

# GreenBudgetEurope

A környezetvédelmi adózás és a zöld költségvetési reform  
európai szakértői platformja



**Európai Zöld Költségvetés Szövetség**  
**Európai Környezetvédelmi Iroda**  
**Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség**

\*\*\*\*\*

## Javaslatok az energiaadóról szóló irányelv érdemi módosítására

### 1. Energiaadó-irányelv: az Európai Bizottság javaslata és annak hatásai

Üdvözljük az energiaadóról szóló irányelv felülvizsgálatának közzétételét. Az uniós szintű energiaadóztatási politika döntő jelentőségű legalább négy kulcsfontosságú európai szakpolitika előmozdítása szempontjából:

- **Éghajlatpolitika:** A globális felmelegedés mértékének jóval 2°C alatt tartása, amelyre vonatkozóan az Európai Tanács 2011 februárjában ismételten megerősítette az Unió azon célkitűzését, hogy 2050-ig 80-95 százalékkal csökkenti az üvegházhatású gázok kibocsátását az 1990. évi szinthez viszonyítva. A Bizottság közzétette az „Energia Útiterv 2050” dokumentumot<sup>1</sup>, amely felvázolja, hogy miként valósítható meg ez a célkitűzés.
- **Energiapolitika:** Az energiahatékonyság és energia-megtakarítás növelése, az energiabiztonság és energetikai diverzitás fokozása, a megújuló energiák használatának ösztönzése és az energiaimport csökkentése.

<sup>1</sup> A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az alacsony széndioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve, COM(2011)112, Brüsszel, 2011. március, [http://ec.europa.eu/clima/documentation/roadmap/docs/com\\_2011\\_112\\_hu.pdf](http://ec.europa.eu/clima/documentation/roadmap/docs/com_2011_112_hu.pdf)

**NÉMET ZÖLD KÖLTSÉGVETÉS SZÖVETSÉG (GREEN BUDGET GERMANY – GBG) • FORUM**  
**ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT e.V.**

Schwedenstraße 15a · D-13357 Berlin · Fon/Fax +49-30-76 23 991-30/-59 · [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) · [www.foes.de](http://www.foes.de)  
GLS Gemeinschaftsbank eG Konto 804 371 3000 · BLZ 430 609 67 · IBAN DE87430609678043713000  
Gemeinnützig zur Förderung wissenschaftlicher Zwecke laut Finanzamt München für Körperschaften

- **Piacpolitika:** A belső piac működésének javítása, különösen azon energiaformák esetében, amelyek országhatárokat keresztezve mozognak (főként a közlekedésben).
- **Költségvetési politika:** A nemzeti adóstruktúrák korszerűsítése, irányváltása és zöldítése olyan módon, hogy az élők munkája súlyos megadóztatásától a környezetszennyezés és az energiafelhasználás adóztatása felé mozduljanak el – ahogyan az „Európa 2020 Stratégia” előírja<sup>2</sup>. Ez a fajta adóztatási irányváltás hozzájárulna a költségvetések stabilizálásához, az innovációhoz, a gazdaságok zöldítéséhez, a versenyképesség fokozásához és a minőségi munkahelyteremtéshez is, valamint általában javítaná az erőforrás-hatékonyságot.

Tekintettel a világ éghajlatának destabilizálódására, szükséges, hogy olyan döntések szülessenek, amelyek Európát az energiahatékonyság és energiabiztonság útjára vezetik, és amelyek elősegítik a fosszilis tüzelőanyagok felhasználásának csökkentését. Ennek fényében a Bizottságnak az energiaadó irányelv módosítására vonatkozó legutóbbi javaslata<sup>3</sup> (COM (2011)169) három üdvözlendő új elemet épített be az irányelvbe:

1. **Egy CO<sub>2</sub>- és egy energia-komponens bevezetése** az irányelvben előírt minimális adókulcsokhoz, ami lehetővé teszi, hogy az irányelv zökkenőmentesen működjön az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszere mellett. A kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó létesítmények mentesülnek a CO<sub>2</sub>-adóelem megfizetése alól, de továbbra is fizetniük kell az energiaadót. Ez versenysemlegesebb helyzetet teremt a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó, illetve oda nem tartozó vállalatok között.
2. **Az irányelv energetikai mértékegységre, azaz gigajoule-ra változtatja az energiaadó alapját**, és ilyen módon a minimális adókulcsokat minden tüzelőanyag-fajta esetén az energiatartalomhoz kapcsolja, nem pedig az ürtartalomhoz vagy a tömeghez, mint korábban. Ezáltal versenysemleges helyzetet teremt a különböző energiaforrások között.
3. **Az irányelv előírja, hogy az energiaadózásnak tüzelőanyag-semlegessé kell válnia, és kötelezővé teszi, hogy 2023-tól kezdődően ugyanolyan CO<sub>2</sub>- és energetikai adótényezőket alkalmazzanak valamennyi tüzelőanyagra.** A javasolt struktúra sokkal következetesebbé teszi az energiaadóztatást, és megerősíti az adóztatást mint a fenntartható fejlődés előmozdításának eszközét. Ennek egyik következménye az lenne, hogy a szén nem adózhatna olyan alacsony (vagy akár nulla) mértékkel, mint ahogyan az jelenleg gyakran történik. Egy további következmény lenne, hogy – magasabb energia- és széndioxid-tartalma miatt – a gázolaj literenként magasabb kulccsal adózna, mint a benzin.

Ezen elemeknek köszönhetően az irányelv három fontos környezetvédelmi adóössztönzöt biztosít, elősegítve a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentését, az energia-megtakarítást, valamint az energiahatékonyabb tüzelőanyagokra és/vagy tisztább energiatermelési technológiákra történő átállást.

---

<sup>2</sup> Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés európai stratégiája, 2010. március, [http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1\\_HU\\_ACT\\_part1\\_v1.pdf](http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_HU_ACT_part1_v1.pdf)

<sup>3</sup> Javaslát – A Tanács irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló 2003/96/EK irányelv módosításáról, [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com%282011%290169\\_/com\\_com%282011%290169\\_hu.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com%282011%290169_/com_com%282011%290169_hu.pdf)

## 2. Az Európai Zöld Költségvetés Szövetség (GBE), az Európai Környezetvédelmi Iroda (EEB) és az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) konkrét javaslatai

### A. Határozzanak meg környezetvédelmi szempontból hathatós minimális adókulcsokat

Aggasztónak tartjuk, hogy az irányelvben rögzített minimális adókulcsok nem kellően magasak, és hogy a minimális adókulcsok növelését szolgáló, az irányelvbe beépített kiigazítási mechanizmusok nem kellően rugalmasak.

#### Minimális adókulcsok és az infláció hatása

**A javasolt minimális adókulcsok túlságosan alacsonyak ahhoz, hogy számottevő ösztönző hatást gyakorolhassanak a környezetkárosító tevékenységekre.** Amint azt az Európai Bizottság saját hatásvizsgálata<sup>4</sup> is kimutatta, a foglalkoztatásra gyakorolt hatás a bevételek visszaforgatása következtében valamennyi szakpolitikai opció esetében pozitív – még a magasabb adókulcsúaknál is – úgy az Európai Unió egészében, mint a tagállamok mindegyikében. Ténylegesen **minél nagyobbak az energiaadókból származó pótlólagos bevételek – azaz minél magasabb a minimális adókulcs –, annál kedvezőbb a gazdasági hatás.**

A jelenleg hatályos 2003/96/EK irányelv érvénybe lépése óta a halmozódó infláció mértéke mintegy 23%-ot tesz ki. Ez azt jelenti, hogy a minimális adókulcsokat körülbelül 23 százalékkal kellene növelni csupán annak érdekében, hogy azok reálértéken elérjék a 2004. évi szinteket. **Amennyiben a módosítás a minimális adószintek növelését kívánja elérni, akkor a 23%-osnál nagyobb emelés szükséges – ami sokkal több lenne, mint a most javasolt csekély növelés.**

Bár a javasolt minimális adókulcsok túlságosan alacsonyak ahhoz, hogy lényegi változást eredményezzenek, **a minimális energiaadók háromévente történő, az inflációnak megfelelő automatikus módosítása 2016. július 1-jétől kezdődően várhatóan segíteni fogja a minimális adókulcsok növelését, ami üdvözlendő.**

#### A javasolt széndioxid-adókulcs kiigazításai

**Az a javaslat, amely a minimális CO<sub>2</sub>-adószintet a kibocsátás-kereskedelmi rendszer kvótáinak árához kapcsolja, túlságosan gyenge.** Az egyetlen idevágó követelmény az, hogy a Bizottságnak ötévente meg kell vizsgálnia a széndioxid-adó minimális szintjét, és arról jelentést kell tennie a Tanács felé. A módosításhoz a Tanácsban képviselt tagállamok egyhangú döntése szükséges.

**A minimális CO<sub>2</sub>-adószintnek a kibocsátás-kereskedelmi kvóták árához való kapcsolása azzal a kockázattal jár, hogy lerontja a minimális adókulcs ösztönző hatását a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére. Az eddigi tapasztalatok szerint a kibocsátás-kereskedelmi piac túlságosan felszínes és túlságosan változékony ahhoz, hogy kellően magas széndioxid-árat eredményezzen.** A módosítási javaslat azzal a feltételezéssel él, hogy ez a helyzet kedvező irányba fog változni a kvóta-árverések 2013-ra tervezett bevezetése után. Ha azonban a kvóták több mint 50%-át ingyenesen osztják ki, akkor a kibocsátás-kereskedelmi rendszer nem eredményez reális és

---

<sup>4</sup> The Commission's Impact Assessment on the Energy Tax Directive, [http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j4nvgs5kjg27kof\\_j9vvikqpopjt8zm/vioo5lpp2puz](http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j4nvgs5kjg27kof_j9vvikqpopjt8zm/vioo5lpp2puz)

megbízható árakat.<sup>5</sup> Ilyen módon az európai kibocsátás-kereskedelmi kvóták aligha szolgálhatnak ésszerű alapul a CO<sub>2</sub>-adónak a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá nem tartozó ágazatokban történő meghatározásához.

Az Európai Bizottság saját hatásvizsgálata<sup>6</sup> azt prognosztizálta, hogy a 20 euró/tonnás javasolt induló CO<sub>2</sub>-adókulcs eredményeként 2020-ig 4%-kal csökken a széndioxid-kibocsátás a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá nem tartozó ágazatokban. Ilyen mértékű csökkenés az energiaadóról szóló irányelv eredményeként egyértelműen elégtelen. **Az adókulcsot olyan módon kell meghatározni, hogy – figyelembe véve az egyéb intézkedéseket is, különösen a kibocsátás-kereskedelmi rendszert és a környezetvédelmi szempontból káros támogatások megszüntetését – az Európai Unió összesített CO<sub>2</sub>-kibocsátása 30%-kal csökkenjen 2020-ig.** Léteznek már megfelelő modellezési eszközök, amelyekkel megállapítható az e célkitűzés eléréséhez szükséges valószínű adókulcs.<sup>7</sup>

**A CO<sub>2</sub>-adó minimális kulcsának rendszeres felülvizsgálatát háromévente kellene elvégezni, nem pedig ötévente, ahogyan az a jelenlegi javaslatban szerepel. A Bizottság számára lehetővé kellene tenni, hogy a minimális széndioxid-adót FELFELÉ kiigazíthassa, összhangba hozva a kibocsátás-kereskedelmi rendszer piaci árával, és az abszolút minimális adókulcsot 20 euró/tonnában kellene meghatározni.** Ha erről a kérdésről nem sikerül megállapodásra jutni, akkor a Bizottságot kötelezni kellene a jelentéstételre, és arra, hogy – amennyiben a kibocsátás-kereskedelmi rendszer piacának alakulása azt indokolja – a Tanács részére az adószint (felfelé történő) kiigazítását javasolja.

Ahogy fentebb említettük, a Bizottság által javasolt CO<sub>2</sub>-adószint az előrejelzések szerint nem biztosítja az Európai Unió 20%-os kibocsátás-csökkentési céljának elérését 2020-ig. Azonban döntő és cáfolhatatlan bizonyítékok támasztják alá azt, hogy lehetséges és hasznos is lenne a 30%-os csökkentési célérték teljesítése. Az Unió ténylegesen már el is kötelezte magát a célérték 30%-ra történő emelése iránt abban az esetben, ha a feltételek a jövőben erre alkalmassá válnak. **Ebben az esetben a CO<sub>2</sub>-adó hozzájárul ezen megnövelt szintű célkitűzések megvalósításához. A CO<sub>2</sub>-adókulcs automatikus és rugalmas kiigazítási mechanizmusa támogathatja az EU arra irányuló erőfeszítéseit, hogy elérje a jövőbeni ambiciózusabb kibocsátás-csökkentési célértékeket.** A hatásvizsgálat<sup>8</sup> ugyan felveti ezt a kérdést, maga a javaslat azonban nem említi. Ezen kívül a hatásvizsgálatban elemzett forgatókönyvek mindegyikében 20 euró/tonna szint feletti a kvóták ára 2020-ig, ami szintén a gyors módosítások szükségességét igazolja.

## **B. A háztartási célú tüzelőanyagok mentességének megszüntetése és magasabb minimális adókulcsok meghatározása**

A javaslat továbbra is lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy adómentességet adjanak a tüzelőanyagok háztartási célú felhasználására (15.1.a. cikk). Azonban a magánháztartások

<sup>5</sup> Ezt az aggodalmat osztja Jos Delbeke, a Climate Action vezérigazgatója is, aki azt javasolta, hogy valamennyi kvótát „tegyenek félre”, tekintettel annak kockázatára, hogy az Unió kibocsátás-kereskedelmi rendszere alááshatja a széndioxid-árakat. Hasonlóképpen, 2013-tól kezdődő hatállyal a brit kormány is küszöbárát határozott meg a szén-dioxidra az Egyesült Királyságban annak biztosítása érdekében, hogy a befektetési döntéseknél legalább minimális mértékű bizonyossággal számolhassanak.

<sup>7</sup> Lásd a petrE Jelentést: Erőforrás-termelékenység, környezetvédelmi adóreform és fenntartható növekedés Európában, Paul Ekins (Angol-Német Alapítvány az Ipari Társadalom Tanulmányozására, 2009) <http://www.petre.org.uk/pdf/FinRepFin.pdf> (hozzáférés: 2011. VI. 1.).

<sup>8</sup> Ld. a 4. lábjegyzetet!

okozzák az EU-27 országokban az üvegházgáz-kibocsátások mintegy 24%-át, ugyanakkor pedig az építőipar energia-megtakarítási potenciálja igen jelentős és költség-hatékony. A háztartások CO<sub>2</sub>-adó alóli mentesítése továbbá versenyhátrányba hozza a (meglévő vagy jövőbeni) nagyméretű távfűtési rendszereket – amelyek környezetvédelmi szempontból lényegesen előnyösebbek. **Emiatt kívánjuk azt, hogy töröljék a magánháztartásokra vonatkozó mentességi rendelkezést, és hogy az irányelv határozzon meg magasabb minimális adókulcsokat a fűtési célú tüzelőanyagokra. Ezeket a magasabb adókulcsokat fokozatosan vezethetnék be egy viszonylag hosszabb időszak során, mielőtt az adókulcs teljes mértékét alkalmaznák. Ez időt adna a háztartások számára az alkalmazkodáshoz, valamint az emelkedő energiaárakra való reagáláshoz, illetve időt hagyna a tagállamok számára ahhoz, hogy intézkedéseket léptessenek életbe a leginkább veszélyeztetett társadalmi csoportok védelmére.** Ugyanakkor az adókulcsok fokozatos emelése biztosítaná, hogy érvényesüljenek a háztartásokban megvalósítható – döntő fontosságú és viszonylag olcsó – energia-megtakarítási intézkedéseket szolgáló ösztönzők. Amennyiben fennáll a lehetőség arra, hogy egyáltalán ne vessenek ki adót a tüzelőanyagok háztartási célú felhasználására, akkor ezek az értékes ösztönzők elvesznek.

A javasolt módosítás szerint a közlekedési célú üzemanyagok energiatartalomra vetített adója 9,6 euró/GJ (a korábbi 8,9 euró/GJ értékkel szemben), miközben a fűtési célú tüzelőanyagok (és a villamos energia) adója mindössze 0,15 euró/GJ. Bár elvben támogatjuk a helyhez kötött és a mozgó kibocsátási források eltérő adókulcsait, a háztartási tüzelőanyagok most javasolt adókulcsa 63-szor alacsonyabb, mint a közlekedésre érvényes adómérték – és ekkora különbség nem tűnik indokoltnak. Ezen kívül a múltban ez az adókülönbség erőteljesen ösztönözte az adócsalásra, mivel a háztartási célú tüzelőanyagokat illegálisan közlekedési célra használták. Egyes tagállamokban évente akár 1 milliárd eurót is meghaladó adókieséssel kell számolni e törvénytelen kereskedelem következtében.

### **A háztartási tüzelőanyagok adóztatását indokoló érvek**

Gyakran hangoztatott érv, hogy a háztartásokat szociális megfontolásokból kell mentesíteni – hogy elkerüljék a szegényebb társadalmi rétegek további terhelését. Azonban a gazdagabb háztartások megengedhetik maguknak, hogy magasabb adókat fizessenek, és rájuk olyan ösztönzőknek kellene vonatkozniuk, amelyek előmozdítják széndioxid-kibocsátásuk és energiafelhasználásuk csökkentését. Ellenkező esetben elvesznek a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és az energiafelhasználás csökkentését szolgáló alapvető ösztönzők. Méltányossági okokból is fontos, hogy ne mentesítsenek valamennyi háztartást. A gazdagabb háztartások több energiát fogyasztanak, mint a kevésbé jómódúak, és ilyen módon több közvetett adótámogatásban részesülnek, mint a szegényebbek – abban az esetben, ha valamennyi háztartás mentességet kap az adófizetés alól. Előremutatóbb és szociálisan is igazságosabb lenne minden fűtési célú háztartási tüzelőanyag-felhasználást megadóztatni, és az így keletkező bevételek egy részét arra fordítani, hogy védelemben részesítsék és segítsék az alacsony jövedelemmel és vagyonnal rendelkezőket, és a különösen veszélyeztetett társadalmi rétegeket, illetve hogy lakásfelújítási programokat valósítsanak meg a szociális bérlakások vagy a tüzelőanyag-szegénység által érintett csoportok otthonainak korszerűsítésére. Egyes tagállamokban a magasabb fűtési költségeket magasabb szociális jóléti kifizetésekkel vagy pótlólagos szociális intézkedésekkel ellentételezik. A tagállamokat kötelezni kellene arra, hogy a Bizottság részére tegyenek jelentést az alacsony jövedelműek védelmére hozott lépésekről.

A fűtési célú tüzelőanyagok kötelező adóztatása – a bevételek megfelelő felhasználása mellett – többszörösen előnyös lenne a társadalom számára:

- Erősíti az épületfelújítást szolgáló magángazdasági ösztönzőket, mivel növeli a megtakarított energia magángazdasági értékét.

- Ez azután helyi munkahelyeket teremtene az építőiparban, ahol nagyarányú a munkanélküliség.
- Pótlólagos bevételeket teremt a kormányok számára, mivel az adófizetésre kötelezett gazdagabb háztartásokat nem feltétlenül szükséges kompenzálni. Másrészt – amennyiben a reformot bevételsemleges módon valósítják meg – a foglalkoztatásra és a gazdaságra gyakorolt pótlólagos pozitív hatásokkal számolhatnak a csökkent mértékű torzulások eredményeképpen (az úgynevezett „kettős hozam”).
- A fűtési célú háztartási tüzelőanyagok adójának emelése (amennyiben a bevételeket arra használják fel, hogy védelmezzék a veszélyeztetett társadalmi csoportokat) nem sújtja hátrányosan a szegényebb háztartásokat vagy az energia-szegénység által érintett rétegeket.
- A fűtési célú ipari tüzelőanyagok adójának növelése csak igen csekély összeggel fokozza az egyes iparágak adóterheit, ugyanakkor az iparvállalatok számára ösztönzést jelent a meglévő energiahatékonysági megtakarítási potenciáljuk kiaknázására – ezáltal pedig javítja az iparágak döntő többségének versenyképességét, illetve csökkenti költségeiket.

### C. Közlekedési célú üzemanyagok – a gázolaj magasabb adókulcsai üdvözlendők, azonban az üzemanyag-turizmus problémája megmarad

#### A benzinre és a gázolajra meghatározott új adószintek a helyes irányba tett lépések

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) új tanulmánya<sup>9</sup> kimutatja, hogy az energiatartalomra vonatkoztatott átlagos üzemanyag-adók 1999 óta reálértéken 10 eurócenttel csökkentek literenként Európában, ami részben annak tudható be, hogy elmulasztották korigálni az infláció hatását (ezt a problémát az irányelv mostani módosítása megoldja), részben pedig annak, hogy eltolódás következett be a benzintől az (alacsonyabb mértékkel adózó) gázolaj fogyasztása felé. **Ezért üdvözlendő az a javaslat, hogy megemelik a minimális gázolaj-adókulcsot** – ami a tüzelőanyag-semleges adóztatás 2023-tól kötelező bevezetésének következménye –, **azonban emellett arra is felszólítjuk a döntéshozókat, hogy korábbi időpontot határozzanak meg a bevezetésre (lehetőség szerint erre 2018-ban, de 2020-ig mindenképpen kerüljön sor)**. A módosításban szereplő, tüzelőanyag-semlegességre vonatkozó rendelkezés azt jelenti, hogy a gázolaj adóztatása literenként körülbelül 10%-kal lesz magasabb, mint a benziné (a gázolaj ennyivel magasabb energia- és széndioxid-tartalommal rendelkezik, mint a benzin). Azt azonban már a tagállamokra bízzák, hogy ezeket az adókat a minimális mérték fölött határozzák meg. **Rendelkezéseket kellene az irányelvbe illeszteni annak biztosítása érdekében, hogy a gázolaj és a benzin adói közötti különbséget a gázolajadó emelésével egyenlítsék ki, ne pedig a benzinadó mértékének csökkentésével.**

A személygépkocsi-gyártók azt állítják, hogy ez az intézkedés lehetetlenné teszi, hogy 2020-ig teljesítsék a személygépkocsik széndioxid-kibocsátásukról szóló rendelet által előírt 95 g/km flottaszintű átlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátási értéket. Valójában az üzemanyag-adók meglepően csekély befolyást gyakorolnak személygépkocsi-állomány benzin-, illetve dízelüzem szerinti megoszlására, amint ezt a T&E egy korábbi tanulmánya<sup>10</sup> is kimutatta.

<sup>9</sup> Fuelling oil demand – What happened to fuel taxation in Europe?

[http://www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid/632](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/632). Magyar nyelvű rövid ismertetése:

[http://www.levego.hu/hirek/2011/04/350\\_ezer\\_munkahely\\_szunt\\_meg\\_az\\_uzemanyagado\\_csokkenes\\_e\\_miatt\\_az\\_eu\\_ban](http://www.levego.hu/hirek/2011/04/350_ezer_munkahely_szunt_meg_az_uzemanyagado_csokkenes_e_miatt_az_eu_ban)

<sup>10</sup> Briefing: Transport fuels and the Energy Tax Directive, [www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid/633](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/633)

## Az üzemanyag-turizmus problémája megoldatlan marad

A közlekedési célú üzemanyagokat megvásárolhatják az egyik országban, és felhasználhatják egy másik országban. Az átfogó uniós éghajlatvédelmi célok elérése szempontjából döntő fontosságú, hogy ezen a területen működőképes EU-szintű szabályozás szülessen. Az Európai Unió számára komoly akadályt jelent éghajlat- és energiapolitikai céljai megvalósításánál az, hogy a jelenleg hatályos jogszabályok lehetővé teszik egyes országok számára, hogy (különösen a gázolaj esetében) alacsonyabb adókulcsokat alkalmazva magukhoz vonzzák az üzemanyagadó-bevételeket a szomszédos országoktól. Ilyen módon korlátozzák annak lehetőségét, hogy ezek a szomszédjaik a saját környezetvédelmi politikájukban a kibocsátások vagy az energiafelhasználás csökkentése érdekében alkalmazzák az üzemanyag-adóztatás eszközét. Az Európai Bizottság számos alkalommal rámutatott erre a problémára. A mostani javaslat némileg javít a helyzeten, azonban **a minimális adókulcsok túlságosan alacsonyak ahhoz, hogy megoldják az „üzemanyag-turizmus” problémáját.**

Az irányelvnek lehetővé vagy akár kötelezővé kellene tennie azt, hogy különadót vessenek ki azokra az üzemanyagokra, amelyeket gépjárművek üzemanyagtartályaiban hoznak be az Európai Unióba olyan nem-EU országokból, ahol az üzemanyag ára alacsonyabb, mint az érintett EU-országban. Ennek az adónak kellően magasnak kellene lennie ahhoz, hogy megakadályozza a nem-EU országokból az Unióba irányuló üzemanyag-turizmust és üzemanyag-csempészetet.

## D. A biotüzelőanyagok adózás alá vonása

A javaslat mentességet biztosít a fűtési és villamos energia célokra felhasznált minden biomassza, valamint a megújuló energiáról szóló irányelvben lefektetett fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő biotüzelőanyagok és biofolyadékok esetében. Ez a szabályozás számos gyenge pontot tartalmaz.

- A fűtési és villamos energia célokra felhasznált biomassza mentes a megújuló energiáról szóló irányelvben foglalt fenntarthatósági kritériumok alól. Ez azt jelenti, hogy a tagállamok olyan tüzelőanyagokat használhatnak, amelyek ténylegesen növelik az éghajlati hatásokat, és mégis teljesítik az irányelv követelményeit. Ezt a kockázatot tovább súlyosbítja a CO<sub>2</sub>-adó alóli teljes körű és feltétel nélküli mentesség a fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő biomassza alapú tüzelőanyagok esetében.
- **A biotüzelőanyagokra és a biofolyadékokra vonatkozóan ne legyenek kötelező mentességek.** Ehelyett valamennyi mentességet választhatóvá kellene tenni.
- **A biotüzelőanyagokra és biofolyadékokra alkalmazandó energiaadót 2020-tól kezdődően kellene bevezetni, nem pedig 2023-tól.**
- A széndioxid-adó alóli mentesség jelenleg azokra a tüzelőanyagokra korlátozódik, amelyek teljesítik a megújuló energiáról szóló irányelvben meghatározott fenntarthatósági kritériumokat. **Javasoljuk ennek a mentességnek a további korlátozását a széndioxid-kibocsátások megtakarításáról szóló 2009/28/EK<sup>11</sup> irányelvnek megfelelően.** Ez azt jelentené, hogy azon biotüzelőanyagok és biofolyadékok CO<sub>2</sub>-adó alóli mentességének, amelyek legalább 35%-os

<sup>11</sup> Az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában említett célokra figyelembe vett, a bioüzemanyagok és a folyékony bio-energiahordozók használatából eredő üvegházhatású gázkibocsátás-megtakarításnak legalább 35 %-osnak kell lennie. 2017. január 1-jétől az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában említett célokra figyelembe vett, a bioüzemanyagok és a folyékony bio-energiahordozók használatából eredő üvegházhatású gázkibocsátás-megtakarítás legalább 50% kell, hogy legyen. 2018. január 1-jétől a működésüket 2017. január 1-jén vagy azt követően megkezdő termelő létesítményekben előállított bioüzemanyagok és folyékony bio-energiahordozók esetében ennek az üvegházhatású gázkibocsátás-megtakarításnak legalább 60%-osnak kell lennie.

üvegházgáz-megtakarítást biztosítanak, csak 2016 végéig kellene érvényben maradnia. 2017-től kezdődően ennek a korlátnak 50%-osnak kellene lennie, 2018-tól kezdve pedig 60%-osnak.

## E. A légi közlekedés és a hajózás adózás alá vonása

A javaslat érintetlenül hagyja a légi közlekedés és a hajózás üzemanyagainak adómentességét. Ez a mentesség nem indokolt. Valójában 2003-ban (amikor a jelenlegi energiaadó irányelvet elfogadták) a tagállamok nagy többsége, valamint a Bizottság is egyetértett abban, hogy a mentességet a lehető legkorábban el kell törölni.

**A Tanácsnak ki kellene használnia a mostani alkalmat, és az energiaadóról szóló irányelv módosítása során meg kellene szüntetnie a légi közlekedés és a hajózás üzemanyagainak adómentességét.** A légi közlekedésből származó üvegházgáz-kibocsátásoknak 2012-től kezdődően a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá történő bevonása csekély – a becslések szerint a kerozin esetében literenként 1,2 eurócentnek megfelelő – ösztönző hatással bír, ami nem indokolja az energiaadózás alóli mentességet, ugyanakkor akadályozza, hogy a különböző közlekedési módok között versenysemleges helyzetet alakítsanak ki.<sup>12</sup>

## F. A nukleáris tüzelőanyagok bevonása az energiaadók hatálya alá

Az energiaadóról szóló irányelv felülvizsgálata nem foglalkozik a nukleáris tüzelőanyagokkal, így a javasolt adó energia-komponense alóli mentességükkel sem. Azonban a nukleáris energia felhasználásával összefüggő externáliák, egy esetleges nukleáris balesetnek a tagállamok által viselt lehetséges kockázatai, valamint a különböző energiaforrások közötti versenysemlegesség követelménye is indokoltá teszik azt, hogy **az irányelv határozzon meg minimális adókulcsot a nukleáris tüzelőanyag-rudakra.** Ez a minimális adókulcs meg kellene, hogy feleljen azon pénzügyi előnyök mértékének, amelyeket a nukleáris energia élvez az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszere eredményeként megemelkedett villamosenergia-áraknak köszönhetően.

## G. Ne adjanak további különleges mentességeket

**Ne legyenek különleges mentességek a kilenc keleti tagállam esetében.** A környezetvédelmi adózás alóli mentességek azzal a következménnyel járnak, hogy romlik a környezet állapota, és hogy elsősorban azok a jómódú fogyasztók részesülnek támogatásban, akik az átlagosnál több energiát fogyasztanak. Az ilyen mentességek hatásaként nőhet az üvegházgáz-kibocsátás, csökkenhet a gazdasági fejlődés üteme, lassulhat az alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaságra való átállás, valamint potenciálisan emelkedhet a munkanélküliségi ráta ezekben az országokban, és ilyen módon az Unió egészében is. Amennyiben az okoz aggodalmat, hogy az adókulcsok milyen hatással lehetnek a szegényebb vagy a veszélyeztetett háztartásokra, akkor a jelentkező hatások enyhítésére a fenti B. pont alatt ismertetett eszközök alkalmazhatóak.

2011. június 1.

*Angolból fordította:  
Jenei Zsolt  
a Levegő Munkacsoport megbízásából*

<sup>12</sup> Amennyiben a légi közlekedésnél a kibocsátás-kereskedelmi rendszer hatálya alá történő bevonás következtében felmerülő becsült költségeket a felhasznált üzemanyag literjére számítjuk ki, akkor az ennek megfelelő adókulcs literenként 1,2 eurócentet tenne ki (Financial Times, 2011. április 7.).