72	81	86	93	185	477	953	2069
Az üzemanyagok átlagára, Ft/l (KSH)	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13	256,13

vatalosnak elszámolt költségek teszik ki, akkor ez mintegy 500–800 milliárd forintot tesz ki. A kieső államháztartási bevétel ennek legalább 1,2-szerese, azaz meghaladja a 600–960 milliárd forintot. (Számításainkban az egyszerűség érdekében ennek középértékét vettük.)

Ha tekintetbe vesszük azt, hogy magán célú „céges” használatra elsősorban a drágább autókat használják, és hogy ezek futásteljesítménye is jóval nagyobb az átlagnál, akkor a fenti becslés talán nem tekinthető túlzónak.

Ellenőrizzük állításunkat egy másik adatrendszer alapján is. A KSH adatai (Háztartás-statisztikai Évkönyv 2001 és 2002) szerint a *háztartások* 2001-ben összes kiadásukból 420 milliárd forintot fordítottak a motorizációra, 2002-ben pedig már 477 milliárd forintot, vagyis 13,6 százalékkal többet. Ez az összeg 2003-ban 525 milliárd forintra becsülhető. (Ennek egy része feltehetően nem magánhasználat. Ugyanakkor a haszonjárművek üzemanyagának egy részét az elszámolás lazasága miatt magáncélra használják fel. A különböző gépjármű-felszerelési termékeket is sokszor költségként számolják el. Feltételezhető, hogy a két tényező „kiegyenlítheti” egymást.) Az 525 milliárd forintot levonva az 1566 milliárdból, 1041 milliárd forintot kapunk. Ha ezt az összeget megszorozzuk 1,2-del, megkapjuk az államháztartási bevételkiesés összegét, amely 1250 milliárd forintot tesz ki.

A háztartás-statisztika személygépkocsi-kiadásaira vonatkozó adatai a fent említett teljeség hiánya ellenére több érdekes következtetés levonására alkalmas. Így például 2002-ben a lakossági kiadások 9,2 százalékát költötték személygépkocsik beszerzésére és fenntartására. Jellemző, hogy ezen belül a kiadások 32 százalékát az autó vásárlására fordították, míg 68 százalékát a fenntartásra.

A fenti számítás helyességét egy olyan részterületen is ellenőriztük, amit a statisztika naturálisan is nyilvántart, ez pedig a lakossági üzemanyag fogyasztás. Az üzemanyag-

fogyasztás adatait és a háztartási statisztika üzemanyag-vásárlásainak értékét a 3. táblázatban állítottuk szembe egymással:

A fenti adatokból megállapítható, hogy a lakossági üzemanyag-felhasználásnak mintegy 2/3-át nem a háztartások fizetik meg adózott bérből, hanem azt a termelési költségek között számolják el.

A helyzet az elmúlt években egyáltalán nem javult, amint ez a 4. táblázat adataiból látható.

A személygépkocsik magánhasználatának törvényellenes módon történő elszámolása miatt az állam 2004-ben legalább 600 milliárd forintot veszített, de ez az összeg meghaladhatja az 1100 milliárd forintot. A legvalószínűbb középértéknek 860 milliárd forintot vehetünk.

A személygépkocsik magánhasználatának törvényellenes módon történő elszámolása miatt óriási, eddig ki nem mutatott szociális feszültség rajzolódik ki. Részletes számításaink szerint a lakosság jövedelmi szempontból legfelsőbb tizedének ilyen módon szerzett többlet jövedelme, illetve fogyasztása 411 milliárd forintot tesz ki, miközben az alsó tized ebből a „forrásból” gyakorlatilag nem részesedett. A részletes számítást az 5. táblázat tartalmazza. Ez a különbség évről évre növekszik, hiszen az üzemanyag-fogyasztás folyamatosan bővül. Így például az előzetes adatok szerint az üzemanyagok háztartási fogyasztása a 2005. évi 654 milliárd forintról 2006-ra 756 milliárd forintra emelkedett.

5. Záró gondolatok

A személygépkocsikkal összefüggő, fentebb részletezett adócsalások jelentős többletterheket rónak azokra, akik nem vesznek részt ezekben a manipulációkban. Azok viszont, akik elkövetik ezt a törvényteleniséget (adócsalást), a költségekre kevésbé lesznek érzékenyek, és túlzott fogyasztással rontják a magyar gazdaság nemzetközi versenyképes-

ségét is. Környezeti szempontból vizsgálva pedig ez a széles körben elterjedt jelenség azt jelenti, hogy az Európai Unió Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elv helyett nálunk a „szennyező másokkal fizettet” gyakorlata érvényesül.

Tehát a személygépkocsi magánhasználatának törvényellenes módon történő elszámolása társadalmi szinten összességében jóval nagyobb veszteséget okoz, mint a fentebb számszerűen kimutatott összegek. Az ilyen „laza” költségelszámolás rontja az ország versenyképességét, csökkenti a foglalkoztatottság szintjét, és ezzel tovább torzítja a társadalom és a gazdaság szerkezetét, valamint súlyosbítja a környezet és a lakosság egészségének állapotát.

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, törvénytelenesség, lényegesen több kárt okoz az államnak, mint egy világosan leszabályozott rendszer. Egyúttal csökkenthetők a társadalmi igazságtalanságok, a pazarlás és a környezetszennyezés is.

II.
Adócsalás
egyéb módokon

1. Az eva

Álláspontunk szerint az egyszerűsített vállalkozói adó (eva) a magyar adórendszernek egy olyan eleme, amely tisztán politikai lobbialapján jött létre. Ez az egységes vállalkozói adó az ezt választó kisvállalkozásoknál számos adónemet kivált, beleértve a társasági adót, az iparűzési adót, az új szolidaritási adót, az áfát. Ez azoknak, akik ehhez a rendszerhez csatlakozni tudtak, félelmetes előnyökkel jár. Ráadásul ellenőrizhetetlenné is válik, hiszen mindössze bevételi nyilvántartást kell vezetniük. *Azaz kizárólag a kimenő számlákat kell nyilvántartani, a költségeiket nem. Ezáltal nincsenek – legalábbis papíron – költségeik, és ha vannak, azokat nagyrészt máshova hárítják.*

Ez az adónem csak azért jött létre, mert van egy nagyon jól behatárolható, elsősorban nem anyagi jellegű szolgáltatást végző érdekcsoport, amelyik jóval kevesebbet kívánt adózni, mint a társadalom bármely más szelete. Ők úgy gondolták – noha jövedelmeik általában magasabbak, mint a társadalmi átlag –, hogy a jövőben kevesebbet fognak adózni. Ezt a megfelelő politikai csatornákon eljuttatták a kormányzathoz. A kormányzatban, az államigazgatásban sok olyan befolyásos személy van, akiknek (vagy családtagjaiknak) szintén vannak ilyen cégeik, ezért ők is támogatták egy hatalmas adókedvezmény gondolatát. Az evának az első, több mint 4 évig hatályos változata az abszurdítások tetőfoka volt. Nemcsak hogy megszüntették az egyéb adókötelezettségeiket, de még az áfából is nettó módon elkezdtek finanszírozni őket. Akkor még ugye 25% volt az áfa, az eva mértékét pedig 15%-ban határozták meg. Ennek következtében például egy 125 ezer Ft bruttó összegről szóló számla alapján 18 500 Ft-ról szóló evát kellett megfizetni, azaz a 25 ezer Ft-ból még megmaradt nettó áfa finanszírozásként 6 250 Ft.

A kormány azóta is arra hivatkozik, hogy az eva rendkívül népszerű, és hogy abból mennyi bevétele származik az államnak. Csak arról „feledkeznek el”, hogy mennyi adóbevételről estek el az eva ilyen nagyarányú növekedése révén. Az evából származó bevétel 2007-ben még drasztikusabban fog növekedni, mert az eva 15%-ról 25%-ra emelkedett. Az eva alá bejelentkezett vállalkozók közül nagyon kevesen jelentkeznek ki most az adóemelés miatt, állítólag mindössze néhány tucat vállalkozás, ugyanakkor rengetegen bejelentkeznek.

Az egész folyamatot nagyon szépen mutatja, hogy 2003-ban 31 milliárd, 2004-ben 67 milliárd, 2005-ben pedig 91 milliárd forintnyi eva-bevétel keletkezett. A 25%-ra történő emelés miatt ez 2007-ben legalább 150 milliárdra ugrik, és valószínűleg további új bejelentkezők is lesznek, így akár a 200–230 milliárd forint bevétel is elképzelhető. Viszont az a kieső adó, ami e mögött van, ennek akár a 2–3-szorosa is lehet. Ez azt jelenti, hogy amennyiben mondjuk 150 milliárdot szedünk be az evából, akkor a kieső adóbevétel 150 és 300 milliárd között lehet. Ennek egyszerűen az az oka, hogy aki nem az eva alatt van, az először is megfizeti az áfát, csökkentve a költségei után levonható áfával.

Igen érdekes, hogy miként oszlanak meg az eva alá bejelentkezettek ágazatok szerint. Az ingatlanügyek és pénzügyi-gazdaságyszolgáltatás az összes eva alá bejelentkezettek kétharmada. Ezenkívül jelentős számban vannak még ilyen kis javító-szolgáltatók, illetőleg egy homályos „egyéb” kategória is. Ezzel újabb 17% jön hozzá, tehát 65 meg 17, így az eva alá bejelentkezettek több mint 80%-a olyan, aki a korábbi adórendszerben lényegesen többet adózott. Nem vitatjuk azt, hogy mondjuk a kis javítóműhelyekben dolgozó vállalkozók megérdemlik, hogy kevesebbet adózzanak, ám az úgynevezett egyéb kategória, különösen a pénzügyi-gazdasági szolgáltatás és ingatlanügyek aligha szo-

rulnak ilyen adókedvezményekre. Ezekbe a szektorokba sorolandók például az ügyvédek, közjegyzők, könyvelők és hasonló szolgáltatók is. A szolgáltatók teszik ki a 11 plusz 65, tehát 76%-át, vagyis több mint háromnegyedet az evásoknak, és ezekre a cégekre feltétlenül igaz az óriási adóbevétel-kiesés, hiszen náluk a levonható áfa hányada rendkívül alacsony volt. Ez teljesen nyilvánvaló, hiszen ezeknél a cégeknél a bérköltség, illetőleg a bérjellegű juttatások, a szellemi tevékenységek utáni juttatások teszik ki a költségek zömét. Ezek nem olyan termelőüzemek, ahol az anyag- és energiaköltség alkotja a költségek 80%-át. Itt bérjellegű juttatások adják a költségek durván kétharmadát. Ezenfelül van mondjuk 15–25%-nyi anyag- és energiahányad, utazás stb. Egyébként ez utóbbiaknál az áfának egy jelentékeny részét korábban egyáltalán nem lehetett levonni, tekintettel arra, hogy például gépkocsihasználathoz kötődött, vagy az illető a személyes tulajdonában álló lakóingatlant (annak egy elkülönített részét) használta a vállalkozás tevékenysége székhelyéül. Így áfalevonási lehetőség nincs, mert például a fűtési és egyéb energiaszámlák a vállalkozó nevére jönnek, hiszen ő az ingatlan tulajdonosa. Tehát gyakorlatilag megnyitottak ezen körök számára egy áfa-visszaigénylési lehetőséget is, hiszen a 25 ezer Ft befizetett áfából 6 250-et automatikusan visszaadtak, hiszen ezt igazolás nélkül le lehetett vonni.

Azt, hogy mi mindent nem kell megfizetni az eva alá bejelentkezett vállalkozásnak, nagyon jól mutatja a következő. Egy olyan vállalkozás, amely nem tartozhat az eva hatálya alá, először is megfizeti az áfát. Ezt követően elszámolja a költségeit, és tételizzük föl, hogy van egy 60–70%-os valós költséghányada a bérköltségeket stb. beleértve. Ekkor marad neki minden 100 Ft után 30 Ft adóköteles eredménye, ami után először megfizeti a 16 plusz 4%-os tár-

sasági adót, majd a 25%-os osztalékadót és a 14%-os egészségügyi hozzájárulást, azaz 53% adót fizet még, vagyis a 30 Ft-ból még 16 Ft-ot megfizet adóként. Ha az emelt, 25%-os evával számolunk, akkor 120 ezer Ft-nak a 75%-a marad meg a vállalkozásnak, ez 90 ezer Ft-ot tesz ki, míg annak, aki a 100 Ft-ból először leadózza a 30 Ft-ot, akkor már eleve 84 Ft-nál tart, és ekkor még nem számoltunk a bérjellegű juttatások teljes adóterhével, ami pedig – feltételezve, hogy a 70 Ft költségéből 50 Ft a bér, az újabb 25 Ft.

Mindebből látható, hogy az eva bevezetésével legalább kétszer akkora adókiesés történt, mint amekkora az evából származó bevétel.

Most ez a folyamat még veszélyesebbé válik. Az már világos, hogy elsősorban nem az a vállalkozói kör jelentkezett be az evába, akiknek a politikai nyilatkozatok szerint szánták, tehát nem azok az egyszerű emberek, akik egy kis bolttal vagy egy kis szolgáltatással rendelkeznek. Az evát elsősorban egy olyan jól szituált kör használja ki, amelyiknek döntő mértékben bérjellegű költsége volt. Ez a kör most már nemcsak, hogy igénybe veszi az evában rejlő lehetőséget, és jogszerűen, ám morális szempontból aligha elfogadható módon jóval kevesebb adót fizet, mint a többség (különösen a bérből-fizetésből élők), hanem ezen túlmenően még a fiktív számlázást nagyüzemben folytatja. Erre kiváló lehetőséget ad számukra az, hogy az eva értékhatárát 15-ről 25 millió bruttó értékre emelték 2004. január elsejével. Ez az áfás bruttó bevételt jelenti, mivel viszont időközben még az áfa is lecsökkent 25-ről 20%-ra, ami azt jelenti, hogy durván 21 millió Ft nettó értékben tud ma már evás vállalkozó számlát kibocsátani. Azonban itt általában 1–2 személyes cégekről van szó, ezeknek a valós árbevétele többnyire nem haladja meg a 10 millió Ft-ot, és így keletkezett részükre egy újabb 10 milliós sáv, amelybe számlázni tudnak.

A könyvelő, könyvvizsgáló cégeket is rendszeresen érik megkeresések, hogy nem akarnak-e evás számlát befogadni, mivel tudnának még számlázni. Tehát ezek a vállalkozók esetenként eladják a számlákat, vagyis gyakorlatilag a könyvelő cégek kifizetik a vállalkozók eváját, és azon felül még a zsebükbe is raknak pénzt. Sokan kötélnek is állnak. Ezt a könyvelők meglehetősen pontosan látják a szakmai gyakorlatukból: egyes cégeknél rendre megjelennek olyan tanácsadási és egyéb üzletszerzési vagy ügynökségi szolgáltatások számlái, amelyek hármasszámú evás cégektől jönnek, vagyis amelyeknek az elfogadtatása kizárólag a dokumentáción múlik. Magyarán szólva, amennyiben a tevékenység szerződéssel, teljesítési igazolással, az ügylet leírásával megfelelően dokumentált, akkor ebbe utólag a hatóság beleszólni igazából nem tud. Tehát az eva amellett, hogy egy igazságtalan adónem, rendkívül széles lehetőséget nyújt a fiktív számlázás gyakorlatának felújítására is, és ezzel a magyar társadalom érintett része kellőképpen él is az utóbbi néhány évben.

A fiktív számlázás egy elég markáns gyakorlat ma Magyarországon. Ez konkrétan úgy történik, hogy az evás vállalkozások, amelyek főleg szolgáltató cégek (ingatlan-, marketing-, pénzügyi tanácsadás, számviteli, ügyvédi és hasonló területeken tevékenykednek), kötnék egy megbízási szerződést, hogy szakértői munkát, számviteli tanácsadást, pénzügyi tanácsadást végeznek, tehát olyan megfoghatatlan, nem anyagi jellegű tanácsadási szolgáltatásokat foglalnak bele a szerződésbe, amit az adóhatóság utólag nem tud ellenőrizni és nyomon követni, és egyébként a befogadó vállalkozás profiljába illeszkedik. Az adóhatóság azért is tehetetlen e tekintetben, mert egy működő vállalkozás adja ki a számlát, amely megfizeti az adót; a befogadó vállalkozásnak pedig a befogadott számla a profiljába illesz-

kedik. Így ezek a számlák tulajdonképpen kockázatmentesek a befogadó és a kibocsátó részéről egyaránt. Aztán a pénzzel egymás között elszámolnak. Vagy úgy, hogy a teljes összeg átutalásra kerül, és utána az evás felveszi a számlájáról, és visszahozza, vagy nagyon egyszerűen a házipénztárból papíron kifizetik, az átvevő átveszi, a valóságban viszont jóval kevesebbet adnak neki, tehát igazából többletként megmarad a pénz, és ezt követően a vállalkozás a saját céljaira azt használni tudja.

Az ilyen fiktív számlázások tettenérése vagy felderítése egy esetben lehet esélyes (ez egyébként minden más esetre érvényes): ha egyszeri és nagy összegű számláról van szó. Azonban az adózók is rájöttek erre már a korábbi évek adózási és adóellenőrzési gyakorlatából, és tudják, hogy nem érdemes egyszeri, kerek, nagy összegű számlákkal operálni, mert azt az ellenőrzés ki tudja szűrni, és azt nehéz alátámasztani, meg egyébként is reális értékekhez kell ragaszkodni. Tehát az adóhatóságnak nyilvánvalóan szemet szúr egy olyan számla, ahol valaki egy egyszeri tanácsadási szolgáltatással kapcsolatban milliós értékeket számláz, mert akkor az nem igazán piacokonform, és nem felel meg a kereslet-kínálat követelményeinek. De ha az érintett cégek betartanak bizonyos szabályokat, rendszeresen csak különböző kisebb, reálisnak tűnő összeget számláznak, akkor ezt az adóhatóság nem kifogásolhatja.

A megoldás az eva megszüntetése lehet.

2. A személyi jövedelemadó

A személyi jövedelemadó (szja) jelenlegi rendszerében van egy sokat emlegetett általános probléma, és vannak bizonyos technikai problémák. Az előbbi az, hogy az adótábla korrekciója nem követte a magyarországi belső inflációs folyamatokat és a jövedelmek alaku-

lását. Tehát az átlagjövedelmek ma már a felső kulccsal adóztatandó sávba esnek. Ennek a ténynek állítólag az a pénzügyi indoka, hogy az államháztartás jelenlegi helyzetében nem engedhető meg, hogy az állam kevesebb adót szedjen be. Valószínűsíthető azonban, hogy ez az a pont, ahol egy óriásit téved a fiskális politika. Ugyanis az adósávoknak a kiszélesítése és az átlagjövedelmeknek az alacsonyabb kulccsal történő adóztatása jelentősebb jövedelemnövekedést okozna a versenyszférában. Ráadásul egy jelentékeny költségvetési tehercsökkenést okozna a közalkalmazotti szférában is, tekintettel arra, hogy itt lényegében költségvetési pénzekből kell amúgy is megfinanszírozni azt az adót, amit a közalkalmazottaktól levonnak. Nyilvánvalóan igaz az, hogy az az adó, amit a költségvetési szektorban esetleg nem fizetnének be, azt ténylegesen nem fizetnék be ezen túl, hanem a dolgozók megkapnák. Viszont ezzel a közszféra a következő évek béremelésénél számolni tudna, így a szakszervezetek, illetve a jövedelememelésben érdekelt csoportok részéről kisebb nyomás nehezedne a közszférában dolgozó munkáltatókra a béremelés tekintetében, amennyiben az állam az adóteher csökkentésében biztosítaná a közszféra dolgozói nettó bérének a növekedését. A versenyszférából viszont jelentős adóbevétele-növekedésre lehetne számítani, éppen a gazdaság kifehérítése miatt.

Mindenki előtt ismert adat, hogy a versenyszférának a bérszínvonala immáron lényegesen a közszféra bérszínvonala alatt marad, legalábbis a hivatalos statisztika szerint. Ez a valóságban nem igaz. Ugyanis ha egy társadalomban olyan egészségtelen arányok alakulnának ki, mint amit itt nálunk a statisztikai adatok rögzítenek, hogy a versenyszférában jóval kevesebbet keresnek az emberek, mint a közszférában, akkor óriási átáramlás indulna meg a közszféra munkahelyei irányában, ami viszont nem jellemző. Sok helyen már az or-

vosokat is lasszóval kell fogni, nemhogy más közalkalmazottakat. Egyszerűen az a helyzet, hogy a versenyszférában dolgozók bérének egy része a fekete, illetve szürke gazdaságban jelentkezik. Ezen nagyon egyszerűen lehetne változtatni. Nagyon sok ellenőrzött munkáltatónál lehet érezni azt az igényt, hogy legalizálják az adóhatóság elől eddig elrejtett béreket. Azonban csak akkor tudnának legálisan bért fizetni, ha az általuk folyósított béremelésből a dolgozó is többet kap, és nem az állam vonja el annak a nagyobbik részét.

2002-ben bevezették, hogy a minimálbér adómentes legyen, ahelyett, hogy lenne egy 0 kulcsos adósáv az szja rendszer alján. Ez korábban, a 90-es évek elején létezett is, aztán megszüntették. Ehelyett bevezették az adójóváírás intézményét, ami 9 000 Ft havonta, durván kerekítve. De ez is csak egy bizonyos jövedelemszintig, gyakorlatilag az alsó adókulcs felső határáig jár, ami ma kb. 1,5 millió Ft-os éves jövedelmet jelent. E fölött nemcsak az szja kulcsa ugrik 18-ról 36%-ra, hanem a következő félmillió sávban még ezt a 9 000 Ft-ot is vissza kell adni. Ezáltal, ha valaki a dolgozójánál munkáltatóként átlépi ezt az éves jövedelemszintet, akkor a dolgozó abból nettó jövedelemként alig érez valamit, hiszen van egy olyan természetbeni juttatás, ahol 44% szja-t kell levonni. Ezenfölül levonják még a nyugdíj- és egyéb járulékokat. Összességében a dolgozó bruttó jövedelmének 55–57%-a megy el adó- és járulékteherre. Ezenfölül még a munkáltatónak is fizetnie kell a mintegy 35%-nyi munkáltatói járulékteherre. Végül tehát egy 135 Ft bruttó emelésből a dolgozó lát 45 Ft nettót, tehát az egész béremelésnek a kétharmadát vonja el az állam. Ez az a pont, ahol a munkáltatók jelentékeny része nem hajlandó átlépni, hanem azt mondja, hogy belövi a munkabért eddig a felső sávig. Egyébként nem véletlen az, hogy a versenyszférának a hivatalosan kimutatott átlagbérszintje azon a szinten van,

ahol ez a jövedelemhatár elhelyezkedik. Sem a munkáltatónak, sem a dolgozónak nem érdeke e fölé menni, hiszen a munkáltató jelentősen több adót és járulékot fizetne, a munkavállaló pedig alacsonyabb nettó jövedelmet érne el. A különbséget természetesen valamilyen más módon fizeti ki a munkáltató, ezzel is a fekete és szürke gazdaságot erősítve.

A más módnak megint rengeteg technikája van. Vannak a számlavásárlási technikák, amiknek egy példáját az evánál már említettük. Számlavásárlási technikaként azonban nemcsak a más cégektől történő beszerzések léteznek, hanem vannak olyan módszerek is, hogy vagy a dolgozóval hozatnak számlát, hozzá közel álló, rokon, más gazdasági társaság részéről, vagy maga a cég vásárol olyan termékről vagy szolgáltatásról számlát, amit különösebb kockázat nélkül tud értékesíteni. Ezek például időről időre fiktíven számitástechnikai szolgáltatást vesznek igénybe; rendszerfelügyeletet és így tovább.

Mindenkinek van olyan partner vállalkozása, amely nem kizárólag üzleti ügyfelekkel áll kapcsolatban, hanem magánszemélyeknek is értékesít, és nem minden magánszemélynek állít ki áfás számlát, hanem – természetesen – pénztárgépből ad nyugtát. Tehát ha teljesen szabályszerűen jár el, és folyamatosan üti a nyugtát a pénztárgépbe, akkor jelentős olyan árbevétele halmozódik föl, amiről áfás számla nem készült, és így ezekről az összegekről az áfás számlát kiállíthatja másnak.

További technika, hogy tudatosan nem ütik be az összeget a pénztárgépbe. Rengeteg olyan kis szolgáltató, kereskedő cég létezik ma Magyarországon (például vendéglátó), ahol a bevételeknek csak egy részét rögzítik a pénztárgépben. Ezek a helyeken mindig van annyi fekete bevétel, hogy a minimálbér fölötti részt ebből fizetik ki. Itt tudatosan említettük a minimálbért, mert többnyire azokról a vállalkozásokról van szó, akik még az alsó adósáv

felső kulcsáig sem fizetnek bért, hanem egyszerűen minden dolgozót minimálbéren jelentenek be, és a minimálbér fölötti őket megillető jövedelmet a fekete bevételből fizetik. Ez egy rendkívül széles kör. Ezek azok az adózók, akik általában a könyvvizsgálatra sem kötelezettek, mivel a könyvvizsgálói kötelezettség 50 millió Ft éves árbevételnél kezdődik. Az ezt az árbevételt meghaladó cégeknél a könyvvizsgálók többsége megköveteli azt, hogy szabályszerű nyilvántartások legyenek. Viszont azoknál a vállalkozásoknál, ahol könyvvizsgáló sincs, ilyen követelmény sem létezik. A jelenlegi számviteli rendszer mellett utólag még egy termeléssel foglalkozó cégnél sem lehet igazából bizonyítani azt, hogy valaki nem ütötte a pénztárgépet. A számviteli törvény nem írja elő a folyamatos anyag- és készlet-nyilvántartási kötelezettséget, tehát azt, hogy mondjuk egy péknél mennyi lisztből mennyi kenyér készült, és hány darab van a raktáron a nap kezdetén. A számviteli törvény szerint egy kis cégnél a mérleg alátámasztására évente egyszer kell leltárt csinálni. December 31-én megszámlolják például, hogy hány liszteszsák van, éppen hány kenyér van a polcon, és ez alapján egy pillanatfelvételt csinálnak. Ebből készül a mérleg, mert akkor ezt költségből visszaveszik, és készletként kimutatják. Év közben semmiféle nyilvántartási kötelezettség nincs, ezt utólag egy adóellenőr sem kérheti rajtuk számon. Bár elméletileg ki lehetne számolni (ha lenne rá apparátus), hogy a beszerzett összes lisztből és egyéb alapanyagból kb. mennyi árúnak kellett készülni, és abból mi volt az egyes árúknak az egységára, hány deka volt egy túrósbatyu, egy kifli, egy kenyér és így tovább, de hát erre nincs ellenőr, aki végigszámolná. Magyarán szólva mindenki ott csal, lop, hazudik ezzel kapcsolatban, ahol akar.

Az a „megoldás” semmiképpen nem támogatható, hogy az ellenőrzés tovább lazuljon. Most például szó van arról, hogy a könyvvizs-

gálat értékhatárát 50-ről 300 millióra fogják emelni. Ez egyáltalán nem támogatható. Legálább a független ellenőrzés maradjon meg!

A legfontosabb azonban – és ez egy teljesen közismert dolog –, hogy az adózót tegyük érdekeltté abban, hogy kifejérisse magát. Ha olyan adóterheket állapítanak meg, ami mellett az adózónak nem éri meg a csalás, a lebukás veszélye, akkor egyre többen és többen fognak áttérni a legális megoldásokra. Ezért van szükség arra, hogy a bérfizetés tekintetében a bérterheket a valós megélhetési költségeknek megfelelő átlagjövedelem szintjén kell megállapítani. Azaz ma Magyarországon nem évi 1,5 millió Ft-nál kellene meghúzni az szja felső sávhatárát, hanem valahol 2,5–3 millió Ft-nál, és ezt évről évre a valós megélhetési és jövedelemviszonyoknak megfelelően kellene változtatni.

Ezenfelül a bérhez és bérjövedelmekhez kapcsolódó adóterhek és járuléktekhez beszedésének egy nagyon komoly egyszerűsítésére lenne szükség. Rendkívül bonyolult az a rendszer, hogy nyolcféle címen kell egy munkavállaló után a bérterheket befizetni, nyolcféle helyre és nyolcféle beválláson havonta mindent lejelenteni. Ez borzalmas adminisztráció, ami rendkívül időigényes, és rettenetesen rontja a versenyképességet. Borzalmasak ennek a banki terhei is. Egy vállalkozásnak fizetnie kell rehabilitációs hozzájárulást, szakképzési hozzájárulást, munkaadói járulékot, munkavállalói járulékot, szja-t, egészségbiztosítási járulékot, nyugdíjbiztosítási járulékot, magánnyugdíj pénztárat – ez idáig 8. Ezt tetézi, hogy a különféle adó- és járuléktek mértéke és fajtája erősen függ attól, hogy mi az illetőnek a státusza, például hogy nyugdíjas-e, első munkavállaló-e, esetleg munkanélküliből vált munkavállalóvá, teszem azt nő-e vagy férfi, hány gyereke van. Ez így nem megy – különösen nem a kis- és középvállalkozásoknál. Ehhez ugyanis a munkáltatónak óriási szakképzettségre lenne szüksége, és az ezt birtokló szakember foglalkoztatása olyan többletterhet jelentene,

amire nem tud és nem is akar áldozni. Olyan megoldást kell tehát találni, ami legfeljebb két-három jogcímen von el jövedelmet az embe-rektől, és ennek a mértéke nagyon egyszerűen sávosan megállapítható legyen. Az elvonás legyen zömmel lineáris, tehát mindenki egyszerűen meg tudja határozni annak a mértékét. Az ezzel kapcsolatos adatszolgáltatási és bevállási rendszer is legyen központosított és egyszerű. Ha ez így lesz, és a jövedelem megadóztatásának mértéke még a megélhetési költségeket is visszatükrözi, akkor a legtöbb munkáltató azt fogja mondani, hogy érdemes bejelenteni és érdemes adózni. Sok szakértő meggyőződése, hogy ennek a hozadéka pontosan a gazdaság kifehéredése folytán bőven visszahozhatja azt a kiesést, ami jelenleg adózóknál a több jövedelem visszahagyásából ered. Ez nem valami hiú remény. A könyvelők, könyvvizsgálók tapasztalata az, hogy az adócsalás gyakorlat nemcsak kisvállalkozásoknál, hanem a közép- és nagyvállalkozásoknál is megjelenik. Tehát ez a helyzet olyan vállalkozásoknál is, amelyeknek központi könyvelése van, és a költségcsökkentési nyomás miatt alkalmazzák ezt. Nem azért, mert nem akarnak adót fizetni, hanem azért, mert ha ez a vállalkozás akár a tőkeerős multinacionális cégekkel kénytelen versenyezni, akár az olcsó lengyel, kínai árukkal, vagy pont a kicsikkel, akkor kénytelen megtenni, mert csak így tud életben maradni. Vagy például egy szervezettebb vendéglátó-ipari, szállodai létesítménynek meg kell küzdenie az adott településen működő nem számlázó vendéglátóssal vagy panzióssal is. Ha ő a saját dolgozójának egyébként számfejtene a súlyos adóterhekkkel lévő bért, akkor az árai annyival lennének magasabbak a piacon, hogy tönkremenne az egyébként fekete és szürke gazdaságban dolgozó konkurenciával szemben. Ilyen értelemben a jelenlegi helyzet a gazdaság működésének a fönntartását is szolgálja, azonban ez egyáltalán nem egészséges. Igencsak valószínű, hogy látványos bérnövekedés indul-

na meg papíron a versenyszférában abban az esetben, ha az adótáblát és a bért terhelő adó- és járulékrendszer módosítanak. Határozottan állítható, hogy ez nem csökkentené az állam bevételét, mert elindulna egy kifehéredési folyamat, és bejönnének a rendszerbe olyanok, akik jelenleg nincsenek benne.

A mostani rendszerben a 3,8 millió bejelentett biztosított kb. 40%-a, körülbelül másfél millió ember van minimálbéren bejelentve. Mindenki tudja, hogy ez nem felel meg a valóságnak, hiszen ma a minimálbérből nem lehet megélni.

Nem megoldás, sőt elhibázott intézkedésnek tekinthető, amikor a kormány bejelenti, hogy a minimálbér az továbbra is 62 vagy 65 ezer Ft, de a járulékot a jövő hónaptól kezdve a minimálbér kétszerese után kell fizetni. Ez egy roppant farizeus politika, mert azt mondja a dolgozónak, hogy továbbra is éhezzen a minimálbérből, az állam kétszer annyit akar, mert a nyugdíj és az egészségbiztosítás finanszírozása már abból a járulékból elképzelhetetlen. Igen ám, de abból a bérből megélni is elképzelhetetlen. Tehát sokkal jobban járt volna az állam, ha azt mondta volna, hogy például a mai naptól kezdve nem tudjuk ezt a minimálbért elfogadni, az állam a dolgozóknak is ad valamit, az állam is akar gyarapodni, de a gazdaság is fizessen a dolgozóknak. Emelni lehetett volna a minimálbért például 100 ezer Ft-ra. Ezt a gazdaság kibírta volna – annál is inkább, mert meg is felel a valós jövedelemkiáramlásnak. Ugyanis még a nagyon egyszerű segédmunkás fizikai dolgozónál is látjuk, hogy nettó 70-80 ezret visznek haza manapság. Ebből 52 ezer minimálbérként van számfejtve és 20-30 ezret feketén hozzátesznek. Legalább meg kellene próbálni a valós gazdasági folyamatokat lekövetni. Ha ezt megtették volna, akkor valószínűleg ennek az úgynevezett adóváltoztatásnak a társadalmi fogadtatása is kedvezőbb lett volna.

Ha az állam egyszerűsítene a bért terhelő adókat és járulékokat, alkalmazkodna a jövedelemszintek változásához, és a gazdaság

kifehéritése érdekében adót is csökkentene, akkor valóban fönnáll annak a veszélye, hogy ezáltal az adóbevétel csökken. Ezt úgy lehetne kiegyensúlyozni, ha összehorolná egy szerkezeti átalakítással, ami azt jelenti, hogy a bér- és jövedelemadóztatástól a termékadóztatás kellene lépni. Ennek egyik eleme az egész áfa-rendszer módosítása lehetne (ld. alább).

Az a másfél millió ember, aki aktív korú, de jelenleg nincs bejelentve sehol, kívül marad a rendszeren. Ahelyett, hogy az állam megpróbálná bevonni őket a rendszerbe, újabb elvonási technikákkal kísérletezik: azt próbálja elérni, hogy az 1,3 millió ember, aki nincs a munkanélküliek között sem, nincs olyan biztosítási jogviszonya (gyes, gyed, nyugdíj), ami miatt ellátottnak minősül, az áprilistól majd fizessen az egészségügyi szolgáltatásokért. *Ehelyett ezt az 1,3 millió embert minél nagyobb mértékben be kellene vonni a foglalkoztatottak körébe.* Ezek egy része nyilván olyan (például nagy létszámú gyerek miatt háztartásbeli, vagy az egészségi állapota miatt nem dolgozik), aki nem vonható be a rendszerbe, viszont ebben az esetben egy családi adózás keretében meg lehetne fontolni a biztosítási jogviszonyuk megteremtését, és egyben az adóviszonyoknak a kiegyenlítését. A többiek esetében pedig éppen a béradóztatás átstrukturálásával kellene egy olyan munkahelyteremtő, ösztönző hatást elérni, ami által egyre többen visszajönnek az ellátórendszerbe.

3. A társasági adó és az osztalékadó

A társasági adóról, az osztalékadóról a következőket állapíthatjuk meg, különös tekintettel a munkahelyteremtésre, a belföldi vállalkozások ösztönzésére és az adócsalásra. Itt az a nagy probléma, hogy a társasági adóból származó bevétel rendkívül alacsony. Ez megint fölveti az adórendszer hibás voltát,

és azt, hogy az adóellenőrzés sem áll magas színvonalon Magyarországon. A mostani kimutatások szerint a Magyarországon működő, társasági adó hatálya alá tartozó gazdasági társaságoknak kb. a fele tartósan veszteséges, és mégis működnek. Ez eleve azt mutatja, hogy itt valami gond van az adórendszerrel. Hiszen nem működhetnének. Esetleg lehetne 5–10%, amely átmenetileg veszteséges, és aztán vagy csődbe megy, vagy reorganizálja magát, és aztán nyereségesé válik. De olyan nincs egy egészségesen működő gazdaságban (márpedig azt állítják, hogy a magyar gazdaság egészségesen működik), hogy minden második gazdálkodó szervezet tartósan veszteséges. A befizetett társasági adóbevételek ezért nyilvánvalóan sokkal kisebbek annál, mint egy normális adórendszerben lehetne. Miért veszteségesek ezek a társaságok? Egyrészt azért, mert nem akarnak társasági adót fizetni, másrészt azért, mert nem akarnak áfát fizetni, tehát ismét a fekete és szürke gazdaság témakörénél tartunk. Itt főleg azokról a mikro- és kisvállalkozásokról van szó, akik le tudják költségelni magukat, és le is költségelik fiktív számlákkal, számos olyan beszerzéssel, ami nem tartozik a társaság tényleges működéséhez, főleg az egy-két főből álló családi jellegű vállalkozásoknál. Magánbeszerzéseket költségelnek le, aminek gyakorlatilag az az egyik fő célja, hogy ne mutassanak ki nyereséget. Ezt viszont nem lehet úgy kifehériteni, hogy a meglévő adózókra rátesznek még 4% adóterhet, meg még 14% terhet az osztaléokra.

Mindenképpen vissza kellene térni a versenyképes nyereségadóztatás világához, ami a 16%-os társasági adót és legfeljebb 20%-os osztalékadót jelenti, és nem további elvonást. Sőt adott esetben a 20%-os egykori osztalékadót is sokallható, tehát lehetne az 10% is. Ha 16%-os lenne a társasági adó és 10% lenne az osztalékadó, akkor számos szervezet kifehéredne. Ugyanis nem lenne érdeke az, hogy ne mu-

tasson ki eredményt, mert nem tudja ennél olcsóbban megoldani. Aki számlát vásárol, annak is fizetnie kell a számláért annak a fiktív számlázónak, aki kibocsátja. A készpénzforgalomnak is megvannak a maga kockázatai. Egy bizonyos értékhatáron fölül elég nehéz eltüntetni a bevételt, mert már túl sok számlát kell vásárolni. A másik szervezetnél, aki nem üti a pénztárgépet, túl nagy kockázatot jelent sokszor nem ütni a pénztárgépet. Tehát mindig van egy olyan határ, amit az ügyvezető, az ottani tulajdonos mérlegel, és azt mondja: „Ha összesen 26% adót kell fizetnem az eredményem után, hát egye fene, azt befizetem, mert nem tudnék olcsóbban kijönni. Vagy lehet, hogy valamivel olcsóbban jönnék ki az eddig alkalmazott módszerimmal, de nem éri meg, mert óriási kockázatot vállalok, rengeteg adminisztratív teherrel jár, és mindig azon kell gondolkodnom, hogy miként lopjak-csaljak.” Tehát ilyen értelemben a kifehéritésnek nem az adóemelés a módja, hanem az adó csökkentése. Egyébként ilyen szempontból roppant diszkriminatív is a rendszer, mert most, amikor a belföldi magánszemélyeknek fölemelték 25+14, tehát 39%-nyi adóterherre az osztalékadót és a kapcsolódó egészségügyi hozzájárulást, ezzel párhuzamosan a tőzsdére bevezetett cégeknek az osztalékadóját egységesen 10%-ra csökkentették. Aligha lehet egyenlő piaci elbánásnak tekinteni, ha a tőzsdei, részben magyar, de zömmel külföldi nagy jövedelemtulajdonosoknak 10%-ban, a belföldi kicsinek pedig 39%-ban állapítják meg az adóját. Ez rontja a gazdaság versenyképességét is. Aligha indokolható, hogy például Csányi Sándor miért szorulna rá 10% osztalékadóra, hogy ne vesítsünk egyet a nagy jövedelemtulajdonosok közül! Őneki 10%, a kisebbeknek pedig 39%.

A másik probléma, hogy Magyarország ipara, gazdasága nagy hányadban külföldi tulajdonban van. Ott az osztalékadót megszüntették. Korábban a kettős adóztatást kizáró egyezmények alapján a legtöbb európai és

más fejlett országokkal szemben egyébként is korlátozott volt az osztalékadó mértéke, általában 5–10%, tehát szinte sehol nem érvényesítettük a 20%-ot. Viszont 2006. január 1-jétől az osztalékadó részükre teljesen megszűnt, azaz a Magyarországon befektető külföldiek csak a 16%-os társasági adót és most a 4%-os szolidaritási adót kell megfizetniük. Ezt követően az osztalékukat elvihetik az országból, és elméletileg majd otthon adóznak. Ez a fajta engedmény, ez a fajta elbánás teljesen kiszolgáltatott helyzetbe hozza Magyarországot, tekintettel arra, hogy a Magyarországról külföldön befektetett tőke mértéke és aránya köszönőviszonyban sincs a külföldről Magyarországon befektetett tőkével. Ez egyrészt sérti az egyenlő elbánás elvét, másrészt pedig tulajdonképpen a magyar állam a saját állampolgáraival szemben egy elfogadhatatlan adóterhet alkalmaz.

Ezen változtatni kell. Egységesen kellene kezelni a hazai és külföldi tulajdonú vállalkozásokat, és egy olyan ösztönző kulcsot kellene alkalmazni, ami mindkét fél számára megfizethető. Erre lehet az az ellenérv, hogy a Magyarországon fizetendő osztalékadó hátrányosan befolyásolná a külföldiek befektetési hajlandóságát. Ez viszont nem igaz abban az esetben, amennyiben a külföldi a legális gazdaságban tevékenykedik. Ugyanis az osztalék utáni adót jelenleg otthon teljes egészében meg kell fizetnie. Tehát a befektető személyes érdekét, amennyiben a legális gazdaságban tevékenykedik, semmilyen szempontból nem sérti egy méltányos mértékű osztalékadó léte Magyarországon. Ha itt megfizet 10%-ot, akkor Németországban további 43%-ot fizet még hozzá mert ott nagyon magas, 53%-os az osztalékadó. Vannak viszont országok, ahol csak 20–25% az osztalékadó, és ott különbözeti adózás van. Igazából Magyarország finanszírozza a külföldi államot abban az esetben, ha mi 0 osztalék-adókulcsot állapítunk meg. Az

adó megváltoztatásával legfeljebb ezen kormányok moroghatnak valamelyest. (Ha arra gondolunk, hogy Magyarországon rengeteg nyugat-európai állami cég fektetett be, akkor lehet, hogy mégis van ennek alapja. Ekkor viszont azt a kérdést kell feltenni, hogy miért nevezzük privatizációnak azoknak a közszolgáltatásoknak az értékesítését, amelyeket Magyarországon brit, német vagy francia állami vagy regionális tulajdonban álló szervezetek vásárolnak meg. Akkor viszont itt egy olyan gazdasági szerkezetváltozásra lenne szükség, ami elodázhatatlanul szükséges, mert akkor nem magánszervezetek szolgáltatnak Magyarországon. Mert nem magánszervezet az a brit repülőtér üzemeltető cég, amelyik 75%-ban brit állami tulajdonban van. És ezt azzal indokolni, hogy Magyarországon viszont a magyar állam rossz tulajdonosa ennek, hát ez meglehetősen nevetséges.)

4. A helyi iparűzési adó

A helyi iparűzési adóval (ipa) van egy nagy probléma. Ez egy legfeljebb 2%-os mértékű adó az adóalapra vetítve, de jelentős adóteher tekintettel arra, hogy az adóalap nem az adóeredmény, hanem az árbevétel plusz kamatbevétel mínusz eladott áruk beszerzési értéke mínusz anyagköltség mínusz alvállalkozói vagy közvetített szolgáltatások. Az adóalap meglehetősen diszkriminatív módon van meghatározva. Ezért is volt vita arról, hogy ez nem egy második forgalmi adó-e, és egyáltalán EU-konform-e? Ez mostanra eldőlt, EU-konformnak tekinthető, mert nem hozzáadott érték típusú adó, és nem működik rá az a visszaigénylésű rendszer, mint az áfánál, és bár nem teljesen ugyanaz, mint az EU által elutasított olasz adó elleni kérelem, de most, hogy az olasz adó megült, a szakértők is azt mondják, hogy az ipa is meg fog maradni. Viszont az adóalap meghatározása a termelő

cégeket diszkriminálja. Ugyanis a termelő cégeknél csak az anyagköltség vonható le az adóalapból, a késztermékek az önköltsége nem, és ezáltal a késztermékhez fölhasznált bérköltség sem. Ez nagyon erősen foglalkoztatásellenes. Itt mindenképpen javasolható az, hogy a termék-előállítás és anyagi jellegű szolgáltatások előállításával foglalkozó, tehát nyomon követhető szolgáltatást előállító cégek esetében a termékek és szolgáltatások közvetlen önköltsége legyen levonható az egyéb anyagköltség mellett. Ennek lenne egy nagyon komoly foglalkoztatást és hazai termelést ösztönző kihatása. Az ebből adódó adóbevétel-csökkenés, ami az önkormányzatokat sújtaná, nem lenne drasztikus nagyságrendű, tekintettel arra, hogy a termelés Magyarországon ma nagyon-nagyon visszaszorulóban van, és egyre kevesebb cég foglalkozik teljes körű termék előállításal. A hozadéka megint abban jelenne meg, hogy ezeknek a cégeknek a versenyképessége kicsit nőne, esetleg több embert tudnának foglalkoztatni, egy kicsit a termelésüket kiszélesíteni.

Lehet ellenérv, hogy a jelenlegi rendszer inkább a szolgáltatásokat ösztönzi, vagyis a nem anyagi jellegű felhasználást, ami környezeti szempontból előnyösebb. Ugyanakkor azt látni kell, hogy Magyarország gazdasága a foglalkoztatottságon áll vagy bukik. Természetesen lehet azt mondani, hogy mondjuk a környezeti lábnyom szempontjából lehet, hogy jobban állunk akkor, hogy ha Kínából vásároljuk meg a termékeket, mert belföldön kevesebb lesz az energiafelhasználásunk és az anyagfelhasználásunk. Ez lehet, hogy így van, de önmagában a fogyasztáshoz nem fogunk kevesebbel hozzájárulni, és ráadásul még azokat a kibocsátásokat sem tudjuk ellenőrzés alatt tartani, amelyek ezekkel a termékekkel kapcsolatosan jelentkeznek.

Az iparüzési adó bevallásban közölt információk valóságtartalmának ellenőrzése szinte egyáltalán nem megoldott. A mikro-, kis- és

középvállalkozások gyakorlatilag kockázat nélkül kozmetikázhatják az iparüzési adó bevallásaikban közölt adatokat, hiszen az önkormányzatoknak nincs erőforrásuk az ellenőrzési tevékenységre. Az itt elfolyó adómilliárdok megtartására szintén az adóhivatalhoz befutó ellenőrizhető információkon keresztül vezethet az út. Az iparüzési adó összegét a társaságiadó-bevallás is tartalmazza, így az adatbázisok összekötésével ellenőrizhetővé válna, hogy azonos módon és a helyes számok figyelembevételével került-e megállapításra az adó. E rendszert akár az adóhatósági adómegállapításhoz hasonló módon az APEH is tudná működtetni, ehhez azonban a kedvezmények jelentős szűkítésére és az önkormányzatok eljárásainak egységesítésére lenne szükség.

5. Az általános forgalmi adó

Az áfa 25%-ról 20%-ra történő csökkentése mind politikai, mind gazdasági szempontból teljesen indokolatlan volt. A költségvetés helyzete nem indokolt adócsökkentést. Politikai szempontból végtelenül elhibázott volt, mert ezt követően a kedvezményes kulcs megszüntetésre került. A rendszerváltás után az alapélelmiszerek és a közszolgáltatások a kedvezményes 6%-os kulcsba kerültek. Aztán először 8% lett, utána 12%, aztán 15%, most pedig hirtelen megszűnt, és már 20% lett. Ezzel tulajdonképpen egy nagy adóterhet ráterheltek a kevésbé fizetőképes, szegényebb társadalmi tömegekre. Az összefogyasztást terhelő adót pedig jelentősen csökkentették, amivel igazából azoknak a gazdagoknak juttattak sokat, akik luxusfogyasztási cikkeket, gépkocsit stb. vásárolnak. Ehelyett a 25%-os áfakulcsot meg kellett volna hagyni. Egy újabb adóreformnál az áfát vissza lehetne emelni 25%-ra. Ugyanakkor komoly érvek szólnak az ellen, hogy állítsák vissza a 15%-os kulcsot.

Az egységes áfakulcsból van egy kicsi kilógás, mert az újságok, gyógyszerek megmaradtak az 5%-os kulcsban. Ennél azonban sokkal fontosabb, hogy az egységes áfakulcs az adóbiztonság és adóellenőrzés szempontjából roppant előnyös. Ugyanis radikálisan csökkent a nettó áfa visszaigénylő gazdasági szervezetek száma azáltal, hogy az élelmiszeripar és egyéb energiaszolgáltatók stb. átkerültek a 20%-os kulcsba, és mindenki a hozzáadott értéke után adózik. Nincs nettó visszaigénylés azáltal, hogy a beszerzései a magasabb kulcsban vannak, az értékesítése meg az alacsonyabb kulcsban van. Itt nettó visszaigénylők csak az exportőrök meg a beruházási fázisban lévők maradtak, ami az adóhatóság számára egy előnyös ellenőrzési pozíciót jelent, ugyanis hogyha valaki egy ilyen helyzetben igénylőként megjelenik, akkor azt könnyen ellenőrzés alá lehet vonni, és jóval kisebb számú ellenőrzést kell elvégezni, mint idáig.

Az is nagyon fontos másik ok, hogy nem lehet az a cél, hogy a termékek árának a befolyásolása révén teremtsünk szociális egyenlőséget vagy kiegyenlítést. E tekintetben az kell hogy legyen a cél, hogy a jövedelmet hagyjuk a jövedelemtulajdonosnál, hadd döntse el, hogy a rendelkezésére álló jövedelemből mit vásárol, milyen terméket, milyen szolgáltatást. Tehát ha több nettó bért hagyunk az embereknél, akkor egy visszaemelt áfakulcs mellett is el tudják dönteni, hogy milyen termékeket, szolgáltatást kívánnak ebből megvásárolni, azaz sokkal jobban tudnak gazdálkodni a pénzüikkel. Ami pedig az áraknak a befolyásolását illeti, a jövedelemtulajdonosokat abban kell motiválni, hogy környezeti szempontból mely termékek és szolgáltatások azok, amelyeket az állam előnyben részesít, vagy éppen visszaszorítandónak ítél. Ha vannak olyan termékek vagy szolgáltatások, amelyeket diszpreferálni kell, akkor azokat környezeti adóval kellene sújtani. Azokat a termékeket vagy tevékenységeket, amelyek elterjedé-

sét ösztönözni kell, például amelyek az ország energiafüggőségének csökkentése szempontjából üdvös, akkor azokat támogatni kell különböző, az uniós jog által lehetővé tett módokon.

Ez azonban egy képlékeny terület, mert a piaci viszonyoktól történő eltérítés nemcsak az EU rosszállását vonhatja maga után. Ezenkívül egy ilyen korrumpált állami rendszer tekintetében, ami Magyarországon sajnos létezik, mindig fölveti a lobbierdekek gyanúját is. Ne felejtjük el, hogy a korábbi 15%-os áfakulcs kategóriái is tartalmaztak olyan terméket és szolgáltatást, ahol nehéz volt megérteni, hogy miért tartozik a kedvezményezett körbe. Bizonyára voltak okai, de nem feltétlenül voltak ezek sem energiapolitikai, sem környezetpolitikai okok.

Tehát egy egységes és magas termék- és szolgáltatásadóztatás sokkal tisztább gazdasági és jövedelmi helyzetet teremt, mint a bérből és fizetésből élőknek a drasztikus megadóztatása. Nemzetgazdasági szempontból nem szerencsés, hogy a magyar állam adóbevételi szerkezetében a személyi jövedelemadóból és a tb-járulékból származó bevételek markánsan nagy hányadot képeznek. Ezen kívül még az áfa az, ami meghatározó és akkor az összes többi adónem gyakorlatilag az egyéb adó kategóriájába minősíthető, a belőlük származó bevétel már sokkal kisebb. *Nem szerencsés az sem, hogy az adóbevétel ilyen mértékben függ a foglalkoztatástól. A magyar költségvetés léte vagy összedőlése egy rendkívül erősen foglalkoztatáspolitikai ügy is, és érdekes módon valahol a magyar állam ezt sem látja. Ha a lecsökkenő bér- és járulékadóztatás mellett a termékadóztatást megnövelnénk, akkor egy kiegyenlítettebb adórendszert hoznánk létre, ami egészségesebb, több lábon áll, és kevésbé fenyegetne a foglalkoztatottság fluktuációja miatt a költségvetés kiszámíthatatlansága.* Mert azért azt be lehet látni, hogy az emberek akkor is enni-inni, fogyasztani fognak, ha a munkaviszonyuk sehol nincs hivatalosan beje-

lentve. Valahonnan lesz jövedelmük, és azt el fogják fogyasztani. Ebből pedig a költségvetésnek lesz bevétele. Viszont attól, aki nincsen bejelentve, járulékbétele sem lesz. Tehát a javasolt adószervezeti változtatás nagyobb biztonságot jelent költségvetési szempontból.

Az áfában egy olyan likviditási probléma is van, ami igen hátrányosan hat a hazai foglalkoztatottságra és versenyképességre. Ennek megszüntetése azért is lényeges, mert minden olyan tényező, amely indokolatlanul hoz piaci versenyhátrányba egyes cégeket vagy ágazatokat, egyúttal indok az adócsalásra.

Egy belföldi alapanyagokból belföldi szolgáltatások igénybevételével, vagy akár csak belföldi áruk forgalmazásával, belföldi áruk szállításával foglalkozó cég, vagy termelő cég a beszerzése után az általános forgalmi adót levonásba helyezi. De csak akkor igényelheti vissza, ha a számlát ki is fizette a szállítójának az adóbevallás benyújtására előírt időpontig. Ezt követően a visszaigénylést az adóhatóság 45 nappal teljesíti. Ugyanez import esetén, vagyis ha valaki importált terméket, szolgáltatást értékesít tovább vagy használ fel a termeléséhez Magyarországon, az adott adóbevallásban érvényesítheti oly módon, hogy a fizetendő adót és a levonható adót is egyazon bevallásába állíthatja be abban az esetben, ha ez a termék vagy szolgáltatás az Európai Unió területéről származik. Ez 2004. január 1. óta jelentős hátrányt okoz a belföldön terméket beszerző cégeknek, hiszen igazából itt egy legalább 60 napos likviditásbeli csúszással kell számolni. Ez a legrosszabb esetben akár a 90 napot is elérheti. Addig bizony a levonható áfát vagy visszaigényelt áfát akár bankhitelből súlyos kamatterhek fizetése mellett a vállalkozásnak kell megfinanszíroznia, és ezzel a hitellel, ezzel a kamatteherrel, ezzel a likviditással a költségvetést finanszírozza. Ez komoly hátrányt jelent a belföldi beszerzésnél, és a tapasztalatok szerint ez jelentősen befolyásolja ma már, hogy ki honnan szerez be árut. Ezen változtatni kell.

A változtatásnak egy roppant egyszerű módja az, ha valamelyik technikát megváltoztatják. Ha az állam ragaszkodik ahhoz, hogy kiutalás előtti ellenőrzést akar végezni, akkor a bevételi oldalon kell változtatnia, és a visszaigénylésnél csúsztatni kellene. Tehát mondjuk az import esetében azt kellene tenni, hogy a vállalkozás állítsa be, hogy vásárolt, de a levonási jogát az állam elcsúsztatja, hogy adott esetben az ellenőrzésre időtartamot teremtsen, hogy az általa bevallott adó megfelel-e a valóságnak. Tehát az importnál ezt egy hónappal elcsúsztathatnánk, és így az importőrt is nehezebb likviditási helyzetbe hozzuk. Az egy hónap tulajdonképpen azt jelenti, hogy ott is megvan a 60 nap, mert ha a vállalkozás az adott hónap 20-ára beadja a bevallást, és az áfát is be kell 20-án fizetnie, és a következő hónap 20-i bevallásnál állíthatja be csak levonásként, és esetleg igénylő pozícióba kerül, akkor attól kezdve jön részére megint a 45 nap, tehát ugyanabba a rendszerbe kerül be, vagyis így biztosítható ez az eltérést. A másik lehetőség, ami fiskális szempontból kedvezőtlenebb, ugyanakkor a társadalmi igazságosság szempontjából teljesen egyértelmű, és így kellene lennie, az az, hogy a visszaigénylésnek és az adólevonásnak azonnal kellene hatályosulnia. Tehát nem szabadna 45 napos kiutalási határidőt szabni, hanem azt kellene előírni, hogy az azonnal esedékessé válik, és azon a napon, ha a vállalkozó tényleges pénzbeli kiutalásra nem is számíthat, de más adónemei terhére beszámíthatja. Tehát legalább azt lehetővé kellene tenni, hogy mondjuk van a vállalkozásnak 2 millió Ft áfakiutalási igénye, és 20-án beadja az ezzel kapcsolatos bevallást, és ugyanezen a napon ezt a kiutalási igényt – természetesen a saját felelősségére persze – átvezetheti az szája-ra, a tb-járulékra, tehát valamilyen más adónemre. Ez a költségvetés szempontjából az adócsalás kockázatát olyan értelemben kivédi, hogy azok az adócsalók, akik pénzhez akarnak jutni, nem fogják alkalmazni. Mert nem tud általa igazából

pénzhez jutni, hiszen csak egy másik adónemre lehetne ezt az összeget betudni. És ahhoz, hogy ténylegesen pénzben kikérje, továbbra is meg kellene várni ezt a határidőt, hogy ellenőrzésre lehetőséget teremtsenek. Ha valaki élt egy ilyen átvezetéssel, akkor az adóhatóság 45 napon belül még mindig megteheti, hogy bekéri a bizonylatokat. Viszont nem finanszíroztatja meg magát 45 napon keresztül.

Az egységnyi termék előállításához szükséges anyaghányad vizsgálatával egyes szektorokban (építőipar, élelmiszeripar, nyomda stb.) jelentősen lehetne csökkenteni az adócsalás lehetőségeit. Ha meg tudjuk állapítani, hogy egységnyi alapanyagból mennyi termék volt előállítható, akkor megállapíthatjuk, hogy az éves eredmény kialakításakor az indokolt, vagy annál esetleg jelentősen magasabb költséget számolt-e el a vállalkozás. A legtöbb esetben a könyvelő dönti el, hogy milyen szintig engedi a csalást.

6. A nemzetközi adócsalások további vonatkozásai

A nemzetközi áfacsalással kapcsolatos egyéb problémákat és megoldási lehetőségeket jól összefoglalja a „*Megállíthatatlanul tűnnek el a milliárdok*” című cikk (Magyar Nemzet, 2006. november 15.), amelynek megállapításait itt nem ismételnénk, hanem mellékletben közöljük. Itt valódi megoldás csak az Európai Unió szintjén képzelhető el, azonban a magyar kormányban is minden tőle telhetőt meg kell tennie, hogy ez mielőbb bekövetkezzen.

A nemzetközi adócsalásoknak további vetületei is vannak.

A KSH 2007. első negyedévi összesített adatai szerint „*2007 első negyedében a kivitel volumene 18, a behozatalé 15%-kal bővült a megelőző év azonos időszakához képest. Folyó áras forintadatokból számítva az export 17,*

az import pedig 14%-kal nőtt.” Az összevont adatok részleteit vizsgálva azonban több probléma merül fel.

Kedvező a kép *az EU-országokkal* folytatott külkereskedelemben: „Az Európai Unióba irányuló kivitel volumene 17, az onnan érkező behozatalé 14%-kal nőtt a megelőző év azonos időszakához képest, ezen belül továbbra is az új tagállamokkal (EU-12) volt dinamikusabb (30%-ot meghaladó) a növekedés. A forgalom egyenlege mind a régi, mind az új tagországokkal aktívumot mutat; a teljes uniós exporttöbblet közel 60%-a az új tagállamokkal folytatott árucserében keletkezett.”

Ezzel szemben *az ázsiai országokkal* folytatott külkereskedelem helyzete fordított képet mutat: „Az ázsiai országokkal folytatott kereskedelem egyenlege ugyanakkor – a jelentősebb ország-csoportok közül egyedüliként – romlott, amely legnagyobb részét a hongkongi és a kínai relációjú kereskedelem alakulásával magyarázható.” A KSH adatai szerint az egyenlegünk romlása folytatódott, és 2007. első negyedévében megközelítette a 2,3 milliárd USD értéket. Ez azt jelenti, hogy éves szinten rekord, 9 milliárd USD körüli hiány várható. Reálértéken ez a hiány nagyobb, mert ismert az a bevett gyakorlat, hogy a kínai import termékek ára *mesterségesen alulértékelt*. Ezzel minimalizálják a fizetendő vámokat és az adókat. Mivel az áru a vámkezelés után többnyire továbbra is kínai tulajdonban marad, ez számukra igen jövedelmező művelet. A VPOP évek óta küzd az alulértékelés ellen, azonban a KSH egyes árustatisztikai adatai szerint kevés sikerrel. Szakmai elemzések szerint bizonyos kínai áruk ugyanazon egységre vetített import ára legalább 1/10-e, esetenként 1/20-a a hasonló magyar áruk exportjának. Ez gyakorlatilag csalásnak minősül.

A probléma másik része is a hatalmas mértékű nemzetközi szintű adócsaláshoz kapcsolódik. A KSH jelentése szerint: „Importban a

számítógép-alkatrészeket és -tartozékokat jelentős értékben tartalmazó irodagépek és gépi adatfeldolgozó berendezések, valamint a híradás-technikai, hangrögzítő és -lejátszó készülékek folyó áron számított forgalma egyaránt 40%-ot meghaladó mértékben bővült.” A részletes adatok szerint ez az import 2007. első negyedévében 536,6 milliárd forintot tett ki. Ezzel szemben ugyanezen termékekből 843,4 milliárd forint értékű exportot bonyolítottak le. Ezen ágazatok reálmutatóit vizsgálva, megállapítható, hogy a *foglalkoztatottak száma viszonylag alacsony*, és az utóbbi években több ezer fővel csökkent is. Ugyanakkor az egy főre jutó viszonylag magas exportértékből (mintegy 40 millió Ft/fő) arra következtethetünk, hogy itt gyakorlatilag EU-ba történő ázsiai import továbbítása a fő motívum. Ez óriási adókedvezményben részesül: a villamosgép- és műszergyártás TEAOR főcsoport adózás előtti eredménye 2005-ben (az APEH adatai alapján) 390,6 milliárd forint volt, viszont az átlagos társasági adóterhelése 2005-ben *csak 2,37%-ot* ért el, miközben a nemzetgazdasági átlag 11,91% volt. Megjegyezzük, hogy az előbbinek a 2004. évi adóterhelése még 3,67%-ot tett ki, míg a nemzetgazdasági átlag pedig 13,82% volt. Joggal feltételezhető, hogy ezen a téren jelentős mértékű nemzetközi adócsalás folyik.

7. Adócsalás cégalapítással és megszüntetéssel

A feketegazdaság virágzását nagymértékben elősegíti a túlzottan liberális cégalapítás. A cégbíróságok ugyanis kizárólag a formai megfelelést vizsgálják. A cégbejegyzések szigorításával jelentősen csökkenthető lenne az eleve fiktív módon létrehozott cégek száma. Az adócsalás egy gyakori módja (pl. építőipari cégeknél), hogy létrehoznak egy fiktív céget, a munkavállalókat ide jelentik be hivatalosan, az

adókat, járulékokat is folyamatosan bevallják, azonban azokat nem fizetik meg az állam részére. Miután a cég elvégzett egy adott munkát, csődöt jelent, illetve a cégvezetők eltűnnek, és az állam elesik az adóbevételről. Értesítéseink szerint több nagy bevásárlóközpont is épült már ilyen alvállalkozókkal...

Itt a megoldás a cégalapítás és felszámolás szigorítása, az elkövetők szigorú büntetőjogi felelősségre vonása lehet. A bíróságoknál nem ritkák az 5-8 éve húzódó végelszámolási, felszámolási ügyek, melyek gazdasági hatását még becsülni is nehéz.

8. Leállított ellenőrzések

Az APEH-től korábban elbocsátott dolgozóktól hallottuk (az előző kormányzati ciklusban 1100 főt bocsátottak el az APEH-től), hogy számos esetben, amikor az adóhatóság már egy-egy nagyobb adócsalási ügy felderítésének közelébe került, a további vizsgálatot magas politikai szintről leállították.

Ezért szükséges lenne, hogy egy független szerv (az ügyészség vagy az Állami Számvevőszék) vizsgálja meg, valóban történtek-e olyan esetek, hogy nagy értékű adócsalás felderítésére irányuló vizsgálat leállt-e az elmúlt időszakban, és ha igen, ennek mik voltak az indokai.

9. Számla „üzletág”

Fentebb már többször érintettük a fiktív (valós gazdasági tevékenység nélkül kiállított) számlák esetét. Gyakorlatilag nincs olyan cég ma Magyarországon, aki valamilyen formában ne támaszkodna a feketegazdaság ezen elemére.

Legenyhébb eset, amikor a vállalkozó (döntően kényszervállalkozók) saját életük, családjuk, rokonaik beszerzéseit számolják el a cég

költségei között, ezzel áfa, társasági adó, ipar-üzési adó bevételeitől megfosztva a költségvetést. Az ellenőrzések során a legtöbb ilyen esetre fény derül, viszont ezen vállalkozói kör döntő többsége szinte soha nem kap olyan ellenőrzést, melyen utolérhetők lennének. Ha mégis ellenőrzésre kerül a sor, nyitva áll számukra az önellenőrzés lehetősége, mellyel gyakorlatilag mentesülhetnek a komolyabb jogkövetkezmények alól, a következő hónaptól pedig folytathatják az addigi gyakorlatot.

A következő szint, amikor a vállalkozások (itt is döntően a mikro- és kisvállalkozásokról van szó) a pénztárból adózás nélkül kivett (elsikkasztott) összegek fedezetére a tevékenységi körükhöz illő, szerződéssel és teljesítésigazolással is ellátott számlákat vásárolnak.

A számlát kibocsátó ebben az „üzletben” lehet teljesen megfoghatatlan (lásd az évás vállalkozások által kiállított számlákat), amikor a gazdasági eseményekről készült bizonylatok mindkét fél könyvelésében szabályszerű elszámolásra kerülnek. A csalás itt valójában abban nyilvánul meg, hogy valós gazdasági esemény nem történik, csupán az egyes adózási módok közötti eltéréseket használják ki a szemfüles vállalkozók. A legtöbb esetben azonban különböző ellenőrzési vagy nyilvántartási módszerekkel utolérhetők a csalók, hiszen a jogosulatlan pénzügyi előnyhöz jutás során szükségképpen számviteli, adózási, nyilvántartási szabálytalanságokat kell elkövetniük.

A leggyakoribb esetben a kiállított számla teljesen fiktív, azaz a kibocsátó oldalán egyáltalán nem könyvelik, kizárólag a számlatömb sorszáma rendelhető egyértelműen a kibocsátó céghez. A mai magyar ellenőrzési rendszer lehetővé teszi, hogy ilyen módon akár 6 hónapig is kockázat nélkül állítsanak ki számlát. Ilyen számlákat már a bruttó összeg 5-10%-áért is lehet vásárolni, és nem kell hozzá könyvelőnek lenni, hogy bárki rájőjön, az ilyen számla nem lehet könyvelt!

A komolyabban felszerelt számlagyárak nem ritkán 10-40 céget is magukba foglalnak. A „cégcsoport” mindig tartalmaz ún. tiszta cégeket, melyek minden kötelezettségükkel elszámolnak az adóhivatal felé, és olyanokat, melyek élettartama nem hosszabb 12-16 hónapnál. A cégcsoporton belül minden céget duplán könyvelnek, azaz van egy hivatalos könyvelés és egy maguknak szóló nyilvántartás. Ha egy ilyen céget ellenőrzésre jelölnék ki, akkor a többi cégből való számlázással könnyen egyenesbe hozzák, majd az ellenőrzés után a következő hónapban ismét folytatják az illegális tevékenységet.

A papír alapú számlatömbök vásárlása, bár tartalmaz bizonyos biztonsági elemeket, ezeket azonban már csekély technikai felkészültséggel is könnyű áthágni. A cégbíróságtól bármely cég adatait tartalmazó hivatalosan beszerezhető cégkivonat és ennek birtokában készített fiktív bélyegző felhasználásával olyan számlatömb vásárolható, mely a központi nyilvántartás szerint is a számlát kibocsátó cég nevére szól, miközben a cég mit sem tud arról, hogy nevével és adataival visszaélve valaki számlagyárat tart fenn. A csalók legtöbbször olyan nagy forgalmú és jelentős áfabefizetéseket eszközöző cégeket szemelnek ki, melyek esetleges kapcsolt ellenőrzésekor sem tűnik fel a csalás ténye, hiszen az ellenőrzés alá vont számlák nagyságrendje bőven beleillik a gazdasági szintbe. Ha mégis kiderül, a csalók nem érhetők utol.

A másik nagy csalási lehetőség az elektronikus számlázó-könyvelő programokkal előállított bizonylatok (számlák, nyugták) használata során merül fel. A piacon beszerezhető majd minden szoftver képes arra, hogy bizonyos titkos billentyűkombinációkkal a már kiállított számlák sorszámát, dátumát, összegét, adatait anélkül módosítsák, hogy a sztornó bizonylatot ki kellene állítaniuk. A programok esetleges bevizsgálása során ezekre a technikákra sajnos nem derül fény.

A papír alapú számlák esetén indokolt lenne a jelenlegi beszerzési módszert oly módon szigorítani, hogy a megvásárolt és megkezdett számlatömbök sorszámtartományait az adóhivatalhoz egy erre rendszeresített bejelentőlapon az adózóknak be kellene jelenteniük. Ezzel a módszerrel az ellenőrzés során bármely számláról azonnal lekérhető lenne, hogy forgalomban van, vagy sem. A számítástechnikai úton előállított bizonylatok esetén önmagában nem elégséges a kiadott számla sorszámaának bejelentése, hiszen a fenti példa alapján a sorszám változatlan hagyása mellett a tartalom változtatható. Ezekben az esetekben megoldást jelenthet, ha a könyvelő programokba a pénztárgépek adómemóriájához hasonló hardver eszköz beillesztését írják elő. Egy ilyen eszköz használatával kiküszöbölhető lenne a csalás, hiszen az minden műveletet rögzít, és nem írható felül.

10. Mérlegek közzététele

A vállalkozások mind nagyobb hányada ma már hitelfelvétel útján is próbálja versenyképességét fokozni. A hitelkérelmek bírálata során legnagyobb hangsúllyal a cég gazdálkodási adatai (mérlege) szerepelnek. Sajnos a legtöbb bank és takarékszövetkezet nem győződik meg a hitelfelvevő cég adatainak valóságtartalmáról, erre nincs is sok lehe-

tősége, csupán az Igazságügy Minisztérium céginformációs adatbázisából lekérhető, legalább egyéves késéssel oda felkerülő mérlegekből tájékozódhat. Mivel a mérlegek ép-púgy módosíthatók, mint a bevallások, így ez sem jelent garanciát. A hitelfelvételeknél a cégek az utolsó évet gyakran jelentősen jobb színben tüntetik fel, mint a valóság, és tehetik ezt minden jogkövetkezmény nélkül. Az ebből eredő kockázatok miatt azonban a szektor csak magasabb hiteldíj mutatójú forrásokhoz juthat, hiszen a kockázat felhajtja a kamatokat is. A fentiekben sokat segíthetne, ha a cégek mérlegei és minden nyilvános gazdálkodási adata a beadást követő 30 napon belül lekérdezhető lenne. Ez nemcsak a bírósági és adóhivatali eljárás során okozna könnyebbséget, de az adott cég partnerei számára is biztonságot jelenthetne. Fontos lenne az APEH-hez benyújtandó társasági adóbevallás és a Cégbírósághoz, valamint a Céginformációs Szolgálathoz benyújtandó éves beszámoló adatainak összevetése. Gyakran előfordul, hogy e két dokumentum, nem fedi egymást, így a hivatalos mérleg lekérése során a cégről jó képet alkothatunk, miközben az adóhivatalhoz teljesített bevallásaiban akár veszteséges is lehet. Megoldást jelenthet, ha ezen dokumentumokat is az APEH informatikai rendszerébe integrált módon kellene benyújtani, és azokat az adóhivatal továbbítaná a bíróságok és a Céginformációs Szolgálat felé.

Melléklet

http://mn.mno.hu/index.mno?cikk=383229&rvt=9&s_text=forgalmi+ad%F3&s_texttype=1&norel=1&pass=3
Magyar Nemzet, 2006. november 15.

Megállíthatatlanul tűnnek el a milliárdok

A szokatlanul magas nyereség miatt szervezett bűnözői és terroristacsoportok is bekapcsolódtak az áfacsalásba

Gyulasi Georgina

Egyre nagyobb károkat okoznak az Európai Unió országában az áfacsaló cégek. Különböző kifinomult módszereket alkalmaznak, amelyekkel olyan nagy összegeket tudnak megszerezni, hogy szervezett bűnözői csoportok és terrorszervezetek is bekapcsolódtak a csalók körébe. Az évről évre növekedő mértékű csalások az EU-ban több száz milliárdos károkat okoznak, amiből hazánk sem marad ki.

Aggasztóan nő az Európai Unióban az áfacsalások mértéke, éves szintje mostanra megdöbbentő mértéket öltött. Az EU-ban végzett felmérések szerint évente eléri a közösségi agrárköltségvetés értékét és ötszöröse a foglalkoztatásra vagy szociális kiadásokra fordított összegeknek. A visszaélések számának rohamos növekedése többek között annak köszönhető, hogy a belső határokon áthaladó áruk határregisztrációjának megszüntetése, a szolgáltatások kereskedelmének bővülése és az elektronikus kereskedés elterjedése bonyolulttá tette a forgalmi adó nyilvántartásával kapcsolatos adminisztrációt az Európai Unión belüli kereskedelemben.

Profitnövelő „körhinta”

Az áfacsalások tipikus célpontjai azok a modern technikai eszközök, amelyek szállítása nem igényel nagy helyet, ám áruk elég magas ahhoz, hogy megérje a szabálytalankodó cégeknek. Ilyen termékek például a számítástechnikai alkatrészek, mobiltelefonok. Az EU-ban forgalmiadómentes a tagállamok közötti szállítás, így az áfa csak akkor adódik az árhoz, amikor a terméket az adott országban eladják. Az erre szakosodott cégek azonban az áfát nem fizetik be az illetékes kormányának, és ez csupán az állam megkárosításának első lépése. A cégek az elmaradt adóbevételek okozta veszteségeket tovább növelik, amikor az árut a lánckereskedelem egy másik részt vevő cége újra exportálja, és visszaigényli a be sem fizetett áfát. Tavaly az erre a célra kiszemelt EU-n kívüli országok közül a legnépszerűbb Dubai és Ciprus volt, ezek bizonyultak legalkalmasabbnak arra, hogy a csalásokkal foglalkozó cégek áruikat visszaimportálják az unióba. A vállalatok profitjukat úgy növelik, hogy ezt a „körhinta” csalásnak nevezett módszert többször megismétlik.

A bűnözés ezen formája annyira eredményesnek bizonyult, hogy nemzetközi elemzések szerint a szokatlanul magas nyereség miatt szervezett bűnözői és terroristacsoportok is bekapcsolódtak a folyamatba, és már olyan magas szintre fejlesztették módszereiket, hogy a forgalmi adót számítógépen létrehozott, virtuális üzletek után igénylik vissza. Az elkövető országok sorából hazánk sem maradt ki, magyar kereskedőcégek is próbálkoztak különböző technikákkal. Az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (APEH) is ellenőrzött több EU-ból importáló céget, amelyeknél a vizsgálat több esetben is adócsalás gyanúját mutatta ki. Nálunk különösen a körbeszámlázásos csalás jellemző – nyilatkozta lapunknak Bóta Zsuzsanna, az APEH ellenőrzési főosztályának szakreferense. Megtuttuk, hogy a csalások mértékében sem maradunk el az EU-átlagtól, ugyanis a revíziók által megállapított adókülönbségek több mint 70 százaléka az áfát érinti. Az ilyen csalások okozta veszteségekről az APEH-nek nincsenek adatai, ugyanis most alakítják ki azt a rendszert, amelyből az ide tartozó adatok elkülönítetten rendelkezésre állnak. Az adóhatóságok közötti információcsere EU-ban működő rendszerének az APEH is aktív tagja, amely elősegíti

a határokon átnyúló közösségi családi láncolatok felderítését. Az együttműködés legmagasabb foka a több ország adóhatóságának részvételével folyó ellenőrzés, amelyre már nálunk is van példa. Hazánkban is alkalmaznak különleges EU-eszközöket, például a fordított adózást, ám vannak olyan módszerek, amelyeket nálunk még nem vezettek be, ilyen például az egyetemleges felelősség a családi láncolat tagjaira kiterjedően. Bár a csalások egy részét kiszűrjük, az együttműködés és a jogi eszközök állandó továbbfejlesztésére van szükség.

Veszélyes veszteségek

Egyes információk szerint a visszaélések mértéke a kormányzatok által elismert értékeknél is nagyobb, pedig az ismert számok is megdöbbentők. Az éves 200-250 milliárd euró veszteséget okozó adócsalásokból 160 milliárdot tesznek ki az áfacsalások, amelyért az összes uniós vállalkozás két százaléka felelős. Az ilyen jellegű bűncselekmények Nagy-Britannia költségvetésében ötmilliárd font veszteséget okoztak tavaly, azonban ez a szám 2006-ra megduplázódott, ami a brit forgalmi adó 6,5 százaléka. Az EU ezt a gyorsan növekedő veszteséget tartja a legveszélyesebbnek, többek között azért, mert egyre több vállalat van, amit kizárólag ebből a célból alapítottak.

A szakértők az áfacsalások két csoportját különböztetik meg. Az első főként az adóköteles bevételek eltitkolásán alapul. Az ilyen visszaélések során a cégek az eladásokat nem könyvelik, vagy a tényleges árnál alacsonyabb árat, esetleg az értékesített mennyiségnél kevesebbet mutatnak ki. A másik csoportba azok a vállalatok tartoznak, akik adó-visszaigényléssel élnek vissza, vagyis fiktív kereskedőkre, fiktív tranzakciókra hivatkoznak.

Alapvető különbség a tényleges adásvételi ügyletekből származó jövedelmek eltitkolásából eredő egyéni adócsalás és a fiktív tranzakciókra vonatkozó adó-visszaigényléssel történő visszaélések között mutatható ki, amelyeket jellemző módon bünszervezetben valósítanak meg. A visszaélések leggyakrabban alkalmazott nemzetközi

módszerei a fiktív export és a hiányzó kereskedő elnevezésű eljárások. Az előbbi esetben a kereskedő papíron bonyolítja le a tranzakciót nulla áfakulccsal, majd később visszaigényli az áfát úgy, hogy közben az árut hazai piacon értékesíti számla nélkül. Abban az esetben, ha valódi exportra kerül sor, biztonságosabb az akció, ám ilyenkor a cégek a valódinál nagyobb mennyiséget tüntetnek fel. Az ilyen esetek felderítését nehezíti, hogy az unión belül a fizikai vámkezelést az úgynevezett VIES (áfainformációs rendszer) helyettesíti.

Hoppon maradt költségvetés

A második verzió egy jobban kidolgozott változat, amikor egymáshoz kapcsolódó fiktív tranzakciók sorát generálják, piaci árak felhasználásával. A hiányzó kereskedő nevű módszer alkalmazásakor adásvételi láncot működtetnek, és még abban az esetben is, ha végül tényleges export történik, a beszállítások értéke annyira felduzzad, hogy ez az exportört jelentős áfa-visszaigénylésre jogosítja fel. A forgalmiadó-visszatérítés befolyik a tényleges exportörhöz, még mielőtt az adóhivatal képes lenne felfedni, hogy van egy hiányzó kereskedő az adásvételi láncban, amely persze nem tett eleget az áfafizetési kötelezettségeinek, így a beszállítások után járó adó sohasem folyik be a költségvetésbe. A módszert időnként helyettesítik a fizetésektelen cég változattal, amikor egy áfafizetési kötelezettséget felhalmozott céget új, nincstelen tulajdonos nevére írnak, akinek nincs végrehajtható vagyona.

A megelőzésre több különböző megoldás is lehetséges. Az úgynevezett fordított adózás, amikor az áfa nem a belső határ átlépése után kerülne rá a termék árára, hanem az értékesítési lánc végén. Így csak egy helyen van lehetőség csalásra, ezt pedig könnyebb ellenőrizni. Vannak, akik úgy gondolják, vissza kellene térni a harminc évvel ezelőtti elképzeléshez, amely szerint az áfa a közösségen belüli kereskedelemben is rögtön az első értékesítésnél kerüljön rá az árura.

**III. A Levegő Munkacsoport
javaslata az adórendszer egyszerűsítésére,
illetve költségvetés-semleges átalakítására**

Sor-szám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	A javasolt intézkedés indoklása
1.	Személyi jövedelemadó a munkabérről a munkabérről a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító, nagy nyersanyag- és energiaigényű termékekre és szolgáltatásokra kell minél nagyobb mértékben átcsoportosítani. Azonban ezt nem lehet egyik napról a másikra megtenni, ezért a megszüntetendő adók miatti költségvetési bevételekiesés pótlására elkerülhetetlennek tűnik az szja emelése.** Szükséges az szja-val kapcsolatos előírások lényeges egyszerűsítése, a kedvezmények, kivételek számának csökkentése, valamint az adócsalást és adóelkerülést lehetővé tevő kiskapuk megszüntetése (különös tekintettel a személygépkocsikkal kapcsolatos elszámolási lehetőségekre).	A (0708A-M) bevallásnak legyenek külön sorai, amelyek a különböző jogcímen kapott jövedelmeket nyomon követik, és elősegítik az APEH által történő kifizetéseket (a jelenlegi különböző OEP és NYUFI kifizetéseket, valamint a munkaügyi központok kifizetéseit). Az adóbevallás tartalmazzon egy olyan rovatot, amely kimutatja, hogy a magánszemély az adott hónapban milyen ellátásra jogosult. Létre kell hozni egy olyan egységes on-line rendszert, amely révén az említett kifizető szervek azonnal hozzájuttatnak a számukra szükséges információkhoz. (Így nem a munkáltatóknak kellene különböző helyekre adat-szolgáltatást nyújtani.) Az APEH alakítsa át az ABEV programot úgy, hogy felhasználóbarát legyen (például hibás bevallás esetén ne kelljen újra begépelni mindent, vagy legalább mentse el).	Az adóterhet nem egyénre szabott biztosítást szolgál, hanem az államháztartás bevételei közé tartozik. A kormány (országgyűlés) eddig is a befizetések mértékétől függetlenül csökkentette vagy növelte az állam egészségügyi kiadásait. Ezért az egészségbiztosítási járulék egy felesleges adminisztrációs teher. Egyébként ilyen járulék például Dániában sincs, ott is az egyéb adókból fedezik az államháztartás egészségügyi kiadásait. A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
2.	Egyéni egészségbiztosítási járulék (4+3%)	Ez a befizetés nem egyénre szabott biztosítást szolgál, hanem az államháztartás bevételei közé tartozik. A kormány (országgyűlés) eddig is a befizetések mértékétől függetlenül csökkentette vagy növelte az állam egészségügyi kiadásait. Ezért az egészségbiztosítási járulék egy felesleges adminisztrációs teher. Egyébként ilyen járulék például Dániában sincs, ott is az egyéb adókból fedezik az államháztartás egészségügyi kiadásait. A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.	Ez a befizetés nem egyénre szabott biztosítást szolgál, hanem az államháztartás bevételei közé tartozik. A kormány (országgyűlés) eddig is a befizetések mértékétől függetlenül csökkentette vagy növelte az állam egészségügyi kiadásait. Ezért az egészségbiztosítási járulék egy felesleges adminisztrációs teher. Egyébként ilyen járulék például Dániában sincs, ott is az egyéb adókból fedezik az államháztartás egészségügyi kiadásait. A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.

Sorszám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	A javasolt intézkedés indoklása
3.	Egyéni nyugdíjbiztosítási járulék (8+0,5%)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
4.	Munkavállalói járulék (1,5%)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
5.	Különadó (4%, az egyéni „járulékplafon” feletti összevont adóalapra)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
6.	Munkáltatói egészség-biztosítási járulék (8%)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
7.	Munkáltatói nyugdíjbiztosítási járulék (21%)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
8.	Munkaadói járulék (3%)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
9.	Tételes eho (1950 Ft)	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
10.	Szakképzési hozzájárulás (1,5%)	megszüntetés	Komoly visszaélésekre ad lehetőséget. Felesleges adminisztráció, beépíthető a személyi jövedelemadóba.

Sor-szám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	A javasolt intézkedés indoklása
11.	Eva	megszüntetés	Komoly visszaélésekre ad lehetőséget. Felesleges adminisztráció, az államháztartási bevételek más adó emelésével ellentételezhető.
12.	Ekho	megszüntetés	Komoly visszaélésekre ad lehetőséget. Felesleges adminisztráció, az államháztartási bevételek más adó emelésével ellentételezhető.
13.	Általános forgalmi adó	emelés, egyszerűsítés	Az egyéb adók megszüntetése miatt szükségesnek tűnik az emelése. A fogyasztást terhelő, ezért emelése kedvezőbb, mint a munkabéren lévő adóterhek növelése. Ugyanakkor megvizsgálandó, hogy az áfa-mérték esetleges emelése mennyire ösztönzi a más országban történő vásárlásokat a magyarországiak helyett. Szükséges az áfával kapcsolatos előírások lényeges egyszerűsítése, a kedvezmények, kivételek számának csökkentése, valamint az adócsalást és adóelkerülést lehetővé tevő kiskapuk megszüntetése. Ez utóbbihoz nemzetközi összefogás szükséges, amiben a magyar kormányoknak a jelenleginél nagyobb szerepet kellene vállalnia, hiszen ez a kérdés súlyosan érinti Magyarországot, rontva nemzetközi versenyképességünket.
14.	Társasági adó és külön adó	egyszerűsítés	A külön adót be kell építeni a társasági adóba. Szükséges a társasági adóval kapcsolatos előírások lényeges egyszerűsítése, a kedvezmények, kivételek számának csökkentése, valamint az adócsalást és adóelkerülést lehetővé tevő kiskapuk megszüntetése. A társasági adó tényleges mértéke az EU többi országgal összehasonlítva alacsony, ezért is célszerű a kedvezményeket jelentősen szűkíteni (például a munkabéret terhelő adók emelése helyett).
15.	Játékadó	emelés	Részben az egyéb adók miatti bevételkiesés részbeni pótlására, részben a társadalmilag haszontalan tevékenység fokozottabb terhelése érdekében javasolható ennek az adónak az emelése.
16.	Hitelintézetek kölönadója	emelés	A hitelintézetek nyeresége túlzottan magas, mintegy kétszerese az EU15 országok átlagos szintjének. Egy valódi piaci versenyhelyzetben ez aligha történhetne meg.
17.	Innovációs járulékok	megszüntetés	Felesleges adminisztráció, az államháztartási bevételkiesés más adó emelésével ellentételezhető.
18.	Környezetvédelmi termékdíjak	elemzés, majd döntés	Sajnos nem készült olyan elemzés, amely kimutatta volna a termékdíjak tényleges környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi hatását az eddigi gyakorlat alapján. Ezért az ezzel kapcsolatos döntés előtt el kell készíteni ezeket a vizsgálatokat.

Sor-szám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	A javasolt intézkedés indoklása
19.	Környezetterhelési díjak	elemzés, majd döntés	Sajnos nem készült olyan elemzés, amely kimutatta volna a környezetterhelési díjak tényleges környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi hatását az eddigi gyakorlat alapján. Ezért az ezzel kapcsolatos döntés előtt el kell készíteni ezeket a vizsgálatokat.
20.	Rehabilitációs hozzájárulás	változatlan	
21.	Vállalkozói járulékok	megszüntetés	A megszüntetés azért lenne lehetséges, mert az 1. pontban javasolt bevallás tartalmazná a szükséges adatokat. Az szja mértékét úgy lehet emelni, hogy az államháztartási bevételek összességében ne csökkenjenek.
22.	Kulturális járulékok	emelés, egyszerűsítés	Jelenleg rengeteg termék, szolgáltatás után kell 0,5-2 százalékos (néhány esetben 3%-os) kulturális járulékot fizetni. Ezek az alacsony mértékű járulékok a fogyasztást nem befolyásolják, az egyetlen céljuk, hogy többletbevételt teremtsenek a Nemzeti Kulturális Alapprogram számára. Felesleges többlet adminisztrációt jelentenek, és értelmetlenül terhelik le az APEH munkatársait. Ezért ezeket a járulékokat el kell törölni. A fentiek alól kivételt jelentenek a pornó- és erőszaktartalmú művek és a műanyag dísz tárgyak, amelyeket 25%-os, valamint a játékfegyver és a szórakozóhelyi játékok, amelyeket 10%-os kulturális járulékok terhel. Ezeket a továbbiakban is meg kell tartani. Egyúttal a pornó- és erőszaktartalmú művek kulturális járulékával kapcsolatban el kell készíteni a végrehajtási utasítást, mert ennek hiányában az APEH ezt a járulékot immár 8 éve gyakorlatilag nem tudja beszedni. Szükségesnek tartjuk megtartani a hirdetések kulturális járulékát, és azt a jelenlegi 1%-ról legalább olyan mértékűre emelni, hogy ellentételezze a megszüntetett járulékok miatt kieső bevételeket. (A hirdetésekre számos országban vetnek ki adót: például Svédországban 11%-ot, Görögországban 20%-ot.) Közgazdaságilag a hirdetések kulturális járulékát úgy tekinthetjük, mint a gazdasági reklámozás hatására létrejövő negatív externáliák kiküszöbölésének a költségét.

Sor-szám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	A javasolt intézkedés indoklása
23.	Földvédelmi járulék	emelés, kiterjesztés	A földvédelmi járulék jelenleg olyan alacsony, és olyan sok benne a mentesség, hogy nem ösztönöz a termőföld, a zöldterületek megőrzésére. Ez egy rejtett támogatás, ami hatalmas nemzetgazdasági károkat okoz, és rendkívül elterjedt korrupciós ügyleteknek is a táptalaja. Ezért a járulék mértékét sokszorosára kell emelni, és a mentességeket meg kell szüntetni. Ez az intézkedés a zöldmezős beruházások helyett a barnamezős beruházások megvalósítását is ösztönözné, ami nemzetgazdasági szempontból is sokkal előnyösebb.
24.	Bányajáradék	emelés	Jelenleg a kitermelők nem fizetik meg azt a kárt, amellyel nem megújuló nyersanyagkincseink, pótolhatatlan természeti erőforrásaink kitermelésével okoznak. Ez jelentős pazarláshoz, környezetszennyezéshez és ésszerűtlen gazdasági döntésekhez vezet. A szénhidrogének esetében a jelenlegi magas világsági ár mellett túl magas nyereség képződik, ami az államot illetné meg.
25.	Gépjárműadó	átalakítás	A gépjárműadót egyrészt úgy kell átalakítani, hogy az tükrözze a környezetvédelmi és baleseti kockázati tényezőket. Másrészt át kell nevezni úthasználati átalánydíjnak és ki kell vetni a külföldi gépkocsikra is. (Ilyen változtatást szorgalmaz a Magyar Autóklub is.)
26.	Regisztrációs adó	elemzés, majd döntés	Jelenleg megfelelő elemzések hiányában nem világos a regisztrációs adó környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi hatása. Ezért további döntések előtt ilyen vizsgálatokat kell végezni.
27.	Energiaadó	emelés	Az energiaadó jelenleg rendkívül alacsony mértékű, ezért emelése környezetvédelmi és gazdasági szempontból is indokolt. (Mindenekelőtt azonban meg kell szüntetni az energiátámogatásokat. Át kell alakítani a kompenzációs rendszert is: a jelenlegi, sok adminisztrációval és visszaélési lehetőséggel járó rendszer helyett a nyugdíjak, a családi pótlék és a szociális segély emelésével kell kompenzációt nyújtani. Ez egyúttal sokkal inkább ösztönöz energiatakarékosságra is. Ugyanakkor az energiahatékonysági beruházásokhoz nyújtott támogatásokat két nagyságrenddel kellene emelni.)
28.	Ingatlanadó	elemzés, majd döntés	Döntés előtt további alapos elemzés szükséges a környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi hatásokról.
29.	Kommunális adók	elemzés, majd döntés	Döntés előtt további alapos elemzés szükséges a környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi hatásokról.

Sor-szám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	A javasolt intézkedés indoklása
30.	Iparűzési adó	megszüntetés	Igazságtalan, az élők munkát sújtja, a környezetszennyezést ösztönzi. Az államháztartási (önkormányzati) bevételkiesés más adó emelésével ellentételezhető.
31.	Illetékek	elemzés, majd döntés	Döntés előtt további alapos elemzés szükséges a környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi hatásokról.
32.	Autópálya-matrica	megszüntetés	Az autópálya-matrica a tényleges használatot nem tükröző, jelentős adminisztrációt igénylő államháztartási bevételi forrás. Különösen visszás, hogy a külföldi járművek územeltetői általában elkerülik a befizetését. (A behajtás nehézségei miatt az automatikus rendszerszám-felismerő rendszer már eleve törli a külföldi járművekről készült felvételeket!) A matrica megszüntetése miatti bevételkiesés bőségesen ellentételezhető a tehergépkocsi használatarányos útdíjának bevezetésével, valamint a gépjárműadó átalakításával.
33.	Vizitdíj, kórházi napidíj	megszüntetés	Tulajdonképpen ez is egy adó, hiszen nem függ a szolgáltatás mértékétől. Komoly többlet adminisztrációs terhet, illetve idővesztést jelent az egészségügyi szolgáltatók, valamint az azt igénybe vevők részére, így rontja a hatékonyságot.
34.	Tehergépkocsi használatarányos útdíja	bevezetés	A tehergépkocsi Magyarországon évente 1000 milliárd forintot meghaladó meg nem térített kárt, költséget okoznak. (Különösen visszás, hogy a rohamosan növekvő számú külföldi tehergépkocsi által okozott költségeket is a magyar adófizetőknek kell állniuk.) Ezeket a költségeket használatarányos útdíjjal lehet és kell fokozatosan megfizettetni. Kizárólag minden útra szabad bevezetni, mert ha csak a gyorsforgalmi utakra vezetnek be, akkor egyrészt a letelődés súlyos problémákat okozna a településeken, másrészt éppen ott nem fizetnének, ahol a legnagyobb károkat okozzák, és ez ellentétes lenne a szennyező fizet elvvel.
35.	Repülőjegy adó	bevezetés	A légi közlekedés az egyik leg súlyosabban környezetszennyező közlekedési mód, ugyanakkor óriási rejtett és nyílt támogatásban részesül. Repülőjegy adót az EU több tagországban is alkalmaznak, például Nagy-Britanniában, Franciaországban és Máltán. (Az adó nem tévesztendő össze a repülőtéri díjjal vagy illetékkel, ami nem államháztartási bevétel, hanem a repülőtér üzemeltetési költségeinek fedezésére szolgál.)

Sor-szám	Adó megnevezése*	Javasolt intézkedés	Javasolt intézkedés indoklása
36.	Radó-Párkányi-féle módszer kötelezővé tétel a növényzet értékelésére és értékének megfizetésére	bevezetés	A növényzet értékét jelenleg túl alacsonyan határozzák meg. Például a kivágott fa értékét általában tűzifa értéken állapítják meg, miközben az élő fa értéke ennek a sokszorosa. A Radó-Párkányi-féle módszer korszerű eszköz a növényzet valódi értékének a meghatározására, és így az elpusztított növények tényleges árának a megfizetésére. Ennek bevezetése elsősorban a fák, cserjék és egyéb növények fokozottabb védelmét, nem pedig a költségvetés bevételeinek növelését szolgálná, ami az elmúlt időszak fairsai fényében különösen időszzerűvé vált.

Megjegyzések:

* Az egyszerűség kedvéért itt és a továbbiakban, amikor általában adókról szólnunk, ebbe beleértjük a táblázatban felsorolt összes adójellegű befizetést.

** Egy 150.000 Ft-os bruttó fizetés után a befizetendő adóterhek az alábbiak szerint alakulnak: 18% szja (magasabb fizetés esetén már 36%) 21+8,5% nyugdíjjárulék, 8+7% egészségbiztosítási járulék, 1,5% munkavállalói járulék, 3% munkaadói járulék, 1,5% szakképzési hozzájárulás + 1.950 Ft tételes egészségügyi hozzájárulás. Mindösszesen: 68,5% + 1.950 Ft adóteher = 104.700 Ft. 150.000 Ft-ra tehát kb. 70%-os adóteher hárul, mely magasabb szja-kulcsú jövedelem esetén még nagyobb. A változtatás lényege, hogy az azonos befizető alapú adókat és járulékokat vonjuk össze. Tehát azt javasoljuk, hogy alakítsuk át a jelenlegi bruttó szemléletet oly módon, hogy az adók (járulékok) mentes részét (kifizetendő) összeg legyen. Ezzel párhuzamosan személyi jövedelemadóhoz kapcsolódó eddigi kedvezmények jelentős átalakítása szükséges. A kedvezmények jelentős részét szüntessük meg! A nyugdíjjárulék fizetésének maradjon meg egy felső határa, a családi és oktatáshoz kapcsolódó kedvezmények szintén maradjanak meg, továbbá a közhasznú szervezetek részére adható adományok adókedvezményét állítsák vissza jövedelmi felső határ nélkül!

A minimálbér jelentős emelését javasoljuk azzal, hogy a minimálbérre töröljék el az adójóváírást. Akit jelenleg minimálbérben foglalkoztatnak, de a munkáltató ennek duplája után fizeti meg a járulékokat, ott a dolgozó minden ellátást (betegállomány, GYÁS, GYED, nyugdíj, stb.) csak a minimálbér után vehet igénybe. Ez a rendszer azért igazságtalan, mert kiszolgáltatottá teszi a munkavállalót, hiszen alacsonyabb ellátásra jogosult, mint ami után a munkáltató megfizeti a járulékokat. A magasabb összegű minimálbér alacsonyabb adóteher mellett megközelítőleg azonos kiadást jelentene a vállalkozások részére. A munkáltatók számára nem jelentene többletterhet, a munkavállalók realitására pedig vélhetően emelkedne.

A munkaviszonyban történő foglalkoztatás adóterhei összességében legyenek alacsonyabbak bármely más jogviszonnyal szemben. Részmunkaidős foglalkoztatás csak szociális okból legyen engedélyezhető (pl. önkormányzat jegyzőjének engedélye alapján), amennyiben nem fizeti meg legalább a minimálbér utáni egyszerűsített adót. A munkavállaló és a munkáltató közös megegyezésére, amennyiben a munkáltató az adót megfizeti, úgy lehetséges külön engedély nélküli részmunkaiddős foglalkoztatás is. Ez a jogviszony ebben az esetben a 8 órás munkaviszonnyal egy tekintet alá esik.

Megfontolandó a családi adózás bevezetése a gyermeknevelés költségeinek elismerésére.

A változtatással párhuzamosan szükséges az adatszolgáltatások gyakoribb ellenőrzése és az adókikerülések szigorú büntetése.

Céliként kell kitűzni, hogy a különböző ellátó és pénzbeszedő szervezetek (APEH, OEP, Nyugdíjbiztosító, Önkormányzatok) ne kérjenek be párhuzamos információkat, és ne tartanak nyilván egy azon személyről, vagy cégről ismételt adatokat.

A jelenlegi adórendszer hatalmas adminisztrációja gyakran értelmetlenül köt le jelentős erőforrásokat az adófizetők részéről, ugyanakkor az ellenőrzést is rendkívül megnehezíti, illetve tulajdonképpen feleslegesen ró komoly többletterhet az APEH-ra és más ellenőrző szervekre.

LÉLEGZET ELŐFIZETÉS ■ A NEGYED-ÉVENTE MEGJELENŐ KÖRNYEZETVÉDELMI FOLYÓIRATOT A LEVEGŐ MUNKACSOPORT SZAKÉRTŐ CSAPATA ÁLLÍTJA ÖSSZE SAJÁT KUTATÁSI EREDMÉNYEIBŐL, ILLETVE HAZAI ÉS NEMZETKÖZI TÁRSSZERVEZETEK LEGFRISSEBB ANYAGAIBÓL. ELŐFIZETÉSI DÍJ EGY ÉVRE: 1800 FT

**elofizetes@lelegzet.hu
1465 Budapest,
Pf. 1676
06-1-411-0509**

LÉLEGZETNYI ■ RENDELJE MEG INGYENES, HAVI, ELEKTRONIKUS HÍRLEVELÜNKET! FRISS HÍREK A LEVEGŐ MUNKACSOPORT RENDEZVÉNYEIRŐL, TEVÉKENYSÉGÉRŐL, KIADVÁNYAIRÓL, TANULMÁNYAIRÓL.

hirlevel@levego.hu

TÁMOGATÁS ■ LEGYEN PÁRTOLOÓ TAGUNK, MECÉNÁSUNK VAGY ÖNKÉNTESÜNK! TÁMOGASSA SZERVEZETÜNKET!

**[www.levego.hu/
tamogatas](http://www.levego.hu/tamogatas)**

Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel

A Levegő Munkacsoport ebben a tanulmányában az adócsalási lehetőségeket elemzi, és javaslatokat tesz a felszámolásukra.

Vajon miért foglalkozik egy környezetvédő civilszervezet az adócsalások témakörével?

Az adócsalások igen jelentős része a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító tevékenységeket segíti elő. Ilyen például a személygépkocsik magánhasználatának elszámolása céges költségként, vagy a számlaadás nélküli közúti teherfuvarozás, de említhetjük a cigaretta jövedéki adójával történő visszaéléseket is.

Amikor pénzügyi megszorításokra kerül sor, akkor többnyire a tisztességesen adózók, valamint a környezetkímélő tevékenységek járnak pórul (gondoljunk például az oktatás, az egészségügy, a tudományos kutatás terén történő elvonásokra, vagy a vasút, a tömegközlekedés leépítésére!). Ugyanakkor az adócsalók és a környezetszennyezők változatlanul – sőt, sokszor a korábbinál jobb feltételek mellett – úzhatják tovább a tevékenységüket. Ennek egyik jellemző példája, hogy miközben a tömegközlekedési menetdíjakat az inflációt jóval meghaladó mértékben növelték, az üzemanyagok jövedéki adója 2002 óta változatlan mértékű (vagyis a környezetkímélőbb közlekedési mód kétszeresen is hátrányosabb helyzetbe került). Az adócsalások visszaszorításával viszont a költségvetés többletbevételekhez juthat, azaz kevésbé lesz szükség a megszorításokra.

Az eddigi munkánk során meggyőződünk arról is, hogy a Levegő Munkacsoport által – elsősorban környezetvédelmi szempontok miatt – javasolt adóreform nagymértékben elősegíti az adócsalások, a fekete és szürke gazdaság visszaszorítását.

Végül, de nem utolsó sorban mi is szeretnénk világos, átlátható, tisztességes körülmények között élni és végezni a munkánkat.