

Néhány gondolat a behajtási költségátalányról

1. A kérdés aktualitása

A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 2014. március 15-i hatálybalépése óta az új kódex egyik legtöbb vitatott rendelkezése az ún. negyven eurós behajtási költségátalányról szóló 6:155. § (2) bekezdése. A behajtási költségátalány egy új, önálló, *sui generis* „jogcím”, amely az adós fizetési késedelmének a jogkövetkezménye. A behajtási költségátalány a vállalkozások egymás közötti szerződéséhez, valamint szerződő hatóságok és szerződő hatóságnak nem minősülő vállalkozások között létrejött szerződésekhez kapcsolódó jogintézmény. Más típusú szerződésekre, így például fogyasztók egymás közötti szerződéseire, valamint fogyasztók és vállalkozások közötti szerződésekre (*fogyasztói szerződések*) a Ptk. 6:155. § (2) bekezdése nem terjed ki.

A könyvvizsgálók, adószakértők, adótanácsadók, számviteli szakemberek, illetve könyvelők szakmai érdekképviselői szervei a Ptk. hatálybalépése óta több alkalommal is az Igazságügyi Minisztériumhoz fordultak annak érdekében, hogy a Ptk. módosítását kezdeményezzék. Ebbéli szándékukat a Nemzetgazdasági Minisztérium is támogatja.

Az IM mindeztől ellentétben a Ptk. módosítására irányuló törekvéseknek, így a behajtási költségátalányról szóló szabály módosítását sem támogatta. A jelzett problémák kezelésére azonban megszületett egy, a Ptk. hatálybalépésével összefüggő átmeneti és felhatalmazó rendelkezésekről szóló 2013. évi CLXXVII. törvény (a továbbiakban: Ptké.) módosítására vonatkozó javaslat, amely a behajtási költségátalány Ptk.-beli szabályait is érintette. Ennek a módosításnak a kihirdetésére a 650/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 31. cikke szerinti megfeleltetési nempere eljárásról, valamint egyes igazságügyi tárgyú törvénymódosításokról szóló 2015. évi LXXI. törvény 26. §-ában került sor. A szóban forgó módosítás 2015. június 19-én lépett hatályba.

Továbbra is úgy tűnik azonban, hogy a könyvvizsgálói szakma, valamint az NGM számára sem megfelelő ez a megoldás. Ezzel kapcsolatban folynak a szakértői egyeztetések a két minisztérium, illetve a könyvvizsgálói kamara között.

Az alábbi áttekintés röviden bemutatja ennek az új jogintézménynek az uniós jogi hátterét, illetve azt, hogy a legújabb Ptké. módosítás milyen céllal született meg. Végül kitérünk arra is, hogy véleményünk szerint hogyan lehetne a felmerült problémákat megnyugtatóan megoldani.

2. A kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetések elleni fellépésről szóló 2011/7/EU irányelv

A behajtási költségátalány intézményének gyökerei európai jogi eredetűek, így valamennyi uniós tagállamban

alkalmazásra kerülnek. Uniós szinten erről a kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetések elleni fellépésről szóló 2011/7/EU irányelv rendelkezik. Az irányelv fő célja a kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetés visszaszorítása érdekében kiegészítő rendelkezések megállapítása. Az irányelv lehetővé kívánja tenni a vállalkozások számára, hogy a határon átnyúló ügyleteik ne járnak nagyobb kockázattal, mint a belföldi eladások.

Az irányelv (12) preambulumbekzdése felhívja a figyelmet arra, hogy a késedelmes fizetés olyan szerződésszegés, amelyet a legtöbb tagállamban az alacsony vagy fel nem számított késedelmi kamatok, illetve a hosszadalmas jogorvoslati eljárások az adósok számára pénzügyi szempontból vonzóvá tettek. E folyamat visszaszorításához és a fizetési késedelem előnytelenné tételéhez a pontos fizetés kultúrájára való áttérés szükséges, ideértve azt is, hogy a késedelmi kamat felszámításához való jog kizárása mindig súlyosan hátrányos szerződési feltételnek vagy gyakorlatnak minősüljön.

Az irányelv nem kötelezheti a hitelezőket arra, hogy késedelmi kamatot számítsanak fel. Késedelmes fizetés esetén az irányelv azonban lehetővé teszi a hitelezőknek, hogy előzetes felszólítás vagy más olyan felszólítás nélkül folyamodjanak késedelmi kamat felszámításához, amelyben fizetési kötelezettségére emlékeztetnek az adóst.

Az irányelv (19) preambulumbekzdése külön felhívja a figyelmet arra, hogy a késedelmes fizetés előnytelenné tétele érdekében a késedelmes fizetés következtében felmerült behajtási költségekért a hitelezőnek nyújtott méltányos kártérítést kell biztosítani. *Ennek érdekében az irányelvnek egy rögzített minimumösszeget kell meghatároznia, amelyhez a késedelmi kamatot is hozzá kell adni.* A (20) preambulumbekzdése szerint a belső behajtási költségeket fedező átalányösszegre való jogosultság mellett a hitelezőnek jogosultnak kell lennie az adós késedelmes fizetése által okozott más behajtási költségek megtérítésére is. E költségek közé tartoznak különösen az ügyvéd vagy behajtással foglalkozó cég megbízása következtében a hitelezőnél felmerülő költségek.

Mindezekkel összefüggésben az irányelv 6. cikke rendelkezik a késedelemhez kapcsolódó behajtási költségek megtérítéséről. Ennek (1) bekezdése alapján *a tagállamok biztosítják, hogy amennyiben kereskedelmi ügyletekben a 3. vagy a 4. cikkel összhangban késedelmi kamat válik esedékessé, a hitelező jogosult az adóstól legalább negyven eurós összegű átalány megfizetését követelni.*

Az irányelv 6. cikk (2) bekezdése szerint a tagállamok biztosítják, hogy az (1) bekezdésben említett *átalányösszeg külön fizetési felszólítás nélkül, a hitelező számára felmerült behajtási költségekért kártérítésként váljon esedékessé.* Hogy a külön fizetési felszólítás nélküliség pontosan mit is jelent, azt az irányelv nem részletezi. Már itt érdemes rámutatni arra, hogy ez a

hazai gyakorlatban felmerülő bizonytalanságok egyik okozója, hiszen az irányelv szövege mintegy automatizmusként kezeli a behajtási költségátalányra való jogosultságot.

A 6. cikk (3) bekezdés végül kimondja, hogy a hitelező az említett átalányösszeget felül jogosult megfelelő kártérítésre az adós késedelmes fizetése következtében felmerült és az átalányösszeget meghaladó összes fennmaradó behajtási költsége miatt. E költségek közé tartoznak többek között az ügyvédi vagy behajtással foglalkozó cég megbízása miatt felmerülő költségek.

Az irányelvi rendelkezésekből levonható fontosabb következtetések a következők:

- a behajtási költségátalányt (legalább negyven eurót) akkor lehet az adóstól követelni, amikor a késedelmi kamat esedékessé válik (késedelembeeséskor);

- a behajtási költségátalány a hitelező számára felmerült behajtási költségeikért járó kártérítés (kárátalány);

- ez az átalányösszeg a hitelezőtől származó külön felszólítás nélkül esedékessé válik;

- a hitelező jogosult az ezen felüli kárának a megtérítését is követelni.

Mindebből az is következik, hogy a behajtási költségátalány csak akkor illeti meg a hitelezőt, ha késedelmi kamatot is követelhet. Az irányelv alapján az a következtetés vonható le, hogy a behajtási költségátalány akkor jár, ha késedelmi kamat is jár. A költségátalány tehát akkor követelhető, ha a késedelmi kamat esedékessé vált, ha tehát van késedelem és van esedékes késedelmi kamat. Ebben az esetben azonban az átalányösszeg külön fizetési felszólítás nélkül esedékes. Mivel azonban a hitelező részéről a késedelmi kamatot sem kötelező felszámítani, így a negyven eurós kárátalány követelése is csak lehetőség, ha azonban a hitelező fellép, mindkettő jár neki (*Bor Zoltán: Késedelem és behajtási költségátalány az új Polgári Törvénykönyvben. In: A gazdasági társaságok működése és szerződések összeállítása az új Ptk. alapján. Fórum Média, 2014/4.*)

Fontos azt is kiemelni, hogy az irányelv kizárólag a magánjogi, illetve a közérdekű igényérvényesítésre vonatkozó szabályok tekintetében fogalmaz meg átültetendő rendelkezéseket. Számviteli, illeték- és adójogi vonatkozásokat azonban egyáltalán nem érint, így ezek rendezése a tagállamok hatáskörében maradt.

3. Az irányelvi rendelkezések átültetése a magyar jogba

Az irányelvnek a behajtási költségátalányra vonatkozó rendelkezései a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (a továbbiakban: 1959-es Ptk.) 301/A. §-ában kerültek átültetésre. Ezek a rendelkezések 2013. július 1-jén léptek hatályba.

Az 1959-es Ptk. 301/A. § (3) bekezdése szerint, ha a kötelezett késedelembe esik, köteles a jogosultnak a követelése behajtásával kapcsolatos költségei fedezésére legalább negyven eurónak a Magyar Nemzeti Bank

késedelmi kamatfizetési kötelezettség kezdőnapján érvényes hivatalos deviza-középárfolyama szerint megfelelő forintösszeget megfizetni. E kötelezettség teljesítése nem mentesít a késedelem egyéb jogkövetkezményei alól; a kártérítésbe azonban a behajtási költségátalány összege beszámít. Az e bekezdésben foglaltaktól eltérő kikötés semmis.

A Ptk. némileg pontosította ezeket a rendelkezéseket. A Ptk. 6:155. § (2) bekezdése ennek megfelelően így szól: „Ha vállalkozások közötti szerződés esetén a kötelezett, szerződő hatóságnak nem minősülő vállalkozással kötött szerződése esetén a szerződő hatóság fizetési késedelembe esik, köteles a jogosultnak a követelése behajtásával kapcsolatos költségei fedezésére negyven eurónak a Magyar Nemzeti Bank késedelmi kamatfizetési kötelezettség kezdőnapján érvényes hivatalos deviza-középárfolyama alapján meghatározott forintösszeget megfizetni. E kötelezettség teljesítése nem mentesít a késedelem egyéb jogkövetkezményei alól; a kártérítésbe azonban a behajtási költségátalány összege beszámít. A behajtási költségátalányt kizáró, vagy azt negyven eurónál alacsonyabb összegben meghatározó szerződési kikötés semmis.”

Jól látható, hogy az irányelvet átültető normák a felek közötti jogviszonyt épp a másik alanyi oldalról közelítik meg, mint az irányelv. Az uniós rendelkezések ugyanis a hitelező oldaláról szabályozzák ezt a kérdést és ennek megfelelően a hitelező jogosultságáról szólnak. A magyar Ptk. ezzel szemben az adós (kötelezett) oldaláról ragadja meg ezt a problémát és ennek alapján az adós kötelezettségéről rendelkezik.

Mindez azzal magyarázható, hogy a Ptk. kötelmi jogi része valamennyi esetben az adós kötelezettségéről és nem a hitelező jogosultságáról szól. Sajnos azonban ez a dogmatikai megközelítés a behajtási költségátalány esetében számos nehezen megoldható gyakorlati problémát okoz, anélkül, hogy bármilyen gazdasági haszonnal járna.

Ezzel kapcsolatban érdemes röviden az osztrák átültető jogszabályt idézni. Az osztrák jogalkotó külön törvényben implementálta az irányelvet (*Zahlungsverzugsgesetz – ZVG*), amely többek között a kereskedelmi törvény rendelkezéseit is módosította (Ausztriában 1897 óta hatályos az *Unternehmensgesetzbuch: UGB*, amely megfelel a német, illetve az 1875-ös magyar Kereskedelmi Törvénynek). A módosított rendelkezések alapján (UGB 458. §) pénzkövetelés késedelmes fizetése esetén a hitelező jogosult kártérítésként bármilyen behajtással kapcsolatos költségeiért az adóstól egy negyven eurós átalányösszeget követelni („Bei der Verzögerung der Zahlung von Geldforderungen ist der Gläubiger berechtigt, als Entschädigung für etwaige Betriebskosten vom Schuldner einen Pauschalbetrag von 40 Euro zu fordern”).

Az irányelvnek megfelelően, az osztrák átültető szabály is a hitelező oldaláról közelíti meg a problémát és a hitelező jogosultságaként szabályozza a behajtási költségátalányt.

4. A magyar átültető szabályok értelmezése

Az irányelvet átültető magyar rendelkezések 2013. július 1-jén léptek hatályba. Ebből következően az irányelvet átültető 1959-es Ptk.-nak a behajtási költségátalányra vonatkozó szabályait kizárólag a 2013. július 1-jén, illetve az ezt követően megkötött szerződésekre kellett alkalmazni. Ugyancsak alkalmazandóak voltak az 1959-es Ptk. rendelkezései azokra a korábban kötött szerződésekre is, amelyeket a pénztartozás és a késedelmi kamat vonatkozásában a felek, illetve a bíróság 2013. július 1-jét követően módosítottak. Mindebből következően a 2013. július 1-jét megelőzően megkötött, illetve a pénztartozás és a késedelmi kamat tekintetében nem módosított szerződésekre a 2013. július 1-je előtt hatályos jogszabályi rendelkezések maradtak irányadóak. A korábban megkötött keretszerződésekre is ez vonatkozott. Ezekre a 2013. július 1-jén már fennálló szerződésekre tehát akkor is a 2013. július 1-je előtt hatályos jogszabályi rendelkezéseket kell alkalmazni, ha a késedelem ezen időpontot követően áll be.

Az irányelvben szereplő „*legalább negyven eurónyi*” fordulat alatt azt kell érteni, hogy a szerződő felek szerződésükben a behajtási költségátalány összegét negyven eurónál magasabb összegben is meghatározhatják. Egy ilyen megállapodást érvényesnek kell tekinteni. A behajtási költségátalányt kizáró, vagy azt negyven eurónál alacsonyabb összegben meghatározó szerződési kikötés azonban a Ptk. 6:155. § (2) bekezdése szerint semmis. A Ptk. 6:155. § (2) bekezdésének utolsó mondatát az egyes törvényeknek a Polgári Törvénykönyv hatálybalépésével összefüggő módosításáról szóló 2013. évi CCLII. törvény (a továbbiakban: Ptkm.) 188. § (3) bekezdése állapította meg.

A behajtási költségátalány akkor jár, és akként válik esedékessé, mint a késedelmi kamat. Az 1959-es Ptk., valamint a Ptk. ennek alapján a két szerződészegési jogkövetkezményt oly módon is összekapcsolta, hogy a behajtási költségátalányt is a késedelem objektív szankciójaként határozta meg. Ennek alapján a behajtási költségátalány – a késedelmi kamathoz hasonlóan – attól függetlenül jár, hogy az adós kimentette-e a késedelmét. A behajtási költségátalány objektív jellege abban is megnyilvánult, hogy ennek összege erejéig a hitelezőnek csak az adós késedelmét kellett bizonyítania, egyéb bizonyítási kötelezettsége azonban nem volt. Ennek alapján az adós nem védekezhetett azzal, hogy azért nem teljesített időben, mert neki sem teljesítettek időben.

Az esedékessé válással kapcsolatban a Ptk.-nak a Ptkm. 188. § (3) bekezdésével módosított 6:155. § (3) bekezdése azt is kimondja, hogy a késedelmi kamat esedékességét a pénztartozás teljesítési idejének a Ptk. által meghatározott fizetési határidőt követő naptól eltérően a jóhiszeműség és tisztesség követelményének megsértésével egyoldalúan és indokolatlanul a jogosult hátrányára megállapító szerződési feltételt – mint tisztességtelen kikötést – a jogosult megtámadhatja. Mivel a behajtási költségátalány is akkor válik esedékessé, amikor a késedelmi kamat, ezért ez a rendelkezés, illetve az arra alapított sikeres megtámadás az előbbire is kiható.

Az átalány jelleg abban is megjelenik, hogy ez az összeg attól függetlenül megilleti a hitelezőt, hogy ténylegesen felmerült-e bármilyen behajtási költsége, vagy sem. A behajtási költségátalány abban az esetben is követelhető, ha a jogosultnak tételesen kimutatható behajtási költsége nem keletkezett. Ebben a tekintetben a behajtási költségátalány a kötbérhez hasonlít.

Amennyiben a jogosult a behajtási költségátalány iránti igényét érvényesíti, annak összege független attól, hogy az adósnak milyen mértékű pénztartozás késedelmes teljesítése után kellene azt megfizetnie. A behajtási költségátalány összege emellett attól is független, hogy a késedelembe esés mikor történt és milyen időtartamot érint. Az is indifferens, hogy mi a behajtási költségátalány tényleges tartalma, vagyis, hogy az pontosan milyen behajtási kiadásokra, költségekre vonatkozik. A behajtási költségátalány esedékessége és megfizetése szempontjából végül annak sincs jelentősége, hogy az tartós jogviszonyhoz, vagy visszatérő szolgáltatáshoz kapcsolódik-e.

Az átalány jellegből másrészt az is következik, hogy a hitelező a költségátalány fölött ténylegesen felmerült kiadásait kártérítés, illetve – pernyertesség esetén – perköltség címén követelheti. A hitelezőnek azonban a behajtási költségátalány összege felett ténylegesen felmerült kiadásai és költségei tekintetében mást is tudni kell bizonyítani, így többek között azt, hogy a többlet összeg ténylegesen felmerült. A behajtási költségátalány összege a kártérítésbe beszámít, a kötbérbe azonban nem.

Sokat vitatott rendelkezése az irányelvnek az is, amely alapján a behajtási költségátalány minden további feltétel nélkül megilleti a hitelezőt. Ez azt jelenti, hogy a hitelezőt ez a negyven euró külön erre vonatkozó fizetési felszólítás nélkül is megilleti. A behajtási költségátalány ennek megfelelően mind perben, mind pedig peren kívül is követelhető.

Ehhez kapcsolódik az a kérdés is, hogy a hitelező lemondhat-e a behajtási költségátalányról. Látható, hogy ezt a felek a szerződésükben érvényesen nem zárhatják ki. A behajtási költségátalányra a hitelezőnek bár joga van, nem köteles azt érvényesíteni. Ehhez kapcsolódóan annak nincs akadálya, hogy a behajtási költségátalányról a jogosult utóbb lemondjon, és a kötelezett tartozását elengedje (*Verebics János: A szerződés teljesítése és a szerződészegés az új Ptk.-ban. Gazdaság és Jog, 2014/7–8. 34. o.*).

5. Számviteli kérdések

Mint láttuk, az irányelv nem tartalmaz a behajtási költségátalányra vonatkozó számviteli, illetve adózási szabályokat. A jogintézmény hazai alkalmazása során ugyanakkor ezzel kapcsolatban merült fel a legtöbb probléma.

A számviteli kérdéseket is érintően a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium (a továbbiakban: KIM) – a Magyar Ügyvédi Kamara megkeresésére – 2014. április 7-én állásfoglalást adott ki. Ez az állásfoglalás először is azt rögzíti, hogy a behajtási költségátalány késedelmen-

ként és nem számlánként követelhető. Optimális esetben a kettő egybeesik, de előfordulhat, hogy a késedelembeesés és a számlakiállítás elválik egymástól. Ha a felek a szerződésben részletfizetésben állapodtak meg, akkor a behajtási költségátalány annyi részlet után érvényesíthető, amennyi részlet megfizetésével az adós késedelembe esett. Mindez könyvelési szempontból azt jelenti, hogy ha az adós fizetési késedelembe esik, akkor minden késedelmes tétel után egy plusz kötelezettsége keletkezik (lásd *S. Csizmazia György: Behajtási költségátalány és az illetéktörvény kapcsolata*. Interneten elérhető: <http://www.mkvkok.hu/behajtasi-koltsegatalany-es-az-illetektorveny-kapcsolata>).

A KIM állásfoglalása szerint számviteli szempontból a behajtási költségátalány tartozásnak minősül, így azt tartozásként is kell rögzíteni a kötelezett könyveiben. A tartozásként történő rögzítésre azonban nem csak akkor kell, hogy sor kerüljön, ha a jogosult azt ténylegesen követelte az adóstól, hiszen a fizetési kötelezettség a jogszabály alapján, a késedelembeesés tényével beállt.

A minisztérium álláspontja szerint a kötelezett a fizetett, illetve a mérlegkészítés időpontjáig ismertté vált, elszámolt, fizetendő, a mérlegfordulónap előtti időszakhoz kapcsolódó behajtási költségátalányt a számvitelről szóló 2000. évi C. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 81. § (2) bekezdésének b) pontja alapján egyéb ráfordításként számolja el. A jogosult ezzel párhuzamosan a Sztv. 77. § (2) bekezdésének b) pontja alapján a tárgyévhez vagy a tárgyévvel megelőző üzleti év(ek)hez kapcsolódó és a mérlegkészítés időpontjáig pénzügyileg rendezett költségátalány összegét az egyéb bevételek között számolja el. Így az óvatosság elve alapján a jogosult azonban csak akkor köteles a behajtási költségátalány összegét a könyveiben feltüntetni, ha az ténylegesen hozzá befolyt. Adóalapot pedig csak a ténylegesen befolyt behajtási költségátalány képez a jogosult oldalán. Ennek alapján, ha a jogosult a behajtási költségátalány iránti követelését nem érvényesíti (arról lemond, vagy azt elengedi), annak nincs ajándékozási, illetve egyéb illetékvonzata.

Ezzel teljesen azonos tartalmú megállapításokat tartalmaz a Nemzeti Adó- és Vámhivatalnak (a továbbiakban: NAV) a behajtási költségátalány polgári jogi és adójogi (illetve számviteli) megítéléséről szóló, 2014. augusztus 7-én kiadott állásfoglalása. Ez az állásfoglalás azt a kérdést is részletesen megválaszolja, hogy mit kell tenni abban az esetben, ha a jogosult lemond a behajtási költségátalány összegéről.

A gyakorlatban időközben bebizonyosodott, hogy a lemondással is együtt járnak bizonyos adminisztratív teendők, így az adóst bejelentési kötelezettség is terheli. Ez azt jelenti tehát, hogy ha a jogosult elengedi a behajtási költségátalány összegét, az adósnak ezt a nyilvántartott kötelezettséget rendkívüli bevételként kell kivezetnie, amelyet azonban 30 napon belül be is kell jelentenie az adóhatóság felé. Ez elsődlegesen azoknál a cégeknél okoz gondot, amelyek felé jelentős számú szállító engedi el a behajtási költségátalányt (*S. Csizmazia: i. m. 3. o.*).

A jogosulti lemondás azonban emellett további könyvelési nehézséget is okozhat. Lemondás esetén a jogosultnak számviteli szempontból nincs tennivalója. Van azonban olyan álláspont is, amely szerint a jogosultnak ezeket a követeléseket a nullás számlaosztályban érdemes kimutatnia. A kötelezettnek azonban – miután a jogosulti lemondás következtében a behajtási költségátalány összegét nem kell megfizetnie – a Sztv. 86. § (3) bekezdésének h) pontja alapján rendkívüli bevétele keletkezik az adott adóévben. Ebből következően azonban a kötelezett oldalán az elengedett költségátalány vonatkozásában adófizetési kötelezettség áll fenn (lásd *S. Csizmazia: i. m. 2. o.*).

A KIM, illetve a NAV állásfoglalásaiból következően az adós oldalán a behajtási költségátalány lerontja a vállalkozás üzemi-üzleti tevékenységének az eredményét, egyúttal azonban a társasági adó alapjának a megállapításánál az elszámolt egyéb ráfordítás miatt nem kell adóalap növelő tételt figyelembe venni (lásd *S. Csizmazia: i. m. 2. o.*). Ez tehát azt jelenti, hogy az adós ezzel a tétellel csökkenteni tudja a társasági adóalapját. Több mint kétséges, hogy a jogalkotó ilyen jogkövetkezményt kívánt volna fűzni ehhez a jogintézményhez.

6. A Ptké. módosításának okai és tartalma

A könyvelői-könyvvizsgálói, valamint az adótanácsadói szakma aggályait sem a KIM, sem pedig a NAV állásfoglalása nem oszlatta el. Erre utal, hogy 2015. február 24-én négy szakmai érdekképviseleti szervezet levélben kérte az igazságügy-minisztert, hogy a Ptk. vonatkozó rendelkezései mielőbbi módosításáról intézkedni szíveskedjék.

A szakmai szervezetek egyik fő problémája, hogy az irányelvi rendelkezések nem tartalmazzák azt, hogy a hitelező köteles a negyven euró átalányt érvényesíteni. Megítélésük szerint emiatt a Ptk. és az irányelv előírásai nincsenek összhangban egymással. Arra kérték az igazságügy-minisztert, hogy a Ptk. az irányelvben megkövetelt szabályozást vegye figyelembe és a hazai vállalkozások számára ne határozzon meg az irányelvben foglaltaknál szigorúbb feltételeket. A Ptk. adjon arra lehetőséget, hogy a szerződések tekintetében a szerződő felek dönthessenek arról, hogy alkalmazzák-e a negyven eurós behajtási költségátalányt, vagyis ez a Ptk.-ban ne kötelességként, hanem lehetőségként kerüljön megfogalmazásra. A szakmai szervezetek szerint a Ptk. szigorúbb szabályozása nemcsak felesleges adminisztrációs terhet okoz, hanem egyúttal rontja is a magyar vállalkozások versenyképességét.

Tekintettel arra, hogy az NGM is oszította a szakmai érdekképviseletek aggodalmait, az IM megvizsgálta a jogszabályi környezet módosításának a lehetőségét. Ennek eredményeként született meg a Ptké. módosítására vonatkozó javaslat, amely 2015. június 9-én, a 2015. évi LXXI. törvény részeként lépett hatályba. Az IM tehát a Ptk. 6:155. § (2) bekezdésének érintetlenül hagyásával úgy próbálta meg rendezni a helyzetet, hogy az a szakmai érdekképviseleti szervek számára is elfogadható legyen.

A Ptké. új 22/B. §-a, amely a „Behajtási költségátalány megfizetése” címet viseli, a következőképpen rendelkezik: „53/B. § Vállalkozások közötti szerződésből, illetve szerződő hatóságnak szerződő hatóságnak nem minősülő vállalkozással kötött szerződéséből eredő fizetési késedelem esetén a behajtási költségátalány megfizetésére – a Ptk. hatálybalépését megelőzően kötött szerződések tekintetében is – a Ptk. rendelkezéseit kell alkalmazni, így a kötelezett, illetve a szerződő hatóság a behajtási költségátalány megfizetésére nem köteles, ha az erre irányuló igény érvényesítése során a késedelmét kimentí.”

A Ptké. idézett új szakasza első lépésként a Ptk. rendelkezéseit rendeli alkalmazni a Ptk. hatálybalépését megelőzően, de értelemszerűen a behajtási költségátalány intézményének a magyar jogba történő bevezetését követően kötött azon szerződésekre, amelyek alapján késedelem esetére a kötelezett, illetve a szerződő hatóság behajtási költségátalány fizetésére köteles.

A Ptké. azonban ezzel egyidejűleg értelmezi is a Ptk.-nak a behajtási költségátalányra vonatkozó 6:155. § (2) bekezdésében foglalt szabályát. Amint azt az új rendelkezéshez fűzött miniszteri indokolás egyértelművé teszi, a behajtási költségátalány *sui generis* intézményként ugyan, de lényegében kárátalány szerepet kíván betölteni. Ez azt jelenti, hogy mindazon intézkedések költségeinek általános formájában való megtérítését biztosítja a hitelező számára, amelyek a határidőre való teljesítés elmaradása miatt a követelés érvényesítésével kapcsolatosak. A behajtási költségátalány tehát funkcióját tekintve a kár egyik elemének – nevezetesen a kárigény érvényesítésével kapcsolatosan felmerült költségeknek – a megtérítését szolgálja. Rendeltetését tekintve tehát sokkal inkább a szerződésszegéssel okozott kártérítési felelősséggel, mintsem a teljesítés késedelme miatti kamatfizetési kötelezettséggel hozható összefüggésbe. A behajtási költségátalány tehát a késedelem szubjektív jogkövetkezménye, kárfelelősségi jellegű jogintézmény, amelyhez kapcsolódóan a felelősség alól kimentésnek van helye.

Mindez egy döntő jelentőségű változás a Ptk. 6:155. § (2) bekezdésének korábbi értelmezéséhez képest. A korábbi jogértelmezések ugyanis abból indultak ki, hogy a behajtási költségátalány a késedelem objektív jellegű szankciója. A behajtási költségátalánnyal kapcsolatos irányelvi rendelkezések alaposabb vizsgálata alapján azonban az volt megállapítható, hogy az irányelv a behajtási költségátalány megfizetésére irányuló kötelezettséget szubjektív feltételű szankciónak tekinti. Az irányelv a késedelmi kamat megfizetésére irányuló kötelezettség bekövetkezéséhez is felróhatóságot kíván meg. Ebből következően azonban a behajtási költségátalány esetén sem lehet szó objektív szankcióról.

A félreértésre az adhatott okot, hogy az irányelvvvel szemben a magyar polgári jog a késedelmi kamatfizetési kötelezettséget hagyományosan a késedelem objektív szankciójaként szabályozza. Ezt tükrözi a Ptk. 6:48. §-a is, amelynek (4) bekezdése szerint a késedelmi kamatfizetési kötelezettség akkor is beáll, ha a kötelezett késedelmét kimentí.

A magyar jogalkotó az irányelv hazai átültetésekor a behajtási költségátalány megfizetésére irányuló kötelezettséget is ezzel összhangban, objektív alapú intézménynek tekintette. Ennek eredményeként a behajtási költségátalánnyal kapcsolatos jogi tájékoztatókban a költségátalány megfizetésére irányuló kötelezettség is a fizetési késedelem objektív jogkövetkezményeként jelent meg, annak ellenére, hogy az irányelv ilyen követelményt nem támaszt. Ezzel összefüggésben az az érv hangzott el, hogy az objektív szankcióként való szabályozás nem irányelvellenes, mivel az irányelv 12. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi, hogy a tagállamok a hitelező számára az irányelvben foglaltaknál kedvezőbb szabályokat állapítsanak meg. Ezen álláspont szerint a tagállami jogalkotó nincs tehát elzárva attól, hogy a behajtási költségátalány megtérítését is a késedelem objektív jogkövetkezményeként határozza meg, hiszen ez a hitelező számára nem vitásan kedvezőbb szabályozást jelent.

Kérdés azonban, hogy ez az irányelvtől eltérő szabályozás valóban kedvezőbb-e a hitelezőre nézve.

A Ptk. kizárólag a késedelmi kamatot sorolja abba a körbe, amely a késedelem esetén kimentésre való tekintet nélkül, illetve kimentés hiányában is követelhető [Ptk. 6:48. § (4) bekezdés, valamint Ptk. 6:154. § (3) bekezdés]. A behajtási költségátalány *sui generis* jogintézményként a jogosult pénztartozásból (ez a hitelező oldalán pénzkövetelés) eredő, a késedelmi kamatot meghaladó kárának megtérítését kívánja szolgálni kárátalány formájában. A behajtási költségátalány egy kárfelelősségi jellegű jogintézmény, amelynél a felelősség alóli kimentésnek helye van, bármennyire is meglehetősen ennek lehetősége a Ptk.-ban. Különösen ez a helyzet akkor, ha a behajtási költségátalány körében a Ptk. nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely a késedelmi kamathoz hasonlóan kimondaná, hogy ez az összeg is attól függetlenül jár, hogy a kötelezett kimentí-e magát a késedelem alól.

A behajtási költségátalány szubjektív szankció jellegét a Ptké. annak kimondásával tette egyértelművé, hogy a behajtási költségátalány megfizetésére az adós akkor nem köteles, ha késedelmét kimentí. A behajtási költségátalánnyal a kötelezett tehát csak akkor terhelhető, ha a késedelmét nem tudja kimenteni.

Van azonban még egy fontos eleme a Ptké. új szabályozásának. Az adós kizárólag akkor tudja magát kimenteni a behajtási költségátalány megfizetésére alól, ha a hitelező az erre irányuló igényét érvényesíti. A szövegben benne is van, hogy a kötelezett „a behajtási költségátalány megfizetésére nem köteles, ha az erre irányuló igény érvényesítése során a késedelmét kimentí.” Kimentésre tehát csak az erre irányuló jogosulti igény érvényesítése során kerülhet sor. Ebből azonban az is következik, hogy ha a hitelező ezt az igényét nem érvényesíti, azt úgy kell tekinteni, mintha ő maga sem vitatná, hogy a kötelezett késedelme menthető okból következett be. Jogosulti igényérvényesítés hiányában ezt a tételt könyvelni sem kell.

7. Összegzés – a lehetséges megoldás

A behajtási költségátalány egy tipikus példája annak, amikor egy mesterségesen kreált jogintézményt a gazdasági élet nem fogad be. A fő probléma egyrészt az, hogy a magyar gazdaság működésébe – főként a kiskereskedelmi forgalomban – egy folyamatos késedelem be van kódolva. Ez alapvetően a kis- és középvállalkozások likvid tőke hiányával függ össze.

Egy másik alapvető probléma, hogy különösen a kis- és középvállalkozások beszállítóként nincsenek abban a helyzetben, hogy a behajtási költségátalány iránti igényüket érvényesítsék. Ebben az esetben ugyanis azonnal elveszítenék beszállítói pozíciójukat. Ennek megőrzése érdekében inkább lemondanak a késedelemhez fűződő jogkövetkezmények alkalmazásáról.

Általánosságban is megállapítható tehát, hogy a behajtási költségátalány intézménye nem illeszkedik a magyar gazdaság viszonyaihoz, nincs figyelemmel annak sajátosságaira, így azt a gazdasági élet nem is akceptálja. Ennek egyik jele, hogy azt a hitelezők nem kívánják érvényesíteni.

Míndez azonban számos könyvelési-könyvvizsgálói problémát okoz. Az egyik ilyen nehézség, hogy a kis- és középvállalkozások túlnyomó többségének nincs állandó könyvelője, így ennek a nyilvántartása komoly adminisztratív teher a számukra. Sokszor emellett azt sem lehet tudni, hogy az adós kinek is tartozik, így bár az adós könyveli ezt a tételt, azt azonban nem lehet tudni, hogy kinek a javára. Az általános öt éves elévülési időn belül ez komoly tétellel nőhet.

Emellett fennáll a veszélye annak is, hogy főként a nagyobb vállalkozások visszaélésszerűen kezdik el alkalmazni ezt a jogintézményt. A költségátalány összege az öt éves elévülési időn belül folyamatosan növekszik, amelyet adóalap csökkentésére lehet felhasználni. Példaként vehetünk egy olyan szerződést, amelyet egy külföldi anyavállalat köt egy magyar leányvállalattal. Azt a Ptk. nem zárja ki, hogy egymás közötti viszonyukban a törvényben meghatározott negyven eurónál magasabb összeget kössenek ki. Adott esetben tízszer, hússzor, sőt akár ötvenszer magasabb összegben is megállapodhatnak. Ezzel kapcsolatban ráadásul a Ptk. még azt a lehetőséget sem biztosítja, hogy a bíróság a túlzott mértékű behajtási költségátalány összegét a kötelezett kérelmére mérsékelhet [foglaló esetén ezt a Ptk. 6:185. § (5) bekezdése, kötbér esetén pedig a Ptk. 6:188. §-a mondja ki]. Ezzel a megoldással azonban a külföldi anyagvállalat legális úton tud tőkét kivonni a társaságból.

Ehhez kapcsolódóan *Bor Zoltán* arra hívja fel a figyelmet, hogy kapcsolt vállalkozások esetén negyven eurónál jóval magasabb behajtási költségátalány kikötése az árat befolyásoló tényezővé válhat. Ez a jogintézmény egy konkrét transzferárat befolyásoló eszközzé nöheti ki magát, adójogi következmények nélkül (lásd *Bor: i. m.* 12. o.).

A cégből történő legális pénzkivonás, illetve az adóalap csökkentő tényezőként történő felhasználás olyan

lehetőségek, amelyeket a jogalkotó nyilvánvalóan nem kívánt lehetővé tenni.

További problémákhoz vezet, hogy a hatályos szabályozás következményeként a fogyasztó fogalmát is a Ptk. alapján lehet meghatározni (erről lásd *Bor: i. m.* 9–10. o.). A Ptk. 8:1. § (1) bekezdésének 3. pontja alapján fogyasztó a szakmája, önálló foglalkozása vagy üzleti tevékenysége körén kívül eljáró természetes személy. Ennek alapján fogyasztó csak magánszemély lehet, az egyéni vállalkozó azonban nem tartozik ebben a kategóriába. Ez a gyakorlatban azért okoz problémát, mert ennek alapján az egyéni vállalkozókkal, illetve a kisvállalkozásokkal szemben is fel kell számítani a behajtási költségátalányt, hiszen a velük kötött szerződés nem minősül fogyasztói szerződésnek. Ha ezt a jogintézményt nem a Ptk. szabályozná, nagyobb lenne a mozgástér és adott esetben az egyéni vállalkozókat és a kisvállalkozásokat is ki lehetne venni az érintett körből.

Végül az is gondot okozhat a gyakorlatban, hogy a behajtási költségátalány alkalmazása jelentős mértékben meghatározza a pénztartozások teljesítésének a sorrendjét. A Ptk. 6:46. §-a szerint, ha a pénztartozás teljesítéseként fizetett összeg az egész tartozás kiegyenlítéséhez nem elegendő, azt – ha a jogosult eltérően nem rendelkezik és egyértelmű szándéka sem ismerhető fel – elsősorban a költségekre, majd a kamatokra és végül a főtartozásra kell elszámolni. A behajtási költségátalány kötelező, automatikus alkalmazása révén azonban a pénztartozást elsődlegesen a költségekre kell alkalmazni, ami gyakran eredményezheti azt, hogy a kamatokra és a főtartozásra már nem marad semmi.

Összességében az is megállapítható, hogy a Ptk. 6:155. § (2) bekezdése sajnos nem megfelelően ültette át az irányelvi rendelkezéseket. A fő probléma az irányelvben rögzítettől eltérő alanyi oldalról való szabályozás. A Ptk. kötelmi szabályai valóban mindig az adós oldaláról közelítenek a kötelelem felé és ennek alapján az adós kötelezettségeiről rendelkeznek. Más, magánjogi tárgyú jogszabályaink azonban ettől a felfogástól már korábban is eltértek.

A fogyasztónak nyújtott hitelről szóló 2009. évi CLXII. törvény 23–25. §-ai rendelkeznek az előtörlesztésről. A 24. § (1) bekezdése szerint a *hitelező jogosult* az előtörlesztéshez közvetlenül kapcsolódó, esetleges, méltányos és objektíve indokolt költségeinek megtérítésére, ha az előtörlesztés olyan időszakra esik, amikor a hitelkamat rögzített. A 25. § (1) bekezdése szerint pedig a jelzáloghitel előtörlesztése esetén a *hitelező jogosult* az előtörlesztés miatt keletkező költségeinek megtérítésére. Az érvényesített költségek mértéke – a (2) bekezdésben meghatározott eltéréssel – nem haladhatja meg az előtörlesztett összeg 2 százalékát.

Látható tehát, hogy bőven találunk példát arra, hogy a magyar jogalkotó is a hitelező oldaláról közelíti meg a kötelmi jogviszony egyik meghatározó elemét. Ráadásul az idézett törvényi rendelkezés egy uniós jogi norma, a fogyasztói hitelmegállapodásokról szóló 2008/48/EK irányelv 16. cikkének (*határidő előtti visszafizetés*) az átültetése során született meg.

Ebből az is következik, hogy ha a 2011/7/EU irányelv átültetésére is külön törvényben került volna sor és nem a Ptk.-ban, akkor az átültető magyar jogszabály is valószínűleg a „hitelező jogosult” fordulatot használta volna.

A behajtási költségátalány intézményének implementálása és a Ptk.-ban való szabályozása egy nem kellően végiggondolt, a gazdasági hatásokat teljes mértékben figyelmen kívül hagyó, elhibázott kodifikáció eredménye. Ezek után felmerül a kérdés, hogy miként lehetne ezt a helyzetet megnyugtatóan rendezni.

Véleményünk szerint az egyedüli megnyugtató megoldást nem a Ptk. módosítása, hanem egy külön törvényben történő szabályozás jelenthetné. Ez a külön jogszabály rendelkezne a kereskedelmi (vagyis nem fogyasztói) ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetések elleni fellépésről. Ez szabályozná a fizetési ütemezést, a behajtási költségátalányt, a tisztességtelen szerződéses feltételeket és gyakorlatot, és mindazt, amit még az irányelv tartalmaz. Mindez természetesen együtt járna a Ptk. és a Ptké. szabályainak a hatályon kívül helyezésével. A Ptk. 6:155. § (2) bekezdése csupán annyit mondana ki, hogy a kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó késedelmes fizetések elleni fellépésről szóló irányelvben meghatározott behajtási költségátalányról külön törvény rendelkezik.

A külön törvényi szabályozás megfordítaná az alanyi oldalt és – az irányelvvel azonos módon – a hitelező

jogosultságaként határozná meg a behajtási költségátalányt. Megmaradna azonban a Ptké. módosításnak az az eredménye, amely a behajtási költségátalányt szubjektív jellegű szankcióként határozza meg. Ez azt jelenti, hogy az adós kimenthetné magát ez alól a jogkövetkezmény alól.

Emellett arra is lehetőség lenne, hogy a jogalkotó a Ptk.-tól eltérő, az adott jogintézmény alkalmazásának inkább megfelelő fogyasztó fogalmat használjon. Meg lehetne fontolni emellett egy speciális elévülési szabály beiktatását is, feltéve, hogy ez nem áll szemben az irányelv rendelkezéseivel (erről lásd *Bor: i. m.* 17. o.). Arra is lehetőség lenne, hogy a külön törvény értelmezze, hogy pontosan mit is kell az alatt érteni, hogy a költségátalány minden további feltétel nélkül megilleti a hitelezőt. Erre a Ptk.-ban nem igazán volt lehetőség.

Végül a külön törvényi szabályozásnak lenne még egy jelentős előnye: abban az esetben, ha az Európai Bizottság kötelezettségszegési eljárást indítana hazánk ellen, nem a Ptk.-t kellene kitenni annak a veszélynek, hogy a Bizottság, illetve a Bíróság mondja ki annak uniós joggal ellentétes voltát. Ennek a hatályos Ptk. szabályozás fenntartása esetén sajnos fennáll a veszélye, a nagy adótanácsadó cégek ugyanis egymás után adnak ki olyan jogi szakvéleményt, amely szerint a Ptk. nincs összhangban az irányelvi rendelkezésekkel.

Bodzási Balázs