



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 13.3.2007
COM(2007) 52 végleges

2007/0023 (CNS)

Javaslat

A TANÁCS IRÁNYELVE

a 2003/96/EK irányelvnek a kereskedelmi célú üzemanyagként használt gázolaj adóztatása különös rendelkezéseinek kiigazítása, valamint az ólommentes benzin és az üzemanyagként használt gázolaj adóztatásának koordinálása tekintetében történő módosításáról

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2007) 170}
{SEC(2007) 171}

INDOKOLÁS

A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indokai és célkitűzései**

Az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni”¹ című fehér könyv megállapította, hogy miután a közúti szállítási szektort teljes egészében liberalizálták, a belső piac zökkenőmentes működése elé a harmonizált üzemanyag-adóztatás hiánya állít egyre nagyobb akadályt. E témában hangsúlyozta annak szükségét, hogy az adózási rendszert a kereskedelmi célú közúti szállítás üzemanyagainak egységes adóztatása révén a belső piac lekerekítése érdekében következetesebbé tegyék. Később azonban politikai és gazdasági szempontból is nyilvánvalóvá vált, hogy nem a kereskedelmi célú gázolajra kivetett adó teljes mértékű harmonizálása a megfelelő válasz.

Emlékeztetni kívánunk arra, hogy a kereskedelmi célú gázolaj (vagy ismertebb nevén a kereskedelmi dízelüzemanyag²) adóztatására vonatkozó eredeti javaslat 2002-ben³ került előterjesztésre. Ezt a javaslatot az elbírálás alatt álló jogalkotási javaslatok átvizsgálásával⁴ összefüggésben visszavonták. A Bizottság bejelentette azon szándékát is, hogy az átfogó hatásvizsgálat eredményeinek ismeretében újragondolja a jogi beavatkozás szükségességét.

Legújabb, a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek írt közleményében – COM(2006) 314, 2006.6.22., Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára, Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata – a Bizottság megjegyezte, hogy „*meg fogja vizsgálni, hogyan csökkenthetők a tüzelőanyagok adómértékében fennálló túlzott eltérések*”. Azt is hangsúlyozta, hogy a „*közlekedéspolitika szorosan összefügg az energiapolitikával, ugyanis közös célok elérésére: a CO₂-kibocsátás mérséklésére és az Európai Unió importált fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének csökkentésére törekszik*”⁵, valamint kiemelte, hogy „*be kell építeni a közlekedéspolitikába a környezetvédelem terén tett nemzetközi kötelezettségvállalásokat, különösen a Kiotói Jegyzőkönyvben foglaltakat*”.

A Bizottság közleménye – COM(2006) 545, Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása – megerősítette a Bizottság azon szándékát, hogy 2007-ben különös adózási rendelkezéseket javasoljon a kereskedelmi célra használt gázolaj adóztatására a tagállamok adószintjei közötti jelentős különbségek csökkentése érdekében azzal a céllal, hogy az „üzemanyag-turizmus” csökkentése révén növelje a szállítás energiahatékonyságát.

¹ COM(2001) 370, 2001.9.12.

² Azért választották a „kereskedelmi célú gázolaj” kifejezést, mert az felel meg a vonatkozó KN-kódban szereplő hivatalos elnevezésnek.

³ Javaslat: a Tanács irányelve a kereskedelmi célokra használt gázolaj üzemanyag tekintetében különleges adózási feltételek bevezetése és a benzinre, valamint a gázolaj üzemanyagra vonatkozó jövedéki adó egységesítése céljából a 92/81/EGK és a 92/82/EGK irányelvek módosításáról [COM(2002) 410, 2002.7.24].

⁴ COM(2005) 462, 2005.9.27.

⁵ Európai Tanács, 2006. március 23–24.

Következésképpen ez a javaslat mindenekelőtt a szállítási piacokra hatással lévő jövedékiadó-különbségekhez kapcsolódó versenytorzító hatások csökkentését célozza. Ennek során ösztönzi a növekedést, a munkahelyteremtést és a versenyképességet is, nevezetesen azért, hogy lehetővé teszi az egységes piac előnyeinek teljes kiaknázását. A javaslat emellett összhangban áll a közös közlekedéspolitikai célkitűzésekkel, és hozzájárul a környezetvédelem javításához. Végül teljes mértékben összhangban van a Bizottság „Az Európai Unió adópolitikája – Az elkövetkező évek prioritásai” című közleményében⁶ rögzített, jövedéki adóra vonatkozó általános alapelvekkel. A javaslat az energiaadóról szóló irányelv 2008-ban esedékes félidei felülvizsgálata következtetései sérelme nélkül kerül előterjesztésre.

- **Általános összefüggések**

Az *üzemanyag* (adókkal együtt) a közúti szállító vállalkozások működési költségeinek átlagosan 20–30 %-át teszi ki. Mivel a jövedéki adó a gázolaj üzemanyag (HÉA nélküli) kiskereskedelmi árának 30-60 %-át teszi ki, ez az adó nem a közúti szállító vállalkozások működési költségeinek 6–18 %-áért felelős. Napjainkban a liberalizált piacon, ahol élesebb a verseny, a nemzeti adókból és illetékekből eredő működésiköltség-különbségek nagyobb jelentőséggel bírnak.

Az ok egyszerű: a nagy tehergépkocsik nagy üzemanyagtartállyal rendelkeznek, amely lehetővé teszi számukra, hogy egy tanknyi üzemanyaggal 1 500–3 000 kilométert is megtegyenek. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a nemzetközi tevékenységet folytató, vagy valamely alacsony adókulcsú ország határának közelében székelő szállítóvállalatok egyfajta – üzemanyag-turizmus néven ismert – adótervezést folytatnak: a legalacsonyabb adókulcsú tagállamokban való tankolás segítségével kihasználják az egyes nemzeti jövedékiadó-kulcsok közötti igen jelentős különbségek előnyeit.

Az első negatív következmény, hogy az adótervező magatartás **torzítja a szállítási piacokon folyó versenyt**, mivel nem minden gazdasági szereplőnek állnak rendelkezésére ugyanazon lehetőségek az alacsonyabb adóval sújtott üzemanyag beszerzésére – tehergépjármű-parkjuk összetétele, tevékenységi körük, vagy fő székhelyük alacsony adókulcsú ország határától való távolsága miatt. A szállítási piacon folyó éles verseny miatt a verseny fent bemutatott torzulása következményekkel jár a nemzeti piaci részesedésre nézve is. Egy a francia Közlekedési Minisztérium által a kétoldalú közúti szállításról készített tanulmány⁷ jelentős változásokat állapított meg az európai piac piaci részesedéseiben 1997 és 2001 között. A luxemburgi és ausztriai gazdasági szereplők például legtöbb versenytársukkal szemben növelték piaci részesedésüket, míg az Egyesült Királyság valamennyi piacon részesedésvesztést volt kénytelen elkönyvelni. A tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy 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.

⁶ COM(2001) 260, 2001.5.23.

⁷ BIPE (2005), Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, Etude réalisée pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Az üzemanyag-turizmus másik negatív következménye **a környezetre gyakorolt hatás** a kerülők esetében. Racionálisan gondolkodó gazdasági szereplőként a gépjárművezetők a lehető legnagyobb mértékben kihasználják a gázolaj-árak különbözőségét, és abban a tagállamban tankolnak, ahol az a legolcsóbb. Ennek során figyelembe veszik a felmerülő pótlólagos költségeket is (úthasználati díjak, ráfordított üzemanyag és idő, az úton felmerülő kockázatok, mint pl. forgalmi dugók és balesetek...). Azok az esetek, amikor a gazdasági szereplők egyszerűen kihasználják a lehetőséget, hogy útközben, kerülő nélkül tankoljanak, általában a fogyasztás olyan irányú elmozdulásához vezetnek, ami egyik vagy másik tagállamban mindenképpen bekövetkezett volna, ugyanakkor feltételezhető bizonyos többletfogyasztás (és –kibocsátás) is, mivel az adókerülés miatti alacsonyabb üzemanyag-költségek ösztönzik a keresletet. Ezzel szemben, ha a gépjárművezető szándékosan hosszabb útvonalat választ annak érdekében, hogy kihasználja az egyes országok jövedéki adóbeli különbségeit, az – a megtett hosszabb út miatt – negatív nettó hatással van a környezetre.

A kerülőutakat illetően Michaelis (2003)⁸ megállapította, hogy a németek a gázolaj esetében a szomszéd országához viszonyított minden egyes eurocentnyi árkülönbségért 2–4 többletkilométert hajlandóak megtenni. A 2003-ban Németország és szomszédai között fennálló árkülönbségek mellett ez átlagosan 30–35 többletkilométert jelent. Egy Hollandiáról szóló, 1990-es tanulmány megállapította, hogy a Belgium és Németország áraihoz viszonyított literenkénti 0,14–0,16 ECU különbség miatt 10 millió többletkilométert tettek meg annak érdekében, hogy a határ túloldalán tankoljanak⁹.

Végül az üzemanyag-turizmus **a költségvetési források csökkenését okozza azon tagállamokban, amelyek viszonylag magas jövedéki adót vetnek ki a gázolajra**. Németországban a Schmid Traffic Service GmbH becslése szerint 2004-ben az ásványi olajokra kivetett jövedéki adó üzemanyag-turizmus (azaz a kereskedelmi célú gázolaj) miatti bevételkiesése 1 915 000 000 eurót tett ki. A teljes adóbevétel-kiesés még ennél is nagyobb, évente összesen 3,6 milliárd eurót tesz ki (az ásványi olajokra kivetett jövedéki adó mellett magában foglalja a pótlólagos HÉA-kiesést és a cigaretta jövedéki adóját is, az alacsonyabb HÉA-bevételek, valamint a töltőállomásokon eladott cigaretta kisebb mennyisége miatt).

• **Hatályos rendelkezések a javaslat által szabályozott területen**

Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv (energiaadóról szóló irányelv)¹⁰ rögzíti az érintett adóztatható termékeket, az azokat adókötelessé tevő felhasználási módokat, valamint az egyes termékekre alkalmazandó adó minimális mértékét, attól függően, hogy motorhajtóanyagként, bizonyos ipari és kereskedelmi célokra, vagy tüzelőanyagként használják. A gázolaj és az ólommentes benzin esetében csak a jövedéki adók struktúráját harmonizálták a Közösség egészében, a következő minimummértékek alapján:

⁸ Michaelis (2003) Tanktourismus – eine Szenarioanalyse, In Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, P. M. Blok and A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ HL L 283., 2003.10.31., 51. o., a legutóbb a 2004/75/EK irányelvvel (HL L 157., 2004.4.30., 100. o.) módosított irányelv.

EUR/1000 l	2004. január 1.	2010. január 1.
Ólommentes benzin	359	359
Gázolaj (dízelt)	302	330

Az energiaadóról szóló irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a kereskedelmi célra használt gázolajra különleges adómértéket állapítsanak meg (szétválasztás), feltéve hogy figyelembe veszik a minimummértéket, valamint hogy a kereskedelmi célra használt gázolaj adókulcsa nem csökken a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómérték alá.

Amennyiben a kereskedelmi célra használt gázolaj adókulcsát a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéknél alacsonyabban kívánják meghatározni, ezt az energiaadóról szóló irányelv 7. cikkének (4) bekezdése úthasználati díjak bevezetése révén lehetővé teszi számukra, amennyiben a teljes adóteher nagyjából azonos marad, feltéve, hogy a közösségi minimummértékeket betartják. A gyakorlatban azonban ez a lehetőség kizárólag az Egyesült Királyság előtt áll nyitva, mivel az az egyetlen olyan tagállam, amely teljesíti a pótlólagos követelményt, mely szerint a motorhajtóanyagként felhasznált gázolaj 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéke legalább kétszerese kell legyen a 2004. január 1-jén alkalmazandó minimum adómértéknek.

Ez utóbbi követelmény különösen versenytorzító hatású volt, mivel megakadályozta, hogy a tagállamok összehangolják adópolitikájukat, ami az adókülönbségek csökkenéséhez vezethetett volna. Azon tagállamok számára (az Egyesült Királyságot kivéve), amelyek 2003-ban a minimummértéknél magasabb adót vetettek ki, jelenleg a nem kereskedelmi felhasználású üzemanyagok adójának *növelése* jelenti az egyetlen lehetőséget a szétválasztásra. Más tényezők változatlansága mellett ez nem segíti a kereskedelmi felhasználású gázolaj adókulcsában a tagállamok között meglévő különbségek csökkentését, és növeli a nem kereskedelmi felhasználású gázolaj adókulcsai közti különbségeket, ami viszont a magángépkocsik üzemanyag-turizmusának növekedéséhez vezethet. **A már 2003-ban is magas adókulcsot megszabó országoknak valójában nincs mozgásterük, hogy a jelenlegi rendelkezések keretében csökkentsék a verseny meglévő torzulását.**

• Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

Annak érdekében, hogy a közlekedésben résztvevőket erősebben konfrontálja a valós költségekkel és megváltoztassa az árstruktúrát, az „*Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni*” című fehér könyv további két intézkedést javasol:

- a szállítási tevékenységekre vonatkozó szerződések minimum-klauzuláinak harmonizálása, hogy a költségek növekedése (pl. az üzemanyagár-emelkedés) esetén lehetővé váljon a tarifák kiigazítása, valamint
- a különböző szállítási eszközök infrastruktúra-használati díjai közös alapelveinek meghatározása.

Az első intézkedést átfogó hatásvizsgálat keretében értékelték 2005-ben. Öt különböző szakpolitikai opciót azonosítottak¹¹, majd az első értékelés alapján három fő koncepció mentén további elemzéseket végeztek: i) a 4058/89/EGK rendelet módosítása¹², ii) a szakpolitikai stratégia változatlanul hagyása, iii) az üzemanyag-adók szerződésbeli minimum-záradékok révén történő harmonizálása. A hatásvizsgálat eredménye megerősítette a Bizottságot azon véleményében, hogy javaslatot kell kidolgozni a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj üzemanyagra vonatkozó különös adózási rendelkezések módosítására.

Az infrastruktúra-használati díjakat illetően a Bizottság a vonatkozó költségek valamennyi összetevőjének – ideértve a környezetvédelmet, a zajártalmat, a közlekedési torlódásokat és az egészséget – vizsgálatát követően 2008 júniusáig valamennyi közlekedési mód külső költségeinek értékelésére vonatkozóan előterjeszt egy általánosan alkalmazható keretrendszert, amely az infrastrukturális díjak jövőbeli kiszámításának alapjául szolgál¹³. Ez a javaslat figyelembe veszi az infrastruktúra-használati díjak jövőbeli lehetséges alakulását, mivel mind a jövedéki adók, mind az úthasználati díjak végrehajtása terén nagyobb rugalmasságot biztosít a tagállamok számára, miközben elkerüli a kettős adóztatást, és nem ró további terheket a gazdasági szereplőkre.

KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

• Konzultáció az érdekelt felekkel

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A Bizottság 2006. július 20-án kérdőívet tett közzé internetes oldalán, annak érdekében, hogy a nyilvánosság hozzájáruljon a vitához, a témába vágó visszajelzéseket adjon, és segítséget nyújtson a Bizottságnak a kereskedelmi célra felhasznált gázolajra vonatkozó szakpolitikája kidolgozásában. Az észrevételeket 2006. szeptember 30-ig lehetett megtenni. Ezzel párhuzamosan a Bizottság részletesebb kérdőíveket küldött a fő érdekelt felek (közúti fuvarozók – országos és nemzetközi – szövetségei, gépjárműgyártók szövetségei, valamint kőolajfeldolgozó-ipari szövetségek) képviselőinek. A konzultáció eredményeként összesen 52 külső észrevétel érkezett. Ebből 37-et országos egyesületek vagy szövetségek küldtek, 7 európai vagy nemzetközi szervezettől, 7 vállalkozásuktól, egy pedig egy állampolgártól érkezett. A konzultációra reagálók közül a legnagyobb a szállítási iparág volt, innen származott a válaszoknak több mint fele. A válaszok több mint 10 %-a töltőállomásoktól és a kőolajfeldolgozó-iparból érkezett. Más iparágak, mint például a gépjárműgyártás, tengeri kikötők, kézművesipari szereplők és vasúttársaságok szintén részt vettek a konzultációban.

¹¹ A szakpolitikai stratégia változatlanul hagyása, a 4058/89rendelet módosítása, az üzemanyag-adók harmonizálása, árbiztosítékok bevezetése, valamint megfelelő rendelet, amely megakadályozza a kiszervezési gyakorlatokat.

¹² A Tanács 4058/89 rendelete (1989. december 21.) a tagállamok közötti közúti áru fuvarozás díjainak megállapításáról (HL L 390, 1989.12.30., 1. o.).

¹³ A 2006/38/EK irányelvvel (HL L 157., 2006.6.9., 8. o.) módosított, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv 11. cikke (HL L 187., 1999.7.20.).

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

A szállítószektor örömmel fogadta a Bizottság kezdeményezését. A szállítóvállalatok nagy többsége támogatja a jelenlegi helyzet megváltoztatását. Leginkább a lehető legközelebbi jövőben és – ha lehetséges – alacsonyabb szinten történő teljes körű harmonizációt preferálták (2018 túlságosan távolinak tűnik). Amennyiben ez az alternatíva nem megvalósítható, a harmonizációhoz vezető átmeneti megoldásként vagy második legjobb megoldásként elfogadhatónak tartják az erőteljesebb közelítést.

A gépjárműgyártás képviselői elismerték, hogy a jelenlegi helyzet a belső piac szempontjából nem kielégítő. Nincsenek azonban meggyőződve arról, hogy a probléma olyan mértékű, hogy az szükségessé tenné az üzemanyagok adózási rendszerének módosítását. Minden más javasolt opcióval szemben ők a jelenlegi rendszer változatlanul hagyását részesítenék előnyben.

Európai szinten a kőolajfeldolgozó-ipar képviselői semleges álláspontot alakítottak ki a javasolt alternatívák kapcsán. A magas adókulcsú országokban azonban a töltőállomások képviselői az erőteljesebb közelítést, vagy méginkább a teljes harmonizációt támogatják.

A Bizottság figyelembe vette a válaszokat.

• **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Az érintett felekkel folytatott átfogó konzultáció mellett a hatásvizsgálatban figyelembe vettek állásfoglalásokat és cikkeket is. Ezenfelül a Bizottság három modell (Tremove, IPTS transport technologies model (Poles) és TRANSTOOLS) eredményeit használta fel a hatásvizsgálathoz.

HATÁSVIZSGÁLAT

Annak vizsgálata során, hogy hogyan lehetne megoldani a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj adómértékei közti különbségek problémáját, a Bizottság három alapvető megközelítésből indult ki.

Az első megközelítés (A opció) lényege, hogy közösségi szinten nem történik további beavatkozás (a szakpolitikai stratégia változatlanul hagyása opció). Ez nem oldja meg a szállítási piaci verseny jelenleg meglévő torzulásainak problémáját, amely következményekkel jár a piaci részesedésekre és a foglalkoztatásra nézve (növekedés az alacsony adókulcsú tagállamokban a magas adókulcsú tagállamok kárára). Az A opció nem foglalkozik a kerülőutak problémájával, ami 2007 és 2030 között összesen 42 500 millió literes üzemanyag-fogyasztást és ahhoz kapcsolódó szennyezőanyag-kibocsátást (2,2 millió tonna CO₂) eredményezne. Ezért a Bizottság nem követte tovább ezt az opciót.

A második opció (B opció) a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj jövedéki adójának tagállamok közötti teljes harmonizációját irányozza elő. 2018-ban az egységes adómérték 400 EUR/1000 l lenne. Ezenfelül az ólommentes benzin adókulcsa nem lenne alacsonyabb a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj adókulcsánál. A teljes harmonizáció lehetővé teszi a verseny torzulásának lehető legnagyobb mértékű csökkentését – anélkül, hogy túlzott mértékben növelné az igazgatási költségeket. Ez az opció mindazonáltal 22 tagállamot a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj jövedéki adójának növelésére, míg 5 tagállamot az

adókulcs csökkentésére kötelezne, hogy elérjék a 400 EUR/1000 l-es mértéket. 2014-től 9 tagállamban vezet az ólommentes benzin adómértékének emelkedéséhez, továbbá két tagállamban eredményezheti a nem kereskedelmi célú üzemanyag jövedéki adójának emelkedését (amennyiben Németország és az Egyesült Királyság úgy dönt, hogy a kereskedelmi célú üzemanyag adómértékében bekövetkező jelentős csökkenést a nem kereskedelmi célú üzemanyag adómértékének növelésével ellentételezi). Ez az opció nem érinti az autópárt. Környezetvédelmi szempontból a B opció a gázolaj-fogyasztás kismértékű növekedéséhez, az ólommentes benzin fogyasztásának kismértékű csökkenéséhez, valamint a szennyezőanyag-kibocsátás igen kismértékű növekedéséhez vezet (az üzemanyag-turizmust figyelmen kívül hagyva). Mivel azonban ez az opció csökkenti a legnagyobb mértékben a kerülőutakat, ez csökkenti minimális szintűre a kapcsolódó CO₂-kibocsátást (0,1 millió tonna), a szennyezőanyag-kibocsátást, valamint az adóelkerülést. Társadalmi szempontból ez az opció járhat a legnagyobb hatással (bár valószínűleg mérsékelt marad), kevesebb közlekedési torlódással és balesettel az utakon, a gépjárművezetők kevesebb munkórájával és a legnagyobb (bár mérsékelt) regionális/nemzeti szintű foglalkoztatásbeli eltolódással. Mindazonáltal a B opciónak lesz a legnagyobb negatív hatása a költségvetésre (-71,8 milliárd EUR 2007 és 2030 között, ami az üzemanyag-turizmus csökkenését figyelembe véve -58,2 milliárd euróra csökken). Továbbá politikai szempontból nem tekinthető megvalósíthatónak. Ezen okokból a Bizottság nem követte tovább ezt az opciót.

A harmadik opció (C opció) a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj jövedéki adójának erőteljesebb közelítését foglalja magában. Közösségi szinten lebegtetési sávot határoznának meg, minimális és maximális adómértékkel. A tagállamoknak a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj adómértékét e sávon belül kellene meghatározniuk. A lebegtetési sáv szélességét progresszív módon csökkentenék, amíg 2010-re el nem éri a 100 eurót. Annak érdekében, hogy időt biztosítson a tagállamoknak az átmeneti időszak előnyeinek kihasználására, a C opció 2013-ig az energiaadóról szóló irányelvben rögzített jelenlegi minimummértékeket tartja meg a lebegtetési sáv alsó határértékeként. Ezt követően két további alopciót vizsgáltak meg: i) 2013. március 1-jétől a sáv indexálásra kerül (C1 opció), vagy ii) a sáv stabil marad, de minimális szintje magasabb lenne, mint az energiaadóról szóló irányelvben rögzített jelenlegi minimummérték, azaz 359 EUR/1000 l, ami az ólommentes benzinre vonatkozó minimummérték (C2 opció). A C1 és C2 opcióban az ólommentes benzin nemzeti adómértéke nem lenne alacsonyabb a kereskedelmi célra felhasznált gázolaj nemzeti adómértékénél. **A hatásvizsgálat kimutatta, hogy a C opció mindkét variánsa hátrányokkal járna.** Ezért helyénvalónak tűnt az indexálás (C1 opció), valamint az ólommentes benzinnel történő egyenlővé tétel (C2) végrehajtásának határidejét 2012-re előrehozni, továbbá a nyilvános konzultáció és az ökonometria szimulációk eredményeinek fényében bevezetni egy ötödik (C2+) opciót. Az átmeneti időszak előnyeit élvező tagállamoknak mindhárom C alopció esetén csak az átmeneti időszakuk lejártát követően kell betartaniuk az új adómértékeket.

A C2+ opció a gázolaj minimális adómértékének 2012-ben 359 EUR/1000 l-re, majd ezt követően 2014-ben 380 EUR/1000 l-re történő emelését tartalmazza annak érdekében, hogy elkerüljék az adómérték reálértékének gyors csökkenését, valamint hogy tovább csökkentsék a verseny torzulását. A C2+ opcióban nem szerepel lebegtetési sáv, így maximális mérték sem. Ami a C1 és C2 opciót illeti, az ólommentes benzin nemzeti adómértéke nem lenne alacsonyabb a gázolaj nemzeti adómértékénél.

Ezenfelül annak érdekében, hogy összhangban legyenek a többi közösségi szakpolitikával, hogy megkönnyítsék a szétválasztás végrehajtását, valamint hogy lehetővé tegyék az adókülönbségek gyakorlati csökkentését, a C1, C2 és C2+ opciók előirányozzák az energiaadóról szóló irányelv 7. cikke (4) bekezdésének módosítását, és rendelkeznek arról, hogy azok a tagállamok, amelyek a kereskedelmi célú gázolajat használó gépjárművekre úthasználati díjrendszert alkalmaznak vagy vezetnek be, az e gépjárművek által használt gázolaj adómértékét a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéknél alacsonyabban is meghatározhatják, amennyiben a teljes adóteher nagyjából azonos marad, feltéve, hogy a kereskedelmi célra felhasznált gázolajra vonatkozó közösségi minimummértéket betartják. A 7. cikk (4) bekezdésében rögzített azon követelményt, mely szerint a motorhajtóanyagként felhasznált gázolaj 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéke legalább kétszerese kell legyen a 2004. január 1-jén alkalmazandó minimum adómértéknek, nem tartanák fent.

A C opciók értékelése

A C1 és C2 opciók 2014-ig 18 tagállamban eredményeznék a gázolaj jövedéki adójának növekedését, míg a C2+ opció 21-ben. Míg a C2 opció nincs hatással az ólommentes benzin jövedéki adójára, a C1 és C2+ opciók 2016-tól (C1) és 2014-től (C2+) 9 tagállamban vezetnek az ólommentes benzin jövedéki adójának növekedéséhez. Mivel nem tartalmaz lebegtetési sávot és így maximális mértéket sem, a C2+ opció elvileg nincs hatással a nem kereskedelmi célú gázolaj jövedéki adójára. Mindhárom opció lehetővé teszi a verseny torzulásának csökkentését. Mivel a kereskedelmi célú gázolaj jövedéki adójának minimális mértéke C1 esetben hosszú távon jobban nő, mint C2 esetben, minden egyéb tényező változatlansága mellett a C1 opció a különbségek nagyobb mértékű csökkenését teszi lehetővé, mint a C2 opció. A C2+ esetben a csökkenés mértéke a jelenleg magas adót kivető tagállamok reakciójától függ. Amennyiben úgy döntenek, hogy csökkentik az adómértéket és úthasználati díjakat vezetnek be, az adóbeli különbségek csökkenése a magasabb minimális mértéknek köszönhetően itt is nagyobb lesz, mint a C2 esetben. Az igazgatási költségek a B opcióbelivel megegyező nagyságrendűek, és a jelek szerint nem okoznak aggodalmat az iparban. Az autóiparra gyakorolt hatás – az ólmozatlan benzint és a gázolajat fogyasztó járműállomány tekintetében – valamennyi opció esetében nagyon csekély mértékűnek tűnik. Az opciók egyike sem lenne jelentős hatással a szállítási keresletre, vagy okozná a hangsúlyok áthelyeződését a szállítási módok között. Mindegyik csekély pozitív társadalmi hatással járhat a forgalmi torlódások, balesetek és a gépjárművezetők munkaóráinak csökkenése révén, ám ez a hatás kisebb mértékű, mint a B opció esetében, amely a lehető legnagyobb mértékben csökkentené a kerülőutakat. A foglalkoztatás terén ezen opciók mindegyike eltolódásokat eredményezhet regionális/nemzeti szinten, de minden egyéb tényező változatlansága mellett európai szinten nem figyelhető meg változás.

E három opció között a legnagyobb különbséget az üzemanyag-fogyasztás, a környezeti hatás, valamint az üzemanyag-turizmusra és a költségvetésre gyakorolt hatás jelenti. Míg a C1 és C2 opciók kismértékben növelik a gázolaj-fogyasztást, és csökkentik az ólommentes benzin fogyasztását (feltételezve, hogy a gázolaj adójának van felső korlátja), a C2+ az egyetlen olyan opció, amely mind a gázolaj, mind az ólommentes benzin fogyasztásának csökkentését lehetővé teszi. Környezetvédelmi szempontból a C2+ opció nagyobb mértékben járul hozzá az externáliák internalizálásához, mint a C2, mivel magasabbak a benne szereplő minimális mértékek. Az üzemanyag-turizmust figyelmen kívül hagyva a C2+ az egyetlen opció, amely csökkenti a levegőbe kerülő szennyezőanyag mennyiségét. Az üzemanyag-turizmust és az ahhoz kapcsolódó szennyezőanyag-kibocsátást mindhárom opció csökkenti (a legnagyobb mértékben a C1 opció, 0,6 millió tonna kibocsátással). A C2+ opció esetében az üzemanyag-

turizmus alacsonyabb szintre csökkenthető, mint a C1 esetében, ha Németország és az Egyesült Királyság (a jelenleg legmagasabb gázolaj-adómértékkel rendelkező két tagállam) úgy dönt, hogy a kereskedelmi célú üzemanyagok adómértékét úthasználati díjak bevezetésén keresztül csökkenti. Költségvetési szempontból a teljes költségvetési hatás (figyelembe véve az üzemanyag-turizmus csökkenését) a következőképpen alakul: -38,3 milliárd EUR (C1), -46,8 milliárd EUR (C2) és +40,3 milliárd EUR (C2+). **A fenti okok miatt a Bizottság úgy határozott, hogy a C2+ opciót javasolja.**

A JAVASLAT JOGI ELEMEI

• A javaslat összefoglalása

Ez az új javaslat a gázolaj közösségi szinten rögzített minimum adómértékeinek növelésével módosítja az energiaadóról szóló irányelvet. 2012-től kezdve az adó minimummértéke megegyezne az ólommentes benzinre már jelenleg is alkalmazandó minimummértékkel (359 EUR/1000 l), annak érdekében, hogy tükrözze: e két üzemanyag egyformán káros a környezetre. 2014-től kezdve a gázolaj adójának minimummértékét megemelnék (380 EUR/1000 l), annak érdekében, hogy elkerüljék az adómérték reálértékének jelentős csökkenését, valamint hogy tovább csökkentsék a verseny torzulását.

A kereskedelmi és nem kereskedelmi célú gázolajra kivetett adó szétválasztásának szabadon választható, nem kötelező opciónak kell lennie. Azon tagállamok esetében, amelyek különbséget tesznek a gázolaj mint motorhajtóanyag kereskedelmi és nem kereskedelmi célú felhasználása között, világossá kell tenni, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált nem kereskedelmi gázolaj nemzeti adómértéke nem lehet alacsonyabb, mint az adott tagállam által a kereskedelmi célú gázolajra alkalmazott nemzeti adómérték. Ugyanez érvényes az ólommentes benzin és a kereskedelmi célú gázolaj viszonylatában.

A mechanizmust a következő példán keresztül lehet egyértelművé tenni: egy olyan tagállam számára, mely már most betartja a 2010-ben alkalmazandó minimumértékeket és a kereskedelmi gázolajat 340 EUR/1000 l, a nem kereskedelmi gázolajat 350 EUR/1000 l, az ólommentes benzint pedig 370 EUR/1000 l értéken adóztatja, a javaslatnak az alábbi hatásai lesznek:

- 2012-ben a kereskedelmi gázolaj esetében az adómérték 359 EUR/1000 l-re emelkedik. A nem kereskedelmi gázolaj adómértékének ezért el kell érnie vagy meg kell haladnia a 359 EUR/1000 l-t, különben a nem kereskedelmi gázolaj kedvezőbb elbánásban részesülne, mint a kereskedelmi gázolaj, noha sem környezetvédelmi okok, sem versenytorzulás nem indokolnak ilyen kedvező elbánást. E növekedés nem lesz hatással az ólommentes benzin adóztatására, mivel a kereskedelmi gázolajra vonatkozó új minimumérték 2012-től ugyanazon a minimumszinten fog állni, mint az ólommentes benzin esetében.

- 2014-ben a kereskedelmi gázolaj minimumértéke 380 EUR/1000 l-re emelkedik. A nem kereskedelmi gázolaj adómértékének el kell érnie vagy meg kell haladnia a 380 EUR/1000 l-t. Az ólommentes benzin adómértékének szintén el kell érnie vagy meg kell haladnia¹⁴ a 380 EUR/1000 l-t. E változások a kereskedelmi gázolaj adómértéke emelkedésének következményei. A nem kereskedelmi gázolaj és az ólommentes benzin egyébként kedvezőbb elbánásban részesülne, mint a kereskedelmi gázolaj, noha sem környezetvédelmi okok, sem versenytorzulás nem indokolnak ilyen kedvező elbánást.

Az üzemanyag típusa	2010	2012	2014
Kereskedelmi gázolaj	340	359	380
Nem kereskedelmi gázolaj	350	≥ 359	≥ 380
Ólommentes benzin	370	370	≥ 380

Ezenfelül a javasolt szöveg valamennyi tagállam számára lehetővé tenné, hogy jövedéki adójuk mértékét a 2003. január 1-jei szint alá csökkentsék, feltéve, hogy a közösségi minimummértéket betartják, valamint feltéve, hogy olyan úthasználati díjrendszert alkalmaznak vagy vezetnek be, amely mellett a teljes adóteher nagyjából azonos marad (vö. a C2+ opció fenti leírásával). Ezáltal több tagállam lesz képes szétválasztani a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú gázolajat úgy, hogy a nem kereskedelmi adómértéket állandóan tartja, a kereskedelmit pedig csökkenti.

A 2004/74/EK és a 2004/75/EK irányelvekkel módosított 2003/96/EK irányelvben, valamint a Bolgár Köztársaság és Románia Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződésben biztosított átmeneti időszakokat fenntartják és kiegészítik. Ebben a tekintetben azon tagállamok esetében, melyekre átmeneti időszakok vonatkoznak, az emelésekre két évente kell sort keríteni, vagyis a 359 EUR-ra történő emelésre két évvel az átmeneti időszak – melyre vonatkozóan 330 EUR elérését irányozták elő – végét követően kerül sor, a 380 EUR-ra történő emelésnek pedig két évvel az előző két éves időszak végét követően kell bekövetkeznie.

Végül a kereskedelmi célú gázolaj adómértékének alkalmazása tagállami szinten, visszatérítési mechanizmus segítségével történne, amelynek gyakorlati megvalósítását közösségi szinten határoznák meg. A visszatérítési rendszer tűnik az egyetlen olyan gyakorlati megoldásnak, amelynek segítségével elkerülhető a más tagállamban székhellyel rendelkező kereskedőkkel szembeni diszkrimináció.

¹⁴ Azért választották a „kereskedelmi gázolaj” kifejezést, mert az felel meg a vonatkozó KN-kódban szereplő hivatalos elnevezésnek.

- **Jogalap**

Az EK-Szerződés 93. cikke

- **A szubszidiaritás elve**

A javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe. Ezért érvényes a szubszidiaritás elve.

A Szerződés 93. cikke rögzíti, hogy a Tanács rendelkezéseket fogad el a jövedéki adóra vonatkozó jogszabályok harmonizációjáról olyan mértékben, amennyire ilyen harmonizációra szükség van a belső piac létrehozásának és működésének biztosításához.

Amint azt a hatásvizsgálat is megállapította, az adómértékek közösségi eszközök segítségével történő erőteljesebb közelítése hatékony választ jelentene a tisztességtelen verseny problémájára, és csökkentené a verseny torzulását. Ezenfelül hozzájárulna a környezetre káros hatással lévő kerülőutak csökkentéséhez. Ez a javaslat a minimális adómértékek emelésével megoldást kínál e problémákra. Feltéve, hogy a tagállamok nem változtatják meg adóstratégiájukat¹⁵, kettő kivételével valamennyi ország gázolajra kivetett jövedéki adója 380 EUR/1000 l és 420 EUR/1000 l között lenne 2014-re, jelenleg a minimummértéket betartó valamennyi ország esetében – Németország és az Egyesült Királyság kivételével – ez a sáv 302 és 420 EUR között van.

Jellegéből adódóan ilyen intézkedést csak az Unió tud végrehajtani. Ahogy azt napjaink és a múlt olajválságai nyilvánvalóvá tették, a nyersolaj árának szabálytalan ingadozása esetén az egyes tagállamokban a gázolaj üzemanyagra kivetett adók közti különbségek még kényesebb kérdéssé válnak. A tagállamok által végrehajtott egyoldalú intézkedések esetében fennáll a minimális adóztatásra irányuló verseny kockázata, amely csupán több gondot okozna valamennyi tagállamban. A Bizottság és a Miniszterek Tanácsa több ízben világossá tette, hogy az adóügyi káosz és a verseny torzulása csak közös megközelítés segítségével kerülhető el.

Emellett közösségi jogi aktusra van szükség az energiaadóról szóló irányelv rendelkezéseinek rugalmasabbá tételéhez is, hogy a 7. cikk (4) bekezdésének módosítása révén lehetővé váljon a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú gázolaj adóztatásának szétválasztása, az adómértékek különbségeinek csökkentése, és így minden tagállam előtt megnyíljon az alacsonyabb adó úthasználati díj révén történő ellentételezésének lehetősége.

¹⁵ Csak azok a tagállamok változtatnak, amelyeknek az új minimummérték miatt növelniük kell az adómértéket, és azok is a minimummérték közelében maradnak.

- **Az arányosság elve**

A javaslat megfelel az arányosság elvének.

Az energiaadóról szóló irányelv módosításának legjobb módja egy új irányelvre vonatkozó javaslat. Az irányelv biztosítja a tagállamoknak a saját és gazdasági szereplők igényeinek figyelembevételéhez szükséges rugalmasságot.

Számos tagállam tapasztalatai alapján a kereskedelmi célú gázolajra kivetett különös adómérték alkalmazása visszatérítési mechanizmus használatával mind a gazdasági szereplőknek, mind a hatóságoknak egyszerű. Ez utóbbi szerepel a javaslatban.

- **Az eszköz megválasztása**

A javasolt jogi eszköz: irányelv.

Más eszköz nem lenne megfelelő, mivel e területet már irányelv szabályoz. Egyértelmű, hogy a probléma megoldására a társ-szabályozás vagy az önszabályozás nem lenne megfelelő. Ez esetben az irányelv megfelelő végrehajtási mechanizmust tartalmaz az érdekelt felek számára.

- **Költségvetési vonatkozások**

A javaslat nincs kihatással a Közösség költségvetésére.

Javaslat

A TANÁCS IRÁNYELVE

a 2003/96/EK irányelvnek a kereskedelmi célú üzemanyagként használt gázolaj adóztatása különös rendelkezéseinek kiigazítása, valamint az ólommentes benzin és az üzemanyagként használt gázolaj adóztatásának koordinálása tekintetében történő módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 93. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára¹⁶,

tekintettel az Európai Parlament véleményére¹⁷,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁸,

mivel:

- (1) A Bizottság 2001.szeptember 12- ei „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyve¹⁹ megállapította, hogy a kereskedelmi célú gázolaj nemzeti adómértékeinek harmonizálása javítaná a közúti szállítás fenntarthatóságát.
- (2) A Tanácsnak és az Európai Parlamentnek írt közleményében (Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára, Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata²⁰) a Bizottság megjegyezte, hogy a közlekedéspolitika a CO₂-kibocsátás mérséklésére törekszik, valamint kiemelte, hogy a környezetvédelem terén tett nemzetközi kötelezettségvállalásokat, különösen a Kiotói Jegyzőkönyvben foglaltakat be kell építeni a közlekedéspolitikába. Hasonló megállapítások vonatkoznak a szállításhoz kapcsolódó adópolitikára is.

¹⁶ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁷ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁸ HL C [...], [...], [...]. o.

¹⁹ COM(2001) 370.

²⁰ COM(2006) 314.

- (3) Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv²¹ rögzíti a motorhajtóanyagként használt üzemanyagok adóztatásának keretrendszerét. Bizonyos feltételek mellett lehetővé teszi a kereskedelmi és nem kereskedelmi célra felhasznált üzemanyagok adózási rendelkezéseinek szétválasztását.
- (4) Az üzemanyagok egyrészt a közúti szállítási vállalkozások működési költségeinek nagy részét teszik ki, másrészt jelentős különbségek figyelhetők meg a tagállamok között a gázolajra kivetett adó mértékében. E különbségek üzemanyag-turizmushoz és a verseny torzulásához vezetnek. A kereskedelmi célú gázolajra kivetett adó mértékének közösségi szinten történő erőteljesebb közelítése hatékony választ jelentene a tisztességtelen verseny problémájára, ami a belső piac jobb működését eredményezné és csökkentené a környezetkárosítást.
- (5) A Bizottság által elvégzett hatásvizsgálat kimutatta, hogy a kereskedelmi célú gázolajra kivetett adó mértékei erőteljesebb közelítésének legjobb módja a kereskedelmi célú gázolajra kivetett adó minimummértékének növelése, mivel az egyszerre eredményezi a verseny torzulásának, az abból eredő üzemanyag-turizmusnak, valamint a teljes üzemanyag-fogyasztásnak a csökkenését. Ezért helyénvaló arról rendelkezni, hogy 2012-től a gázolaj adójának minimummértéke azonos legyen az ólommentes benzinre kivetett adó minimummértékével, ami tükrözi, hogy e két üzemanyag egyformán káros a környezetre. 2014-től az adó minimummértékének 380 EUR/1000 l-nek kell lennie, hogy hozzájáruljon a minimummérték reálértékének stabilan tartásához, valamint hogy tovább csökkentse a verseny torzulását és a környezetben okozott károkat.
- (6) Ebben a szakaszban környezetvédelmi szempontból helyénvalónak tűnik azonos minimális adómértéket meghatározni az ólommentes benzinre és a gázolajra. Nincsenek olyan érvényes indokok, amelyek miatt a nem kereskedelmi célú gázolaj és az ólommentes benzin nemzeti adómértékét alacsonyabban kellene rögzíteni, mint a kereskedelmi célú gázolaj nemzeti adómértéke. Azon tagállamok esetében, amelyek különbséget tesznek a gázolaj mint motorhajtóanyag kereskedelmi és a nem kereskedelmi célú felhasználása között, világossá kell tenni, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált nem kereskedelmi gázolaj nemzeti adómértéke nem lehet alacsonyabb, mint az adott tagállam által a kereskedelmi célú gázolajra alkalmazott nemzeti adómérték. Ugyanez érvényes az ólommentes benzin és a motorhajtóanyagként használt kereskedelmi gázolaj viszonylatában.
- (7) Egyes tagállamoknak átmeneti időszakot biztosítottak a 2003/96/EK irányelvben rögzített adómértékekre történő zökkenőmentes átállás érdekében. Ugyanezen okokból ezen irányelv tekintetében is fenn kell tartani az átmeneti időszakokat.
- (8) Amilyen mértékben ezen irányelv érinti a tagállamok adómértékeit és ennek következtében a meglévő állami támogatási intézkedéseket, ezen irányelv nem mentesíti a tagállamokat annak szükségessége alól, hogy adott esetben módosítsák nemzeti intézkedéseiket, és az állami támogatásokról szóló szabályokkal összhangban bejelentsék e változásokat a Bizottságnak.

²¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o. A legutóbb a 2004/75/EK irányelvvel (HL L 157., 2004.4.30., 100. o.) módosított irányelv.

- (9) A kereskedelmi és nem kereskedelmi célú gázolajra kivetett adó mértéke közötti különbségtételt megkülönböztetés-mentes visszatérítési mechanizmus révén kell végrehajtani. Közösségi szinten kell rögzíteni a kérdésben alkalmazandó közös szabályokat, különösen a határon átnyúló visszatérítési eljárásokra vonatkozóakat.
- (10) Ki kell terjeszteni a tagállamok azon lehetőségét, hogy a kereskedelmi célra használt gázolaj adókulcsát a 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéknél alacsonyabban határozzák meg, ha olyan úthasználati díjrendszert alkalmaznak vagy vezetnek be, amelynek eredményeként a teljes adóteher nagyjából azonos marad. Ennek érdekében és a tapasztalatok tükrében helyénvaló megszüntetni azon követelményt, amely szerint a motorhajtóanyagként felhasznált gázolaj 2003. január 1-jén hatályban lévő nemzeti adómértéke legalább kétszerese kell legyen a 2004. január 1-jén alkalmazandó minimum adómértéknek.
- (11) Mivel a javasolt intézkedés célkitűzései – nevezetesen a kereskedelmi célú gázolajra kivetett adók erőteljesebb közelítése a szállítási piacokon folyó verseny jelentős torzulásának csökkentése, valamint a közös közlekedéspolitikai célkitűzések jobb elérése és a környezet hatékonyabb védelme érdekében – nem érhetők el kielégítő módon tagállami szinten, és ezért – tekintettel európai dimenziójukra – jobban megvalósíthatók közösségi szinten, a Közösség a Szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanezen cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem haladja meg a célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (12) A 2003/96/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/96/EK irányelv a következőképpen módosul:

- (1) A 7. cikk a következőképpen módosul:

(a) az (1) és a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. 2004. január 1-jétől, 2010. január 1-jétől, 2012. január 1-jétől és 2014. január 1-jétől az üzemanyagokra az I. melléklet A. táblázatában meghatározott minimum adómértékek alkalmazandók.

2. A tagállamok különbséget tehetnek a motorhajtóanyagként felhasznált gázolaj kereskedelmi és nem kereskedelmi felhasználása között, feltéve hogy a minimum közösségi adómértékeket betartják, és a motorhajtóanyagként felhasznált kereskedelmi gázolaj adómértéke nem kisebb, mint a 2003. január 1-jén hatályban levő nemzeti adómérték.

Valamely tagállamban a motorhajtóanyagként felhasznált nem kereskedelmi gázolaj és ólommentes benzin nemzeti adómértéke nem lehet kisebb, mint a kereskedelmi gázolajra az adott tagállamban kivetett nemzeti adómérték.”

(b) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„4. Azon tagállamok, amelyek a (3) bekezdésben meghatározott motorhajtóanyagként felhasznált kereskedelmi gázolajat használó gépjárművekre úthasználati díjrendszert alkalmaznak vagy vezetnek be, az ilyen gázolajra olyan kedvezményes adómértéket alkalmazhatnak, amely alacsonyabb a 2003. január 1-jén hatályban levő nemzeti adómértéknél, amennyiben a teljes adóteher nagyjából azonos marad, feltéve hogy a gázolajra alkalmazandó közösségi minimummértéket betartják.”

(c) A szöveg a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„5. A tagállamok biztosítják, hogy a kereskedelmi és nem kereskedelmi gázolaj adómértékének differenciálását megkülönböztetés-mentes visszatérítési mechanizmus révén hajtják végre. Ez a mechanizmus biztosítja, hogy minden tagállam gazdasági szereplői egyenlő, átlátható és igazgatási szempontból egyszerű feltételek mellett juthatnak hozzá a visszatérítéshez.

A Bizottság a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban közös szabályokat dolgoz ki az első albekezdésben említett mechanizmusra vonatkozóan.”

(2) A 18. cikk a következőképpen módosul:

(a) A (3) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Spanyol Királyság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2007. január 1-jéig az új, 302 EUR összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(b) A (4) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Az Osztrák Köztársaság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2007. január 1-jéig az új, 302 EUR összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(c) Az (5) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

A Belga Királyság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2007. január 1-jéig az új, 302 EUR összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(d) A (6) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Luxemburgi Nagyhercegség átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2009. január 1-jéig az új, 302 EUR összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(e) A (7) bekezdés második albekezdése első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Portugál Köztársaság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2009. január 1-jéig az új, 302 EUR összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(f) A (8) bekezdés harmadik albekezdése első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Görög Köztársaság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2010. január 1-jéig az új, 302 EUR összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(3) A 18a. cikk a következőképpen módosul:

(a) A (5) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Lett Köztársaság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra és kerozinra megállapított nemzeti adómértékét 2011. január 1-jéig az új, 302 EUR/1000 l összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2013. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra vonatkozóan 2015. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2017. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(b) A (6) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Litván Köztársaság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra és kerozinra megállapított nemzeti adómértékét 2011. január 1-jéig az új, 302 EUR/1000 l összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2013. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra vonatkozóan 2015. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2017. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(c) A (9) bekezdés második albekezdése első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Lengyel Köztársaság átmeneti időszakot alkalmazhat, hogy a motorhajtóanyagként felhasznált gázolajra megállapított nemzeti adómértékét 2010. január 1-jéig az új, 302 EUR/1000 l összegű minimummértékhez igazítsa, hogy 2012. január 1-jéig elérje a 330 EUR összeget, hogy 2014. január 1-jéig elérje a 359 EUR összeget, 2016. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(4) A szöveg a következő 18c. cikkel egészül ki:

“18c. cikk

„A Bolgár Köztársaság és Románia Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződésben rögzített, a 7. cikktől való eltérések sérelme nélkül e két tagállam további átmeneti időszakot kérhet 2015. január 1-jéig, hogy elérje a 359 EUR összeget, 2017. január 1-jéig pedig a 380 EUR összeget.”

(5) Az I. melléklet A. táblázatában az ólommentes benzinhez és gázolajhoz kapcsolódó sorok helyébe a következő sorok lépnek:

	2004. január 1.	2010. január 1.	2012. január 1.	2014. január 1.
Ólommentes benzin (EUR/1000 l) 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 és 2710 11 49 KN- kód	359	359	359	380
Gázolaj (EUR/1000 l) 2710 19 41 – 2710 19 49 KN-kód	302	330	359	380

2. cikk

1. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2007. december 31-éig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

2. A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által érintett területen elfogadnak.

3. cikk

Az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

*a Tanács részéről
az elnök*