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 biokomponens-arányt 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 üzemanyagtípus 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 cukorrépából is szokás, illetve más biomasszából. Ebből adódóan a bioetanol égéstérbe kerülésekor annyi CO_2 szabadul fel, illetve kerül a légtérbe, mint amennyit az előállításhoz 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 CO_2-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 CO_2-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 üzemanyagtípus, s emellett új előírás, hogy nemcsak kőolaj-finomító, hanem szeszüzem is jogosult az E85 előállítására. Az E85 új, szabványosított üzemanyagtípus, amely a jövedéki törvény értelmében legalább 70%-ban tartalmaz bioetanolt, míg a maradék részarány benzin. A fogyasztói árak az 1. táblázat szerint alakulnak.

1. táblázat

Az E85 és az ESZ 95 üzemanyagok kiskereskedelmi eladási ára

E85

Jövedéki adó	Ft/1000 liter	18 000
85% bioetanolt 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 világpiaci 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 kilencven 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 bioetanolt 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 anyagot kibocsátó benzint.

A biodízelnél 2009. január 1-jétől változott a jövedéki szabályozás, s egy hasonló szabályrendszert 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 biodízel esetében nem tartalmaz a jövedéki szabályozás olyan rendelkezést, amely értelmében a 4,8 térfogatszázalék feletti részt tartalmazó biodízel adómentességet élvezne. Más szóval egy 40% biodízelrészt tartalmazó gázolaj jövedéki adója ugyanúgy 85 Ft, mint a 4,8%-ot tartalmazó gázolajé, holott egyértelműen bizonyított, hogy a biodízel 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 biodízel teljes adómentessége jelentős mértékben megnyirbálná a központi költségvetést. Hasonlóan az E85 üzemanyag iménti árszerkezetéhez, nézzük meg, hogy a biodízel ára mennyire versenyképes a gázolaj árával, figyelembe véve a hatályos adómértékeket (2. táblázat). Tekintettel arra, hogy száz térfogat-százalékos biodízelt Magyarországon nem forgalmaznak, így most nem a kiskereskedelmi eladási árat, hanem az importárat lehet csak összehasonlítani a gázolaj nagykereskedelmi árával.

2. táblázat

A biodízel és a gázolaj árának összehasonlítása

	100% biodízel (RME) ajánlati ár	Euró/tonna	805
	Ft/Euró árfolyam	2010. szeptember (átlag)	280
	100% biodízel (RME) importár	Ft/tonna	225 400
	Sűrűség	g/cm³	0,88
	100% biodízel (RME) importár	Ft/liter	198 352
	Jövedéki adó	Ft/15 °C liter	97,35
a.)	100% biodízel (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 árérzékenységét, illetve környezettudatosságát – nem valószínű, hogy versenyképes a magyar piacon.

A bioüzemanyagok elterjedésével célszerű aláhúzni, illetve hangsúlyozni:

- A mezőgazdaság hozzájárulhat ezzel is a környezetvédelemhez, az energiafüggőség csökkentéséhez.
- A bioüzemanyag-igények tervezhetők, és levezethetők a mezőgazdasági termékfeleslegek.
- 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 gépjárműadózás területén. Korábban hallani és olvasni is lehetett olyan híreket, amely szerint 2011-re 120 g/km-re kívánják korlátozni a személygépjárművek CO_2-kibocsátását, most már inkább arról lehet értesülni, hogy 130 g/km körül lehet konszenzus (a pénzügyminiszterek már 2009. október elején, Göteborgban megtartott találkozójukon megvitatták egy uniós szinten egységes karbonadó bevezetésének lehetőségét). Ezen a ponton szeretném hangsúlyozni, hogy az adózás 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 harmonizációs 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 üzembenntartási 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 megújulók 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 gépjárműadózás 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 energiaadózás 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 elegendőek az Európai Unió által előírt követelmények teljesítéséhez. Ugyan van még tíz év a kitűzött célok eléréséhez, azonban az már most köztudott, hogy félidőben (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 értékelése 166

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
vállalkozásokban 186

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 hálózat 214

KRÓNIKA

Várallyay György – Láng István: Stefanovits Pál, a talajtan és a
társtudományok tudósa.....219

Felhívás angol nyelvű különkiadásra!.....193

Summary 224

Contents..... 229