

ADÓZÁS, INNOVÁCIÓ ÉS KOMMUNIKÁCIÓ

AZ EURÓPAI ZÖLD KÖLTSÉGVETÉS ÉVES KONFERENCIÁJA KOPPENHÁGÁBAN

A pénzügyi válság fogékonyabbá teheti a kormányokat az államháztartás zöldítésére – ez volt az Európai Zöld Költségvetés 2011. évi konferenciájának a legfontosabb megállapítása.

A KÖRNYEZETILEG KÁROS TÁMOGATÁSOK FELSZÁMOLÁSA SEGÍTENE LEKÜZDENI AZ ADÓSSÁGVÁLSÁGOT

Az Európai Zöld Költségvetés (GBE) [éves konferenciájára idén](#) szeptember 15-16-án került sor Koppenhágában, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) székházában „**Adózás, innováció és kommunikáció: A zöld pénzügyi reform esélyeinek javítása**” címmel. A helyi szervező a Dán Ökológiai Tanács nevű civil szervezet volt. ([Egy évvel korábban a GBE éves konferenciáját Budapesten](#) a Levegő Munkacsoport rendezte.)

A rendezvényt Jacqueline Cottrell, a GBE igazgatója nyitotta meg. Elmondta, az esemény a 2012 januárjában kezdődő dán EU-elnökségre való felkészülés része. Felhívta a nem dán résztvevők figyelmét arra is, hogy éppen aznap került sor Dániában a parlamenti választásokra, ami zöld költségvetési szempontból is fontosnak ígérkezik. Kijelentette, éppen Dánia gazdasága bizonyítja, hogy jól működik a zöld államháztartási reform.

Christian Ege, a Dán Ökológiai Tanács igazgatója arról tájékoztatta a résztvevőket, hogy szervezetük 1999 óta dolgozik a környezetvédelmi adóreformon. Ismertett számos eredményt, köztük a magas



Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség székháza...



... és belső udvara

kéntartalmú gázolajra kivetett adót, ami ennek az üzemanyag-fajtának az eltűnését eredményezte, valamint a használt építőanyagokra kivetett adót, aminek eredményeként rendkívüli mértékben megnőtt az építőanyagok újrahasznosítása.

Jacqueline McGlade professzor, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség igazgatója a zöld adózásra mint a válságból való kilábalás lehetőségére utalt. Az EEA már régóta ajánlja a döntéshozók figyelmébe megoldásnak a zöld adózást, és most komoly esély mutatkozhat az alkalmazására az államok jelentős eladósodottsága miatt. Az EEA kommunikációs szempontból előnyösebbnek tartja, és ezért az erőforrás-adóreform kifejezést használja. Úgy tűnik, így a pénzügyminiszterek és energiaminiszterek is könnyebben elfogadják az elképzelésüket. Az EEA-nak ötévente jelentést kell tennie az európai környezet állapotáról és a javításának lehetőségeiről, módjairól. Ennek része a piaci eszközök alkalmazásának lehetősége a környezetvédelem érdekében. Foglalkozni kell az üvegházhatást okozó gázok (ühg) más országokba való elszívárgásával (vagyis azzal, hogy amennyiben Európában szigorodnak a feltételek, egyes energiaintenzív iparágak a fejlődő országokba költöznek). Szükséges a földek, telkek környezetvédelmi szempontú adóztatásának bevezetése. Fontos az innováció, a K+F, azonban esetenként az eredeti céllal ellentétes hatást is kiválthat: például az innováció révén olcsóbbá váló energia fokozottabb energiafelhasználásra ösztönözhet. Az innováció tehát önmagában nem elégséges, szükséges más, köztük gazdasági eszközök alkalmazása is.

David Gee, az EEA főtanácsadója hangsúlyozta, hogy a munkát, tőkét terhelő adók jóléti veszteséget okoznak, a környezetvédelmi adóknak azonban nincs ilyen hatásuk.

Anselm Görres, az Európai Zöld Költségvetés és egyúttal a Német Zöld Költségvetés Szövetség ([FÖS](#)) elnöke arra hívta fel a figyelmet, hogy a zöld adók emelése és a környezetileg káros támogatások felszámolása segítene az adósságválság leküzdésében.



Ezen a téren Európán a világ szeme: hogyan birkóznak meg az államadóssággal. A fejlődő országokban a kontinentális európai mintát tartják követendőnek, nem az angolszászt. Ha a jobb oktatás, egészségügy, közbiztonság a cél, akkor több adóra van szükség. Nem az adó mértéke a baj, hanem a szerkezete. Azokban az országokban, ahol magas az államadósság, általában alacsony a zöld adóbevétel aránya, ez pedig a rövidlátás jele.

[Martin Lidegaard](#), a CONCITO nevű dán zöld agytröszt („*think tank*”) elnöke először bemutatta saját szervezetét. Tagjaik egyharmada magáncég, másik harmada kutatók, a maradék hányadot civil szervezetek és szakszervezetek teszik ki. A CONCITO elemzi a dániai zöld adóreform eddigi eredményeit, és a legjobb dán közgazdászok bevonásával ennek az adóreformnak a továbbfejlesztésén dolgozik. Jelenleg egyszerre három válsággal kell a világnak megbirkóznia: a gazdaság, az éghajlati és az erőforrások válságával (ez utóbbit jelzi a nyersanyagok, élelmiszerek áremelkedése). Az éghajlatváltozásról egyre vészjóslóbb kutatási jelentések látnak napvilágot. Például négy évvel ezelőtt 0,4–0,9 méterre becsülték az óceán emelkedését az évszázad végére, most már 0,9–1,6 méterre teszik azt, aminek következtében Európa jelentős része víz alá kerülne. A zöld adóreformot úgy kell megtervezni, hogy az egész világon csökkenjen a szennyezés, ne pedig csak áthelyeződjön egyik országból a másikba. Az elmúlt években sajnós az volt megfigyelhető, hogy Dániában és más európai országokon belül csökkent a szén-dioxid-kibocsátás, ugyanakkor egyre nőtt az olyan importált termékek mennyisége, amelyek előállítása és szállítása komoly szén-dioxid-kibocsátással járt. Tehát nemcsak az energiát kellene fokozottan megadóztatni, hanem azokat a termékeket is, amelyek előállításához sok energiát használnak fel.

HELYES IRÁNYT MUTAT AZ EU JAVASLATA AZ ENERGIAADÓZÁS ÁTALAKÍTÁSÁRA

Ezt követően a konferencia megvitatta az Európai Bizottság javaslatát az új energiaadózási irányelvre.

A tervezetről [Rolf Diemer](#), az Európai Bizottság Adó- és Vámügyi Főigazgatóság főosztályvezetője adott áttekintést.

A GBE álláspontját [Kai Schlegelmilch](#), a szervezet alelnöke ismertette. (A GBE már korábban [állásfoglalást](#) jelentetett meg a témáról.) Vele egybehangzóan Hans Larsen, a dán Adóügyi Minisztérium főosztályvezetője és Ilja Lorenzo Volpi, az Európai Vasúti és Infrastruktúra Vállalatok Közösségének (CER) tanácsadója is egyetértettek a változás irányával, ugyanakkor kifogásolták, hogy a javasolt adómértékek túl alacsonyak. Anselm Görres hozzátette, elfogadhatatlan tartja, hogy az elektromos autók nem fizetnek jövedéki adót, holott ugyanúgy használják a közúti infrastruktúrát, mint a többi jármű. Ezért nem helyes, hogy egy autó energiahasználatáért ugyanannyit kell fizetni, mint egy mosógépéért. Magnus Nilsson, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) részéről megjegyezte, hogy a tagállamoknak mindenféleképpen teljesíteniük kell a széndioxid-kibocsátási célokat. Ha viszont zöld adózás bevezetése helyett más módot választanak, valószínűsíthetően sokkal költségszerűbben tudják azt elérni.



Kai Schlegelmilch, a GBE alelnöke tart előadást a plenáris ülésen

A ZÖLD ADÓREFORM SERKENTI AZ INNOVÁCIÓT

A délutáni program során [Helge Sigurd Næss-Schmidt](#), a Copenhagen Economics kutatóintézet igazgatója elmondta, hogy a környezetvédelmi adók rendkívül fontos szerepet játszanak az innovációban. Számos olyan innováció létezik, amelyet csak akkor érdemes hasznosítani, ha a fosszilis energiák árai tükrözik a valódi költségeiket. Fontos, hogy az adózás kiszámítható legyen, hiszen a cégek ekkor jobban tudják tervezni az innovációs tevékenységeiket is. [Soo-Choel Lee](#), a japán Meijo Egyetem professzora először Dél-Korea és Japán környezetvédelmi adózását mutatta be. Ezek az adók 2006-ig végső soron nem szolgálták a környezet védelmét, mivel a bevételeket nagyrészt autópályák építésére és egyéb energiaintenzív tevékenységek támogatására fordították. 2007-ben azonban kedvező fordulat következett be: azóta egyre inkább az energiahatékonyság javítására és egyéb, az éghajlatvédelmet segítő támogatásokra használják fel ezeket az összegeket.

[John Ward](#), a brit VIVID Economics Kutatóintézet igazgatója kifejtette, hogy együttesen kell kezelni a pénzügyi konszolidációt és a környezetvédelmet. Az Európai Éghajlatvédelmi Alapítvány megbízásából hat országot (Egyesült Királyság, Franciaország, Lengyelország, Magyarország, Németország, Spanyolország) vizsgálnak abból a szempontból, hogy milyen pénzügyi reformmal lehetne egyidejűleg javítani az államháztartás helyzetét és a környezet állapotát. Költségvetési bevételi szempontból komoly lehetőség az energiaadók növelése – annál is inkább, mert miközben sok országban nagymértékben megnőtt az államadósság, az energiaadókból származó bevételek nem emelkedtek, sőt inkább csökkentek. A kutatások azt mutatják, hogy a szén-dio-



xid-csökkentést a leginkább költséghatékony módon gazdasági eszközökkel lehet előmozdítani, különösen a megfelelő adókkal.

Anders Stouge, a Dán Energia Szövetség főigazgató-helyettese „Hogyan és miért előnyösek az energiaadók az üzleti élet számára?” című előadásában azt a véleményét fejtette ki, hogy amennyiben az energiaár kétszeresére emelkedne, Dánia versenyelőnybe kerülne. Ugyanis Dániában az árak átlagosan 1,8 százalékkal emelkednének, míg a fő versenytársaknál 3,1 százalékkal. Kiemelte az ESCO (*Energy Saving Cooperation*, azaz energiamegtakarítási együttműködés) cégek szerepét, amelyek előfinanszírozzák a teljes beruházást, s költségeik a működés során keletkező energia-megtakarításból térülnek meg. Ám ezek nemcsak ezért fontosak, hanem mert meg tudják győzni a vállalatvezetőket, hiszen az ő nyelvüket beszélik. Ma még gyakran nem áll a vezetők érdeklődésének középpontjában az energiamegtakarítás, mivel a szén-dioxid ára túl alacsony, és kiszámíthatatlan az ár mozgása. Az emisszió-kereskedelmi kvótarendszer tehát nem eléggé ösztönző a energiahatékonsági beruházások végrehajtásához.

A HÁZTARTÁSOKNAK IS SZEMBESÜLNIÜK KELL A VALÓDI KÖLTSÉGEKKEL

[Søren Dyck-Madsen](#), a Dán Ökológiai Tanács éghajlat és energia felelőse szerint a háztartások energiahasználatát is jelentősen meg kell adóztatni, hiszen ezáltal ösztönözzük az energiamegtakarítást és előmozdítjuk a társadalmi igazságosságot, mivel



aki többet fogyaszt, az több adót is fog fizetni. Továbbá versenyképesebbé válik a távfűtés, ami környezetvédelmi szempontból is előnyös. Ezeket az adóbevételeket elsősorban az épületek energiahatékonyságának javítására kell fordítani. A szegényebb rétegeknek kompenzációt kell nyújtani, de nem az energiaáron keresztül. A háztartások adóztatása azért is előnyös, mert – az iparral ellentétben – nem tudják tevékenységüket más országba áthelyezni. Fontos, hogy a gázolaj és a háztartási tüzelőolaj egyformán adózzon, mert különben nagy a készlet az adócsalásra. Kérdésre válaszolva elismerte, hogy sok helyen – különösen a keleti tagállamokban – komoly gond, hogy a háztartásokban gyakran fát, sőt hulladékot égetnek, ami súlyos környezeti és egészségügyi kockázatokkal jár, és ez tovább fokozódhat a háztartási energia adójának emelése esetén. A káros jelenség ellen azonban hatékonyan fel lehet lépni felvilágosító munkával és fokozott ellenőrzéssel.

[Magnus Nilsson](#), az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) kampányvezetője kifejtette, hogy a gázolaj eltérő adóztatása az európai országokban megnehezíti az éghajlatvédelmi célok elérését és megköti azoknak az államoknak a kezét, amelyek emelni szeretnék az adót. Egyes országok „üzemanyag-paradicsommá” váltak, vagyis a környező országoknál jóval alacsonyabban tartják a gázolaj árát, és így a fuvarozók ennek megfelelően tervezik az útjukat, ami jelentős többlet energiafelhasználáshoz vezet. Ennek jellemző példája Luxemburg, ahol a gázolaj adója 34 százalékkal alacsonyabb, mint Németországban. Ennek az a következménye, hogy sok külföldi fuvarozó is ott tankol, és így az egy főre jutó gázolaj-felhasználás Luxemburgban 7,5-szer(!) magasabb, mint Németországban. A benzinadók emelését is megnehezíti a gázolaj-turizmus. Az üzemanyag-turizmusnak így jelentős hatása van az EU energiapolitikájára, hiszen az energiafelhasználásnak csak 55%-a tartozik az emisszió-kereskedelem alá, a fennmaradó 45% nagy része pedig a közlekedést érinti. Nilsson azt feszegette, vajon az EU meg tudja-e akadályozni az Egyesült Államokban és Kanadában alkalmazott IFTA-modell átvételével, hogy a tagországok azon versenyezzenek, melyikük tartja alacsonyabban az üzemanyagadókat. Az IFTA a Nemzetközi Üzemanyagadó Egyezmény angol rövidítése. Az egyezményt az USA 48 egymással határos szövetségi állama és Kanada kötötte, és lényege, hogy minden államban kiszámítják az adott államban a nehéz tehergépkocsik által felhasznált gázolaj mennyiségét, és ennek megfelelően szedik be az érintettektől az adót. Így nem érdemes alacsonyabb adót kivető államban tankolni, tehát nincs üzemanyag-turizmus! A rendszer hátránya, hogy meglehetősen bürokratikus az eljárás, és komoly ellenőrző apparátust igényel.

NAGYOBB ADÓT AZ ÉGETÉSRE, KISEBBET A FIZETÉSRE!

A következő napon tartott előadást a konferencia legmagasabb szintű vendége, Connie Hedegaard, az Európai Bizottság éghajlatvédelmi biztosa. Elmondta, szigorúbb célokat kell megállapítani az emisszió-kereskedelemben, a szén-dioxid-kibocsátás árazásában és a káros támogatások eltörlésében. A 20%-os kibocsátáscsökkentési cél túlságosan alacsony. Ennek emelése érdekében folytatódik a vita az Európai Bizottságban. A tapasztalatok szerint a célok konkrét meghatározása alapvető jelentőségű, mert érdemi folyamatok indulnak meg a teljesítésük érdekében. Ezért a közép- és hosszútávú célokat is meg kell határozni 2030-ra és 2050-re. Még jelentős beruházásokra van szükség, legalább évi 270 milliárd euró lenne indokolt. Átlagosan 1,5%-os többletberuházás mintegy 19% energiamegtakarítást eredményez. Ha elérnénk a kitűzött kibocsátáscsökkentési célokat, az EU 2050-re évente 400 milliárd eurót takarítana meg az energiainport terén. 2020-ig pedig 1,5 millió új munkahely teremthető az energiahatékonyság és megújuló energia terén történő beruházások révén. Egyes ipa-

ri érdekcsoportok azt hangoztatják, hogy a célok nem valósíthatók meg az adott határidőre, vagy ha igen, akkor túl sokba kerülnének. Számos példa bizonyítja azonban, hogy amennyiben bevezettek egy környezetvédelmi szigorítást, az ipar nemcsak időben alkalmazkodott, hanem jól is járt vele. Sokan kifogásolták például az emisszió-kereskedelmi rendszert, mégis 8 százalékos kibocsátáscsökkentést lehetett elérni vele 2005 és 2010 között. Ez is azt bizonyítja, hogy a gazdasági eszközök jól működnek. A főszabály az legyen, hogy „Nagyobb adót az égetésre, kisebbet a fizetésre!” (*Tax more what you burn, tax less what you earn*). Az Eurobarometer, az Európai Bizottság közvéleménykutatói intézménye [most elkészült felmérése](#) szerint az uniós lakosság nagy többsége támogatja az erőteljesebb éghajlatvédelmi intézkedéseket, köztük az energiaadók emelését. Jelenleg az EU-ban 14 euró adóbevételeből mindössze 1 euró folyik be környezetvédelmi jellegű adóból, tehát még van mit javítani az arányon. Az Európai Bizottság továbbá azt javasolja, hogy a 2014-től 2020-ig tartó időszakban az EU költségvetésének legalább 20 százalékát éghajlatvédelemre költse. A kutatás-fejlesztésre, innovációra fordított összeget pedig emeljék a mostani 54 milliárdról 80 milliárd euróra, és a nagy részét éghajlatvédelmi témákra fordítsák.

[Stewart Elgie](#), a kanadai Ottawai Egyetem Közgazdasági és Jogi Karának professzora „A fenntartható prosperitás projekt és tanulságai a zöld államháztartási reform kommunikációjában” címmel tartott mély benyomást keltő előadást. Kanada a világ második legnagyobb területű országa, miközben a lakossága mindössze 35 millió. Az országban található a világ második legnagyobb bizonyított olajlelőhelye. A csendes-óceáni partoknál elterülő tagállamában, Brit Columbiában vált a karbonadó (széndioxid-adó) a választási kampány egyik központi elemévé. Érdekes módon a jobbközép párt tűzte először a zászlajára, majd fokozatosan a balközép párt is elfogadta a szűkességét. A folyamat 70 közgazdász levelével kezdődött, amelyet a tagállam miniszterelnökéhez intéztek. Érdekesség, hogy semmilyen más adófajtának nincs akkora támogatottsága, mint ennek. Hozzá tartozik az igazsághoz, hogy a tagállamnak viszonylag alacsony energiaszintű gazdasága van.

Jens Lundsgaard, a dán Gazdasági Minisztérium helyettes államtitkára az innovációról és a zöld gazdaságot előmozdító politikáról tartott előadást. A Svédországban (elsősorban villamos erőművekre) bevezetett nitrogén-dioxid-adó hatására növekedett a szabadalmak száma. Svájcban viszont az illékony szerves vegyületekre (VOC) kivetett adó hatására sok egyszerű megoldással csökkentették a felhasználást, és így nem kellett bonyolult újításokat bevezetni. Általában viszont az a tapasztalat, hogy azokban az országokban, ahol bevezetésre kerültek hasonló adók, megindultak az energiahatékonyságot célzó innovációs folyamatok. Ilyen tapasztalatot szereztek például Nagy-Britanniában az éghajlatváltozási díj bevezetésekor. Ehhez azonban nagyon fontos, hogy az adó kiszámítható legyen. Elrettentő példa a Japánban kivetett kéndioxid-adó, amelyből a légúti megbetegedésekben szenvedők számára nyújtottak kompenzációt. Mivel az érintettek száma és így a szükséges összeg évről évre változott, az adómérték is hullámzott. Így a vállalatok sem tudtak megfelelően alkalmazkodni, és az innovációs készségük is csökkent.



Connie Hedegaard uniós biztos előadása közben

MIKÉNT ÉRDEMES KOMMUNIKÁLNI A ZÖLD ÁLLAMHÁZTARTÁSI REFORMOT?

[Christian Ege](#), a Dán Ökológiai Tanács igazgatója a „Közlekedési adók hatása Dániában” című előadásában adatokkal bizonyította: nem igaz az az érv, hogy a magas regisztrációs adó a személygépkocsi-állomány elöregedéséhez vezet. Dániában messze a legmagasabb, 212 százalékos a regisztrációs adó, az autók átlagéletkora mégis alacsonyabb, mint a többi észak-európai országban. Fel szokott merülni, hogy célszerű-e regisztrációs adót is kivetni, vagy elegendő az éves gépjárműadó. Egy svéd tanulmány szerint ugyanannyi adót könnyebb beszedni az éves adókból, mint regisztrációs adóból, ezért a svéd kormány végül nem vezette be utóbbit. Viszont amennyiben a gépkocsi-vásárlást akarjuk kordában tartani, illetve a környezetkímélőbb gépkocsik vásárlását ösztönözni, akkor célszerű alkalmazni a regisztrációs adót, mégpedig környezetvédelmi szempontok szerint differenciáltan.

[Karel Korba és Zdenka Teserova](#) a cseh pénzügyminisztérium képviselőjében az „Adókedvezmények a gépjárműadózásban Csehországban – viselkedési hatás összehasonlítása a 2009-es környezetvédelmi adóreform előtt és után” című előadásukban először is leszögezték, hogy náluk nincs regisztrációs adó. A személygépkocsik átlagos életkora 17,1 év, ezért egyrészt adókedvezményben részesítik a 9 évesnél fiatalabb járműveket, másrészt aki leadja járművét autóbontóba, pénzbeli támogatást kap érte. Az 1989. december 31. előtt üzembe helyezett autókra pedig külön megemelt adót kell fizetni.

[Nuno Domingues](#), a GEOTA (*Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente* – Területrendezési és Környezetvédelmi Kutatócsoport) nevű portugál civil szervezet zöld költségvetési reformért felelős koordinátoraként arról érkezett, milyen le-



hetőségek vannak a környezetvédelmi adóreformra a portugál közlekedési szektorban. Szerinte az országban az általános adóterhelés a svédországi sinthez közeledek, a szociális problémák azonban az észak-afrikaiakhoz. A gépjárművek adózása viszont környezetvédelmi szempontból az egyik legjobb Európában.

Ezeket az előadásokat követően négy teremben négy előadó négyszer tartotta meg ugyanazt a rövid előadását arról, milyen tapasztalatok és lehetőségek vannak a zöld államháztartási reform terén. A résztvevők pedig négy csoportra oszlottak, és teremről teremre vándorolva egymás után meghallgatták és megvitatták az egyes előadásokat. (Kivéve az előadókat, akik csak a saját előadásukon lehettek jelen...) A kiscsoportos beosztás valóban lehetővé tette a közvetlen beszélgetést és vitát.

Az első teremben Mikael Skou Andersen professzor az EEA részéről az írországi tapasztalatokat ismertette, a másodikban Wayne Gumley, Melbourne-i Monash Egyetemének tanára az ausztráliai széndioxid-adó bevezetésével kapcsolatos vitákról számolt be, a harmadikban [Lukács András](#) a Levegő Munkacsoport tapasztalatairól beszélt két konkrét eset kapcsán, a negyedikben pedig Susanne Tolstrup, a Better Place nevű multinacionális vállalat dániai kommunikációs igazgatója arról fejtette ki gondolait, miként győzhető meg az emberek a környezetileg fenntartható közlekedés szükségességéről. A viták eredményeit az ezt követő plenáris ülésen összegezték.



Lukács András előadása a kiscsoportos megbeszélésen



A kommunikációval foglalkozó kiscsoportok eredményeinek összegzése a plenáris ülésen

ÜTEMTERV A KÖRNYEZETILEG KÁROS TÁMOGATÁSOK FELSZÁMOLÁSÁRA?

A konferencia a gazdaság zöldítéséről, a zöld adóreformról, energiaadózásról folytatott panelvitával zárult.

Anselm Görres szerint nem kommunikálják eléggé és megfelelően a tervezett uniós energiaadózási irányelvet, holott az egyszerű és zseniális: az energiatartalomhoz és széndioxid-kibocsátáshoz kötött, továbbá mind a mozgó, mind a helyhez kötött energiaforrásokra vonatkozik, azok jellegzetességeit figyelembe véve. Mivel minden termékben van energia, ha energiát adóztatunk, és így javul az energiahatékonyság, akkor más erőforrásokat is megtakarítunk. Az irányelv részletszabályozása meglehetősen bonyolult, de elég a fenti két fő mondanivalót kommunikálni. Az Európai Bizottság sokkal haladóbb lehet a környezetvédelem terén, mint a nemzeti kormányok, mert nem fognak ellene tüntetni, nem kell tartaniuk a választóktól... Ha az EU gazdagabb országai pénzügyi támogatásokat adnak a szegényebbeknek, akkor joggal megköve-

telhetik tőlük, hogy megfeleljenek az EU éghajlatvédelmi célkitűzéseinek, így az azokat elősegítő energiaadózási irányelvnek is.

Pieter de Pous, az Európai Környezetvédelmi Iroda (EEB) környezetpolitikai igazgatója elmondta, hogy az EU előirányozta egy ütemterv elkészítését a környezeti káros támogatások felszámolásáról. A környezetvédelmi biztos, Janez Potočnik szerint 2020-ra az összes ilyen típusú támogatást fel kellene számolni. Ugyanakkor az ütemterv elkészítése akadozik. A zöld adók részesedését 10%-ra kell növelni az összadóbevételeken belül. Az előző energiaadózási irányelvet 5 évig készítették elő, most 6 éve dolgoznak a felülvizsgálatán, azonban még egyáltalán nem látszik a vége. Reményre ad okot, hogy a holland pénzügyminiszter már odáig ment, hogy szerinte ki kell tenni az eurózónából azt a tagállamot, amely nem teljesíti a költségvetési hiánycélt, és így felértékelődik minden költségvetési bevételi lehetőség, köztük az energiaadó is.

Michael Jacobs, a Grantham Éghajlatváltozási és Környezetvédelmi Kutatóintézet, valamint a London School of Economics vendégprofesszora és korábban a Brit Kincstár különleges tanácsadója szerint tévhit, hogy ha jó a zöld adóreform kommunikációja, akkor az elég a sikerhez. Ez csak részben igaz. Sok politikus ismeri az érveket és elismeri az előnyöket, elkészítették a szükséges tanulmányokat, azonban egyes elemeit politikailag nagyon nehéz bevezetni. Az Egyesült Királyságban például a háztartási energia áfáját – amely jelenleg 5%-os – fel kellene emelni. Amikor a konzervatívok megpróbálták, a Munkáspárt ellenezte, végül politikai okokból ők sem valósították meg, amikor hatalomra kerültek, mert a jobboldali sajtó keményen támadta. A benzin és gázolaj adója Nagy-Britanniában egyforma mértékű. A kormány lépcsőzetesen emelte az adómértéket, azonban amikor az olaj világpiacon árának növekedésekor tovább akarta emelni az adót, óriási tiltakozást szerveztek a fuvarozók. Azóta politikai okokból nem tudják tovább emelni, annak ellenére, hogy az infláció miatt reálértéken csökkentek is az ebből származó adóbevételek. A világpiacon olajár egyébként az utóbbi időben már sokkal jobban emeli az üzemanyagárakat, mint a vonatkozó adó. Viszont a pénzügyi konszolidáció szükségessége miatt a kormányok most jobban érdeklődnek a zöld adók iránt. Ezért meg kell vizsgálni, hogy politikailag melyik adó emelése a legkönnyebben végrehajtható.

Manfred Rosenstock, az Európai Bizottság Környezetvédelmi Igazgatóságának főosztályvezető-helyettese elmondta, hogy az Európai Bizottság előre akar lépni a gazdaság zöldítése terén. Ezért hamarosan várható egy közlemény megjelenése az erőforrás-hatékony Európa megvalósításának ütemtervéről (ami azóta [meg is jelent](#)), amelynek egyik fő mondanivalója az, hogy a fogyasztónak szembesülnie kell az erőforrások valódi költségeivel. A helyes döntésekhez ugyanis valós árak kellene. Szükséges a környezeti szempontok jobb nyomon követése is a nemzeti reformprogramokban. Nemcsak az energiára, hanem a víz, talaj, biodiverzitás használatára vonatkozó adómérték is nagyon alacsony, ezen is változtatni kell. A környezetileg káros támogatásokra vonatkozó adatok is pontosabbak lesznek, megjelent a környezetvédelmi számlák intézménye. Két éven belül részletes adatok várhatóak.

Christian Ege megjegyezte, hogy sokszor könnyebb elfogadtatni a zöld adózást, ha a bevételeket címkézik és célzottan használják fel. Például Londonban a dugódíj elfogadottságának egyik oka az, hogy a bevételt a tömegközlekedésre fordítják. A fő ok azonban, hogy elsősorban mások – jellemzően a vagyonosabbak – fizetik. A zöld adózás társadalmi elfogadtatásában egyébként kulcskérdés a kompenzáció megléte és mikéntje.

CIVILEK MUNKAMEGBESZÉLÉSE

A következő napon egy szűkebb körű megbeszélést tartott a GBE és az EEB Környezetvédelmi Pénzügyi Reform munkacsoportja. A konferenciát értékelve megállapították, hogy általános a meggyőződés: a pénzügyi válság rákényszerítheti a kormányokat, hogy komolyan megfontolják az államháztartás zöldítését. Ehhez azonban nekünk is fokozni kell az erőfeszítéseinket. Fontos, hogy a zöld államháztartási reform részleteiről beszéljünk, ugyanakkor sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetnünk annak az ismertetésére, hogy milyen eredményeket tudunk általa elérni. (Az utazási irodák sem a 26 órás autóbuszút hangsúlyozásával igyekeznek maguknak utasokat megnyerni, hanem azzal, hogy majd milyen nagyszerű lesz a tengerparton!) Megpróbálunk jövőre egy szemináriumot szervezni, amelyen alaposan megvitatjuk a kommunikációs lehetőségeket. Készítünk egy összeállítást a zöld államháztartási reformmal kapcsolatos jó példákról. Az ülésen napirendre került még az új energiaadózási irányelvtervezet, a 2014-2020 közötti időszak uniós költségvetése és a környezetileg káros támogatások kérdése, és meghatároztuk az ezekkel kapcsolatos teendőket és felelőseiket.



A konferenciát követően a civil szervezetek a Dán Ökológia Tanács épületében egyeztettek a további teendőkről

Budapest, 2011. szeptember

Borsos Gábor
közgazdász

Lukács András,
a Levegő Munkacsoport elnöke

A fényképeket a szerzők készítették