

1.3

Elvárások a közúti szállítás járulékterhei körüli anomáliák rendezése iránt az európai harmonizáció keretein belül

Tárgyszavak: forgalmi adó; engedélyezési adó; engedélyezési illeték; közúthasználati adó; társadalombiztosítási adó; ásványolajadó; útdadó; EU.

A gépjárműforgalom sok ország jelentős adóbevételi forrása. Az egyes országok járulékrendszereinek azonban nem csak az a célja, hogy növeljék az államkassza bevételét, hanem más, fontos célokat is szolgálnak. Ennek megfelelően sokrétűek a felhasznált eszközök és azok jellege.

A német pénzügyminisztérium megbízásából egy tanulmány keretein belül áttekintették az egyes európai országokban rendszeresített járulékok típusait és mértékét. Az EU 15 tagállamán kívül a vizsgálatot kiterjesztették Svájcra, Norvégiára, valamint négy társuló országra: Lengyelországra, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra és Szlovéniára. Elemezték a tehergépkocsikat és az áruszállítás céljait szolgáló nehézjármű-kombinációkat üzemeltető vállalkozókra kivetett járulékterheket. Legtöbb ország az egyes járműtípusokat adóztatás szempontjából eltérően kezeli. Bizonyos mértékig a kisteherautók csoportjába sorolhatók egyes furgonok, a könnyű és a középnehéz tehergépkocsik. Ezeket a gépjárműveket elsősorban a megengedhető összsúly alapján különböztetik meg, azonban esetenként más ismérveket is figyelembe vesznek, mint például a raktérfogatot, a hasznos terhelést, vagy az önsúly. Egy idő óta a járulékok nagysága heves politikai viták tárgyát képezi. Nemzetközi szinten az Európa Bizottság a széles körű adóharmonizációs téma keretein belül arra törekszik, hogy az Unió országaiban egységesítse az ipari célokra felhasznált dízelüzemanyag adóterheit. Németországban a szállítási szakma képviselői felpanaszolják, hogy a nemzetközi áruszállításra felhasznált nehéz gépjárműveikre kivetett, az európai versenytársaikhoz viszonyítva súlyos adóterhet még növelni fogja a 12 t-nál nagyobb összsúlyú haszonjárművekre a német autópályákon bevezetésre kerülő útdadó. A német kormány által a szakma számára kilátásba helyezett kompenzációt az EU Bizottság a szabad versenyt sértő rendszabálynak minősítette.

Az alábbiakban kerül sor a vizsgálatba bevont európai országokban érvényes járulékterhek egyes összetevőinek összehasonlítására és a nemzetközi helyzethez viszonyított értékelésre. Ennek alapján a versenyfeltételek harmonizációs lehetőségeinek becslésére is mód nyílik.

Haszonjárművek járulékterhei

Haszonjárművek esetében elvileg az alábbi járulékok fordulnak elő:

- A járművek vásárlásával és forgalomba helyezésével kapcsolatos egyszeri illetékek (forgalmi adó, engedélyeztetési illetékek),
- a jármű birtoklásával, vagy üzemben tartásával kapcsolatos időszakos díjak (közúthasználati adó, társadalombiztosítási adó),
- általában a használattal kapcsolatos járulékok (ásványolajadó, forgalmi adó), vagy
- azok, amelyek bizonyos közlekedési utak igénybevételekor kötelezők (időtartamtól, vagy megtett távolságtól függő útdó)

Hét országban 12 t fölött az autópálya-használathoz kötelező a matrica megvásárlása az érvényességi időtartamtól, a jármű tengelyszámától és az okozott környezetszennyezés mértékétől függő áron. Egyes országokban az autópályák meghatározott szakaszain az utazási távolságtól függő az úthasználati díj.

A nemzetközi összehasonlítás azt mutatja, hogy a tehergépkocsikra vonatkozó adózási szabályok egyszerűbbek, mint személygépkocsik esetében. A vásárlási forgalmi adón kívül csak négy országban vetnek ki tehergépkocsik forgalomba helyezése okán adót: mégpedig két országban az értéktől, két országban mennyiségi jellemzőktől (hasznos teher, súly, motorteljesítmény, levegőszennyezés mértéke) függően. A tehergépkocsi forgalmi engedélyeztetése tizenhárom országban díjköteles. A forgalmi engedélyeztetési díj, függetlenül a jármű típusától, tehergépkocsi esetében 9–250 euró.

A vizsgált államok közül kilencben a könnyű haszonjárművek engedélyeztetése adóköteles. Ez öt országban értékfüggő, négy országban mennyiségi adatoktól függő adó. Tizenhárom országban a kisteherautók bejelentésekor illetéket vetnek ki.

A haszonjármű üzemben tartása az itt vizsgált valamennyi országban periodikus adókötelezettséggel jár együtt. Tehergépkocsik esetében valamennyi országban a közúthasználati adó kivetésének alapja vagy az önsúly, vagy az engedélyezett összsúly, illetőleg a hasznos terhelés. További meghatározó tényezők a teherviselő tengelyek száma és a tengelykonstrukció kivitele, különösen a pneumatikus rugózás. A közúthasználati adón kívül kötelező a felelősségbiztosítás és más, adó jellegű járulék (1. táblázat).

1. táblázat

Járulékok haszonjárművek beszerzésére, engedélyeztetésére,
birtoklására és használatára

	Nem- zetközi ország- jelzés	For- galmi adó, %	Enge- délye- zési adó (Z)	Enge- délye- zési illeték (ZG)	Közút- haszná- lati adó (K)	Társada- lombizto- sítási adó, %-ban, ill. euróban	Adó jellegű járulékok a biztosítási prémiumra, %	Ás- vány- olajadó (M)
Ausztria	A	20	–	ZG	K	11	–	M
Belgium	B	21	–	ZG	K	1,4	1785	M
Németország	D	16	–	ZG	K	16	–	M
Dánia	DK	25	Z	ZG	K	0	14	M
Spanyolország	E	16	–	ZG	K	6	3,5	M
Franciaország	F	19,6	Z	ZG	K	18	15,1	M
Finnország	FIN	22	Z	–	K	22	7,5	M
Nagy-Britannia	GB	17,5	–	ZG	K	5	–	M
Görögország	GR	18	Z	–	K	10	8,4	M
Olaszország	I	20	Z	–	K	12,5	14,22	M
Írország	IRL	21	Z	–	K	2	–	M
Luxemburg	L	15	–	ZG	K	4	–	M
Hollandia	NL	19	–	ZG	K	7	–	M
Portugália	P	19	Z	ZG	K	9	3,83	M
Svédország	S	25	–	–	K	–	–	M
Svájc	CH	7,6	–	ZG	K	5	–	M
Norvégia	N	24	Z	ZG	K	42 euró	–	M
Lengyelország	PL	22	–	–	K	–	–	M
Csehország	CZ	22	–	–	K	–	–	M
Magyarország	H	25	–	–	K	–	–	M
Szlovénia	SLO	19	Z	–	K	6,5	–	M

Legtöbb országban a könnyű haszonjárművekre kivetett adók mértékének megállapításakor is a tehergépkocsikra érvényes jellemzők az érvényesek. Ezért 21 ország közül 19-ben a kisteherautó megadóztatási ismérve a jármű önsúlya vagy hasznos terhelése.

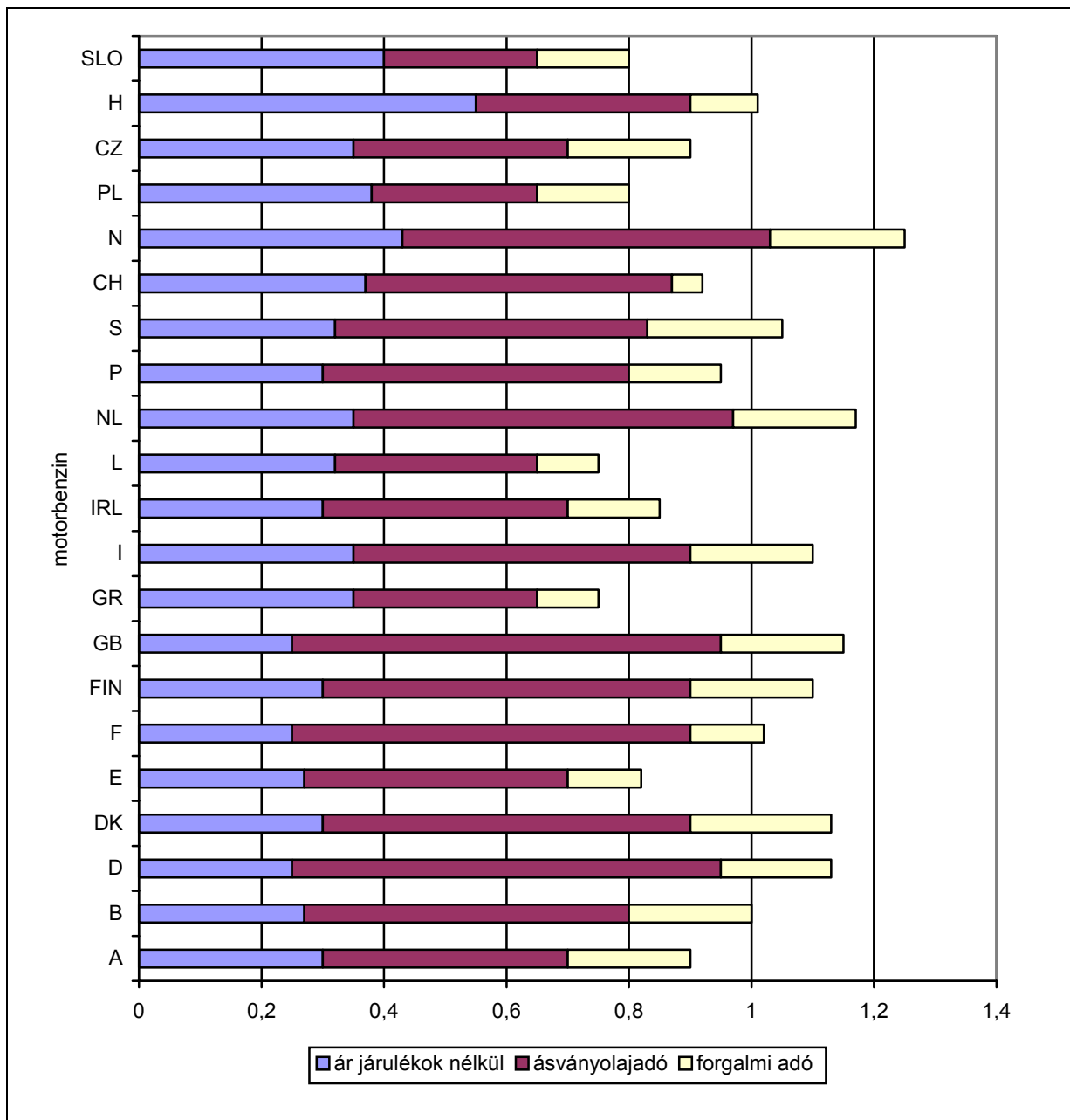
Az üzemanyagot terhelő járulékok az ásványolajadóból, az ásványolajra kivetett egyéb járulékokból és a forgalmi adóból tevődnek össze. Az itt vizsgált valamennyi országban kivetik az ásványolajadót és a forgalmi adót. A dízelüzemanyag ára az üzemanyagtöltő állomásokon 2003 januárjában 0,65 euró/liter (Görögország, Luxemburg, Lengyelország) és 1,10 euró/liter (Nagy-Britannia, Norvégia) között volt. Ezen belül a teljes járulékteher mintegy 50%-tól (Luxemburg, Magyarország) 77%-ig (Nagy-Britannia) változott. A fogyasztói árak közötti nagy különbségek azonban nem csak a járulékokra vezethetők vissza. Már a nettó termékár esetében is az egyes országok közötti különbség meghaladja az 50%-ot (2. táblázat, 1., 2. ábra).

Üzemanyag-járulékok

	Az eurosUPER fogyasztói ára, beleértve a vámokat és adókat	A dízelüzemanyag fogyasztói ára, beleértve a vámokat és adókat	Ásványolaj-adó az eurosUPER benzinre	Ásványolaj-adó a dízelüzemanyagra	Forgalmi adó
	euróban, literenként				%-ban
Ausztria	0,898	0,750	0,414	0,290	20,0
Belgium	1,001	0,727	0,507	0,305	21,0
Németország	1,112	0,904	0,655	0,470	16,0
Dánia	1,119	0,866	0,548	0,370	25,0
Spanyolország	0,832	0,714	0,396	0,294	16,0
Franciaország	1,049	0,820	0,589	0,392	19,6
Finnország	1,098	0,828	0,597	0,347	22,0
Nagy-Britannia	1,134	1,156	0,718	0,718	17,5
Görögország	0,765	0,654	0,296	0,245	18,0
Olaszország	1,074	0,896	0,542	0,403	20,0
Írország	0,876	0,809	0,401	0,302	21,0
Luxemburg	0,788	0,652	0,372	0,253	12/15
Hollandia	1,176	0,816	0,635	0,357	19,0
Portugália	0,950	0,700	0,498	0,283	19,0
Svédország	1,043	0,854	0,514	0,346	25,0
Svájc	0,930	0,960	0,511	0,525	7,6
Norvégia	1,260	1,190	0,600	0,493	24,0
Lengyelország	0,800	0,650	0,408	0,287	22,0
Csehország	0,880	0,770	0,360	0,271	22,0
Magyarország	1,010	0,890	0,360	0,310	12,0
Szlovénia	0,800	0,700	0,278	0,239	19,0

Az EU 15 országában jelenleg a szUPERbenzin árában az ásványolajadó 0,30 euró/liter (Görögország) és 0,72 euró/liter (Nagy-Britannia) közötti értékkel szerepel. Dízelüzemanyag esetében az ásványolaj adóterhe 0,25 euró/liter és 0,72 euró/liter határok között mozog. Csak Szlovéniában valamivel kisebb ez a tétel. Kivéve Nagy-Britannia és Svájc esetét, valamennyi országban a dízel üzemanyagot terhelő ásványolajadó kisebb, mint a benziné. A dízel üzemanyag adótétele 15%–45%-kal kisebb, mint a benziné.

A termékárat terhelő forgalmi adó 7,6%-tól (Svájc) 25%-ig (Dánia, Svédország) terjed. Magyarországon az üzemanyagra egységesen 12% forgalmi adót vetnek ki (szemben a normál 25%-os tétellel).

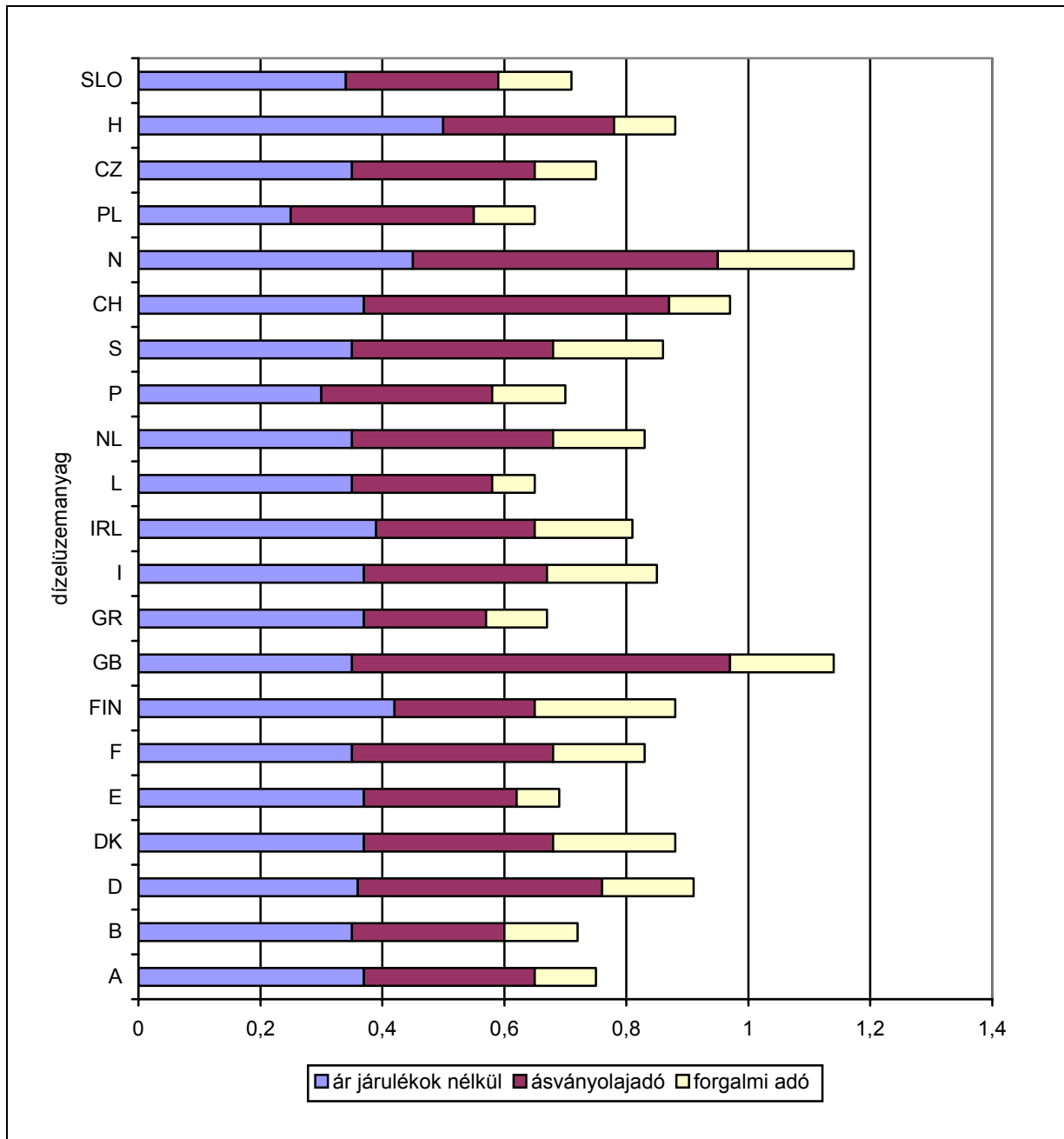


1. ábra A motorbenzin árának összetevői

Egyes haszonjárművek járulékterhei

Az alábbiakban az egyes országokban a különböző gépjárműtípusokra vonatkozó konkrét járulékterheket fogjuk értékelni a gépjármű jellemzői (hajtóműtípus, károsító anyag osztályozás, lökettérfogat, teljesítmény, önsúly, tengelyelrendezés, átlagfogyasztás, átlagos beszerzési ár, biztosítási díjtétel) alapján, figyelembe véve a mérvadó adóztatási alapelveket. A vizsgálat tárgyát az ipari célokat szolgáló új haszonjárművek esetében érvényes évi átlag-

gos járulékkerhek képezik. A jármű és az üzemanyag vásárlásakor kiegyenlítő forgalmi adóval nem foglalkozunk, mivel az ipari tulajdonosok ennek adózás előtti levonására jogosultak. Az első engedélyeztetést terhelő járulékokat hat éves amortizációs időtartamra lineárisan elosztva vesszük figyelembe.



2. ábra A dízelüzemanyag árának összetevői

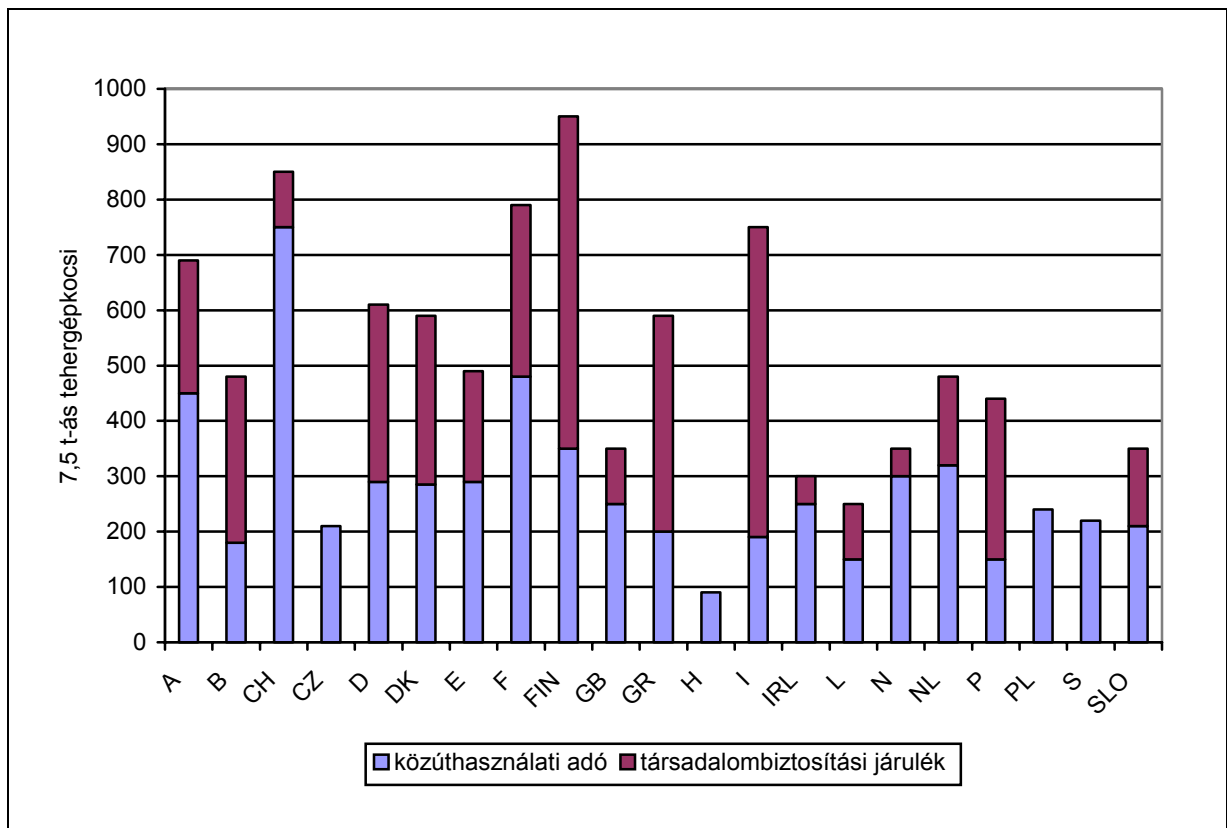
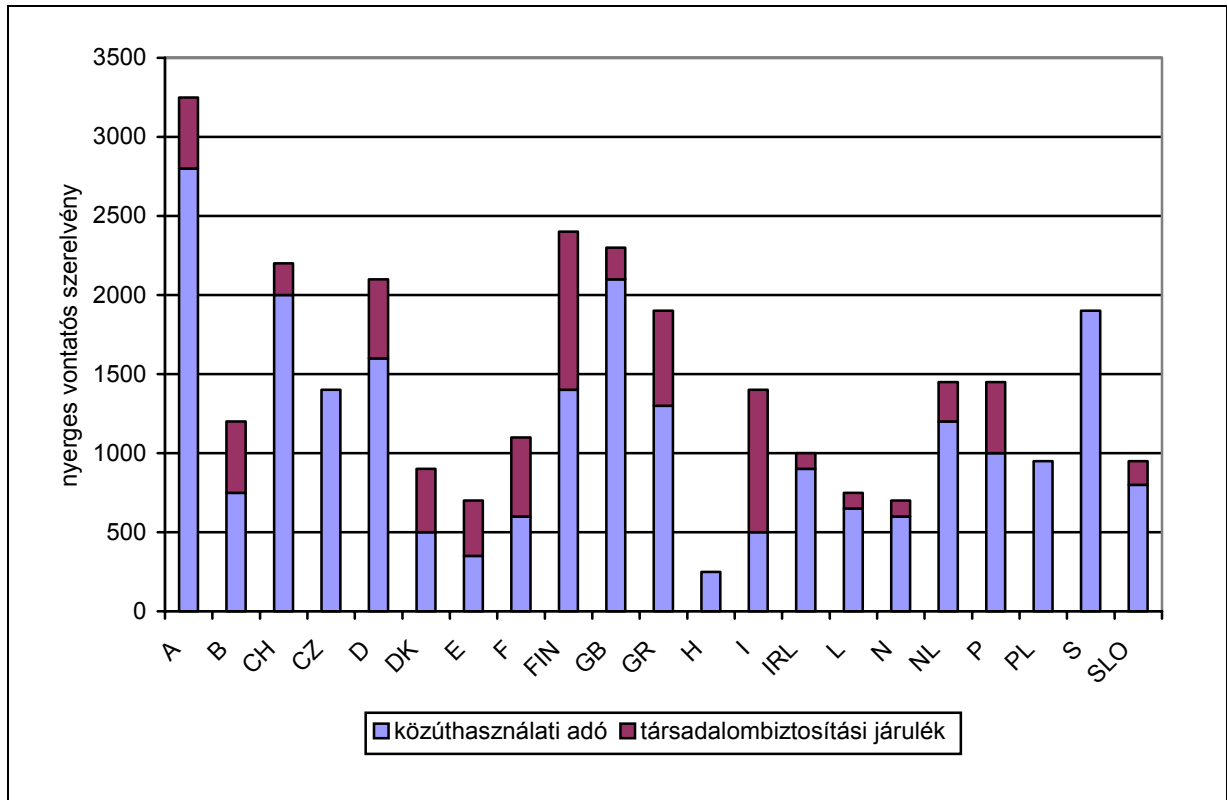
Az új gépjárműveket és az ezeknek megfelelő használati intenzitást három jellemző kategóriába soroljuk:

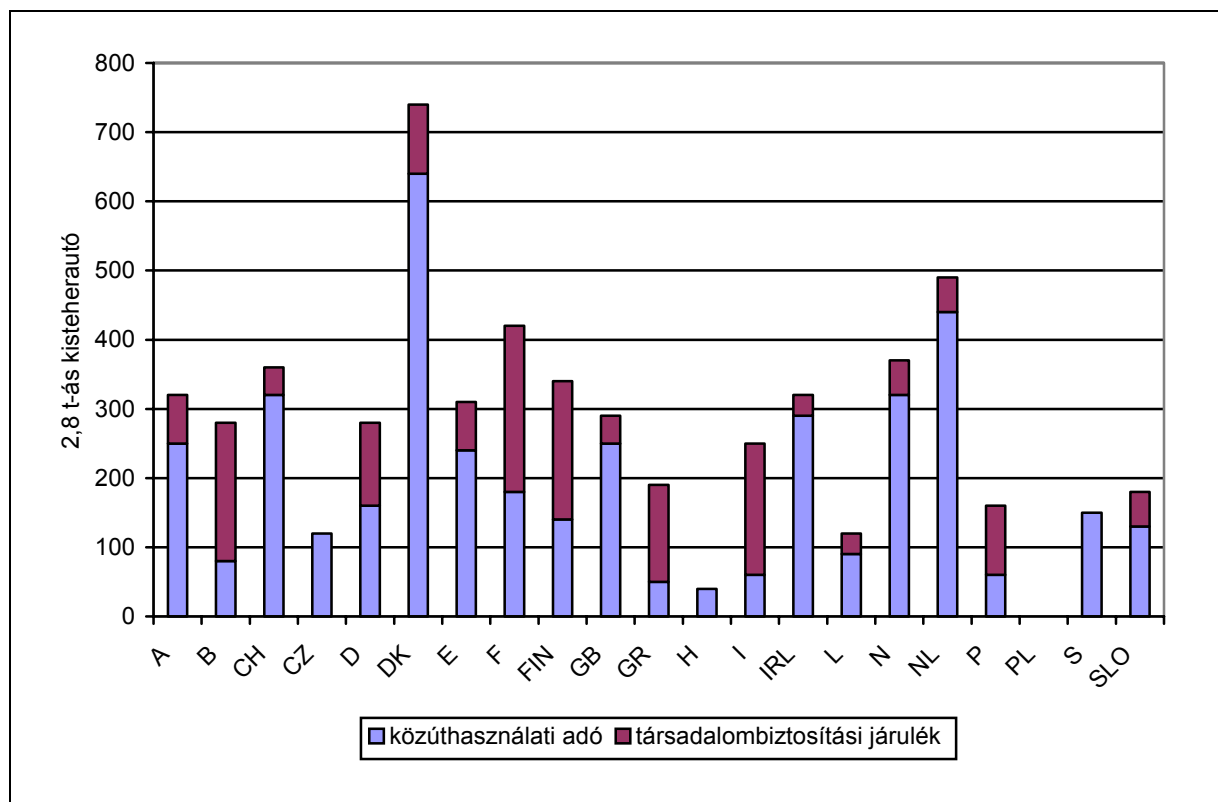
- A nemzetközi áruforgalomra igénybe vett nehézgépjármű-kombináció esetére egy vontatóból (260 kW motorteljesítmény, 12 literes lökettérfogat) és 40 t-ás (Svájcban belföldi forgalom számára 34 t-ás) megengedett össztömegű, háromtengelyes utánfutóból álló, évi 135 000 km menetteljesítményű szerelvényt veszünk figyelembe.
- A túlnyomórészt az elosztó és áruszállítási forgalomra igénybevett közepes méretű, 7,5 t megengedett össztömegű (110 kW motorteljesítmény, 3,9 liter lökettérfogat) tehergépkocsi feltételezett menetteljesítménye évente 60 000 km.
- A túlnyomórészt szállításra vagy kisipari szolgáltatásokra felhasznált gépjárműtípusokat egy 2,8 t megengedett össztömegű (80 kW motorteljesítmény, 2,5 liter lökettérfogat), évi 30 000 km menetteljesítményű kisteherautó képviseli.

A kisteherautók tulajdonosaira kötelező periodikusan kiegyenlítendő, állandó nagyságú járulékok (közúthasználati és társadalombiztosítási adó) nagysága évi 0 – 740 euró között változhat. Egyedül Lengyelországban nem terheli sem közúthasználati adó, sem társadalombiztosítási járulék az egészen könnyű, ipari célokat szolgáló haszonjárműveket. Valamennyi többi országban közúthasználati adót, 17 országban ezen kívül még társadalombiztosítási adót is kell fizetni. A 160 euró közúthasználati adójával Németország középhelyet foglal el. Legnagyobb a közúthasználati adó Dániában (640 euró). Azoknak az országoknak mintegy a felében, ahol társadalombiztosítási adót kell fizetni, ennek nagysága a közúthasználati adóhoz képest jelentős. Sőt, hat országban azt lényegesen meg is haladja (3. ábra).

A közepes méretű tehergépkocsik periodikus fizetési kötelezettséget jelentő járulékterhe egyenletes eloszlású és egészen 960 euróig (Finnország) terjed. Ebben a gépjármű-kategóriában valamennyi országban közúthasználati adót kell fizetni, amelynek nagysága mintegy 100 euró (Magyarország) és 740 euró (Svájc) között változik. Azonban hét országban a társadalombiztosítási járulék lényegesen nagyobb, mint a közúthasználati adó, hat országban pedig hasonló értékű. Németország a nagyjából évi 600 euróval a rangsor hatodik helyét foglalja el.

Minél súlyosabb a haszonjármű, a közúthasználati adó annál nagyobb a többi fix járulékhöz képest. A nehéz nyerges vontatású szerelvények éves járuléka egészen 3200 euróig (Ausztria) terjed. Ezen belül a társadalombiztosítási járulék elérheti a 950 eurót, a közúthasználati adó a 2900 eurót. Nyolc országban igen jelentősek a társadalombiztosítási járulékok, Olaszországban meghaladja a közúthasználati adó összegét. A németországi kb. 2000 eurós járulékot (1500 euró közúthasználati adó és mintegy 500 euró társadalombiztosítási adó) csupán négy ország múlja felül.



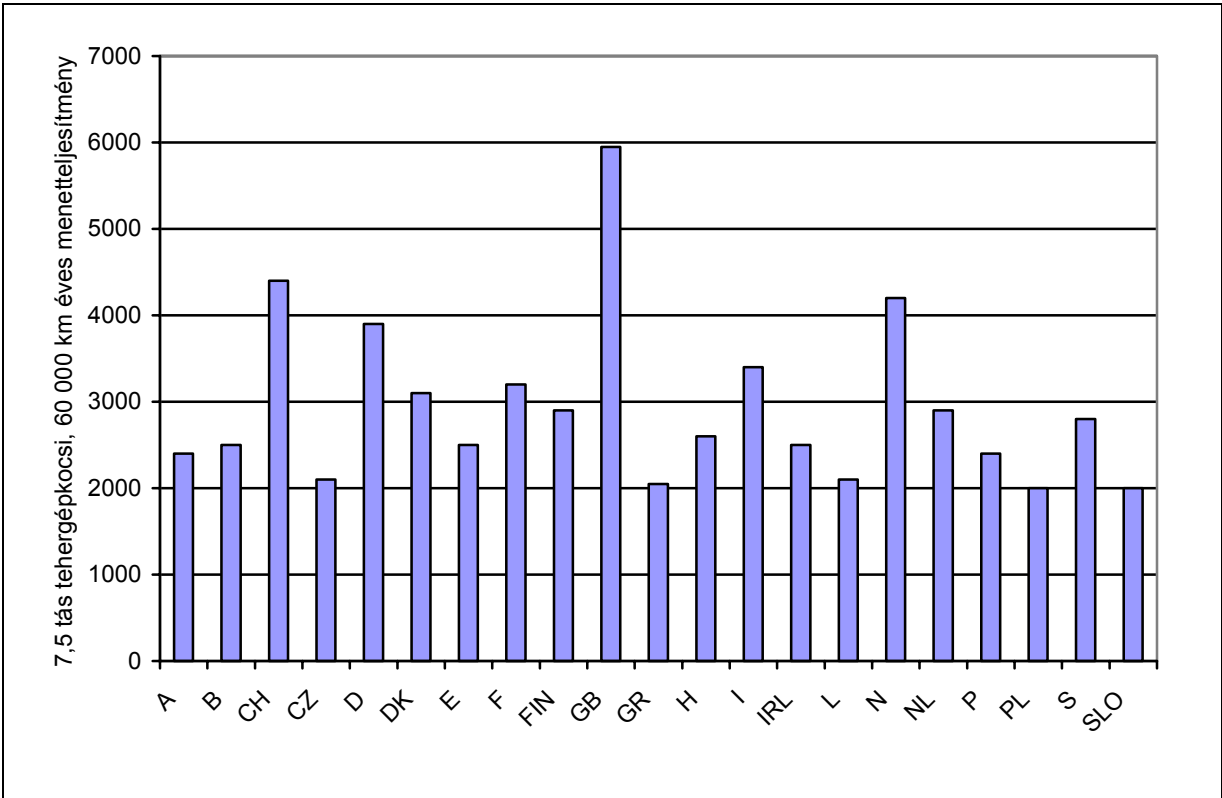
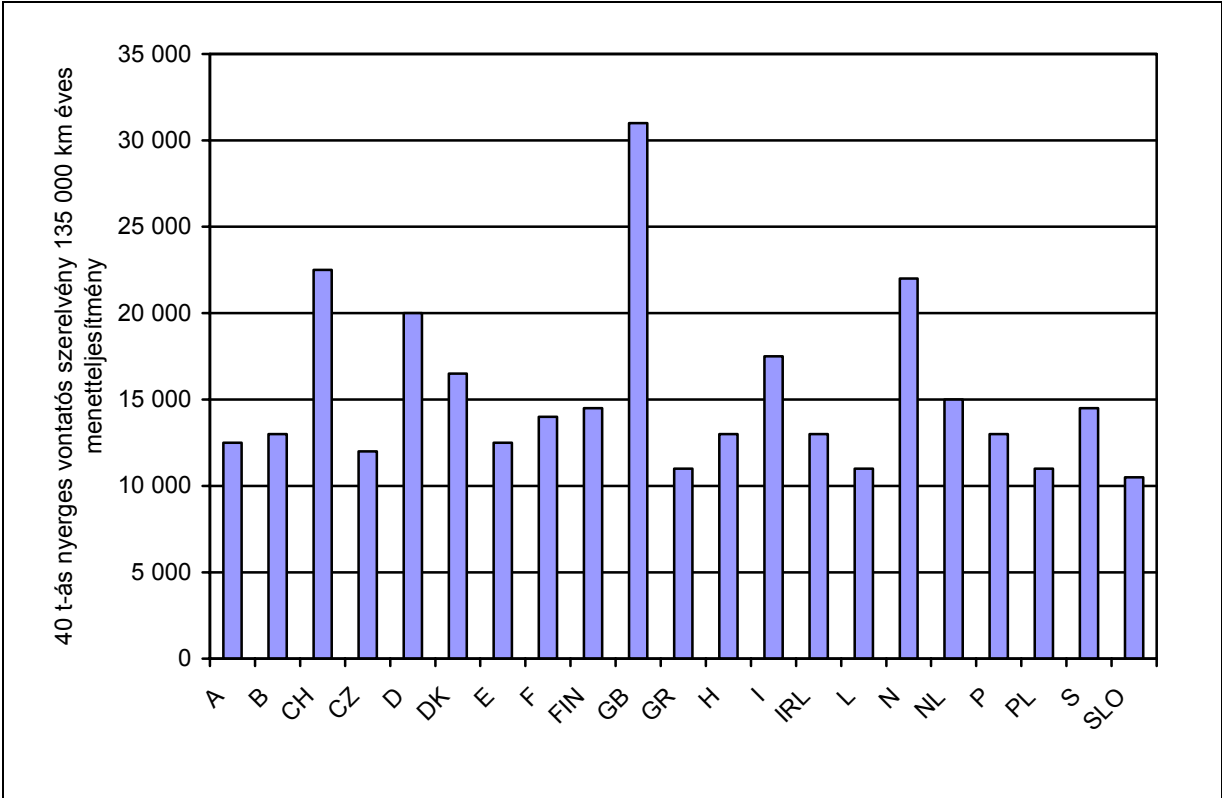


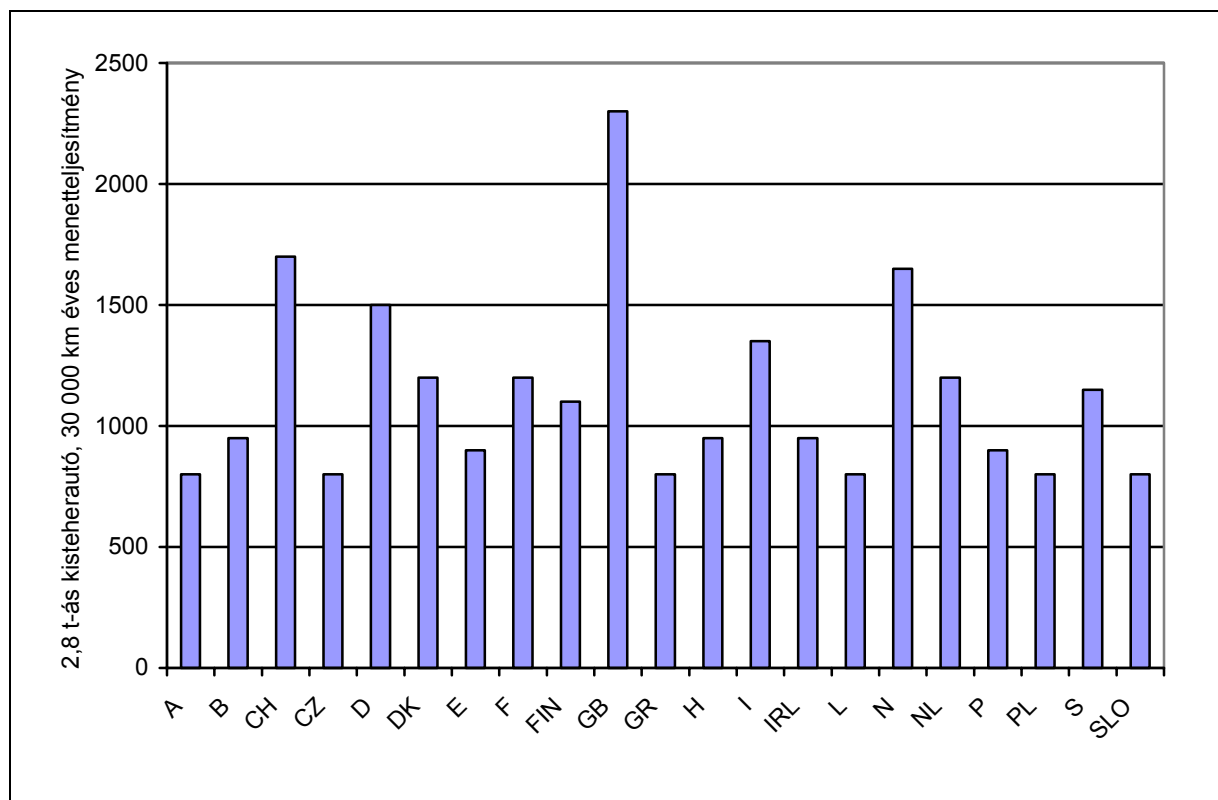
3. ábra Periodikusan térítendő járulékok haszonjárművekre euró/év

Az itt kiválasztott gépjárművek esetében csak kevés országban jelentenek komoly terhet az engedélyeztetéskor kötelező egyszeri járulékok. A kisteherautók esetében ez öt országra (Norvégia, Finnország, Görögország, Szlovénia, Portugália) vonatkozik, ahol még a nem EU országokban a vásárlót terhelő importvám is növeli a járulékot. Csak két-két országban okoznak érezhetőbb anyagi terhelést az engedélyeztetési járulékok a közepes gépjárműkategória (Norvégia, Szlovénia), ill. nehéz haszonjárművek (Görögország, Szlovénia) számára.

Átlagos kihasználtság esetében, csaknem valamennyi országban, a négy járuléktípus közül legnagyobb a változó járulék formájában érvényesített ásványolajadó jelentősége. Az évi 30 000 km-t futó kis gépjárműveket 800 eurótól (Csehország, Görögország, Luxemburg, Lengyelország, Szlovénia) 2300 euróig (Nagy-Britannia) terjedő összeg terheli. Ebből a szempontból az országok rangsorolása a dízel üzemanyagra fizetett járuléknagyság (2. táblázat) sorrendjének felel meg. A járulék konkrét nagyságát (4. ábra) az átlagos üzemanyagfogyasztás és a menetteljesítmény határozza meg.

Az ásványolajadó részaránya valamennyi járulékon belül (beleértve az évekre elosztott engedélyezési járulékokat is), valamennyi országban, kisteherautók esetében, átlagosan 71%. Az alsó határérték 20% (Norvégia), a felső 100% (Lengyelország).





4. ábra Ásványolaj-járulékok haszonjárművek esetére, euró/év

60 000 km-es éves menetteljesítmény esetében a tehergépkocsi üzem-bentartójának 2000–6000 euró ásványolaj-járulékra kell számítania. A teljes járuléktehernek átlagosan 82%-át teszi ki az ásványolajadó. Alsó határérték 47% (Norvégia), felső határérték 97% (Magyarország). Az évi 135 000 km menetteljesítményű, nehéz nyerges vontatós szerelvény számára az ásványolajadó 10 000–30 500 euró terhet jelent. Egy ilyen intenzív használatban lévő gépjárműre kötelező teljes járulékon belül az ásványolajadó átlagos részaránya 90%. Az alsó határ 64% (Szlovénia), a felső határ eléri a 98%-ot (Magyarország).

Ennek az üzemanyag-fogyasztás által meghatározott anyagi tehernek a nagysága országonként változik (nyerges vontatós szerelvény esetében 10 000-től nagyjából 20 000 euróig), csak Nagy-Britanniában lényegesen nagyobb ennél. Németország a nehéz és közepes gépjárművek ásványolajadója és a teljes járadékfizetési kötelezettség szempontjából felállított rangsorban a harmadik és negyedik, a kisteherautók esetében a nyolcadik helyet foglalja el. Tehát a nemzetközi áruforgalomban használt nehéz nyerges vontatóval üzemeltetett szerelvényekre kivetett járulékok szempontjából Németország a nagy teherviselők csoportjába tartozik. Csupán Svájc (mintegy 10%) és a szigetország, Nagy-Britannia (csaknem 50%) előzik meg Németországot.

Ezeknek a vizsgálati eredményeknek értékelésekor azonban néhány korlátozó körülményre is tekintettel kell lenni. A vállalkozói területen, a magán célokra használt személygépkocsikkal ellentétben, további határfeltételek is befolyásolják az egyes gépjárművek járulékterheinek tényleges nagyságát és a járulékok szerepét az összköltségek struktúrájában. Mindenek előtt nem szabad elfeledkezni arról, hogy a nemzetközi áruforgalomban résztvevő gépjárművek, szemben a feltételezéssel, nem kizárólag odahaza tankolnak, hanem adott esetben útközben, ahogy azt a szükség megkívánja, vagy esetleg az árelőny kihasználása érdekében. Ezen kívül egyes országokban a közlekedési ipar járulékbefizetésre kötelezett tagjai elszámolási vagy térítési kedvezményre jogosultak. Így például a dízel üzemanyag árának emelkedése után 1999-ben Olaszországban, Franciaországban és Hollandiában az ásványolajadó-befizetések után korlátozott összegű térítésben részesülhettek.

A járulékkülönbség jelentősége az európai verseny szempontjából

A vizsgált országokban, a haszonjárművekre vonatkozó teljes járulékterhelés szempontjából, igen nagyok a különbségek. A szállítási vállalatok nemzetközi versenyében részt vevő nehéz tehergépkocsiknak már az illetékes telephelyhez kötött fix éves járulékterhei között is mintegy 3000 euró eltérés érvényesül. A vállalati költségstruktúrában belül messze a legjelentősebb ásványolaj-járulék nagysága, átlagos menetteljesítmény esetében, az európai kontinensen mintegy 10 000-tól 22 000 euróig változhat.

Annak ellenére, hogy a gépjárművek számára a határokon túl lehetőség nyílik a dízel üzemanyag árkülönbségek kihasználására, az egyes országok járulékterhei közötti különbségek továbbra is jelentősek maradnak. Az elmúlt években a Hollandiában, Olaszországban és Franciaországban engedélyezett ásványolajadó-térítés ezt a különbséget még tovább növelte, amennyiben a járulékterhelés ezt az összetevőjét 5-10%-kal csökkentette. Ez a szabályozás 2002 dec. 31-ig volt érvényben, azonban a közelmúltban Olaszország és Franciaország számára még 2004 végéig engedélyezték.

Mindezt figyelembe véve, a német közúti szállítási szakma joggal tarthat attól, hogy a német autópályákon a 12 t-nál nagyobb tömegű gépjárművekre csakhamar kivetésre kerülő útdó következtében további versenyhátrányokat kell elszenvednie. Amikor hatályba lép az útdó kivetése és a nehéz haszonjárművek esetében megszűnik az eddigi, időre vonatkoztatott autópálya-használati díj (matrica), feltételezhető, hogy a nagy távolságú áruszállításra igénybevett 40 t-ás gépjármű anyagi többletterhe, az üzemeltetési pályaszakasztól függően, több ezer eurót tehet majd ki. Ennek következtében egy ilyen tehergépjármű üzemeltetési költségei akár 10%-al is megnövekedhetnek. Min-

Mindenesetre Európa legtöbb országában szintén bevezetik az autópálya-hálózat egyes szakaszain a tehergépkocsik útdóóját.

A németországi telephellyel rendelkező gépjárművekre a fentebb meghatározott járulékértékek alapján nyilvánvaló, hogy még a fix járulékok teljes elengedése sem kompenzálná, akár csak közelítőleg, az autópálya-útdóó által okozott többletterhet. Azonban az ásványolajadó visszatérítése formájában megvalósuló kompenzálás határai is szűkek, annak ellenére, hogy ebben az esetben, az utazási teljesítmény területi eloszlásától függően, ez járművenként 10 000–20 000 eurót jelent. Mindenesetre egy messzemenő kompenzálás ellentétes volna az Európa Bizottságnak a fogyasztási adók alakulására irányuló törekvéseivel, és ugyanúgy támadható lenne, mint a többi EU-tagországokban jelenleg még meglévő visszatérítések rendszere.

1992 óta változatlan az üzemanyagok minimális fogyasztási adója. 1000 literre vonatkoztatva a dízel üzemanyag esetében a minimális tétel 245 euró, benzin esetében 287 euró. A jelenlegi fogyasztási adótételek között ugyan jelentősek a különbségek (2. táblázat), azonban valamennyi EU-tagországban lényegesen e fölött az alsó határérték fölött vannak. Nagy-Britanniát kivéve, valamennyi országban a dízel üzemanyag adója kisebb és a tételek jobban igazodnak az EU minimum előírásaihoz. A közlekedési szakmában játszott kimagasló szerepe következtében, csaknem valamennyi itt tárgyalt országban, kedvezményben részesül a dízel üzemanyag.

A Bizottság legutóbbi, a fogyasztási adóra vonatkozó ajánlása azt célozza, hogy egymástól független legyen az ipari célokat és a magáncélokat szolgáló üzemanyagra vonatkozó adózási szabályozás. Ez megkönnyítené a tagországok számára a magáncélokat szolgáló dízelüzemanyag fogyasztási adójának megemelését, hogy az jobban közelítse a benzin adóját. Ez ahhoz is hozzájárulna, hogy a dízelmotoros személygépkocsik sok országban még meglévő járulékelőnyét leépítsék. A gazdasági élet résztvevői közötti versenyfeltételek torzulásának elkerülése érdekében az ipari területen elő kell segíteni a dízelüzemanyag összehangolt megadóztatását. Egyidejűleg a járulékteher átlagát mindenütt emelni kell: az ipari célokra felhasznált dízelüzemanyag esetében az iránymutató érték kezdetben 1000 literenként legyen 350 euró, majd ezt évente a fogyasztói árindexhez kell igazítani. Az egyes országokban az iránymutató értékhez viszonyított, egyelőre még mindkét irányban érvényesülő különbségeket hét éves türelmi idő alatt végül le kell építeni.

Ez lenne a helyes, azonban tekintettel az érintett országok érdekeire, igen nehezen érvényesíthető a járulékok összehangolására szolgáló stratégia azokon a területeken, ahol jelenleg nem érvényesül igazán a szabad verseny. Bizonyos járulékok magasabb szinten megvalósított egységesítése esetében még marad megfelelő játéktér ahhoz, hogy az adót ki lehessen egészíteni az infrastruktúra költségeinek közvetlenül a felhasználó által történő finanszírozása révén. Ugyanis feltétlenül szükség van olyan célirányos bevételekre, amelyekkel biztosítható az úthálózat állapotának fenntartása és a további út-

építési létesítmények finanszírozása. Fontos lépés lenne ebbe az irányba olyan kompatibilis európai rendszer irányelveinek kidolgozása, amelyek valamennyi európai ország számára lehetővé tenné a távolságtól függő úthasználati díj bevezetését.

(Dr. Barna Györgyné)

Kuhfeld, H.; Kunert, U.: Das Tauziehen um die Abgabenbelastung des Transportgewerbes ist nur über eine europäische Harmonisierung zu beenden. = Wochenbericht des DIW, 70. k. 13–14. sz. 2003. márc. p. 202–209.

Rietveld, P.; Bruinsma, F. R.; Vuuren D. J.: Spatial graduation of fuel taxes; consequences for crossborder and domestic fuelling. = Transportation Research Part A: Policy and Practice, 35. k. 5. sz. 2001. jún. 433–457.