

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat tanácsi irányelvre a 2003/96/EK irányelvnek a kereskedelmi célú üzemanyagként használt gázolaj adóztatása különös rendelkezéseinek kiigazítása, valamint az ólommentes benzinnel és az üzemanyagként használt gázolaj adóztatásának koordinálása tekintetében történő módosításáról

COM(2007) 52 final – 2007/0023 (CNS)

(2008/C 44/25)

2007. április 19-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 93. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Gazdasági és Monetáris Unió, gazdasági és társadalmi kohézió” szekció 2007. október 8-án elfogadta véleményét. (Előadó: Umberto BURANI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2007. október 24–25-én tartott, 439. plenáris ülésén (az október 24-i ülésnapon) 151 szavazattal, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Az irányelvjavaslat tartalma

1.1 A vizsgált irányelvjavaslat módosítja a 2003/96/EK (az energiaadóról szóló) irányelvnek ⁽¹⁾ az üzemanyagok adóztatására vonatkozó, az Unió valamennyi államára érvényes rendelkezéseit. Gyakorlatilag bevezeti a **gázolajra kivetett jövedéki adó legalacsonyabb rátájának fokozatos növelését**, amelynek révén a fokozatos növekedési időszak végén megvalósul az **összhang** (az irányelv megfogalmazása szerint koordináció) a **benzinnel jövedéki adójával**: 2014. január 1-jétől 1 000 literenként 380 EUR mindkét üzemanyag esetében. Azon tagállamok esetén, amelyek nem élvezik az átmeneti időszak előnyeit, ez az időszak hosszabb.

1.2 Ezen általános kereten belül létezik néhány időbeli és szabályozásbeli különbség, eltérés és kiigazítás. Az első **különbség** a „**kereskedelmi célra használt gázolaj**” (a több mint 7,5 tonnás raksúlyú tehergépkocsik, valamint a személyszállítást végző autóbuszok által használt gázolaj) ⁽²⁾, valamint a „**nem kereskedelmi felhasználású gázolaj**” (a további részletek hiánya miatt feltételezhetően minden más típusú gépjármű által használt gázolaj) között van. A tagállamok a **kereskedelmi célra használt gázolaj esetében csökkenthetik az adó mértékét** azzal a feltétellel, hogy tiszteletben tartják az irányelv által meghatározott, közösségi szinten rögzített minimummértéket, valamint hogy a jövedéki adó rátája nem alacsonyabb a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéknél. Mindenestre a **nem kereskedelmi felhasználású gázolaj és a benzin adója semmiképpen** sem lehet alacsonyabb a kereskedelmi célra használt gázolaj adójának szintjénél.

1.3 A kereskedelmi célra használt gázolaj adója egyébként alacsonyabb lehet a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti szintnél, azzal a feltétellel, hogy a tagállam, amely ezt az intézkedést alkalmazni kívánja, bevezeti vagy már alkalmazza az **úthasználati díjrendszert**. Minderre azonban csak akkor

kerülhet sor, ha az alacsonyabb adómérték és az úthasználati díj kombinációjaként olyan eredmény születik, amely megközelítőleg azonos a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértékkel, de nem alacsonyabb annál.

1.4 A kereskedelmi célra használt gázolajra kivetett adó csökkentésének másik módja az, hogy **eltérő adót szabnak ki a kereskedelmi felhasználású gázolajra a megkülönböztetetésmentes visszatérítési mechanizmus** bevezetésével (vagy fenntartásával), amely biztosítja, hogy az adott államban a gázolajat hasznosító valamennyi szereplő egyenlő, átlátható és egyszerű módon jut hozzá a visszatérítéshez.

1.5 A benzin és a gázolaj adójának harmonizációs „menetrendje” a következőket irányozza elő:

- az adó mértéke benzin esetén 2004. január 1-jétől 359 EUR/1 000 l, 2014. január 1-jétől pedig 380 EUR/1 000 l,
- **gázolaj** esetén az adó mértéke fokozatosan növekszik: 2004. január 1-jétől 302 EUR, 2010. január 1-jétől 330 EUR, 2012. január 1-jétől 359 EUR, végül 2014. január 1-jétől 380 EUR/1 000 l.

1.6 Számos eltérés létezik azonban, amelyek összegezve a következőket irányozzák elő:

- Azon tagállamok számára, amelyek 2012-ig már élvezik az eltérésekből adódó előnyöket (Spanyolország, Ausztria, Belgium, Luxemburg, Portugália, Görögország és Lengyelország), az átmeneti időszak 2016-ban ér véget; ezek a tagállamok következő adómértéket alkalmazhatják:

- 302 EUR 2007. január 1-jéig, majd 330 EUR 2012. január 1-jéig, 359 EUR 2014. január 1-jéig, végül 2016. január 1-jétől a 380 eurós közösségi szint,

⁽¹⁾ Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló 2003. október 27-i tanácsi irányelv, amelyet „energiaadóról szóló irányelvnek” neveznek.

⁽²⁾ Pontosabb és részletesebb meghatározást az energiaadóról szóló irányelv 7.3. cikke tartalmaz.

– Azon tagállamok számára, amelyek 2013-ig élvezik az eltérésekből adódó előnyöket (Lettország és Litvánia, valamint eltérő szabályokkal Bulgária és Románia), az átmeneti időszak 2017-ben ér véget.

2. Általános észrevételek

2.1 Az irányelvjavaslat egyik célja a piaci verseny jelenleg tapasztalható torzulásainak csökkentése, amelyek a különböző országokban alkalmazott üzemanyagárak – elsősorban a kereskedelmi célra használt gázolaj ára – közötti eltérések következményei. Az eltérések gyakran jelentősek: így 2007. május 18-án 1 liter gázolaj ára Lettorszában 0,82 EUR, az Egyesült Királyságban 1,41 EUR, Németországban 1,12 EUR, Luxemburgban 0,90 EUR, Olaszországban 1,18 EUR és Ausztriában 0,98 EUR volt. Az adóharmonizáció tekintetében az Európai Bizottság javaslata így megalapozottnak tűnik.

2.2 A különleges indokot, amely arra készítette az Európai Bizottságot, hogy a vizsgált javaslatot előterjessze, csak akkor lehet teljes mértékben értékelni, ha összevetjük ezt a javaslatot azzal az irányelvvel, amelyet módosítani kíván, vagyis a 2003. október 27-i 2003/96/EK (energiaadóról szóló) irányelvvel. Ez az irányelv kiemelt figyelmet fordított **a kereskedelmi célra használt gázolajra** ⁽³⁾, tekintettel arra, hogy a vélemények szerint ennek van hatása az áruk szállítási költségeire; az Európai Bizottság meglátása szerint a nem kereskedelmi felhasználású gázolaj és a benzin kisebb jelentőséggel bír e tekintetben, még ha a határokon tapasztalható torzulásoknak van is bizonyos, néha nem elhanyagolható hatása.

2.2.1 A kereskedelmi célra használt gázolajjal kapcsolatos intézkedés összhangban áll a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvvel, az Európai Bizottság véleménye szerint azonban közvetlen módon hozzájárulhat a nem kereskedelmi felhasználású gázolaj és a benzin közötti különbségek csökkentéséhez is a minimális adómérték harmonizációján keresztül.

2.3 Az energiaadóról szóló irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy egy visszatérítési mechanizmuson keresztül **szétválasszák a kereskedelmi célra használt és a nem kereskedelmi felhasználású gázolaj árát** (*decoupling*) – ami minden bizonnyal előnyös a magas adómértékű országok szállítói számára – adminisztrációs szempontból azonban ez egy meglehetősen bonyolult folyamat és úgy az adóhatóság, mint pedig a vállalatok számára költséges. E könnyítés kihasználásának lehetősége egyébként több gondot, mint hasznot eredményezett: az úthasználati díjakra (amelyeket a jelenleg vizsgált javaslat fenntart) vonatkozó előírásnál egy pótlólagos feltétel is érvényben van: a gázolaj 2003. január 1-jén hatályban lévő **nemzeti adómértéke legalább kétszerese** kell, hogy legyen a 2004. január 1-jén alkalmazandó **minimum adómértéknek**. A gyakorlatban e feltételt csak kevés ország, (köztük az Egyesült Királyság) teljesíti: a többi ország számára az egyedüli lehetséges megoldás **a nem kereskedelmi felhasználású gázolaj adómértékének növelése** volt (és máig is ez maradt), ami minden bizonnyal népszerűtlen választás. Végül soron az eltérések nem csökkentek és a magas adómértékű országok nem rendelkeztek semmilyen lehetőséggel a más országokhoz képest fennálló eltérések csökkentésére. A vizsgált javaslat egyszerűsíti ezt az eljárást

és gyakorlatilag hozzáférhetővé teszi több tagállam számára, az elv azonban lényegében változatlan marad.

2.4 Ezzel összefüggésben az EGSZB megállapítja, hogy az üzemanyagokra a jövedéki adón túl valamennyi tagállamban egy sor **más adót és illetéket** is kivetnek, amelyek az adók teljes arányát az üzemanyagáron belül összességében 85 %-ra – és néhány esetben ennél magasabbra – emelik. Az áron belül a jövedéki adó aránya 30 és 60 % között változik: a különbség hátterében az ÁFA vagy más illetékek (legfőképpen a helyi adók) állnak, amelyek tekintetében az Európai Bizottság semmiféle ellenőrzési joggal nem rendelkezik. Végeredményképpen, a tervezett „harmonizáció” után, 2016-ban is fennmarad egy sor nem harmonizált illeték. Ezenkívül a gázolaj ipari ára alacsonyabb, mint a benziné: ezért, hacsak spekulációkkal nem kell számolni (amit szigorúan ellenőrizni kell), **a benzin és a gázolaj ára, illetve a különböző országok üzemanyagárai továbbra is eltérőek lesznek, még akkor is, ha az eltérések (talán) kisebbek lesznek a jelenlegieknél**. Sem az energiaadóról szóló irányelv, sem a jelenlegi irányelvjavaslat nem járul hozzá érdemben a versenyfeltételek kiegyenlítéséhez.

2.5 A verseny szempontjából a javaslat jelentősége tehát meglehetősen korlátozottnak tűnik, még ha el is kell ismerni, hogy az Európai Bizottság nem léphet fel az üzemanyagárak egyéb összetevőivel kapcsolatban. A kísérlet azonban ennek figyelembevételével is hiányosnak tűnik: **a jövedéki adó maximális rátájának** bevezetéséről is rendelkezni kellene, amely intézkedés a jövőben hozzájárulhatna az egyik országból a másikba irányuló fogyasztói utazások csökkentéséhez. Ezzel az elvvel a korábbiakban az EGSZB is egyetértett, nemrég pedig az alkohol jövedékiadó-mértékéről ⁽⁴⁾ szóló véleményében fejtette ki ez irányú támogatását, amely a vizsgált javaslattal különféle elvi hasonlóságokat mutat.

2.5.1 A rendelkezésre álló tanulmányok alapján az Európai Bizottság elvetette ezt a javaslatot: egy „plafon” bevezetése ugyanis korlátozná a tagállamok adóügyi önállóságát. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy ezen érvelés alapján a minimális szintek elfogadásának kötelezettsége is értelmezhető úgy, mint a fentiekben említett önállóság megsértése.

2.6 Ezen korlátozások ellenére **tisztán adóügyi szempontból és a versenyfeltételek egyenlőségének** szempontjából az Európai Bizottság javaslata erőfeszítést jelent a harmonizáció elérése érdekében. E megállapításból kiindulva az Európai Bizottság nem tesz mást, mint tiszteletben tartja a lisszaboni stratégiával koherens mandátumot. A gázolaj jövedéki adójának növelése mellékhatásként segítheti a küzdelmet az **„üzemanyag-turizmus”**, vagyis azon szokás ellen, hogy lehetőség esetén az alacsonyabb árat alkalmazó tagállamokban tankolnak. Ez egy jól ismert jelenség: a leggyakrabban említett eset Luxemburgé, de általánosnak mondható valamennyi, eltérő árat alkalmazó határ menti övezetben. Mindazonáltal Luxemburg példája a legnyilvánvalóbb: az éves gázolajfogyasztás 2004-ben 4 500 l/fő volt, szemben a szomszédos Belgiumban mért 750 l/fő mennyiséggel ⁽⁵⁾. Az EGSZB alapvetően egyetért ezen megállapításokkal, de felhívja a figyelmet arra, hogy az egy főre eső fogyasztás összehasonlításakor a két ország lakosságát vették alapul, amelyek között jelentős a számbeli eltérés: Belgiumban 10,5 millióan laknak, míg Luxemburgban 460 ezren.

⁽³⁾ „Kereskedelmi célra használt gázolaj” alatt az áruk fuvarozására használt gázolaj értendő, főként a több mint 7,5 tonnás raksúlyú tehergépkocsikkal történő szállítás esetén.

⁽⁴⁾ Az alkohol jövedékiadó-mértékének közelítéséről (HL C 175., 2007.7.27.).

⁽⁵⁾ Forrás: Eurostat – Nemzetközi Energiaügynökség.

2.7 Ebből a tényből kiindulva az Európai Bizottság azt feltételezi – és ezt több felmérés is alátámasztja –, hogy sok szállító **a szokásos útvonalához képest kitérőt tesz, hogy kedvezőbb árú üzemanyagot tankoljon**; a pótlólagos útvonalak (kilométerek milliói!) az üzemanyag-fogyasztás és ennek megfelelően a környezetszennyezés növekedésével járnak. Megszüntette az „üzemanyag-turizmus” ösztönzőit, megszűnnek a szokásos útvonalhoz képest tett kitérők is, és a környezetszennyezés ennek megfelelően csökken. Ezek vonzó és minden valószínűség szerint népszerű feltételezések, de nem tükrözik a valóságot, legalábbis ami az említett példát illeti. A térképre vetett egyszerű pillantással megállapítható, hogy Luxemburg *szükségszerű határátkelőhely* az észak-dél és a kelet-nyugat irányú forgalom túlnyomó része számára (Európa nyugati felének vonatkozásában); annak, akinek az olcsóbb tankolás érdekében szándékában állna elveztegetni, az elvesztegetett időn és a pótlólagos útvonalon elfogyasztott üzemanyagon és az esetleges úthasználati díjon túl **a töltőállomásokon eltöltött várakozási időt** ⁽⁶⁾ és a különösen bizonyos napszakokban jelentkező nagy forgalmat is figyelembe kell venni. Létezhetnek persze az Európai Bizottság által elképzelt helyzetek, különösen az Unió határai mentén elhelyezkedő országokban.

2.8 Általánosságban azonban az „üzemanyag-turizmust” új szemszögből kell áttekinteni. **Az időtényezőnek alapvető jelentősége van** a költségek számításában: az üzemanyag-megtakarítással szemben figyelembe kell venni a nagyobb bérköltségeket és a késedelmes szállításokat; a tervezett időponthoz képest bekövetkező három-négy órás késés miatt gyakran fordul elő, hogy a gépkocsi nem érkezik a be-, illetve a kirakodáshoz megfelelő napszakban: ezért pótlólagos éjszakai szállítással kell számolni. Az EGSZB, bár egyetért azzal, hogy *az előre meghatározott útvonalakon* áthaladó tehergépkocsik üzemanyag-turizmusa nem elhanyagolható, úgy véli, hogy legalábbis a tehergépkocsik tekintetében meglehetősen eltúlzottak az üzemanyag-tankolással kapcsolatos megtakarítások által indokolható *kerülők*. Ha az üzemanyag-turizmushoz kötődő forgalom teljes jelenségét vizsgáljuk, eltérések lehetnek a következtetések, ekkor azonban más megállapításokat is figyelembe kellene venni, amint az a következő fejezetből kiderül.

2.8.1 Az EGSZB azt a következtetést kívánja a döntéshozók figyelmébe ajánlani, hogy az üzemanyag-turizmus mértékének csökkenéséből adódó **mérsékeltbb globális környezetszennyezés lehetőségét** esetlegesen **nagymértékben túlértékeltek**.

3. Megállapítások a javaslat érvényességével kapcsolatban

3.1 Az EGSZB csak üdvözölni tudja a jövedéki adók harmonizációjáról szóló irányelvjavaslatot, amennyiben azt olyan adózási intézkedésnek tekinti, amely a versenyfeltételek egyenlőségét kívánja biztosítani; ez az Európai Bizottság hatásköréből és feladataiból ered és összhangban áll a lisszaboni stratégiával. Nem lehet azonban eltekinteni attól, hogy különböző fenntartásokat fogalmazzunk meg egy sor kapcsolódó kérdéssel, amelyek közül néhány megfontolás tárgyát kell, hogy képezze a javasolt intézkedések végrehajtásának vizsgálatakor.

3.2 Az Európai Bizottság megállapítja, hogy a gázolaj árának az Unió különböző országaiban tapasztalható eltérései **torzítják a szállítási piacokon folyó versenyt**, egyúttal arra is emlé-

ketet, hogy az üzemanyag a vállalkozások működési költségeinek átlagosan 20–30 %-át teszi ki. Az Európai Bizottság idézi a francia Közlekedési Minisztérium egy tanulmányát, amely szerint: „a szállítási vállalatok költségei terén az 1997. és 2001. között megfigyelt változások kétharmada három tényezőnek tulajdonítható: két adott ország gázolajra kivetett adójában meglévő különbségek, társaságiadó-különbségek, valamint a fizetések alakulása. Úgy tűnik, a gázolajra kivetett adóban tapasztalható különbségek jelentik a fő tényezőt, ezeknek tudható be a piaci részesedések megfigyelt változásainak 40 %-a.” ⁽⁷⁾

3.2.1 A feltárt adatok és az Európai Bizottság által ismert ökonometrikus tanulmányok érvényességének megkérdőjelezése nélkül is megfigyelhető, hogy a költségeknek a különféle országokban (különösképpen a legutóbb csatlakozott országok esetén) tapasztalható lényeges különbségei **csökkentik az üzemanyagáraknak** ezen különbségek összetevőjeként játszott **relatív fontosságát**. Lényegében az új tagállamok csatlakozásával a különbségek talán fokozódtak, de időközben az „üzemanyag”-rész relatív értéke észrevehetően csökkent. A versenyfeltételek közelítésének szempontjából az irányelv hatása ezért a vártnál gyengébb lehet. Ezt a nézetet nem osztja az Európai Bizottság, amely szerint ha összevetjük a régi és az új országokat, az üzemanyagár a verseny torzulásának lényeges tényezőjévé vált. Az EGSZB megjegyzi, hogy ebben az esetben át kellene gondolni az árak további emelésének szükségességét a növekedésben lévő gazdaságokban.

3.2.2 Amennyiben sikerülne is az üzemanyagárak szintjének kiegyenlítése – amely, tekintettel az országonként eltérő pótlólagos illetekekre, nem fog bekövetkezni (lásd a 2.4. bekezdést), – a szállítási költség az üzemanyagon kívül számos és sokféle összetevőből áll, amelyek egyike sem „harmonizálható”, legalábbis a közeljövőben nem: a francia tanulmányban felsorolt három összetevőn túl említésre méltó egyebek mellett a gépjárművek ára (akár 20 %-ot is elérő különbségekkel), a közlekedési díjak, a biztosítás, az ingatlanok és a berendezések ára stb. Mindezen különbségeket figyelembe véve meglehetősen szerénynek tűnik a gázolajra kivetett jövedéki adó harmonizációjának hatása a versenyfeltételek egyenlőtlenségeinek csökkentésére.

3.2.3 Az irányelvjavaslatot kísérő jelentés nem tárgyalja az üzemanyagár-emelkedés lehetséges hatását a **személyszállítást végző köz- és magánvállalkozásokra és általában a turizmusra**. A kísérő dokumentumban (SEC2007)170/2, 24. és 26. old) idézett ökonometrikus kutatások arra engedhetnek következtetni, hogy miközben az üzemanyagárak emelkedése, mennyiségi vonatkozásban, nem befolyásolná a kereskedelmi szállítást, addig az egyéni gépjármű-közlekedés, a kapcsolódó környezetszennyezéssel együtt, kissé visszaesne (23 év alatt kevesebb mint 1 %-kal). Az Európai Bizottság komoly ökonometrikus tanulmányokat végzett el, amelyek szerint az üzemanyagok ára mintegy 0,10–1,1 %-os emelkedésen megy majd keresztül, melyet az infláció fel tud majd szívni. Ez megnyugtató feltételezés, de nem veszi figyelembe a **tényleges és az érzékelt infláció** közötti különbséget. Van ezenkívül egy, a piacon jól ismert multiplikációs hatás is, amely által még a minimális költségnövekedés is aránytalan áremelkedésbe torkollik. A piramis alján az üzemanyagárak találhatók. Az olaj adójának emelése

⁽⁶⁾ Luxemburgban csak négy töltőállomás található az autópályák mentén, mindkét haladási irányban kettő.

⁽⁷⁾ Irányelvjavaslat, „Általános összefüggések”, 3. o.

minden áru és szolgáltatás árára kihat, ami magasabb közösségi inflációt, alacsonyabb szintű mobilitást, a munkahelyek számának csökkenését és a forgalom visszaesését eredményezi.

3.2.3.1 Az adó vonatkozásában az Európai Bizottság megjegyzi, hogy az **energia adóztatása** (valamint az üzemanyagok sajátos esetében a jövedéki adó) az infláció hatására átlagosan **csökkenő tendenciát mutat** az évszázad elejétől napjainkig, úgy a GDP-hez viszonyított arányában, mint a teljes adóbevételek tekintetében. A jövedéki adók emelésére vonatkozó javaslat tehát csak **az adóbevételek kiigazításaként** értelmezhető, figyelembe véve a napjainktól 2017-ig várható inflációs rátát (2,2 %). Ez az adóhatóság szempontjából hibátlan megfontolás a fuvarozók és az állampolgárok számára viszont azt jelenti, hogy **az üzemanyagárak növekedése hozzáadódik az általános inflációs költségekhez.**

3.2.4 A **visszatérítési rendszer** – a mely az Európai Bizottság szerint nem kívánja előnyben részesíteni a szállítókat, csupán a verseny feltételeinek kiegyensúlyozására irányuló intézkedés – olyan megoldás, amelyet néhány tagállam már elfogadott, azonban ahogy az már említésre került, a rendszer költséges a vállalkozások és az adóhatóság számára is. A korábbiakban elmondott kritikákon túl az EGSZB felteszi a kérdést: vajon megfelel-e ez a megoldás az adminisztratív eljárások egyszerűsítésének, amelyet a Tanács a növekedés egyik tényezőjeként határozott meg.

3.2.5 Más jellegű fenntartásokat kelt a visszatérítési rendszer alapját képező intézkedés: eszerint amennyiben egy tagállam **bevezeti** vagy már alkalmazza **a nehéz gépjárművek számára az úthasználatdíj-rendszert**, bővebben kifejtve: autópályadíj-rendszert vagy „matricát”, az adó mértéke a meghatározott szinteknél (lásd 2.3. pont) alacsonyabb lehet. Az **adó szempontjából** mindkét elképzelés **vesztéséget** jelent: az úthasználati díjak és a matricák az autópálya-működöteteket illetik meg vagy az állami költségvetés más tételeit gyarapítják. Végeredményképpen a korlátozó elem **nem lehet előnyös sem a fuvarozóknak** (az úthasználati díjak semlegesítik azt a hatást, hogy az adók csak kisebb mértékben emelkednek), **sem pedig az adóhatóságnak**. Hátrányosabb ennél, hogy az úthasználati díjak bevezetése vagy emelése érintené az utak valamennyi más használóját is, hacsak nem kívánunk eltérő adókat vagy speciális matricákat bevezetni, ami viszont adminisztratív következményekkel járna, és leginkább a többi tagállamból érkező tranzitforgalmat sújtaná.

3.2.6 A különlegesen bonyolult adóigazgatási eljárások korrupcióhoz és csaláshoz vezetnek. A piaccgazdaság alapelveit szegik meg azzal, hogy két árat vezetnek be egyazon termékre.

3.3 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy egy általánosabb, de nem kevésbé jelentős állásfoglalást kell megfogalmazni. A javasolt intézkedéseket fokozatosan vezetik be és **hét éven**, néhány tagállam esetén pedig tíz éven **belül** hajtják végre. A nemzetközi helyzet alapján nem várható javulás a nyersolaj-beszerzés terén, sem az árak, sem pedig a mennyiség tekintetében. Ezen körülmények között az üzemanyag árának ütemezett emelése **átgondolatlan intézkedésnek tűnik, amely hátrányosan befolyásolhatja az Unió belüli szállítások költségeit. A környezet-szennyezés elleni harc** terén sem eredményezne lényeges javulást, mivel – maga az Európai Bizottság megállapításai szerint –

az üzemanyag-fogyasztás nem csökkenne (a szokásos útvonalról való eltérés kérdéséről az üzemanyag-turizmus kapcsán már szó esett).

3.4 Pontosan mivel a jövőről esik szó, az egyik szempont, amelyet figyelembe kell venni, az **alternatív üzemanyagok** fokozatos bevezetése a piacra, amelyek elfogadását általánosságban véve ösztönzik, mint olyan termékeket, amelyek hatékonyan helyettesíthetik a hagyományos üzemanyagokat, egyrészt a környezetvédelem, másrészt pedig Európa külső energiaforrásoktól való függőségének csökkentése szempontjából. A hagyományos üzemanyagok árának növekedése **ösztönözheti az alternatív üzemanyagok kutatását és termelését, de csak abban az esetben, ha ismertté válik az elfogadásra szánt közös adópolitika.** Jelenleg nem létezik egységes megközelítés a különféle országokban, csak általános egyetértés a tekintetben, hogy szükséges ezen üzemanyagok termelésének ösztönzése. Más megfogalmazásban: az Európai Bizottságnak és a kormányoknak tájékoztatást kell adniuk arról, az általános buzdító kijelentéseken túlmenően, hogy szándékukban áll-e a bioüzemanyagok tekintetében egységes, **akár adó-, akár egyéb** politikákat alkalmazni, valamint hogy a jövőben ezeket a hagyományos üzemanyagok hasznos „vetélytársainak” lehet-e tekinteni, vagy pedig a bioüzemanyagokat a többihez hasonló módon fogják kezelni és hasonlóképpen fogják megadóztatni. A gépjárműgyártókat és a piacot nem lehet bizonytalanságban tartani.

3.4.1 Különálló kérdés a **cseppfolyósított gázoké**, amelyeket ma elsősorban a magán-gépjárműveknél és a tömegközlekedésben használnak, de amelyeknek a kereskedelmi hasznosítására a technológiai innovációknak köszönhetően a jövőben sor kerülhetne. Ez a típusú üzemanyag bizonyos országokban kedvezményes adóztatást élvez: fogyasztása ma kismértékű, de a bioüzemanyagokéhoz hasonlóan a piac fejlődhet, így nem lehet bizonytalanságban tartani. Még marginálisabb az elektromos meghajtás: jóllehet úgy tűnik, hogy használata csak bizonyos korlátok között terjed, nem tűnik szükségletlennek, hogy az Európai Bizottság megvizsgálja az összes alternatív üzemanyag esetében a követendő adópolitikát.

3.5 Végezetül a **globalizáció** kérdésének tárgyalása nélkül a kitekintés nem lenne teljes: a belső piacon folyó versenyre vonatkozó megállapításokon túl az Uniónak nagyobb figyelmet kellene szentelnie **az iparilag legfejlettebb országokkal és a feltörekvő gazdaságokkal szembeni versenyhelyzetének.** Az előbbieken leírtaknak megfelelően az Unióban az üzemanyagok átlagos ára jelentősen magasabb a más országok túlnyomó részében tapasztalhatótnál. Egy, a belső versenyt csökkenteni kívánó, de nagyon bizonytalan hatású intézkedés, amely az árak általános növekedését váltja ki, ellehetetleníti a végső célkitűzést, vagyis a már most is bizonytalan versenyhelyzetünk javítását.

3.5.1 A gázolajat sújtó adó jövőbeli emelésének egyaránt vannak pozitív és negatív oldalai és hatásai. De ha az egyenleget nézzük, egyértelműen a negatív hatások kerekednek felül. A gázolaj adójának emelése miatt csökken a versenyképesség és munkahelyek szűnnek meg. Hosszú távon a javaslatot tervezet csökkenti és veszélybe sodorja az EU gazdasági potenciálját, valamint a személyek mobilitásának visszaesése miatt akadályt gördít a kohézió elérése – az EU egyik fő célkitűzése – útjába.

4. Következtetések

4.1 Az irányelvjavaslat összhangban áll a **versenyfeltételek egyenlőségéről** szóló uniós politikákkal, és mint ilyet, el kell fogadni. Meg kell azonban jegyezni, hogy **nem jelent alapvető jelentőségű megoldást**, amennyiben a különböző országok szállítói vállalatai közötti árkülönbségek – amelyek olyan egyéb illetek közötti eltérésekre vezethetők vissza, melyek esetében az Európai Bizottságnak nincs hatásköre közbeavatkozni – jelentések maradnak.

4.2 Az Európai Bizottság kiemelt figyelmet szentel az irányelvjavaslat egy nem elhanyagolható mellékhatásának, vagyis az „üzemanyag-turizmus” visszaszorítása révén a **levegőszennyezés elleni harcnak**. Az EGSZB megítélése szerint ez a hatás jelentősen túldimenzionált: addig ugyanis, amíg az üzemanyagok iránt megnyilvánuló kereslet változatlan marad, az alacsonyabb árak kihasználása érdekében tett kitérők jelentősége már ma sem számottevő.

4.2.1 Ennek eredményeképp az „üzemanyag-turizmus” növekedni és terjedni fog, az EU (Németország, Franciaország és Belgium) belső problémájából külső problémává válik (ami Ausztriát, Magyarországot, Szlovéniát, Észtországot, Litvániát, Lengyelországot, Romániát, Bulgáriát és Görögországot is érinti).

4.3 Az **adóbevételeket** illető kedvező hatás nem elhanyagolható: az Európai Bizottságnak a 2007–2030 közötti időszakot vizsgáló felmérése szerint (a 25 EU tagállam vonatkozásában) összességében 35,6 milliárd euróra becsülhető. Ez elég tekintélyes összeg, amely megerősíti és kiterjeszti a közgazdaság redisztribúciós szerepét és megmagyarázza számos tagállam **adóhatóságának támogatását**. A további megjegyzéseket szükségtelessé téve maga ez az összeg bizonyítja azonban, hogy milyen súllyal fognak a növekvő árak a vállalatokra és a fogyasztókra nehezedni, ami ellentmond a bürokrácia csökkentését kitzűző európai uniós politikának.

4.4 Következésképp az **irányelvjavaslat – az EGSZB néhány fenntartásától eltekintve – indokolt mind az adóharmonizáció, mind a versenyszabályok, mind pedig a környezetszennyezés csökkentése szempontjából**. Az EGSZB ugyanakkor úgy véli, hogy **a döntéshozóknak azután kell végső döntésüket meghozniuk, hogy felelősségteljesen**

megvizsgálták a mellékhatásokat és az Unió különféle politikáira háruló következményeket, az arányosság elvének figyelembevételével. Részletesen kifejtve, az alábbiakra kellene tekintettel lenni:

- az árak általános növekedésére (különösen a nemrégiben csatlakozott országok esetében) és az infláció korlátozására;
- az iparpolitikák tekintetében a gázolaj és a benzin árai kiegyenlítésének következményeire és a fogyasztói szokások lehetséges változására, amelynek során a gázolajüzemű kocsikról áttérhetnek a benzinüzeműre és fordítva;
- a gépjárművek meghajtására már használt vagy a jövőben potenciálisan szóba jöhető **összes** energiaforrásra vonatkozó közös adópolitikára;
- a periférikus régiók helyzetére, amelyek számára az áruk szállításának költségei, úgy a belépésnél, mint a kilépésnél, jelentős akadályt képeznek a növekedés és a foglalkoztatás tekintetében. Néhányuk esetében meg kellene vizsgálni versenyhelyzetüket a velük határos nem uniós országokkal szemben;
- az árak növekedésének az EU **külső versenyképességére** gyakorolt hatására azokhoz az országokhoz képest, amelyekkel e területen szembesül, különös tekintettel az Amerikai Egyesült Államokra, ahol az üzemanyagárak és az adók jelentősen kisebb terhet rónak a vállalkozásokra;
- a **foglalkoztatás** területén mutatkozó következményekre: ha ma gondot jelent, hogy néhány ország szállítói vállalatai szenvednek a más tagállamok szállítói által keltett versenytől, az irányelv elfogadásával – azzal a feltétellel, hogy az az Európai Bizottság által előrevetített meghatározó hatást váltja ki, és nem az EGSZB meglátása érvényesül – már holnap ennek az ellenkezője következhet be;
- a **globális termelékenységre és a közúti szállítási ágazat hatékonyságára kifejtett hatásokra**, amelyek az EGSZB véleménye szerint a legkedvezőbb forgatókönyv esetén is neutrálisak lehetnek;
- „a megkülönböztetés-mentes visszatérítés” rendszerének az adminisztratív eljárások egyszerűsítését célzó politikákkal való összhangjára.

Kelt Brüsszelben, 2007. október 24-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS