

## 21.5. A külföldi rendszámmal ellátott gépjárművek belföldi üzemeltetésére és használatára vonatkozó szabályok

Mint a sajtóhírekből érzékelhető volt, az első kiadás 2010 őszi megjelenését követően a hatóságok nemigazán éltek a külföldi rendszámú gépjárművek belföldi használatának ellehetetlenítése érdekében az előző fejezetekben tárgyalt EU-konform, és elvileg hatékony fellépést lehetővé tévő jogi lehetőségekkel. De mivel a tömegesen terjedő külföldi rendszámú luxusautók gyakori sajtóemlegetése – gyakran mint a „jól látható” adócsalók tömege szembeállítva a válság következtében eladósodott milliók napi megélhetési gondjaival - már kínos lett az államnak, így az egy önálló törvénymódosítással próbálta meg visszaszorítani a "külföldirendszámipart". Ennek érdekében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban Kkt.) 25/B. §-ában 2011 szeptemberétől<sup>1</sup> már laikusok számára is világosan kimondva tiltotta ezen járművek használatát. Ám jogalkotási problémák miatt ezen új szabály sokkal inkább tágította a korábbi használati lehetőségeket, mely révén feltehetőleg méginkább terjedt volna a külföldi rendszámhasználat, hiszen például a "kreatív" - 30 naponként "megújított" - papírozással könnyen kikerülhető lett volna. A sajtóban azonnal meg is jelent a 30 napos kiskaput kihasználó – azaz havi egyszer szükségessé váló – „dokumentumgyártási lehetőség”, így ezt a Rogán Antal képviselő által, a 2011 novemberi adótörvény szavazásakor benyújtott módosító indítvány már 1 naposra csökkentette.

Pár hónappal később - a hozzá érkező panaszlevelek hatására - az Ombudsman fölszólította Kormányt, hogy gondolják újra a szabályozást, mivel a panaszos gépjárművezetőnél ha nem volt meg a külföldi tulajdonos/üzembentartó által adott meghatalmazás magyar nyelvű, hiteles fordítása a közúti ellenőrzés alkalmával, akkor a rendőr el kellett, hogy vegye a forgalmat és a rendszámot is. Emiatt a gépjárművel elméletileg nem lehetett tovább közlekedni, traileren lehetett csak elszállítani. Emellett, az ezt követő szabálysértési eljárásban aránytalanul magasnak tartott – a külföldi rendszámhasználat „megspórolt” regisztrációsadó mértékével összevethető nagyságú - bírságok kiszabására került sor. Azaz a magyar jogalkotás az előző fejezetben bemutatott, túlzottan szigorúra sikeredett görög szabályozás hibáit vette át, melyen az EK Bíróság döntései hatására viszont már több mint egy évtizede módosítani kényszerült a görög állam.

Miután a rendőrség 8 napon belül a szabálysértési hatósághoz továbbította a bevont forgalmat és rendszámot, ezt követően 15 napon belül volt lehetősége a gépjárművezetőnek arra, hogy a lefordított, hiteles (OFFI által készített)<sup>2</sup> meghatalmazás bemutatásával igazolja azt, hogy mégiscsak jogszerűen vezette a járművet Magyarországon. Ekkor a bírságot is visszakaphatta. Melynek összege akkor, ha nem természetes személy a belföldi üzemeltető 2000cm<sup>3</sup>-ig 400.000 Ft, 2000cm<sup>3</sup> fölött pedig 800.000 Ft is lehetett, míg ha természetes személy volt a belföldi üzemeltető, akkor ő ezeknek a felét kellett, hogy megfizesse.

Az EK Bíróság 2013 november eleji végzésében hiányolta a jogszerű használatot igazoló iratok utólagos bemutatásának lehetőségét, valamint a kiszabott bírság mértékét is.<sup>3</sup> Ennek

<sup>1</sup> Az azóta többször módosított 25/B § aktuális státuszát lásd itt:

[http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=98800001.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=98800001.TV)

<sup>2</sup> Később ezen is lazítottak, mely miatt egyszerűsödött a „meghatalmazásgyártás” követelménye, mert elég lett 30 naponta a dátumot kicserélni egy bármilyen fordítás „formaszövege” végén melyet kinyomtatva és „aláírva” már igazolva is van a „jogszerű” használat – lásd a következő oldal törzsszövegét a módosatról.

<sup>3</sup>[http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30dd333aae708d874f8194d581f36278d8fc\\_e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuRc3n0?text=&docid=143901&pageIndex=0&doclang=hu&mode=lst&dir=&oc c=first&part=1&cid=572497](http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30dd333aae708d874f8194d581f36278d8fc_e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuRc3n0?text=&docid=143901&pageIndex=0&doclang=hu&mode=lst&dir=&oc c=first&part=1&cid=572497)

hatására a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium módosította a szabályozást, így kisebb bírság megfizetése mellett utólag is igazolhatóvá vált a használat jogszerűsége. Az addig legalább 200 ezer forintos bírság helyett ekkortól már sokkal kevesebbet, 30 ezer forintot viszont mindenképp meg kell fizetnie az ellenőrzéskor hiányzó meghatalmazás miatt. Ha 8 napon belül nem tudja bemutatni, akkor természetesen a többszázezrest szabták/szabják ki a fentebb említett módon.

Ezen EK Bírósági döntést „*Nem kell félni a külföldi rendszámok miatt*” címmel teljesen félremagyarázták:[http://www.nyugat.hu/tartalom/cikk/kulfoldi\\_rendszam\\_europai\\_birosag\\_dontes](http://www.nyugat.hu/tartalom/cikk/kulfoldi_rendszam_europai_birosag_dontes) A cikkben a címén túl olyan súlyos csúsztatások is vannak, miszerint: „...*Egyébként más uniós országokban nem zavarja az államot, hogy más rendszámú járműveket is használnak polgárai...*” aminek szintén épp az ellenkezője igaz, s amihez elég lett volna bármelyik külföldi országban dolgozó magyart megkérdezni erről. Majd ezt a „hírt” kritika nélkül átvették módosított, még félrevezetőbb címmel más, kevésbé ismert hírportálok is, pl. "*Nem büntethető a szlovák rendszám Magyarországon*" (vegyük észre, hogy ez egy magyaroknak szóló szlovák domain alatt bejegyzett oldal, s ami már a felbújtást is kimerítheti). [http://www.bumm.sk/archivum/2013/11/11/88856\\_nem-buntetheto-a-szlovak-rendszam-magyarorszagon](http://www.bumm.sk/archivum/2013/11/11/88856_nem-buntetheto-a-szlovak-rendszam-magyarorszagon) Sőt, még az olyan komolyabb hírportálok is anélkül idézték [http://index.hu/gazdasag/2013/11/10/nem\\_buntetheto\\_a\\_szlovak\\_rendszam/](http://index.hu/gazdasag/2013/11/10/nem_buntetheto_a_szlovak_rendszam/) hogy elolvasták volna a bírósági határozatot, ami egyébként közérthető és nem is túl hosszú – lásd a lenti lábjegyzetben a linket ennek magyar szövegéhez.

Mások szerencsére elolvasták az ítéletet, így hiteles interpretáció készült belőle: [http://nol.hu/belfold/kulfoldi\\_rendszam\\_hasznalata\\_miatt\\_lehet\\_buntetni\\_de\\_az\\_unio\\_korlatokat\\_szabott-1425483](http://nol.hu/belfold/kulfoldi_rendszam_hasznalata_miatt_lehet_buntetni_de_az_unio_korlatokat_szabott-1425483) És egy még szakszerűbb és részletesebb egy szakmaibbnak számító honlapon: <http://www.ugyvedvilag.hu/rovatok/napirend/tulsagosan-buntetik-a-kulfoldi-rendszamot#>

Sajnos általánosnak tekinthető a sajtóban, hogy az EU-s „szabadságjogokat” – esetünkben a szabad mozgáshoz való jogot - teljesen félreértelmezik, s az állampolgároknak az a tévhit él, hogy az EU-ban (EGT-ben<sup>4</sup>) bárki, bármikor, bármivel, bárhová mehet, bármennyi ideig tartózkodhat, mindenféle helyi kötelezettség nélkül. Holott ezen szabadságjogok<sup>5</sup> „csak” azt mondják ki, hogy a helyiekkel azonos feltételeket biztosít a más EU/EGT tagállamokból érkezők számára is a – 90 napos túristaidőt meghaladó - tartózkodásnál (munkavállalásnál, vállalkozás indításánál, tanulásnál, stb.).<sup>6</sup> Ebbe a bevándorlók már nem igazán akarják beleérteni a helyieket súlytó – esetünkben a helyi forgalombahelyezéssel járó – adók megfizetését, és a rájuk vonatkozó egyéb jogszabályok betartását. Tévesen érvelve azzal, hogy EGT állampolgár magyarként miért kellene osztrák, vagy német, vagy angol rendszámot tennie az EGT tagállambeli magyar kocsijárára (amelynek minden magyar adókötelezettségét egyébként már teljesítette), ha ezen országokba költözik...

<sup>4</sup> EGT országok: az EU-országok, valamint Norvégia, Liechtenstein és Izland.

<sup>5</sup> A négy szabadságjog: az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása.

<sup>6</sup> A 2006. április 30-án hatályba lépett 2004/38/EK irányelv értelmében az EGT állampolgárok három hónapig engedély nélkül tartózkodhatnak az EGT más tagállamaiban (természetesen személyazonosító igazolvány vagy útlevelel szükséges). Az EGT-állampolgárok három hónapon túli tartózkodása esetén a tagállamok bejelentési kötelezettséget követelhetnek meg. Tartózkodási engedély viszont ekkor sem kell, a bejelentésről az illetékes hatóságok igazolást állítanak ki. A három hónapon túli tartózkodásnál azonban a tagállamok kérhetik a megélhetéshez szükséges rendszeres jövedelem és a teljes körű betegbiztosítás igazolását, vagy a foglalkoztatást (munkaviszonyt), illetve tanulmányok folytatását bizonyító okiratot. Az irányelvet a magyar jogba a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény ültette át.

A téma iránt kicsit is komolyabban érdeklődők számára a 22.10. „Az EU/EGT-állampolgárok szabad utazási és tartózkodási jogáról” című fejezetben ezeket közérthetően bemutattuk, mégpedig az EK Bíróság vonatkozó ítéleteivel együtt, így itt nincs értelme megismételni.

### 21.5.1. Mindennapi okiratunkat add meg nekünk - havonta!

Megjegyzendő, hogy még ezen ítélet előtt, az előző oldalon említett ombudsmani kérés hatására „visszamódosult” a szabályozás 1 napos használatot engedélyező része 30 naposra, ami azt jelentette, hogy a „papírozóknak” a dolga jelentősen könnyebbedett, hiszen a naponta „újragyártandó” meghatalmazás helyett ezután ismét elég lett csak havonta új használati hozzájárulást íratniuk/írniuk, mivel a módosítás félévente már 30 napra engedélyezte a külföldi rendszámú gépjármű használatát belföldön.

Fontos körülmény, hogy ha a jármű vezetője a 30 naponta újradátumozott meghatalmazással/megbízólevéllel igazolja a járműhasználat jogszerűségét, akkor az ellenőrzést végző rendőr egy telefonhívással ellenőrizheti a közigazgatási bírságnyilvántartásban, hogy korábban már élt-e ezzel az igazolási lehetőséggel. Ha a nyilvántartás szerint korábban már igazolta a vezető ilyen módon a gépjárműhasználat jogszerűségét, a nyilvántartás adatai alapján ellenőrzik, hogy az átadott meghatalmazás alkalmas-e a jogszerű gépjárműhasználat igazolására. Ennek megállapítására összevetik a nyilvántartás adatait a meghatalmazásban rögzített használati idővel, és a kiállítás időpontjával. Amennyiben a nyilvántartás szerint a gépjármű üzemeltetője a gépjármű magyarországi használatához az ellenőrzés időpontját megelőző hat hónapon belül 30 napot meghaladó ideig már korábban legalább egyszer hozzájárult, úgy a gépjármű jogszerű használatát a fentiek szerint nem lehet igazolni.<sup>7</sup> Ha viszont a nyilvántartásban még nem szerepel a gépjármű, akkor ezt ezen alkalommal megteszik, és erről a vezetőt tájékoztatják. Ezen dátumtól számított hat hónapon belül viszont a vezető imádkozhat, hogy elkerülje őt a rendőri ellenőrzés.

A féléven belüli ellenőrzés sem végzetes akkor, ha a rendőr lefizethető az ellenőrzéskor. A belvárosi éttermek, szállodák előtt évek/évtizedek óta azonos módon szabálytalanul, járdán, vagy járműforgalom elől elzárt területen, parkolójegy nélkül egész nap büntetlenül parkoló,

<sup>7</sup> <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/kulfoldi-rendszamu-jarmuvek>

Az eljárási szabályok a 138/2011. (VII. 19.) Korm. rendelet 3. fejezetében folytatódnak "A külföldi rendszámmal ellátott járművek belföldi üzemeltetésére vonatkozó szabályok megsértése esetén alkalmazandó közlekedési igazgatási rendelkezések" cím alatt.

3. § (1) Ha a közúti, illetve telephelyi ellenőrzés során megállapítást nyer, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben (a továbbiakban: Kkt.) meghatározott, a külföldi hatósági jelzéssel ellátott járművek belföldi üzemeltetésére, használatára vonatkozó sajátos szabályok szerint a jármű jogellenes használatára került sor, a külföldi hatósági jelzést és engedélyt a helyszínen el kell venni és azt az elvétel okának megjelölésével együtt 8 napon belül meg kell küldeni a jármű belföldi üzemen tartója vagy a járművezető lakóhelye, székhelye, telephelye szerint illetékes közlekedési igazgatási hatóságnak.

(2) A közlekedési igazgatási hatóság az (1) bekezdés alapján megküldött hatósági engedélyt, jelzést határozattal bevonja. Ezzel egyidejűleg tájékoztatja a belföldi üzemen tartót, hogy amennyiben a döntés jogerőre emelkedését követő 15 napon belül nem kezdeményezi a jármű belföldi forgalomba helyezését, akkor a bevont hatósági jelzést és forgalmi engedélyt a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala útján a kiállító külföldi hatóság részére megküldi.

(3) Amennyiben a jármű üzemen tartója vagy a jármű vezetője a közlekedési igazgatási hatósági eljárásban a döntés jogerőre emelkedéséig okirattal igazolja a külföldi hatósági jelzéssel és engedéllyel történő közlekedés Kkt.-ben foglaltak szerinti jogszerűségét, a külföldi hatósági engedély és jelzés visszaadásával egyidejűleg a bevonásra irányuló eljárást meg kell szüntetni."

lesötétített „gengszterautók” német, szlovák, stb. rendszámmal sajnos mind a rendőrség, mind a közterületi parkolási társaság embereinek „elköteleződését” hüen jelzik az utca embere számára (is).

Nem árulunk el titkot azzal a közismert ténnyel sem, hogy a Magyarországon külföldi rendszámmal közlekedő magyarok túlnyomó része valójában adócsalás (és pénzmosás!) következtében jár külföldi rendszámú kocsival. Ezt ők – a viccbeli „cigány lova” bátorságával - egyértelműen „ki is írják magukra” ezen rendszámokkal. Az adóhatóság előbb-utóbb viszont annyit biztosan meg fog tenni, hogy önmaga, vagy a rendőrség segítségével megállítja ezen kocsikat a közúti forgalomban, a plázákban, éttermeknél, szállodáknál, szórakozóhelyeknél, stb., majd a vezető adatait még csak rögzítve előbb titkos adatszerzést rendel el, miközben a tulajdonos/vezető vagyonát és bankszámláit megnézik belföldön és külföldön is. Ezt követően pedig a legtöbb esetben fel fog tárulni, hogy a szlovák rendszámú legnagyobbrésze az áfás körhíntacsolás értelmi szerzője és valódi működtetője – a cégpapírokon, strómanos bankszámlákon szereplő hajléktalanok, vagy elérhetetlen külföldiek helyett.

A többiekéről (más offshore-céges helyszínű kocsival, vagy a német rendszámú flottással közlekedőknél) meg „csak” az, hogy sima (offshore-os) adócsaló és pénzmosó tevékenységet folytatnak, és ebből az adózatlan bevételéből béreli, lízingeli, vagy vásárolta a – vagyoni helyzeténél legtöbbször „három-négy számmal nagyobb” - külföldi rendszámú kocsiját. Ezzel a módszerrel a NAV sokkal gyorsabban le fogja tudni leplezni az összességében 100- vagy 1000 milliárdos nagyságrendű „körhíntacsolások” valódi elkövetőit/irányítóit. És hatékonyabban is, mint az eddigi, szigorított ellenőrzési/nyomozati módszerek, vagy akár a céges számlázások adóhivatali online bekötése révén. Amit egyébként a 2010-es első kiadás 11.1.12.fejezetében *"Az áfacsalás elleni egységes EU-s áfaszoftver, online ügyfélbankszámla-elszámolási rendszerrel"* cím alatt javasoltunk, s mely javaslatból eddig csak az online pénztárgépek bekötése történt meg, és az sem szektorsemlegesen.

Visszatérve a meghatalmazásgyártás 1 napról 30 napra kitolt „újradaátumozási lehetőségére”: ez a 30 nap nagyban megkönnyíti azoknak a dolgát, akik offshore-cégük (nominee/névleges) igazgatójával íratnak maguknak egy meghatalmazást, amit korábban minden nap meg kellett tenniük, de a könnyítő törvénymódosítás miatt ezt most már elég 30 naponta.

Mindezek mellett persze úgy születnek a valóságban ezek a meghatalmazások, hogy

- (i) a névleges/nominee igazgató nevében aláírnak olvashatatlanul, vagy az ő aláírásához hasonló módon – ami okirathamisítás, de amely aláírás valódiságát a közúti igazgató rendőr nem tudja érdemben vitatni.
- (ii) a névleges/nominee igazgató által adott POA (Power of Attorney – Teljeskörű Meghatalmazás) segítségével aláírja a járművezető a vezetésre szóló felhatalmazást a saját nevében mint erre jogosult személy, mégpedig havonta. Az igazgató rendőr ismét csak nehezen vitathatja az aláírás érvényességét, ám gyanú esetén feljelentést tehet, s ekkor – a fentebb jelzettek figyelembevételével - a magánszemélynél és belföldi cégeinél ez adóvizsgálatot vonhat maga után.
- (iii) természetesen ha az (i) és az (ii) esetekben még szabályos is lenne az aláírás, a havi ismétlése ennek kimerítené a rendeltetésszerű joggyakorlás tilalmát, azaz az adócsalás gépjárműügyben ekkor is megállapítható (lenne). Ahogyan kimerítené a színlelt szerződések/dokumentumok felhasználásának tilalmát, így az okirathamisítás is megállapítható – lenne, ha foglalkozna vele bárki is, de erre egyelőre nem látszik szándék...

Nézzük a jogszabályt hogyan rendeli vizsgálni az üzemeltető/tulajdonos, illetve a járművezető illetőségét.

## 1. Az üzemeltető illetősége

A 2011. szeptember elsejétől csak magyar hatósági engedéllyel és forgalmi rendszámmal vehet részt a belföldi forgalomban az a jármű, melynek üzemeltetője belföldi üzemeltetőnek minősül, azaz, akinek (amelynek) lakó, szokásos tartózkodási, illetve székhelye Magyarország területén van. A magánszemélyek esetében lakóhelyről és tartózkodási helyről szól a szöveg, ami nem feltétlenül esik egybe az állampolgársággal, sokkal inkább az adóilletőséggel – lásd később. A vonatkozó Közúti közlekedésről szóló törvény szövege szerint:

*„25/B. § (1) A közúti forgalomban a 25/A. § a) és b) pontjában meghatározott gépjármű<sup>8</sup> a közlekedési igazgatási hatóság által kiadott magyar hatósági engedéllyel és jelzéssel vehet részt, amennyiben:*

*a) az üzemben tartója e törvény rendelkezései szerint belföldi üzemeltetőnek minősül vagy*

*b) vezetője Magyarország területén lakóhellyel rendelkezik.*

*(2) Az (1) bekezdés a) pontjában foglaltakat nem kell alkalmazni, ha*

*a) az üzemben tartó olyan nem természetes személy, amely rendszeres tevékenységét a külföldön bejegyzett telephely (fióktelep) szerinti országban végzi,*

A „nem természetes személy” cég, vállalkozás, alapítvány, szervezet, stb., lehet, s nem magánszemély (a továbbiakban mi „vállalkozás” néven nevezzük őket az egyszerűség kedvéért). A jogalkotó kifejezhetette a székhely szót a szövegből, ugyanis ez kellett volna, hogy szerepeljen a telephely és fióktelep szavak előtt, mivel székhelye minden vállalkozásnak van, míg telephelye vagy fióktelepe csak töredéküknek.

A témában a rendőrség kiadott egy tájékoztatót 2013. július 8-án<sup>9</sup> – amit azóta sajnos nem frissítettek - mely megengedőbb a mi álláspontunknál. De ha a gépjárművezetők kinyomtatják, vita esetén hivatkozhatnak rá az intézkedő rendőrnél, aki értelemszerűen nem fogja felülbírálni a rendőrségi „főjogászok” álláspontját. (Bíróság előtt kellő jogalappal hivatkozni valóban nem lehet rá, ám a gépjárművezető jóhiszeműségét ekkor is igazolja,

<sup>8</sup> Ez a 25/A. § szerint a) a gépkocsi, b) a motorkerékpár [ideértve a négykerekű motorkerékpárt is] lehet, azaz ilyen külföldi rendszámú gépjárművekre vonatkozik csak a törvény.

Sajnos a szabályozás következtelenül használja a gépjármű, jármű, majd később a személygépkocsi meghatározásokat is, melyek nem ugyanazon kategóriákat jelentik, hiszen a KRESZ I. sz. Függelék II. szakasza szerint:

a) Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekes szék és a gépi meghajtású kerekes szék - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska - azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.

b) Gépjármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.

c) Gépkocsi: olyan gépjármű, melynek négy vagy több kereke van; a négy kerekű motorkerékpár azonban nem gépkocsi.

d) Személygépkocsi: személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, amelyben - a vezető ülését is beleértve - legfeljebb 9 állandó ülőhely van.

<sup>9</sup> <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/kulfoldi-rendszamu-jarmuvek>

hiszen az eljáró hatóság jogértelmezésével összhangban járt el – feltéve persze, ha így járt el.) Mi több helyen idézünk ebből, s kommentet is fűzünk hozzá egyrészt a pontos jogi helyzet bemutatása, valamint az azóta történt jogszabályváltozások ismertetése érdekében.

A rendőrségi tájékoztató szerint tehát: „A külföldön végzett rendszeres tevékenység igazolására az üzemtartó által cégszerűen kiállított magánokirat alkalmas. A rendszeres tevékenység alatt nem egy vagy két alkalmat kell érteni, hanem valamilyen gyakoriságot, gyakori tevékenység végzését feltételezi. A tevékenységet abban az országban kell végeznie, amelyikben bejegyzett telephelye (fióktelepe) van.”

Mi úgy látjuk, hogy az itt elvárt „üzemtartó által cégszerűen kiállított magánokirattól” hitelesebb egy közokirat - amit esetünkben forgalmi engedélynek hívnak - s ha külföldi forgalmi engedélyt mutat föl (értelemszerűen) a külföldi rendszámú gépjármű vezetője a rendőrnek, akkor az ebben szereplő külföldi cím hitelesebb igazolás bármelyik cég, bármilyen saját igazolásánál. (Ha pedig magyar című üzemtartó szerepelne (a külföldi tulajdonos mellett) ebben, akkor ettől belföldi üzemtartónak minősülne, s honosítania kellene az autót.)

*b) a jármű tulajdonosa a jármű forgalomba helyezését a közlekedési igazgatási hatóságnál már kezdeményezte.*

*(3) A (2) bekezdés b) pontja alkalmazása során forgalomba helyezés kezdeményezésének minősül a jármű származás ellenőrzési nyilvántartásba vétele is.*

Ezen két szakasz témánkban irreleváns, szereplőink nem szolid autóimportőrök, akik emiatt közlekednének ilyen gépjárművekkkel.

## **2. A járművezető illetősége**

*(4) Az (1) bekezdés b) pontjában foglaltakat nem kell alkalmazni, ha a járművezető*

*a) szokásos tartózkodási helye nem Magyarország területén van,*

Az említett rendőrségi tájékoztató szerint: „Természetes személy csak akkor minősül belföldi üzemtartónak, ha mind lakó-, mind szokásos tartózkodási helye Magyarország területén van. Ha a járművezető vagy az üzemtartó igazolja, hogy az üzemtartó rendelkezik külföldi lakó- vagy szokásos tartózkodási hellyel, úgy az üzemtartóval szemben további eljárásnak nincs helye. Ha a természetes személy üzemtartó rendelkezik külföldi lakó- vagy szokásos tartózkodási hellyel, akkor nem minősül belföldi üzemtartónak, és vele szemben a rendelkezést nem lehet alkalmazni (pl. tartósan külföldön élő, de magyarországi lakóhellyel, vagy Magyarországon szokásos tartózkodási hellyel, de külföldi lakóhellyel is rendelkező személy esetén).”

A rendőrségi értelmezés kedvező a magyar gépjárművezetőknek, mert elég egy külföldi lakcímet igazolniuk. Az adójog persze ettől sokkal szofisztikáltabban közelíti meg a kérdést mint a rendészeti hatóság és a közlekedési jog, hiszen belföldi illetőségű attól még nyugodtan maradhat valaki, ha van egy külföldi lakcíme. Sőt, a témánkban szereplő külföldi rendszámú autók jó részénél van valamilyen külföldi címe a vezetőnek, csak valójában nem ott él életvitelszerűen, hanem belföldön. Lásd az egy szlovák lakcímre bejegyzett több száz magyar magánszemélyt, akik ez alapján kaptak személyi igazolványt ott – ahogyan ezt a korábbi fejezetekben bemutattuk.

Az (adó)illetőség összes kritériumát nem ismételjük ebben a fejezetben meg, hiszen több fejezetnyi a téma a könyvben, s ez az alfája és omegája is az offshore-os/szlovák céges adócsalásoknak és pénzmosásoknak is.

Ugyanakkor utalásként megemlítjük az EK Bíróság gyakorlatát a külföldi rendszámú gépjárművek más országban történő tartós használata és az adóilletőség kapcsolata tárgyában. Eszerint minden személy köteles a járművét a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamban nyilvántartásba vetetni. A 83/182/EGK-irányelv 7. cikke és a 83/183/EGK-irányelv 6. cikke részletesen meghatározza, hogy hogyan kell valakinek a szokásos lakóhelyét megállapítani ha az érintett személy ideiglenesen vagy tartósan a saját tagállamától eltérő tagállamban él és vezet gépjárművet. A bíróság szerint ha az adott személy mind magánélete, mind foglalkozása révén két tagállamhoz is kötődne (ami az említett visszaélők esetében nem igaz, hiszen lényegében csak hazájukhoz kötődnek, valós, más országbeni tevékenység nélkül), akkor a szokásos tartózkodási helye – amelyet valamennyi vonatkozó tény komplex értékelése révén lehet megállapítani – ott van, ahol az adott személy tartós létérdekközpontja található, ahová rendszeresen visszatér. Ha a komplex értékelés nem elegendő a szokásos tartózkodási hely megállapításához, akkor elsőbbség illeti meg a személyes kötődés országát (ún. létérdek központja). A téma kifejtése a 22.8. „Az illetőség meghatározása a kettős adóegyezmények szerint” és a 22.9. „Az illetőség meghatározása az egyezmény nélküli helyszínek esetében”, és a 22. „Adóilletőség-váltás” című fejezetekben található.

A rendőrségi tájékoztatót folytatva: *„A járművezető akkor mentesülhet a rá vonatkozó korlátozások alól, ha az ellenőrzés során igazolja, hogy szokásos tartózkodási helye nem Magyarország területén van. Ennek igazolására az illetékes külföldi hatóság által kiállított, a külföldi tartózkodási helyet megjelölő bármilyen közokirat (pl. vezetői engedély), vagy a magyar hatóság által kiállított olyan lakóhelyet igazoló hatósági igazolvány alkalmas, amelybe a külföldi tartózkodási helyet bejegyezték.”*

Nem tudjuk, hogy miért, de itt már közelít a rendőrségi indokolás az illetőség szakszerűbb meghatározásához, s nem beszél magyar lakcímről vagy tartózkodási helyről, csak külföldről.

Véleményünk szerint a mentesülés legegyszerűbben és vitathatatlanul akkor teljesül, ha a vezető nem szerepel a magyar lakcímnnyilvántartásban sem állandó, sem ideiglenes lakcímmel, hanem külföldön élőként külföldi azonosító okmányai vannak (de ettől még lehet/maradhat magyar állampolgár (is)). Ne feledjük, hogy a rendőr a közúti ellenőrzéskor hozzáfér akár a telefonján keresztül a diszpécser segítségével, akár a kocsijában lévő képernyő segítségével a lakcímnnyilvántartóhoz, ahol a vezető lakcímadatait (is) könnyedén leellenőrizheti, ha az magyar.

Folytatva a jogszabályt:

*„b) a járművet - hat hónapon belül összességében - 30 nap időtartamot meg nem haladóan használja Magyarország területén és a használathoz az üzemben tartó a jármű birtokba adása időpontjának, továbbá a használati jogosultság időtartamának megjelölését is tartalmazó okiratba foglalt nyilatkozatával hozzájárult, vagy...”*

Mentesülhet a járművezető az előírások alól akkor is, ha az ellenőrzés során igazolja, hogy a járművet hat hónapon belül összességében 30 nap időtartamot meg nem haladóan használja Magyarország területén. A jármű üzembentartója által kiállított igazolást olyan közokiratba vagy teljes bizonyító erejű magánokiratba kell foglalni, amelyben az üzembentartó hozzájárul a jármű magyarországi használatához, és megjelöli a birtokba adás időpontját, valamint a használati jogosultság időtartamát (annak kezdő és záró időpontját) is.

Ez a lehetőség például azon magyaroknak is megengedi félévente 30 napig a külföldi rendszámú gépjármű használatát, akiknek külföldi rokona egy okiratban megengedte, hogy a külföldi kocsiával ezt megtehesse a csak magyar illetőségű rokon is. Azaz, az ezzel visszaélőknek is elég, ha havonta írnak/íratnak maguknak egy újradátumozott meghatalmazást.

*„c) a belföldön használt járművet a külföldi üzemben tartójától rendszeres munkavégzéséhez kapta használatra,”*

A rendőrség tájékoztatója szerint: *„a járművezető igazolhatja a járműhasználat jogszerűségét olyan okirattal, amely szerint a járművet rendszeres munkavégzéséhez kapta használatra annak külföldi üzembentartójától. A korábban hatályos szabályozástól eltérően a jogszabály már nem követeli meg a külföldi munkavégzés tényének igazolását, azaz a jármű belföldi használata is jogszerű lehet. A jogszabály megfogalmazásából nem következik, hogy a jármű vezetője az üzembentartó munkavállalója, ezért a munkaviszonyra irányuló igazolást nem lehet megkövetelni a jármű vezetőjétől. A járművezetőnek mindössze olyan okiratra van szüksége, amelyben a külföldi üzembentartó kijelenti, hogy a járművezető a járművet rendszeres munkavégzéséhez kapta használatra.”*

Mi ezzel szemben úgy látjuk, hogy a jogszabály a „rendszeres munkavégzés” szavak használata miatt egyértelműen munkaviszonyban végezhető tevékenységre utal. Melynek oka, hogy ezen jogviszony keretében szokás gépjárművet biztosítani a munkát végzőnek, míg sem a megbízásos, sem a vállalkozási tevékenység kapcsán nem jár ez a megbízottnak/vállalkozónak. Ugyanis mindkét utóbbinál a Ptk. és a Munka Törvénykönyve is egyértelműen a saját eszköz használatát tekinti az egyik olyan fontos ismérvének ezen tevékenységeknek, amellyel elhatárolhatók a tényleges jogviszonyok.<sup>10</sup>

A munkavégzés érdekében kapott gépjárművel való napi munkabajárás a külföldi székhelyű munkaadóhoz életszerűen leginkább a szlovák rendszámmal ügyeskedőknek releváns, mivel a szlovák határ közeli magyar településekre bejelentkezett magyaroknál hihető. S ha ez a bejelentkezés papíron történik csak meg, egy ezen határtól távol lévő magyar város rendőre ekkor sem veheti le a rendszámot, hiszen nem tiltható meg a komáromi lakcímmű munkavállalók számára, hogy az ország távolabbi településére is utazhassanak valamiért a szlovák rendszámú kocsijukkal, melynek az üzemeltetője pl. a szlovák Komarnoban van bejegyezve, s ez a cég alkalmazza a magyar Komáromba - vagy egy más, nem túl távoli magyar helységbe - bejelentkezett lakost.

A svájci, liechtensteini offshore-ok tulajdonában lévő kocsiknál viszont ez nem tekinthető életszerű munkabajárásnak, így a rendőr valószínűleg feljelentéssel fog élni. Ekkor helyett az igazolás helyett olyan látszik elfogadhatónak, melyben a vezetőt a szabadsága idején történő magyarországi látogatásra hatalmazza fel a papír, s nem munkabajjárásra. Ám ha a munkaviszonyt külföldi tartózkodási engedéllyel igazolja a vezető, akkor természetesen a rendőr nem kifogásolhatja a meghatalmazást. Persze a határközeli szlovák megoldás is elbukhat akkor, ha a hatóság majdan elkezd alkalmazni ezen vezetők megfigyelésére (is) az autópályákra és főutakra telepített rendszámleolvasó kamerarendszerek adatait.

Tehát összefoglalva a munkavállalói problémakört: a fantomcégek névleges vezetői kell, hogy írjanak egy munkaszerződést a rendszám miatt az offshore valódi – esetünkben természetesen magyar – tulajdonosával. Ám ez a szerződés már egyfajta bizonyítékot is szolgáltathat arra,

---

<sup>10</sup> Lásd itt egy összefoglalóban a jellemzőket: <http://www.munkajog.hu/rovatok/munkahely/a-munkavegzesre-iranyulo-jogviszonyok-elhatarolasa>



hogya a tulajdonosnak komolyabban is köze lehet az offshore-hoz. Ekkor viszont már beleláthat a NAV, hogy mit is csinál ennél a cégnél az illető, ezért mennyi jövedelmet kap, s adódna a kérdés, hogy egy offshore-tól/szlovák cégtől biztosan csak annyit jövedelme van-e?

De leginkább: hogy a cégnek miből is van az árbevétele? S ezt az árbevételt ki termeli meg, és hol?

S már el is jutottunk az offshore-ok végzetéhez, a tényleges üzletvezetésük magyar helye miatti magyar adóilletőséghez. Ezen munkaszerződés tehát valóban végzetes lehet a „tilosban járó” gépjárművezetőnek...

Természetesen nem ez a helyzet a nyugati határ mentén lakó magyarok napi átjárására a valódi osztrák munkahelyükre akkor, ha ehhez az osztrák munkáltató osztrák gépjárművet biztosít a magyar munkavállalónak, s a munkaszerződés is rendelkezésre áll. Ezt mind a korábbi, mind a jelenlegi magyar jog, és az EK bírósági gyakorlat is jogszerűnek tartja.

Folytatva a jogszabály szövegét:

*d) a regisztrációs adóról szóló törvényben meghatározott gépjárműflotta-üzemeltető külföldi rendszámú gépjárművet vezet, amennyiben a regisztrációs adóról szóló törvény alapján a gépjárműre a regisztrációs adót megfizették.*

Erről később részletesen írunk, a lentebbiek pedig az EU-nál dolgozók külföldi rendszámú gépjárműhasználatát tárgyalja. Mivel itt jelentékenyebb visszaélésre nem igazán nyílik mód, így ezeket nem tárgyaljuk.

*(4a) Az (1) bekezdésben foglaltakat nem kell alkalmazni a következő feltételek fennállásának ideje alatt és az azt követő 30 napig, ha a járművezető vagy az üzemben tartó*

*a) magyar költségvetési szerv hivatalos célú külföldi kiküldetésben lévő dolgozója vagy a vele közös háztartásban, a kiküldetés teljesítésének helyén élő közeli hozzátartozója, illetve*

*b) az Európai Unió intézményeinél - vagy olyan nemzetközi szervezetnél, amelynek Magyarország is tagja - tisztségét betöltő, vagy az e szervezetekkel munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy vagy vele közös háztartásban - a tisztség betöltésének vagy munkavégzés helyén - élő közeli hozzátartozója.*

*(4b) A (4a) bekezdésben meghatározott feltételek fennállása a kiküldő szerv által kiállított, illetve az Európai Unió intézményével vagy a nemzetközi szervezettel való kapcsolatot igazoló - eredeti nyelven kiállított - közokirattal igazolható.*

*(5) A (2) és (4) bekezdésben meghatározott feltételek fennállását az ellenőrzés során a jármű üzemben tartója, valamint a jármű vezetője magyar nyelvű, vagy magyar nyelvű hiteles fordítással vagy hiteles fordításnak nem minősülő egyszerű fordítással is ellátott közokirattal vagy teljes bizonyító erejű magánokirattal köteles igazolni.*

Szintén a korábbi szabályozás fellazításnak köszönhetően<sup>11</sup> olyan egyszerű fordítást is el kell fogadni az igazoltató rendőrnőnek, amelyet nem az Országos Fordító és Fordításhitelesítő

---

<sup>11</sup> Ugyanis a Kkt. 25/B. § (4a) bekezdés b) pontja alapján az idegen nyelven kiállított igazolást - tekintettel a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény ( Ket.) 52. § (2) bekezdésére - csak hiteles – az OFFI vagy magyar konzuli tisztviselő által készített – fordítással együtt lehetne elfogadni. Viszont a Ket. és a Kkt. ütközése miatt az alany számára kedvezőbb szabályozást kell alkalmazni.

Iroda (OFFI), vagy a konzuli képviselet állított ki. Az egyszerű fordítás fogalmát jogszabály nem határozza meg, így annak alakiséga sem szabályozott. Emiatt bármilyen, az adott idegen nyelvű iratról készített magyar nyelvű iratot el kell fogadni. De ha a fordítás tartalmával kapcsolatosan kétség merül fel, közigazgatási eljárást fog lefolytatni a rendőrség, amikor is az iratról hiteles fordítást fog beszerezni, mégpedig az OFFI-tól. Ennek költsége jogsértés hiányában a rendőrséget, jogsértés megállapítása esetén az ügyfelet terheli. Az kevésbé valószínű, hogy a vezető hamis forgalmat adna át – ami közokirat-hamisítás lenne. Valószínűbb a meghatalmazás hamissága, ami magánokirat-hamisításnak<sup>12</sup> minősül. Definíciója: aki jog vagy kötelezettség létezésének, megváltozásának vagy megszűnésének bizonyítására hamis, hamisított vagy valótlan tartalmú magánokiratot használ, vétséget követ el, és öt egy évig terjedő szabadságvesztéssel rendeli büntetni a Btk.

*(6) Az ellenőrző hatóság az (1) bekezdésben meghatározottak megsértéséről a jármű hatósági engedélyében feltüntetett, a jármű tulajdonosára és az üzemben tartójára vonatkozó adatok, valamint a jármű azonosító- és műszaki adatainak továbbításával értesíti az állami adóhatóságot is.*

*(7) Az ellenőrző hatóság a külföldi rendszámmal ellátott gépjármű közúti ellenőrzése során a közigazgatási bírságnylvántartásban rögzíti a 21/D. § (1) bekezdés j) pontjában meghatározott adatokat, ha a jármű használata a (4) bekezdés b) pontjában meghatározottak alapján történik.”*

Itt visszautalunk a félévente 30 napos elvi lehetőségre, melynek ellenőrzését ez a szakasz (is) megteremti a rendőrség számára – azaz ha a vezetőt fél éven belül ismét ellenőrzik, a jogsértés kiderül.

Az offshore-cégek tulajdonosainak szempontjából tekintve a szabályozást tehát megállapíthatjuk, hogy külföldi rendszámmal is közlekedhet egy jármű, ha üzembentartója egy külföldön bejegyzett cég, amely a tevékenységét ténylegesen a bejegyzés (vagy külföldi telephelyének) országában végzi. Ez egy adóilletőségi elvárás (lenne), amelynek a Magyarországon futó külföldi rendszámú személygépkocsik legnagyobb része valójában nem felel meg - legyen ez a kocsik svájci, liechtensteini, szlovák, stb. - hiszen a tényleges üzembentartó a magyar használója lesz a kocsinak - mégha a "papírozás" mást is mutat.

Adódik a kérdés, hogy ennek a papírozásnak utánajár-e egyszer majd az adóhatóság – hiszen ők adó szempontjából másként tekintenek az offshore-, szlovák-, és más, postafiókcséges „adóilletőségigazolásokra”, hiszen ehhez fel kell vennie a kapcsolatot a svájci, liechtensteini, német és szlovák adóhatóságokkal is, s megkérdezni azt, hogy a cég vajon végez-e ott valódi tevékenységet?

<sup>12</sup> A polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény 196. § (1) bekezdése szerint:

„A magánokirat az ellenkező bebizonyításáig teljes bizonyítékul szolgál arra, hogy kiállítója az abban foglalt nyilatkozatot megtette, illetőleg elfogadta, vagy magára kötelezőnek ismerte el, feltéve hogy az alábbi feltételek valamelyike fennáll:

a) a kiállító az okiratot saját kezűleg írta és aláírta;

b) két tanú az okiraton aláírásával igazolja, hogy a kiállító a nem általa írt okiratot előtűk írta alá, vagy aláírását előtűk saját kezű aláírásának ismerte el; az okiraton a tanúk lakóhelyét (címét) is fel kell tüntetni;

c) a kiállító aláírása vagy kézjegye az okiraton bíróilag vagy közjegyzőileg hitelesítve van;

d) a gazdálkodó szervezet által üzleti körében kiállított okiratot szabályszerűen aláírták;

e) ügyvéd (jogtanácsos) az általa készített okirat szabályszerű ellenjegyzésével bizonyítja, hogy a kiállító a nem általa írt okiratot előtte írta alá, vagy aláírását előtte saját kezű aláírásának ismerte el, illetőleg a kiállító minősített elektronikus aláírásával aláírt elektronikus okirat tartalma az ügyvéd által készített elektronikus okirattal megegyezik;”

f) az elektronikus okiraton kiállítója minősített elektronikus aláírást helyezett el.”

Svájc és Liechtenstein talán azt fogja mondani, hogy végez, ha a helyi „papírozás” megfelelő, mivel Svájc ebből él. Ahogyan a szlovákok is. A németek azt fogják mondani, hogy a német bérbeadó cég - ami legtöbbször magyar tulajdonú - Németországban gépjárműbérbeadással foglalkozik, ahol könyvvizetés is folyik, adóbevallást is benyújtottak, (még ha minden lényegi tevékenységet a magyarországi kapcsolt vállalkozásánál is végeznek valójában), sőt még adót is fizettek valamennyit. És ha a magyar hatóságok nem akarnak mélyebbre ásni az ügyben, akkor ezzel az adóinformációval a vizsgálat vélhetően le is fog állni.

De ha a német adóhatóságtól azt kéri ki, hogy a német bérbeadó cég dokumentumaiból küldje el a bérbevevő magyar illetőségűek listáját, és/vagy a fiktív lakcímbeljelentésekre hivatkozva megkéri a nyomozókat, hogy néhány magyar származású, de német lakcímet „felmutató” vezető nevét ellenőrizzék le a német lakcímnnyilvántartóban, ill. ezen személyek ottlakását is, mégpedig személyesen, a szomszédokat megkérdezve – ahogy a német hatóságok ezt akkurátusan meg szokták tenni -, akkor bizony bajba kerülhetnek az ezen címeket szervezők és szerzők is, mert ez már nem egy „egyszerű” adóügy. Mely adóügy egyébként a németeket - ha nem volt német adókiegészítés – amúgy nem nagyon érdekelné. A tömeges köz- és magánokirathamisításokat viszont nem szeretik, s még kevésbé a pénzmosást, ugyanis köztudomású, hogy ezen külföldi rendszámú bérelt kocsik bérleti díjait legtöbbször feketepénzből fizetik ki - lásd akár a "maffiózók" éttermi fedővállalkozásai előtt parkoló, lesötétített ablakú, "rokkantosított" "nagykocsijait", vagy lásd akár a „konzolidáltabbnak” tűnő üzletemberek/üggyédek kocsijait is.

Ők legtöbbször értelemszerűen készpénzben fognak fizetni úgy, hogy pl. a német flottacég magyar "képviselő"-cégének irodájába beküldik a havi bérleti díjat, amely díj majd valahogy eljut a német cég bankszámlájára...

A NAV-nak egyébként a legegyszerűbb dolga a flottacég magyarországi „képviselő” cégénél lesz, feltehetőleg itt fogja a vevőadatbázist megvizsgálni és lefoglalni majd, mely révén ölébe hullik az összes említett személy adata.

A módszert ugyanis a nyugati államok felfedezték régen, ahogyan a könyvben több helyen is részleteztük.

### 21.5.2. Külföldi rendszámú személygépkocsi bérlése külföldi flottaüzemeltetőtől

A közúti közlekedésről szóló törvény 2011. november 30-tól érvényes módosítása<sup>13</sup> szerint a belföldi illetőségű magánszemély is vezethet 30 napon túli időtartamban külföldi rendszámú személygépkocsit, ha annak tulajdonosa az EGT<sup>14</sup> valamelyik tagállamában bejegyzett olyan flottaüzemeltető, aki a regisztrációs adót ezen személygépkocsi után megfizeti.<sup>15</sup> Vegyük

<sup>13</sup> A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény (a továbbiakban Rega. tv.) 1. § (1) bekezdése helyett a következő rendelkezés érvényes 2012-től:

„1. § (1) E törvény rendelkezései alapján regisztrációs adót (a továbbiakban: adó) kell fizetni a Magyarország területén (a továbbiakban: belföld) forgalomba helyezendő személygépkocsi és lakóautó (a továbbiakban: személygépkocsi), valamint motorkerékpár (a továbbiakban a személygépkocsi és a motorkerékpár együtt: gépjármű) után, továbbá a gépjárműflotta-üzemeltető személygépkocsijának belföldi illetőségű személy részére történő bérbeadása esetén.”

<sup>14</sup> Azaz az Európai Unió tagállamai, továbbá Liechtenstein, Norvégia és Izland.

<sup>15</sup> A Rega. tv. 3. §-a a következő új (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Adókötelezettséget keletkeztet a flotta-üzemeltető személygépkocsijának belföldi illetőségű személy részére történő bérbeadása.”

A Rega. tv. a 16. §-t követően a következő alcímmel és 16/A. §-sal egészül ki:

ésre, hogy más külföldi rendszámú gépjárműkategóriára ez a lehetőség nem vonatkozik, csak a személygépkocsira! A flottaüzemeltetők által fizetendő adótételek a használatba adás hónapjait tekintve a következőképpen alakulnak a Rega tv. Mellékletének III. része alapján:

I. A személygépkocsi Magyarországon való közlekedésének megkezdése és a bérleti szerződésből hátralévő időtartam közötti hónapok száma	II. Fizetendő adó a Melléklet I. és II. része szerint számított adó százalékában
2-ig	4
3-6	8
7-12	16
13-18	24
19-24	32
25-30	40
31-36	48
37-42	56
43-48	64
49-54	72
55-60	80
61-90	87
91-120	94
121-	100

A gépjárműflotta-üzemeltetőnek az EGT valamelyik tagállamában kell székhellyel bírnia, és az év első napján legalább 50 darab, külföldi hatósági jelzéssel ellátott személygépkocsinak kell a tulajdonában lennie. További feltétel, hogy az árbevétele 75 százalékának gépjármű bérbe- vagy lízingbeadásából kell származnia<sup>16</sup>. Ahogy írtuk, ez lényegében a magyar piacon német rendszámú autók bérbeadásával foglalkozó, egy bizonyos magyar tulajdonú cégcsoportra szabott kivételezettség, mely a hatékony lobbinak köszönhetően lett betervezve és elfogadva. A konkurensok szerint a cég ezzel két legyet ütött egy csapással: legalizáltatta

„Gépjárműflotta-üzemeltető által bérbe adott személygépkocsi adókötelezettsége:

16/A. § (1) A gépjárműflotta-üzemeltetőt a belföldi illetőségű személynek, szervezetnek - 1 napon túli időtartamra - bérbe adott személygépkocsija után a Melléklet szerinti adófizetési kötelezettség terheli.

(2) Az adózó azt, hogy gépjárműflotta-üzemeltetőnek minősül a tulajdonában álló vagy üzemeltetési jogával érintett személygépkocsik és az árbevétel megoszlására vonatkozóan könyvvizsgáló által kiadott hiteles magyar fordítású igazolás bemutatásával tanúsítja.

(3) Az adózó a (2) bekezdés szerinti feltételek teljesülését adókötelezettségének adóévi első ízben való keletkezését követő, míg a személygépkocsi bérbeadási szerződését - annak megkötésétől számított - 15 napon belül nyújtja be a vámhatósághoz. Az adót a vámhatóság a bérleti szerződés benyújtását követő 3 munkanapon belül határozattal állapítja meg a gépjárműflotta-üzemeltető terhére.

(4) A vámhatóság az adó megfizetéséről a személygépkocsi rendszámát, alvázszámát, a bérlet időtartamát, valamint a bérbeadó és bérlő adatait tartalmazó - a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 20. § (1) bekezdés l) pontjában foglalt esetben a Kkt. 20. § (4) bekezdése szerinti bírság alól mentesítő - elektronikus igazolást továbbít a rendőrség részére az adó megfizetését követő 3 munkanapon belül.

<sup>16</sup> A Rega tv. 2. §-a a következő 14., 15. ponttal egészült ki: (E törvény alkalmazásában)

„14. elektronikus eljárás: a vámhatóság által üzemeltetett informatikai rendszeren vagy a központi elektronikus szolgáltató rendszeren (ügyfélkapun) keresztül kezdeményezett, az adó megállapítására irányuló elsőfokú adóigazgatási eljárás.

5. gépjárműflotta-üzemeltető: az az Európai Gazdasági Térségben székhellyel rendelkező, gépjárműbérbeadással foglalkozó személy, szervezet, amely tárgyév január 1-jén legalább 50 darab, külföldi hatósági jelzéssel ellátott személygépkocsi tulajdonosa, üzemeltetője és a bérbeadást megelőző utolsó lezárt üzleti éve árbevételének legalább 75%-a gépjármű bérbeadásból, lízingbeadásból származik.

korábbi illegális gyakorlatát, valamint a furcsa darabszámmeghatározással a kisebb hasonló - pl. szintén magyar-német – konkurensaitól is megszabadult. Emiatt azok a versenysemlegességet sértő hátrányos megkülönböztetés miatt bepanaszolni tervezték az államot - mint jogalkotót - az Európai Bizottságnál...

Tehát a regisztrációs adót most már „félreérthetetlenül” meg kell fizetni az ilyen, EGT-s flottaüzemeltetők személygépkocsijai után, s ekkor belföldi illetőségű személy is vezetheti az ilyen, külföldi rendszámmal ellátott személygépkocsit - időkorlát nélkül.

Megjegyzendő, hogy a nem-flottásokra vonatkozó, „általános” regisztrációs adó mértékét is csökkentette a törvényhozás 2012-től, ami méltányolandó cselekedet, bár legjobb az eltörlése lett volna. Az első kiadásunkban javasolt jelentős regisztrációs adó csökkentése/módosítása sokat fehéřített az iparágon, de az eltörlését sajnos nem sikerült elérnünk. Ugyanakkor az is üdvözlendő volt a módosításban, hogy a nagy hengerűrtartalmú, de már régi, korszerűtlen motorokkal ellátott környezetszennyező gépjárművek igen jelentős regisztrációs adót kell, hogy fizesse - akár több mint tízszerest is a legkorszerűbb motorokkal rendelkezőkhöz képest.

#### Regisztrációs-adótételek személygépkocsik esetén 2012-től

Adó-kategória	A személygépkocsi műszaki tulajdonságai	Adótétel				
		[A személygépkocsi környezetvédelmi osztályba sorolása a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja szerint]				
		11-nél jobb	9-11	6-8	4	4-nél rosszabb
1.	Otto-motoros személygépkocsi 1100 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1300 cm <sup>3</sup> -ig	45 000 Ft/db	180 000 Ft/db	270 000 Ft/db	360 000 Ft/db	540 000 Ft/db
2.	Otto-motoros személygépkocsi 1101-1400 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1301-1500 cm <sup>3</sup> -ig	65 000 Ft/db	260 000 Ft/db	390 000 Ft/db	520 000 Ft/db	780 000 Ft/db
3.	Otto-motoros személygépkocsi 1401-1600 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1501-1700 cm <sup>3</sup> -ig	85 000 Ft/db	340 000 Ft/db	510 000 Ft/db	680 000 Ft/db	1 020 000 Ft/db
4.	Otto-motoros személygépkocsi 1601-1800 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 1701-2000 cm <sup>3</sup> -ig	135 000 Ft/db	540 000 Ft/db	810 000 Ft/db	1 080 000 Ft/db	1 620 000 Ft/db
5.	Otto-motoros személygépkocsi 1801-2000 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 2001-2500 cm <sup>3</sup> -ig	185 000 Ft/db	740 000 Ft/db	1 110 000 Ft/db	1 480 000 Ft/db	2 220 000 Ft/db
6.	Otto-motoros személygépkocsi 2001-2500 cm <sup>3</sup> -ig és dízelmotoros személygépkocsi 2501-3000 cm <sup>3</sup> -ig	265 000 Ft/db	1 060 000 Ft/db	1 590 000 Ft/db	2 120 000 Ft/db	3 180 000 Ft/db
7.	Otto-motoros személygépkocsi 2500 cm <sup>3</sup> felett és dízelmotoros személygépkocsi 3000 cm <sup>3</sup> felett	400 000 Ft/db	1 600 000 Ft/db	2 400 000 Ft/db	3 200 000 Ft/db	4 800 000 Ft/db
8.	A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5 számú mellékletének II. pontja szerinti 5. környezetvédelmi osztályba tartozó elektromos meghajtású kizárólag elektromos úton tölthető személygépkocsi	0 Ft/db				

9.	A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú mellékletének II. pontja szerinti 5. környezetvédelmi osztályba tartozó hybrid (elektromos és Otto-, vagy elektromos és dízelmotoros) hajtású, illetőleg a 8. pont alá nem tartozó egyéb személygépkocsi	76 000 Ft/db
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

Az interneten a számítgatást megkönnyítő számos kalkulátor is található, ha a „regisztrációs adó kalkulátor” keresőkifejezést alkalmazzuk.

Az új szabályozás megjelenése után a témában egyébként csak ügyvédi irodák által közölt téves útmutatások és ötletelések születtek<sup>17</sup> - lásd még a korábban ismertetett EK Bírósági ítélet kapcsán is bemutatottakat. A említett hivatalos rendőrségi útmutatóból több helyen is idéztünk, s amely ugyan nem teljesen precíz, de az említettektől sokkal szakszerűbb, és így komolyan veendő.<sup>18</sup>

Nézzük meg azt, hogyha valakinél az igazoltató rendőr szabálytalan használatot vélelmez, akkor a korábban már részletezett szankciókon túl mire számíthat még:

*„25B.§ 6). Az ellenőrző hatóság az (1) bekezdésben meghatározottak megsértéséről a jármű hatósági engedélyében feltüntetett, a jármű tulajdonosára és az üzemben tartójára vonatkozó adatok, valamint a jármű azonosító- és műszaki adatainak továbbításával értesíti az állami adóhatóságot is.”*

Azaz beindul az a folyamat, amellyel a rendszámhasználó könnyedén lebuktathatja saját adócsaló/pénzmosó tevékenységét...

Összefoglalásként tehát megállapíthatjuk, hogy a 2011-es egynapos korlát lényegében megfelelt az EK Bírósági gyakorlatnak, ám a sajtó nyomására kiterjesztették ezt 30 napra. A svájci, liechtensteini offshore-(és szlovák fantom)cég tulajdonosok így a kocsijaik vezetésére szóló meghatalmazást 30 naponta könnyedén újradátumozhatják, mivel egy további enyhítésnek köszönhetően már hitelesnek sem kell lennie a fordításnak. A dolognak így lényegében egyetlen kockázata van, ha a vezetőt féléven belül ellenőrzi a rendőrtörő, mert ekkor a rendőrségi adatbázisból kiderülhet a visszaélés.

A hatóság a schengen-tag szomszédos országok közötti szabad határátkelés miatt nem regisztrálja ezen határátkelőkn, hogy be van-e tartva a félévente 30 napos magyarországi használati korlát vagy sem. Ahogyan a nem schengeni-tag román, ukrán, szerb, horvát határon kamerázott felvételekből sem gyűjti a szoftver, hogy ezek a kocsik mennyit töltenek valójában Magyarországon. Ám előbb-utóbb feltehetőleg felébred az állam, és például ezekből, és az útdíjfizetést ellenőrző kamerarendszerek révén gyűjtött adatbázisból évek múlva is visszakeresheti a magyarországi tartózkodás hosszát. Ehhez az adatbáziszoftvert módosítani gyerekjáték, az adatvédelmi szabályozást kissé nehezebb a túlzottan a visszaélőket/bűnözőket védő jogszabályok miatt.

<sup>17</sup> [http://www.origo.hu/auto/20110829-kijatszható-a-kulföldi-rendszámokra-hozott-szigorubb-jogszabaly.html?utm\\_source=mandiner&utm\\_medium=link&utm\\_campaign=mandiner\\_201110](http://www.origo.hu/auto/20110829-kijatszható-a-kulföldi-rendszámokra-hozott-szigorubb-jogszabaly.html?utm_source=mandiner&utm_medium=link&utm_campaign=mandiner_201110) 2011.10.10.

<sup>18</sup> <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/kulföldi-rendszamujarmuvek>

Mindezek bekövetkeztéig (is) az offshore- és szlovák cégek tulajdonosai sokkal inkább kockáztatják az egész cégstruktúrájuk adóvizsgálatát már ma is azzal, hogy a rendszámmal „kiírják magukra”, hogy: „*Figyelem! (minimum) Adócsalók és pénzmosók vagyunk!*”

Ehelyett talán érdemesebb "kiszállni" a külföldi rendszámú személygépkocsikból, s a minimálisnak tekinthető regadó mellett belföldiesíteni azt.

A 27%-os ÁFA persze riasztó, de egy német használt (az Áfa törvény szerint ez legalább féléves kocsi kell, hogy jelentsen) személygépkocsi magánszemély nevére behozva a 19%-os német Áfát kell Németországban, hogy megfizesse a magyar helyett. Az ehhez szükséges pénz tisztára mosásában pedig az Stabilitási Megtakarítási Számla segíthet a bűnbánóknak és előrelátóknak<sup>19</sup>.

Talán nem haszontalan felhívunk a figyelmet arra is, hogy az új törvény lényegi újdonságának tekinthetjük a bizonyítási teher egyértelműen kimondott megfordulását is. Bár a korábbi szabályozásban is az adóalanyoknak kellett volna bizonyítani azt, hogy ő jogszerűen használja - az adók megkerülésével - a külföldi rendszámú kocsit, de ezt a hatóságok nem így látták, és ezért nem is alkalmazták. Annak ellenére, hogy a rendeltetésszerű joggyakorlás elve az Art-ban szerepel - ahogyan az Adó-Szentháromság fejezetben bemutattuk - s amely elvet az Alkotmánybíróság alkotmányosnak talált – lásd erről a 9.4. fejezetet.

Végül pedig jelezzük, hogy az EGT tagállamokban nyilvántartott gépjárművel elkövetett közlekedési szabályszegések esetén a tagállamok között a 2015/413/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>20</sup> alapján elindult az adatkiadás folyamata. Azaz a német, szlovák, liechtensteini, stb. gépjárművekkal, ha egy magyar úgy követ el szabálysértést akár belföldön, vagy az EGT bármelyik tagállamában, hogy nem állítják meg, akkor sem úszhatja meg ezentúl a felelősségrevonást. Ugyanis ekkor az elkövető/üzembentartó személyének megállapítása érdekében a tagállamok lehetővé teszik azt, hogy a többi tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjai automatikusan hozzáférhessenek a nemzeti gépjármű-nyilvántartási adatokhoz.

Az Irányelv magyar jogba történő átültetése révén Magyarország a következő közlekedési szabályok megsértése esetén indít(hat) keresést az EGT országok adatbázisaiban<sup>21</sup>:

<sup>19</sup> [http://azoffshorehalala.com/?page\\_id=224](http://azoffshorehalala.com/?page_id=224)

<sup>20</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32015L0413>

<sup>21</sup> 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről:

*21/B. § (1) Ha a 20. § (1) bekezdés k) pont ka)-kb) alpontjára, kc) alpontján belül a fényjelző készülék piros fényjelzésére, kd) és kg)-kh) alpontjára vonatkozó szabályok megszegését a 2015/413/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet (a továbbiakban: Irányelv) átültető más európai uniós tagállamban (a továbbiakban e § alkalmazásában: más tagállam) bejegyzett gépjárművel követték el, a 20. § (11) bekezdés e)-f) pontjaiban meghatározott hatóság az érintett jármű tulajdonosa, üzemben tartója azonosító adatainak megállapítása céljából a Kormány által kijelölt kapcsolattartó ponton keresztül a gépjármű teljes forgalmi rendszámának, a jogsértés napjának és időpontjának, valamint az elkövetett szabályszegésnek a megjelölésével automatizált keresést rendelhet el a gépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam nemzeti gépjármű-nyilvántartási adatállományában.*

*(2) Ha a 21. § (1) bekezdés a) pontjába, c) pontjának a fényjelző készülék piros fényjelzésére vonatkozó szabályába vagy e) és f) pontjába ütköző magatartást más tagállamban bejegyzett gépjárművel követték el, a 21. § (4) bekezdése szerint kijelölt hatóság az érintett jármű tulajdonosa, üzemben tartója azonosító adatainak megállapítása céljából a Kormány által kijelölt kapcsolattartó ponton keresztül a gépjármű teljes forgalmi rendszámának, a jogsértés napjának és időpontjának, valamint az elkövetett szabályszegésnek a megjelölésével automatizált keresést rendelhet el a gépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam nemzeti gépjármű-nyilvántartási adatállományában.*

- gyorsajtás
- biztonsági öv használatának elmulasztása
- a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseinek figyelmen kívül hagyása
- ittas vezetés
- a behajtási tilalom megsértése
- a korlátozott övezetre vonatkozó szabályok megsértése
- a kötelező haladási irány figyelmen kívül hagyása
- valamint a leállósáv szabálytalan igénybevétele<sup>22</sup>.

A lekérdezési joggal rendelkező állam maga döntheti el, hogy indít-e a területén elkövetett jogsértés kapcsán eljárást az elkövetővel/üzembentartóval szemben, vagy sem.

---

(3) A 20. § és a 21. § alkalmazása során a jogszabályban meghatározott formanyomtatvány alkalmazásával, a gépjármű nyilvántartásba vétele szerinti állam valamely hivatalos nyelvén tájékoztatni kell az üzembentartót az elkövetett szabályszegésről, az érintett gépjármű adatairól, a szabályszegés miatt megállapított pénzbírság összegéről, a befizetési határidőről, az e törvény szerinti kimentési okokról és azok igazolásának módjáról és határidejéről, az eljáró hatóság megnevezéséről és címéről, valamint a jogorvoslat lehetőségéről vagy annak hiányáról.

<sup>22</sup> Az Irányelv 2. Cikke eredetileg ezeket a jogsértéseket tartalmazza:

- a) sebességhatár túllépése;
- b) biztonsági öv használatának elmulasztása;
- c) forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása;
- d) ittas járművezetés;
- e) kábítószer hatása alatt történő járművezetés;
- f) bukósisak viselésének elmulasztása;
- g) tiltott sávban történő közlekedés;
- h) mobiltelefon vagy más kommunikációs eszköz jogellenes használata vezetés közben.

S hogy más tagállamok mit ültettek át saját jogukba, az belátásukra volt bízva – ahogyan a magyar sem egyezik ezzel a listával – így más országokban közlekedve érdemes inkább az Irányelv listájára emlékezni, mint a fent részletezett magyarra.