



AgEcon SEARCH
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.

//////////////////////////////////// VITA //////////////////////////////////////

A bioüzemanyagok adózása Magyarországon

PÁLYI ZOLTÁN

Kulcsszavak: bioenergetika, bioüzemanyag, gabona-felhasználás, adózás.

ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK, KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

Megállapítható, hogy a bioetanol adózási helyzete kedvezőbb, mint a biodízelé. Az etanol forgalma dinamikusan növekszik. Magyarországon jelenleg több mint 200 benzinkúton kapható E85 üzemanyag.

Annak érdekében, hogy Magyarországon legalább 10% legyen a közlekedési szektorban a „bio” arány, célszerű első lépésként az üzemanyagokban lévő biokomponensarányt a jelenlegi 4,8%-ról 6,0%-ra, majd 1-2 év múlva 8,0%-ra emelni. A biodízelnél, például a B40-nél – 40% biotartalmú biodízelnél – a bio rész adómentes lehetne és csak a fennmaradó gázolaj rész (60%) kerülne adóztatásra.

BEVEZETÉS

A bioüzemanyagok esetében megnézzük egyrészt, hogy mely adózási jogszabályok vannak hatással a bioüzemanyagokra, másrészt megvizsgáljuk a biodízel és a bioetanol árstruktúráját. A jelenlegi adózási háttér csak a bioetanol esetében tartalmaz olyan mértékű pénzügyi ösztönzőket, amellyel az versenyképes lehet a benzinnel szemben. A biodízel esetében ez már nem mondható el, ugyanis a közel ötven forintos árhátrány miatt ez az üzemanyag típus nem tud versenyezni a gázolaj árával. Agrárgazdasági szempontból a gabonafélék energetikai hasznosítása egyfajta kitörést jelenthet, azaz a sokoldalú gabonafelhasználás egyik új lehetősége a bioüzemanyag-hasznosításban rejlik.

A BIOETANOLRÓL ÉS BIODÍZELRŐL RÖVIDEN

A *bioetanol* olyan alkohol, amelyet növényi úton állítanak elő, jellemzően gabonából, de cukorrépből is szokás, illetve más biomasszából. Ebből adódóan a bioetanol égéstérbe kerülésekor annyi CO₂ szabadul

fel, illetve kerül a légterbe, mint amennyit az előállításához használt növény a növekedésekor kivont az atmoszférából. Az etanol a benzinnél alacsonyabb kalóriaértékű, melynek következtében mintegy 20%-os fogyasztásnövekedés tapasztalható a bioetanol-üzemű autók esetében, de a CO₂-kibocsátása kevesebb az ugyanolyan kategóriájú autókhoz viszonyítva 10%-kal. Ezt az üzemanyagfajtát korábban az amerikai földrészen részesítették előnyben, de most már számos európai országban is preferált alternatív üzemanyag (*Emőd, 2005*). Így például egy Ford Focus FFV (Ford Flexi Fuel) 167 g/km CO₂-kibocsátással rendelkezik, míg az ugyanilyen kategóriájú társa (normál benzinüzemű) 184 g/km kibocsátást tudhat magáénak.

A *biodízel* előállításához elvben bármely növényi olaj (napraforgó, repce, szója stb.) alkalmas, a biodízel-iparág legjellemzőbb nyersanyagforrása azonban Európában a repce és a napraforgó, az USA-ban a szója és a napraforgó, Kanadában a repce és a fenyőpulp-gyanta.

Nagyon fontos, hogy a növényi olajokat dízelmotorok működtetésére csak tisztított, gyantamentes állapotban lehet használni.

Az elmúlt években a biodízel alkalmazásában Németország, Franciaország és Olaszország (Bai, 2007), a bioetanol felhasználásában elsősorban Svédország jeleskedett. Bizonyosak lehetünk abban, hogy a „zöld” eredetű energiaforrások a motorhajtóanyagok palettáján a jövőben megtalálhatók lesznek, mivel napjainkban agrár- és környezetvédelmi szempontok miatt – az Európai Unió is – kiemelt kérdésként kezelik a bioüzemanyagok elterjesztését (Fejes, 2008).

AZ ADÓÜGYI SZABÁLYOZÁS

Magyarországon, csakúgy, mint más európai uniós tagállamban, a jövedéki adó és az áfaszabályok gyakorolnak hatást a bioüzemanyagok árára, illetve azok elterjedésére. Hazánkban 2007. január 1-jével került a jövedéki törvénybe az úgynevezett E85 üzemanyag típus, s emellett új előírás, hogy nemcsak kőolaj-finomító, hanem szeszüzem is jogosult az E85 előállítására. Az E85 új, szabványosított üzemanyag típus, amely a jövedéki törvény értelmében legalább 70%-ban tartalmaz bioetanol, míg a maradék részarány benzint. A fogyasztói árak az 1. táblázat szerint alakulnak.

I. táblázat

Az E85 és az ESZ 95 üzemanyagok kiskereskedelmi eladási ára

E85

Jövedéki adó	Ft/1000 liter	18 000
85% bioetanol tartalmazó E85 nagykereskedelmi ára	Ft/1000 liter	184 000
Kiskereskedelmi árrés 6,5%	Ft/1000 liter	11 960
Áfa 25%	Ft/1000 liter	48 990
Fogyasztói ár	Ft/1000 liter	244 950
Fogyasztói ár	Ft/ liter	245,0

Forrás: Hungrana Zrt.

ESZ 95

Jövedéki adó	Ft/1000 liter	120 000
Euro Szuper 95 benzin nagykereskedelmi ára	Ft/1000 liter	258 350
Kiskereskedelmi árrés 3,4%	Ft/1000 liter	8 783,9
Áfa 25%	Ft/1000 liter	66 783
Fogyasztói ár	Ft/1000 liter	333 917
Fogyasztói ár	Ft/ liter	333,9

Az E85 adómérték literenként 120,0 forint. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az E85 üzemanyag bioalkohol-tartalma adómentes, azaz csak a benzintartalom után kell az adót megfizetni. Ezzel kapcsolatban nagyon fontos hangsúlyozni, hogy az E85 bioetanol-tartalmának adómentessége 2012. december 31-ig marad hatályban, ugyanis az Európai Bizottság legfeljebb hatéves időszakra engedélyez adómentességet (lásd jövedéki törvény 232. §).

A bioüzemanyagok áfaszabályozása az elmúlt években számos változáson ment keresztül, ugyanis ha visszaemlékszünk, 2000–2003-ig a biodízel áfamentes volt, majd az áfatörvény közösségi jogharmonizációjakor a biodízelt átsorolták a normál (25%-os) áfakulcs alá. Jelenleg minden üzemanyag – akár kőolaj, akár bioalapú – a normál áfakulccsal adózik. Az 1. táblázatban látható, hogy mit jelent a gyakorlatban az E85 eseté-

ben annak bioetanol-tartalmának jövedéki adómentessége.

Az előzőekből jól látható, hogy literenként 90 forintos árkülönbség tapasztalható az E85 és az ESZ 95 üzemanyagok kiskereskedelmi eladási ára között, ami a jövedéki adómértékek közötti különbségből ered, azonban tegyük hozzá, hogy a nyersolaj világgpiaci árának alakulása az utóbbi időben (75-80 dollár körül alakult a hordónkénti nyersolajár) szintén a magasabb árak irányába befolyásolta a hazai üzemanyagpiacot. Ezt a literenkénti kilenven forintot a 20%-kal nagyobb fogyasztás az E85 üzemű autók esetében kiegyenlíti, azaz olcsóbban tankolhatunk, de megugrik a fogyasztás. Ugyanakkor a bioetanol magasabb oktánszáma miatt érezhető egy 10-20 LE teljesítménynövekedés. Fontos tudni, hogy Magyarországon 2009. január 1-től kötelező 4,8%-ban bioetanol bekeverni a benzinbe (pontosabban ha valaki olyan benzint kíván forgalmazni, amely nem tartalmazza ezt a bioetanol-arányt, akkor kénytelen magasabb jövedéki adómértéket fizetni). Ezt a jövedéki adókülönbözetet egyébként nem véletlenül nevezik büntető adónak is, hiszen ezzel büntetik az elégéskor több káros anyag kibocsátó benzint.

A biodízelnél 2009. január 1-jétől változott a jövedéki szabályozás, s egy hasonló szabály-

rendszert vezettek be, mint a bioetanol esetében. Ennek lényege, hogy a legalább 4,8 térfogatszázalék biodízelt tartalmazó gázolaj jövedéki adója literenként 85 Ft, míg az ennél kevesebbet tartalmazóé literenként 89,3 forint. Ugyanakkor óriási különbség, hogy a biodízelnél esetében nem tartalmaz a jövedéki szabályozás olyan rendelkezést, amely értelmében a 4,8 térfogatszázalék feletti részt tartalmazó biodízelnél adómentességet élvezne. Más szóval egy 40% biodízelnél részt tartalmazó gázolaj jövedéki adója ugyanúgy 85 Ft, mint a 4,8%-ot tartalmazó gázolajé, holott egyértelműen bizonyított, hogy a biodízelnél károsanyag-kibocsátása (CO_2 , SO_2) jelentős mértékben alacsonyabb, mint a gázolajé. Ez így első hallásra logikátlannak tűnik, azonban ha a fiskális szempontokra gondolunk, akkor könnyen belátható, hogy a biodízelnél teljes adómentessége jelentős mértékben megnyirbálná a központi költségvetést. Hasonlóan az E85 üzemanyag iménti árszerkezetéhez, nézzük meg, hogy a biodízelnél ára mennyire versenyképes a gázolaj árával, figyelembe véve a hatályos adómértékeket (2. táblázat). Tekintettel arra, hogy száz térfogat-százalékos biodízelnél Magyarországon nem forgalmaznak, így most nem a kiskereskedelmi eladási árat, hanem az importárat lehet csak összehasonlítani a gázolaj nagykereskedelmi árával.

2. táblázat

A biodízelnél és a gázolaj árának összehasonlítása

	100% biodízelnél (RME) ajánlati ár	Euró/tonna	805
	Ft/Euró árfolyam	2010. szeptember (átlag)	280
	100% biodízelnél (RME) importár	Ft/tonna	225 400
	Sűrűség	g/cm^3	0,88
	100% biodízelnél (RME) importár	Ft/liter	198 352
	Jövedéki adó	Ft/15 °C liter	97,35
a.)	100% biodízelnél (RME) nettó ajánlati ár, jövedéki adóval növelten	Ft/15 °C liter	295,7
b.)	MOL gázolaj-nagykereskedelmi ár (2010.09.01-től)	Ft/15 °C liter	246,35
c.)	Különbség (c = a-b)	Ft/15 °C liter	49,4

Forrás: MOL Nyrt. és saját számítás

A fentiekből látható, hogy a biodízel ára literenként közel ötven forinttal magasabb, mint a gázolaj ára. Ez pedig – ismerve a magyar fogyasztók érzékenységet, illetve környezettudatosságát – nem valószínű, hogy versenyképes a magyar piacon.

A bioüzemanyagok elterjedésével célzerű aláhúzni, illetve hangsúlyozni:

- A mezőgazdaság hozzájárulhat ezzel is a környezetvédelemhez, az energiafüggettség csökkentéséhez.

- A bioüzemanyag-igények tervezhető, és levezethető a mezőgazdasági termékfeleslegnek.

- Új iparág fejlődik, s bővülnek az integrált rendszerek, bioüzemek, új munkahelyek létesülnek.

- Csökkennek a mezőgazdaság energiaköltségei.

- Az Európai Bizottság felülvizsgálja az energiaadóztatási koncepcióját (energiaadózási irányelv), amely az előzetes információk szerint változik. Egyrészt elképzelhető, hogy a személygépjárművek károsanyag-kibocsátását még hangsúlyosabban figyelembe veszik a gépjárműadóztatás területén. Korábban hallani és olvasni is lehetett olyan híreket, amelszerint 2011-re 120 g/km-re kívánják korlátozni a személygépjárművek CO₂-kibocsátását, most már inkább arról lehet értesülni, hogy 130 g/km körül lehet konszenzus (a pénzügyminiszterek már 2009. október elején, Göteborgban megtartott találkozásjukon megvitaták egy uniós szinten egységes karbonadó bevezetésének lehetőségét). Ezen a ponton szeretném hangsúlyozni, hogy az adóztatás területén egyhangúan lehet csak elfogadni a jogszabályokat, amely 27 tagállam esetében nem könnyű feladat.

- Koncepcionális változás lehet a gázolaj jövedéki adóminimumának közelítése a benzinéhez 2012-re (jelenleg a benzin kötelező, azaz minimálisan teljesítendő adómértéke jóval magasabb, mint a gázolajé), amelyet egy hároméves harmonizáci-

ós folyamat eredményeként szeretnének elérni. A regisztrációs adóval kapcsolatban (jelenleg 18 tagállamban van ilyen típusú adó) a Bizottság szeretné elérni, hogy ez az adó beépüljön az úgynevezett üzemben tartási adóba (nálunk súlyadó, illetve 2007. január 1-jétől már teljesítmény alapú gépjárműadó).

- Az Európai Bizottság már 2007-ben megfogalmazta, hogy össze szükséges kapcsolni az energiafogyasztást, illetve az éghajlatváltozást, mégpedig egy integrált stratégia segítségével. Az unió energiaimport-függése jelenleg 53 százalék, s ha nincs változás, akkor 2030-ra már 70 százalék lehet. Az energiahatékonyság növelése, az energiatakarékosság erősítése azért fontos, mert ez is, az is eszköze a kevesebb fűtőanyag-felhasználásnak. Az Európai Tanács, elfogadva az energiaellátás biztonságára és a felmelegedés fékezésére kimunkált integrált stratégiát, meghirdette a három 20-ast: 2020-ra legyen 20 százalékkal kisebb a kibocsátás 2005-höz képest, legyen 20 százalékkal nagyobb a hatékonyság, s érje el a 20 százalékot a megújuló aránya. A közlekedési szektorban pedig 10 százalék legyen a felhasznált üzemanyagon belül a „bio” részesedése.

- Brüsszelben már 2005-ben találkozni lehetett azzal az indítvánnyal, hogy a gépjárműadóztatás változzék meg, szűnjön meg a regisztrációs adó, épüljön be az egységes üzemben tartási adóba, s ez utóbbi mértéke az első két évben 25 százalékos arányban, később 50 százalékban függjön a szén-dioxid-kibocsátástól. Ugyan még nincs kötelező direktíva erről, de néhány ország már alkalmazza a szisztémát.

- Az energiaadóztatás direktívájának felülvizsgálata ugyancsak napirenden van az EU-ban, s a cél, hogy az adóalap, mely még ma is kizárólag az energiatartalomtól függ, bontódjék kétfelé: az egyik rész maradjon meg a mostani módon, a másik rész mértéke pedig a szén-dioxid-kibocsátástól függjön.

• Annak érdekében, hogy Magyarország elérje az Európai Tanács által elfogadott 20% megújuló részarányt a teljes energiafelhasználásban, illetve hogy legalább 10% legyen a közlekedési szektorban a „bio” arány, már most célszerű lépéseket tenni. Egyik lépés véleményem szerint az üzemanyagokban lévő biokomponens-arány (jelenleg 4,8%) további emelése lehetne, mégpedig első lépésként 6%-ra, majd 1-2 éven belül 8%-ra. Másik lépésként pedig javaslom a biodízel esetében a kötelező biokomponensen túl a bioarány adómentességét, hasonlóan az E85 üzemanyaghoz. Ennek következtében például egy B40 (40% biotartalmú biodízel) esetében a bio rész adómentes lenne és csak a fennmaradó gázolaj rész (60%) kerülne adóztatásra.

• A fentiek közül az első lépés nem járna a költségvetési bevételek csökkenésével, hiszen a jelenlegi adómérték megtartása mellett lenne kötelező a magasabb bekeverési arány. A második lépés már valamelyest a bevételek csökkenésével járna, bár figyelembe véve az E85 elterjedését (3 év alatt néhány millió liter forgalom), nem lenne drámai a bevételcsökkenés (2009-

ben az üzemanyag utáni jövedéki adóbevétel 492 Mrd Ft volt a PM szerint).

• Ez lehetne az első olyan intézkedés, amellyel a tömegközlekedésben használt buszok lecserélésre kerülhetnének biodízel-üzeműre. Alapvetően a tömegközlekedésben indokolt ilyen irányú ösztönzéseket bevezetni, s aztán nyitni a személyi közlekedés felé, mert a tömegközlekedésben nem ritka a 20 évnél idősebb buszok használata, amely sokkal környezetszennyezőbb, mint egy átlagos életkorú (11 év) személyautó.

• Az elmúlt években történtek bizonyos lépések a bioüzemanyagok felhasználásának ösztönzésére, de ezek nem elegendők az Európai Unió által előírt követelmények teljesítéséhez. Ugyan van még tíz év a kitűzött célok eléréséhez, azonban az már most köztudott, hogy félideőben (2015) az EU elvégez egyfajta állapotfelmérést a tagállamok esetében, és nem lenne szerencsés, ha Magyarország e téren elmarasztalást kapna.

FORRÁSMUNKÁK JEGYZÉKE

- (1) Bai A. (2007): A biodízel-előállítás helyzete hazánkban és Németországban. AVA Nemzetközi Konferencia, Debrecen – (2) Emőd I. (2005): A bioetanol magyarországi bevezetésének műszaki, gazdasági és környezetvédelmi feltételei. Magyar Tudomány, 3. sz. 278. p. – (3) Európai Parlament és Tanács Döntése (2003), 1230/2003/EC, többéves program elfogadása az energia területen 2003-2006 – (4) Fejes Margit S. (2008): Mi lehet a jövő energiája? FVM Mezőgazdasági Gépesítési Intézet, Alternatív Energiaforrások, 2008. június 4.

TARTALOM

Solymos Rezső: Az erdők éve 2011! – Nemzetközi összefogás az erdőkért.....130

TANULMÁNY

Kasza Gyula – Fehér Orsolya – Kispál Judit – Ózsvári László:

Magyarországi eredetű élelmiszerek részesedése a hazai kiskereskedelemben.....143

Magda Róbert: A megújuló és a fosszilis energiahordozók

szerepe Magyarországon 153

Buzás Gyula – Szabó Ferenc: Szarvasmarhafajták tejtermelésének

gazdasági értékelése166

Ábel Ildikó – Pupos Tibor: Ikertermékek kalkulációja a tehenészetben 174

Bakosné Böröcz Mária – Fogarassy Csaba: A hazai húsmarhatartás

környezeti értékelése és externáliáinak vizsgálata benchmarking módszerrel..... 181

Villányi Réka: Beszerzés az észak-alföldi zöldség-gyümölcs feldolgozó

vállalkozásokban186

VITA

Pályi Zoltán: A bioüzemanyagok adózása Magyarországon 194

SZEMLE

Nagy Frigyes: Egy jeles könyv margójára: A történelem a mához szól! 199

Kozak Anita: A zöldség- és gyümölcstermelés, valamint -kereskedelem

Katalóniában..... 207

Vér András – Tenk Antal – Cser János: Tízéves az óvári mintagazdasági hálózat214

KRÓNIKA

Várallyay György – Láng István: Stefanovits Pál, a talajtan és a

társtudományok tudósa..... 219

Felhívás angol nyelvű különkiadásra!..... 193

Summary 224

Contents..... 229