

AZ OKOS ÚT A KŐOLAJ-FÜGGETLENSÉG FELÉ

Nem az üzemanyagadó csökkentése a megoldás

2022. május

Az eredeti, angol nyelvű tanulmányt¹ készítették:



A magyar fordítást készítette és kissé átszerkesztette, kiegészítette:



A Levegő Munkacsoport a Tiszta Városok Kampányt (Clean Cities Campaign) koordináló Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (Transport & Environment, T&E) tagja és a Tiszta Városok Kampány aktív résztvevője.

www.levego.hu

¹ THE SMARTER ROUTE TOWARDS OIL INDEPENDENCE – Effective and affordable alternatives to fuel tax cuts. Clean Cities Campaign, May 2022, https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2022/05/Briefing-The-smarter-route-towards-oil-independence_-effective-and-affordable-alternative_final.pdf

Összefoglaló

Drámai módon világított rá az ukrajnai háború Európa függésére a fosszilis tüzelőanyagok importjától, ahogy az üzemanyagárakat az elmúlt évtized legmagasabb szintjére emelte. Az áremelkedésre reagálva számos európai kormány **üzemanyagadó-csökkentést** fogadott el, hogy enyhítse az autósokat érő hatást. A 27 uniós kormány közül 18 hozott ilyen intézkedést. **Összköltségük csaknem 16 milliárd euró**, ami tovább emelkedhet, ha ezeket az ideiglenes intézkedéseket tartósan fenntartják.

A fosszilis tüzelőanyagok illetén támogatása azonban **rossz politika**, mert az adófizetőknek drága, viszont növeli az üzemanyag-fogyasztást. Ráadásul társadalmilag igazságtalan, mert az autósok, és különösen a tehetősebb autósok javát szolgálja. Az üzemanyag-fogyasztás növelése növeli a klímaválságot és a mérgező légszennyezést. **Szerencsére van valódi megoldás a polgárok terheinek enyhítésére**, olyan, amely gyorsan csökkenti a kontinens függését a fosszilis tüzelőanyagoktól és megnehezíti Oroszországnak a háborúja finanszírozását az kőolajbevételekből. Ez a tájékoztató bemutatja, hogy az **adófizetők számára azonos költségek mellett** az uniós kormányok a széndioxid-kibocsátástól mentes közlekedésre is összpontosítva, milyen alternatív támogatásokat nyújthatnak a polgároknak.

A főbb pontok:

- **Támogatni lehetne a lakosság legszegényebb rétegeit.**
- **Akár 194 millió kerékpárt is** el lehetne adni **kedvezményes áfa-kulccsal**, annyi európai támogatva, amennyi Franciaország, Németország, Írország és Lengyelország lakossága együttvéve.
- **Akár 1,8 milliárd közautós utazást** lehetne díjmentesen biztosítani, vagyis 19-et minden egyes, szegénység vagy társadalmi kirekesztés által fenyegetett uniós polgárnak.
- **Akár 5,3 milliárd ingyenes, 15 percig tartó közkerékpárral történő közlekedést lehetne** finanszírozni, ami 56 ingyenes utazást jelent minden egyes, szegénység vagy társadalmi kirekesztés által fenyegetett uniós polgárnak.

Vissza kellene vonni az **üzemanyagadó-csökkentéseket**, és a fenti vagy más támogatásokra kellene **kicserélni azokat**. Olyanokra, melyek visszafogják az kőolaj iránti keresletet. Ilyen például az autómentes nap egy-egy városban, a távmunka és az aktív mobilitást szolgáló új infrastruktúra. Az **EU-nak pedig el kell fogadnia egy stratégiát a tagállamok támogatására**, hogy meg tudjanak birkózni a magas üzemanyagárakkal.

1. Bevezetés: Miért rossz válasz az áremelkedésre az üzemanyagadók csökkentése?

Drámai módon világított rá az ukrajnai háború Európa függésére a fosszilis tüzelőanyagok importjától. Különösen kellemetlen ebben, hogy az EU kőolajszükségletének több mint egynegyedét Oroszország szállítja.²

Nem meglepő, hogy a gázolaj és a benzin árának erőteljes emelkedését okozó válság heves vitát váltott ki az EU energiabiztonságának megerősítéséről. Az árak már 2021 vége óta emelkedtek, mivel a világvárvány utáni gazdasági fellendülés által ösztönzött erős kőolajkereslettel szemben a kínálat gyenge volt, mert a Kőolaj-exportáló Országok Szervezete (OPEC) korlátozta a kitermelést. Oroszország ukrajnai inváziója csak még jobban megemelte az árakat.

Különösen súlyos a hatás a piacra az Európai Unióban (EU), ahol sok tagállam erősen függ az Oroszországból származó kőolaj- és földgázimporttól, és egyes uniós régiók csővezetékeken keresztül kapnak orosz kőolajat.³ Az árak reálértéken 2012 óta a legmagasabb szintre emelkedtek a benzinkutaknál a legtöbb uniós országban, amikor a kőolaj ára elérte a hordónkénti 130 dollárt.⁴ Rekordmagasak a gáz- és villamosenergia-árak is, és a magas energiaárak nagy terhet rónak az európai polgárokra. A tagállamok keresik az eszközöket, hogyan csökkentsék a polgáraikra nehezedő terheket.

Közel 16 milliárd euró értékű üzemanyagadó-csökkentés volt a fő eszköze az üzemanyagárak emelkedése okozta nehézségek enyhítésének Európában.

Vagyis a problémának, amit az egyszerre jelentkező magas kőolajárak és a kőolajfüggőség csökkentésének sürgető szüksége jelent, számos uniós tagállam csak az egyik felére összpontosít, a másikat akár még erősítve is. Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E)⁵ üzemanyagadó-követője⁶ szerint a 27 uniós tagállamból 18 ideiglenesen csökkentette az üzemanyagok adóját, hogy enyhítse a személygépkocsi-tulajdonosok és a közúti fuvarozó vállalatok pénzügyi nehézségeit. A legtöbb esetben közvetlenül csökkentették a jövedéki adót, de van, ahol közvetett megoldást alkalmaztak. Van, ahol bizonyos összegig visszatérítenek (Portugáliában) és van, ahol nem a jövedéki adót, hanem az üzemanyagok áfáját csökkentették (Lengyelországban). A változtatások nagysága (-0,03 €/l Horvátországban és -0,25 €/l Olaszországban) és időtartama (1 hónap Olaszországban és Szlovéniában, 12 hónap Máltán) is eltér.

² How Russian oil flows to Europe. T&E, 2022.03.03., https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/20220303_russian_oil_in_the_EU.pdf.

³ Uo.

⁴ A dereliction of fuel duty: Europe's €9 billion gift to Putin and the rich. T&E, 2022. március, https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/2022_03_study_fuel_excise_duty_measures.pdf

⁵ Uo..

⁶ Uo.

Miért rossz politika az üzemanyagadó-csökkentés

Kedvezőtlen hatással van a környezetre, a társadalmi igazságosságra és az államháztartásra, ha csökkentik az üzemanyagok adóját. A legfőbb hátrányok:

- 1) **Megnő az üzemanyag-fogyasztás:** Az üzemanyagadó-csökkentés növeli az üzemanyag-fogyasztást⁷ annak minden káros következményével együtt.
- 2) **Zavartalanul tovább folyik Oroszország Ukrajna elleni agressziójának finanszírozása:** A üzemanyag-fogyasztás növekedése növeli az orosz kormány bevételeit.⁸
- 3) **Nő az infláció:** Aligha van más, ami magasabb inflációt okoz, mint a háború és a környezet pusztulása. Mindkettő ugyanis rengeteg betegséghez és halálesethez, valamint a gazdasági javak pusztulásához vezet. A megnövekedett üzemanyag-fogyasztás fokozza a károkozást.
- 4) **Növekszik a kőolajimport ára:** A nagyobb kereslet magasabb importárakat eredményez.
- 5) **Nő az államháztartási hiány és adósság:** Végső soron az adófizetőknek kell majd finanszírozniuk az üzemanyagadó-csökkentést a magasabb államadósság, illetve romló közszolgáltatások formájában.
- 6) **Kevésbé érvényesül „a szennyező fizet” elv:** A közlekedésben használt fosszilis üzemanyagok utáni adóbevétel eddig sem fedezte a közlekedés okozta károk költségeit. A nagy kőolajvállalatok is csak 5%-át fizették meg az általuk eddig okozott 13 billió eurós társadalmi és környezeti kárnak⁹ (ráadásul a bevételeiket megemeli a válság).
- 7) **Túl költséges:** Ezek az intézkedések a jelenlegi tervek szerint 14 milliárd euróba kerülnek majd az európai adófizetőknek. Ha meghosszabbítják 2022 végéig, akkor majd 52 milliárd euróba kerülnek.¹⁰
- 8) **Károsan torzul a piac:** Ezek az intézkedések indokolatlan előnyt biztosítanak a gazdaság bizonyos szereplőinek, miközben más szereplőket kirívóan hátrányos helyzetbe hoznak: azok a vállalatok, amelyek sok üzemanyagot használnak fel, sok támogatást kapnak, ami rontja az üzemanyag-hatékonyabb vállalatok piaci esélyeit (pl. közúti fuvarozók kontra vasút vagy helyi termelők kontra távoli helyekről származó import). Egyes vállalkozások önhibájukon kívül tönkre is mehetnek.
- 9) **A gazdagok sokkal többet kapnak, mint a szegények:** A háztartási statisztikák szerint az EU-ban a lakosság leggazdagabb 10 százaléka nyolcszor annyit költ üzemanyagra, mint a legszegényebb 10 százaléka. A valós helyzet azonban ennél sokkal rosszabb, hiszen a gazdagabb polgárok sokszor céges autót használnak (ráadásul az átlagosnál nagyobb fogyasztással), ami nem jelenik meg a

⁷ Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adatai szerint az EU-ban átlagosan 1%-os üzemanyagár-emelés rövid távon 0,1, hosszabb távon 0,3%-kal csökkenti az üzemanyag-felhasználást. Elasticity of transport demand with respect to fuel price. European Environmental Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/elasticity-of-transport-demand-with-respect-to-fuel-price>

⁸ Ne finanszírozzuk tovább az Ukrajna elleni háborút az orosz olaj- és gázimporttal – követelik az európai civilek. Levegő Munkacsoport, 2022.03.04., <https://www.levego.hu/hirek/2022/03/ne-finanszirozzuk-tovabb-az-ukrajna-elleni-haborut-az-orosz-olaj-es-gazimporttal-kovetelik-az-europai-civilek/>

⁹ True cost of Big Oil’s profits: Trillions in unpaid health and environmental costs. T&E, 2022. 04. 28., <https://www.transportenvironment.org/discover/true-cost-of-big-oils-profits-trillions-in-unpaid-health-and-environmental-costs/>

¹⁰ No more Russian oil – How Europe could cut 35% of its transport oil demand. T&E, 2022. május, https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/05/final_202205_Briefing_How_Europe_cut_transport_oil_demand_2pager.pdf

háztartási statisztikákban. Magyarországon is hasonló a helyzet.¹¹ Tehát azok kapják a legtöbb támogatást, akiknek semmi szükségük sincs rá.

- 10) **Aki nem autózik, ahhoz alig jut el a támogatás:** A személygépkocsi-használat kevésbé üzemanyag-hatékony és környezetszennyezőbb, mint számos alternatíva a gyaloglástól és kerékpározástól kezdve a tömegközlekedésen át az osztott mobilitásig. A legtöbb országban azonban az ezeket az alternatívákat használó polgárok nem vagy alig kapnak támogatást, holott az energiaárak megugrása őket is érinti.
- 11) **A kőolajtársaságok lenyelhetik az adócsökkentés egy részét:** Mivel a kőolajpiacot néhány hatalmas piaci erejű óriásvállalat uralja, az adócsökkentéseknek minden bizonnyal csak egy részét adják át a fogyasztóknak. Ez a jelenség már megfigyelhető volt, amikor Németország a Covid-19 járvány idején ideiglenesen csökkentette az üzemanyagok áfakulcsát.¹²
- 12) **Versenyfutás a mélypontra:** Ha egy tagállam csökkenti az üzemanyag jövedéki adóját, az nyomást gyakorol a többi tagállamra, hogy kövessék példáját, és részt vegyenek a lefelé irányuló árversenyben.
- 13) **Üzemanyag-turizmus és üzemanyag-csempészet:** Az országok közötti megnövekedett árkülönbségek határokon átnyúló üzemanyag-turizmust, sőt üzemanyag-csempészetet eredményez.¹³
- 14) **Folytatást várnak el:** A pénzügyi kedvezményben részesülők elvárhatják, hogy a kedvezményes adómérték továbbra is fennmaradjon, és politikai szinten rendkívül nehéz lehet visszatérni a régi adómértékhez, még akkor is, ha a kormány ezt tervezi. Ez nem pusztán elméleti aggály, hiszen pontosan ez történt az Egyesült Királyságban az elmúlt évtizedben.
- 15) **Félretájékoztatás:** Miközben a fogyasztókat tájékoztatják a benzin és a gázolaj csökkentett áráról a benzinkutakon, nem vagy alig tájékoztatják őket arról, hogy milyen szörnyű következményei vannak a csökkentett árakat lehetővé tevő adótámogatásokról.
- 16) **Hibás döntéseket eredményez minden szinten:** Mivel az árak nem tükrözik a valós költségeket, minden szinten hibás döntések születnek. Például egyén az autózást választja a tömegközlekedés vagy a kerékpározás helyett, a vállalatok több parkolóhelyet létesítenek az alkalmazottaiknak, a kormány újabb útépitéseket tervez... Ha az árrögzítést hosszabb ideig fenntartják, gazdasági összeomláshoz vezethet.¹⁴
- 17) **Ösztönzi a feketegazdaságot:** A volt szocialista országoknak bőséges tapasztalata van arra, hogy a mesterségesen alacsonyan tartott árak milyen nagy mértékben járultak hozzá a feketegazdaság elterjedéséhez. Már a mostani magyarországi árbefagyasztások is idéztek elő ilyen jelenségeket.

¹¹ Főleg a gazdagokat támogatja a befagyasztott benzinár. Levegő Munkacsoport, 2022.03.11., <https://www.levego.hu/hirek/2022/03/foleg-a-gazdagokat-tamogatja-a-befagyasztott-benzinar/>

¹² Montag, F., et al.: Are temporary value-added tax reductions passed on to consumers? Evidence from Germany's stimulus. Department of Economics, Ludwig-Maximilians-University Munich, 2020.08.20., <https://arxiv.org/pdf/2008.08511.pdf>.

¹³ Szlovákia a benzinturizmus útjára lépett. Világ gazdaság, 2022.02.17, <https://index.hu/gazdasag/2022/02/10/szlovakok-magyarorszag-benzinturizmus-uzemanyagarstop/>

¹⁴ Évezredek óta próbálkoznak politikusok az árrögzítéssel, bár tudják, nem lesz jó vége. HVG, 2020.05.25., https://hvg.hu/360/20220525_egy_masik_kozgazdasag_arrogzites_arak_arstop

- 18) **Bonyolult az ellenőrzése, betartatása.** A magyarországi üzemanyagár-korlátozás bevezetése után számos részletszabályozást kellett hozni és azok betartását ellenőrizni, amelyekkel az árrögzítés okozta rendellenességeket igyekeztek kiküszöbölni.¹⁵
- 19) **Figyelman kívül hagyja a polgárok aggályait:** A közvélemény-kutatások szerint az európai polgárok túlnyomó többsége nagyon aggódik az éghajlatváltozás és a környezetromlás miatt.¹⁶ Az üzemanyagadó-csökkentés teljesen figyelmen kívül hagyja ezt az aggodalmat.
- 20) **Végül pedig a legfontosabb – ösztönzi az üvegházhatású gáz kibocsátást és a levegő szennyezését, közelebb hozza a klímakatasztrófát:** Az üzemanyagadó-csökkentés hozzájárul az éghajlati vészhelyzet és légszennyezés súlyosbodásához. Az eddig bejelentett üzemanyagadó-csökkentések már 3,3 megatonna kőolajegyenérték (Mtoe) többlet kőolajfogyasztást okoztak.¹⁷

2. Miként lehetne jól csinálni?

Az üzemanyag-fogyasztásnak a fent említett problémákkal járó támogatása helyett a kormányoknak valódi megoldásokat kellene alkalmazniuk a polgároknak megsegítésére, hogy meg tudjanak birkózni a jelenlegi energiaválsággal. Ennek egyik módja az alacsony és közepes jövedelmű családok célzott jövedelemtámogatása, lehetőleg egy állandó havi pénzösszeggel.

Ha a kormányok kifejezetten a közlekedési ágazatban nyújtanak segítséget, az ésszerű alternatíváknak el kell kerülniük az üzemanyagadó-csökkentés fent említett hátrányait, és a jelenlegi energiaválság következményeinek enyhítése és az kőolajfüggőség csökkentése érdekében teljesíteniük kell az alábbi kritériumokat:

- **A kőolaj iránti kereslet gyors csökkentése, különös tekintettel Putyin háborúja finanszírozásának visszafogására.**
- **A polgárok hatékony támogatása a közpénzek hatékony felhasználása mellett, szociálisan igazságos módon.**
- **Előnyök megteremtése az éghajlat, a közegészségügy és a jólét szempontjából.**

Ebben a tájékoztatóban az üzemanyagadó-csökkentésnek a fenti kritériumoknak megfelelő lehetőségeit mutatjuk be, majd számszerűsítjük, hogy közülük melyiket milyen mértékben lehetne finanszírozni azonos összegű állami támogatásból. Az 1. táblázat áttekintést nyújt a kiválasztott intézkedésekről, a Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) nemrégiben kiadott „10 pontos terv az kőolajfelhasználás csökkentésére”¹⁸, a Greenpeace Németország az orosz kőolajimporttól Németországot függetlenebbé tehető tíz lehetséges intézkedéséről¹⁹ szóló elemzése, valamint a Tiszta Városok Kampány hamarosan megjelenő kutatása

¹⁵ Benzinárstop: itt vannak a legfontosabb tudnivalók. Világ gazdaság, 2022.03.16., <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2022/03/benzinarstop-itt-vannak-a-legfontosabb-tudnivalok>

¹⁶ Attitudes of Europeans towards the Environment. Eurobarometer, 2020. március, <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2257>

¹⁷ No more Russian oil. Id. mű.

¹⁸ A 10-Point Plan to Cut Oil Use. International Energy Agency, 2022.03.28., <https://iea.blob.core.windows.net/assets/c5043064-58b7-4066-b1e9-68d7d9203fe9/A10-PointPlanToCutOilUse.pdf>

¹⁹ Kein Öl für Krieg. 10 Maßnahmen, wie Deutschland schnell unabhängiger von russischem Öl wird. Greenpeace, 2022. március, <https://www.greenpeace.de/publikationen/20220309-greenpeace-massnahmen-kein-oel-fuer-krieg.pdf> [Link](#).

alapján. A 2. táblázat azt mutatja, hogy az egyes intézkedések milyen mértékben felelnek meg a fent felsorolt kritériumoknak.

A táblázatok a városi lakosságot célzó intézkedésekre összpontosítanak, mivel a városokban megtett távolságok kisebbek – az összes utazás 50%-a 5 km-nél rövidebb²⁰ – és a személygépkocsi helyett szélesebb körben állnak rendelkezésre más utazási módok, ami azt is jelenti, hogy a kőolajfogyasztás csökkentése gyorsabban elérhető. A kerékpározás, a tömegközlekedés, az autómegosztás és a mikromobilitási lehetőségek számos külvárosi, sőt vidéki területen is vonzóak lehetnek autózás helyett, különösen a mobilitási szolgáltatások és a nagyobb távolságok megtételére is alkalmas villanykerékpárok terjedése révén.

1. táblázat: Az üzemanyagadó-csökkentés kiválasztott alternatívái

Intézkedés	A beavatkozás meghatározása	Magyarázat
Kompenzáció	Havi pénzjuttatás a polgárok számára	Ha a nemrégiben bevezetett üzemanyagadó-csökkentéseket visszavonják, és nem vezetnek be új fosszilis tüzelőanyag-támogatásokat, ugyanakkor megfelelő kompenzációt hajtanak végre, akkor a politikusoknak nem kellene aggódniuk egy új sárgamellényes mozgalom kísértetétől. Éppen ellenkezőleg, a mainál sokkal igazságosabb szociális rendszert lehetne vele létrehozni. Valójában hasonló támogatási reformok számos országban bizonyították, hogy környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból nagyon hatékonyak (például Ghána ²¹ , Indonézia ²² , Irán ²³ és Kanada ²⁴). Ausztria most döntött egy ilyen reform elindításáról. ²⁵ 2019-ben több mint 3500 közgazdász, köztük 28 Nobel-díjas közgazdász szólított fel a szén-dioxid-adót és az ezzel egyidejű kompenzációt tartalmazó rendszer bevezetésére ²⁶ , és ezt számos szervezet (többek között a Citizens Climate Europe ²⁷) is támogatta. Hasonló célú javaslatokat dolgoztak ki

²⁰ Physical Activity. World Health Organisation Europe, <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/physical-activity2>

²¹ Egy üzemanyagár-reform fontos tanulságai. Levegő Munkacsoport – Portfolio, 2022.03.19., <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20220319/egy-uzemanyag-ar-reform-fontos-tanulsagai-534179>

²² Case studies on energy subsidy reform: lessons and implications. IMF, 28.01.2022, <https://www.imf.org/external/np/pp/eng/2013/012813a.pdf>

²³ Iran–The Chronicles of the Subsidy Reform. IMF, July 2011, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2011/wp11167.pdf>

²⁴ Government Announces Climate Action Incentive Payment Amounts for 2020. Government of Canada, 16.12.2019, <https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2019/12/government-announces-climate-action-incentive-payment-amounts-for-2020.html>

²⁵ Austria announces carbon tax, offset by reduction in other taxes. DW, 03.10.2021, <https://www.dw.com/en/austria-announces-carbon-tax-offset-by-reduction-in-other-taxes/a-59393100>

²⁶ Economists' Statement on Carbon Dividends, <https://www.econstatement.org/>

²⁷ <https://citizensclimateeurope.org/>

		<p>különbözőszervezetek több uniós országban.²⁸ Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (IPPC) hatodik értékelő jelentése a következőket állapítja meg: „Az üvegházhatást okozó gázok, köztük a szén-dioxid árázása kulcsfontosságú eszköz minden költségvetésközpontú éghajlatváltozási stratégiában, miután összekapcsolja az éghajlatvédelmi intézkedéseket a gazdasági fejlődéssel. (...) a széndioxidadó-politikák egyik legfontosabb jellemzője lehet az adóbevételek felhasználása visszafizetésekre az aránytalanul hátrányosan érintett adófizetők számára vagy a tőke régiók közötti újraelosztására.”²⁹</p> <p>Egy ilyen kompenzáció sokkal demokratikusabb is, mint az árak mesterségesen alacsonyan tartása, mert így a polgárok maguk dönthetnek arról, hogy mire használják fel a pénzüket.</p>
Kerékpárvásárlási támogatás	A fogyasztók 25%-os kedvezményt kapnak a kerékpár vagy elektromos rásegítésű kerékpár (pedelek) bruttó vételárából (árkorlátozással).	Komoly lehetőséget nyújt a kerékpározás az autós közlekedés és a kőolaj iránt kereslet gyors csökkentésére. Európában az autóval megtett utak több mint 30%-a 3 km-nél rövidebb, 50%-a pedig 5 km-nél rövidebb, ami kerékpárral 15-20 perc alatt megtehető. ³⁰ Hasonló vásárlási ösztönzőket már vezettek be a Covid-19 járvány idején például Olaszországban, Görögországban, Magyarországon, Litvániában vagy Cipruson. ¹⁵ A korábbi, elektromos kerékpárok vásárlását ösztönző rendszerek bevezetését követően Franciaországban ³¹ és Svédországban ³² végzett felmérések azt mutatták, hogy az esetek 50-60%-ában tesznek meg a polgárok korábban autóval megtett utakat a támogatással vásárolt villanykerékpárral.

²⁸ Például: A simple, fair and effective solution to the UK cost of living crisis – Climate Income. Citizens Climate Lobby, 25.01.2022, <https://citizensclimatelobby.uk/2022/01/a-simple-fair-and-effective-solution-to-the-uk-cost-of-living-climate-income/>

Climate dividend in the environment of emissions trading in the Slovak Republic. Progresívne Slovensko, https://d3n8a8pro7vhmx.cloudfront.net/progressiveslovakia/pages/371/attachments/original/1637749231/Progres%C3%ADvne_Slovensko_-_Climate_dividend.pdf?1637749231

Rendkívül igazságtalan a magyar autósok helyzete. Levegő Munkacsoport, 2021.06.14., https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/05/25/rendkivul_igazsagtan_a_magyar_autosok_helyzete_adjunk_vissza_evi_325_ezer_forintot_8_millio_szege

²⁹ Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability – IPCC Sixth Assessment Report. IPCC, March 2022, https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_SummaryForPolicymakers.pdf

³⁰ Physical activity Id. mű.

Money for bikes: financial incentives give cycling in Europe a boost during COVID recovery. European Cyclists' Federation, 2020.05.11, <https://ecf.com/news-and-events/news/money-bikes-financial-incentives-give-cycling-europe-boost-during-covid>

³¹ Razemon, Olivier (2017). Le profil très CSP+ des acquéreurs de vélo à assistance électrique. 2017.10.08., <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/10/08/profil-acquereurs-vae/>

³² Naturvårdsverket. (2019). Elcykling - vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremiem som utgångspunkt. Naturvårdsverketm 2019. augusztus, <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6800/978-91-620-6894-3.pdf>

Kerékpárok áfacsökkenése	A megvásárolt kerékpárok vagy pedelekek áfamértéke a normálról a kedvezményesre csökken.	Az áfakedvezmény is egy jó kerékpárvásárlási ösztönző, ami hozzájárulhat a kerékpárok, különösen pedelekek megfizethetőbbé válásához. Az EU 2022 áprilisától felülvizsgált áfa-irányelve lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a kerékpárok és a pedelekek vásárlására, javítására és bérlésére egyaránt kedvezményes adómértéket alkalmazzanak. ³³
Közbringás utazás támogatása	Közkerékpárok ingyenes 15 perces használata	A közkerékpár mindenki számára megfizethető hozzáférést kínál a kerékpározáshoz, többek között a tömegközlekedés utolsó kilométeres kiegészítőjeként, amivel teljessé teszi a fenntartható mobilitási láncot. Segíti a városlakókat eltávolodni a személygépkocsi-használattól, javítja a közegészségügyet és a levegő minőségét, csökkenti a CO ₂ -kibocsátást, a torlódásokat és a zajt. A kerékpározás társadalmi előnyei messze meghaladják a költségeket: A becslések szerint a nyereség 2,67 euró minden 3 km-es közbringázás után, mivel a kerékpárosok egészségesebbek, kevesebb szennyezést okoznak és nem okoznak a forgalmi dugót. ³⁴
Közautós utazás támogatása	A polgárok ingyenes autómegosztás-használatot kapnak 1 óráig, legfeljebb 10 km-es utazásokért.	Az autómegosztás üzemanyag-takarékosabb, mint az egyéni autózás. A felhasználók tudatosabb döntéseket hoznak, és a tapasztalatok szerint 30-60%-kal kevesebbet utaznak gépjárművel, mint az autótulajdonosok. ³⁵ Ráadásul a közautóflották általában modernebbek, kisebbek és gyakrabban rendelkeznek villanyautókkal, mint a magánautó-állomány. ³⁶
Mikromobilitási eszköz használatának támogatása*	A polgárok ingyenes 15 perces villanyroller-használatot kapnak	A villanyroller rövidebb távolságon életképes felváltója az autós utazásnak. Az e-rollerok támogatásának bevezetése az Egyesült Királyságban, Bournemouth-ban és Poole-ban az autóhasználat csökkenéséhez vezetett, a felhasználók visszajelzései szerint az e-rollerrel megtett utak 33%-ban autós utazást helyettesítettek. ³⁷

³³ A Tanács (EU) 2022/542 irányelve (2022. április 5.) a 2006/112/EK és az (EU) 2020/285 irányelvnek a hozzáadottértékadó-mértékek tekintetében történő módosításáról. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022L0542&qid=1653503115957&from=en>

³⁴ Every ride counts. Donkey Republic, 2020, <https://www.donkey.bike/sustainability/>

³⁵ Littman, T.: Win-Win Transportation Emission Reduction Strategies. Victoria Transport Policy Institute, 2022.05.09., <https://www.vtpi.org/wwclimate.pdf>

³⁶ The sustainability impact of car sharing. Capgemini invent, 2020, https://www.capgemini.com/se-en/wp-content/uploads/sites/29/2020/12/The-Sustainability-Impact-of-Car-Sharing_web.pdf

³⁷ Ellis, P.: Micro-mobility: The unexpected player in delivering modal shift? Intelligent Transport, 2022.02.10., <https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/132937/micro-mobility-modal-shift-beryl/>

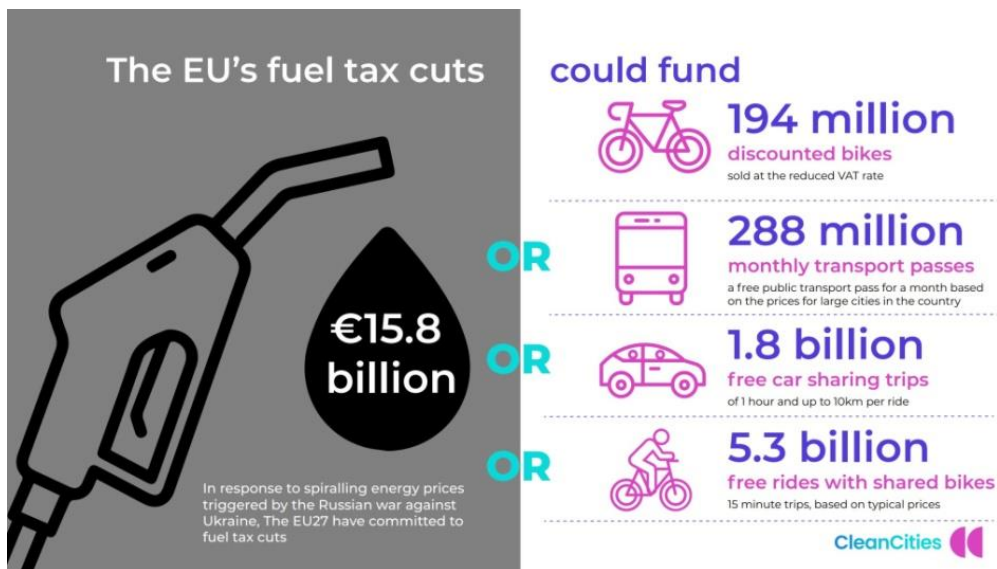
2. táblázat: Az üzemanyagadó-csökkentés alternatíváinak áttekintése és minőségi értékelése

Jelmagyarázat: +++ = nagyon erősen teljesíti a kritériumot, ++ = erősen teljesíti a kritériumot, + = teljesíti a kritériumot, - = a cél szempontjából kontraproduktív.

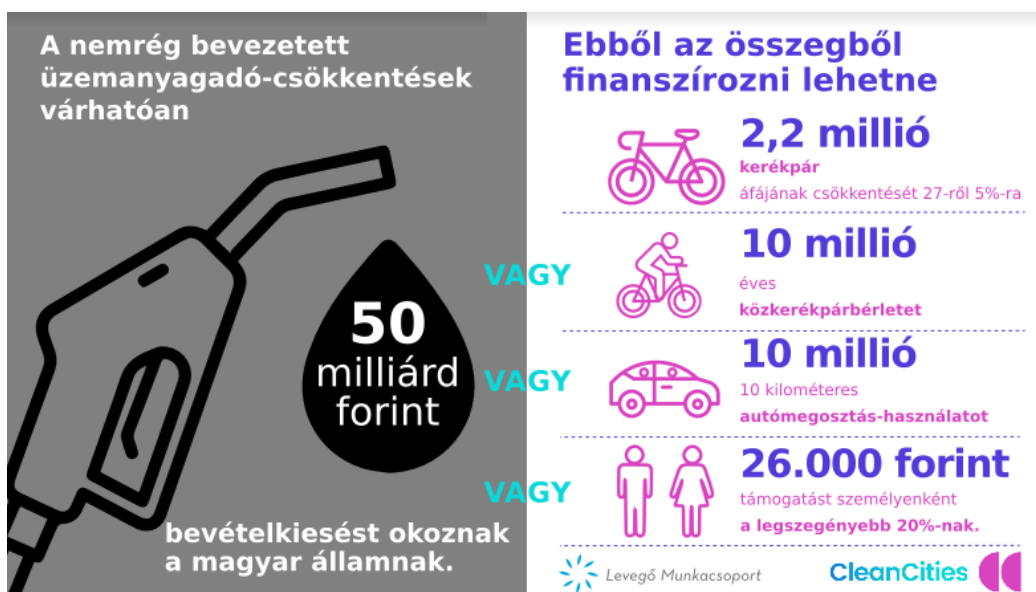
Intézkedés	Gyorsan csökkenti a kőolaj iránti keresletet	Hatékonyan támogatja a polgárokat	Szociálisan igazságos	Az éghajlat, az egészség és a jólét együtt	Általános értékelés
Üzemanyagadó-csökkentés	-	-	-	-	-
Pénzbeni támogatás a lakosság szegényebb részének	+	+++	+++	++	++
Kerékpárvásárlási támogatás	++	++	++	+++	++
Áfacsökkentés a kerékpárokra	++	+++	++	+++	+++
Közkerékpáros utazás támogatása	++	+	++	+++	++
Közautós utazás támogatása	+	++	++	++	++
Mikromobilitási eszköz használatának támogatása	+	++	++	++	++

3. Ugyanannyi pénzért valódi megoldások

Az üzemanyagadó-támogatások becsült költségeire és a 2. fejezetben felsorolt lehetőségek árára vonatkozó adatok felhasználásával kiszámítottuk, hogy hány azonos költséggel elérhető módja lehet a lakosság védelmének a kőolaj árának elszabadulása ellen. Az eredmények az egyes lehetőségek maximumát adják, feltételezve, hogy a teljes összeget erre használják fel. A módszertan és az adatforrások a mellékletben találhatóak. Az alábbi ábra összefoglalja az eredményt.



A számítások szerint a magyar államháztartás az üzemanyagárak támogatása miatt szerint várhatóan mintegy 50 milliárd forint bevételtől esik el. Ebből az összegből a magyar lakosság legszegényebb 20 százalékát személyenként 26 ezer forinttal lehetne támogatni, vagy 2,2 millió kerékpár áfáját lehetne 27-ről 5 százalékra csökkenteni, vagy 10 millió közkerékpárberletet biztosítani, vagy 10 millió 10 kilométernyi díjmentes autómegosztásos utazást nyújtani.



Megjegyzések:

- A jelenlegi, csak az autósok – és leginkább a tehetősebb autósok – számára előnyös intézkedések költségéből **számos hatékonyabb, igazságosabb és fenntarthatóbb megoldást lehetne finanszírozni.**
- A **tagállami és európai polgárok legnagyobb része profitálhatna** ezekből az intézkedésekből.
- **A hasznot húzó személyek száma erősen különböző az egyes lehetőségeknél.** Például az EU lakosságának 43%-a vásárolhatna kerékpárt a kedvezményes áfakulccsal, 64%-uk kaphatna egy hónapra ingyenes tömegközlekedési bérletet, vagy minden uniós polgár kaphatna négy ingyenes közautós utazást.
- Ha viszont az intézkedések a **szegénység vagy a társadalmi kirekesztés veszélyének kitétt polgárokra** összpontosítanak³⁸, akkor az egy főre jutó előnyök lényegesen magasabbak lennének. Például a 95 millió uniós polgár mindegyike kaphatna 19 ingyenes közautós vagy 56 ingyenes közbringázást.
- Az intézkedések egymással **is kombinálhatók**, ha választási lehetőséget akarunk adni a polgároknak. Amint a 2. táblázat mutatja, az egyes intézkedések különböző mértékben teljesítik a sikerességi kritériumokat, amit jó, ha a kormányoknak figyelembe vesznek a tervezéskor.

³⁸ Mintegy. 95 millió uniós polgárt fenyeget a szegénység vagy a társadalmi kirekesztés veszélye. Ld. Persons at risk of poverty or social exclusion by age and sex. Eurostat, 2022,

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ILC_PEPS01N/default/table?lang=en

Ország	Az üzemanyagadó-csökkentés költsége (EUR)	Népesség mérete	Az adócsökkentés fennáll (hónapig)	Árkedvezményes kerékpárok száma (25%)	A kerékpárok száma csökkentett áfa mellett árfolyam	A közbiciklis utazások száma (15 perc)	Az ingyenes közautós utazások száma (1 óra, 10 km)	Ingyenes e-rolleres utazások száma (15 perc)
Ausztria	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Belgium	503 000 000	11 566 041	3	2 000 000	4 100 000	168 000 000	88 000 000	126 000 000
Bulgária	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Horvátország	40 000 000	4 036 355	3	600 000	900 000	13 000 000	5 000 000	27 000 000
Ciprus	14 000 000	896 005	2,5	200 000	400 000	5 000 000	2 000 000	4 000 000
Csehország	178 000 000	10 701 777	4	2 000 000	5 500 000	59 000 000	21 000 000	63 000 000
Dánia	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Észtország	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Finnország	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Franciaország	2 833 000 000	67 439 599	4	15 800 000	32 700 000	944 000 000	378 000 000	659 000 000
Németország	3 618 000 000	83 155 031	3	11 300 000	28 100 000	1 206 000 000	584 000 000	942 000 000
Görögország	115 000 000	10 682 547	3	2 300 000	3 900 000	38 000 000	13 000 000	32 000 000
Magyarország	122 000 000	9 730 772	4	1 500 000	2 200 000	41 000 000	10 000 000	44 000 000

Írország	410 000 000	5 006 907	5,5	6 300 000	13 700 000	137 000 000	41 000 000	115 000 000
Olaszország	2 667 000 000	59 257 566	3	17 600 000	29 900 000	889 000 000	360 000 000	693 000 000
Lettország	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Litvánia	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Luxemburg	62 000 000	634 730	3,6	400 000	800 000	21 000 000	7 000 000	17 000 000
Málta	54 000 000	516 100	12	900 000	2 000 000	18 000 000	7 000 000	16 000 000
Hollandia	1 525 000 000	17 475 415	9	4 100 000	10 300 000	508 000 000	162 000 000	428 000 000
Lengyelország	1 397 000 000	37 840 001	6	12 100 000	24 800 000	466 000 000	329 000 000	467 000 000
Portugália	480 000 000	10 298 252	3,5	6 900 000	12 500 000	160 000 000	26 000 000	133 000 000
Románia	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Szlovákia	Nincs üzemanyagadó-csökkentés							
Szlovénia	11 000 000	2 108 977	1	100 000	400 000	4 000 000	2 000 000	3 000 000

Spanyolország	1 487 000 000	47 394 223	3	6 900 000	19 100 000	496 000 000	146 000 000	372 000 000
Svédország	300 000 000	10 379 295	4	1 800 000	2 900 000	100 000 000	32 000 000	66 000 000
EU-27 összesen	15 820 000 000	447 007 596	-	110 000 000	194 000 000	5 273 000 000	1 832 000 000	4 207 000 000

Az összegek kerekítve.

* A luxemburgi tömegközlekedés ingyenesen használható.

4. Következtetések és szakpolitikai ajánlások

Számításaink azt mutatják, hogy a kormányok az EU-nak az importált kőolajtól való veszélyes függőségét fenntartó költséges, környezetkárosító és igazságtalan fosszilis tüzelőanyag-támogatás helyett olyan intézkedéseket is hozhatnának, amelyek csökkentik a kőolajkeresletet, hatékonyan használják fel az adófizetők pénzét, szociálisan igazságosabbak, valamint környezetvédelmi és egészségügyi előnyökkel járnak.

Ezért a következő szakpolitikai változtatásokra van szükség:

- **A kormányoknak haladéktalanul meg kell szüntetniük az üzemanyagadók csökkentését.**
- **Ehelyett a városoknak és a kormányoknak olyan, alternatív mobilitást támogató intézkedéseket kellene bevezetniük,** mint például a kerékpárok és pedelekek vásárlásának, valamint a közautózás, a tömegközlekedés, a villanyrollerek és a közbringák használatának támogatása.
- Az energiaszegénység következményeinek enyhítése érdekében **elsősorban a szegényebb rétegeket kell megcélozni,** nevezetesen az alacsony jövedelmű háztartásokat vagy az alacsony jövedelmű ingázókat.
- **Ezeket a politikákat más, a kőolaj iránti kereslet csökkentését célzó intézkedésekkel kell kombinálni,** például a Nemzetközi Energiaügynökség által javasolt intézkedésekkel, beleértve az autómentes napokat, a távmunkát, a gyalogos és kerékpáros közlekedés infrastruktúráját javítását, valamint a sebességkorlátozásokat.³⁹
- **Az EU-nak stratégiát kell elfogadnia a magas üzemanyagárak kezelésére törekvő tagállamok támogatására.** Ennek tartalmaznia kell iránymutatást arra vonatkozóan, hogy miként lehet megtalálni a leghatékonyabb fenntartható megoldásokat az üzemanyagadó-csökkentés helyett és iránymutatást arra vonatkozóan, hogy miként lehet megadóztatni az kőolajvállalatok többletnyereségét.

5. Melléklet: Módszertan és adatforrások

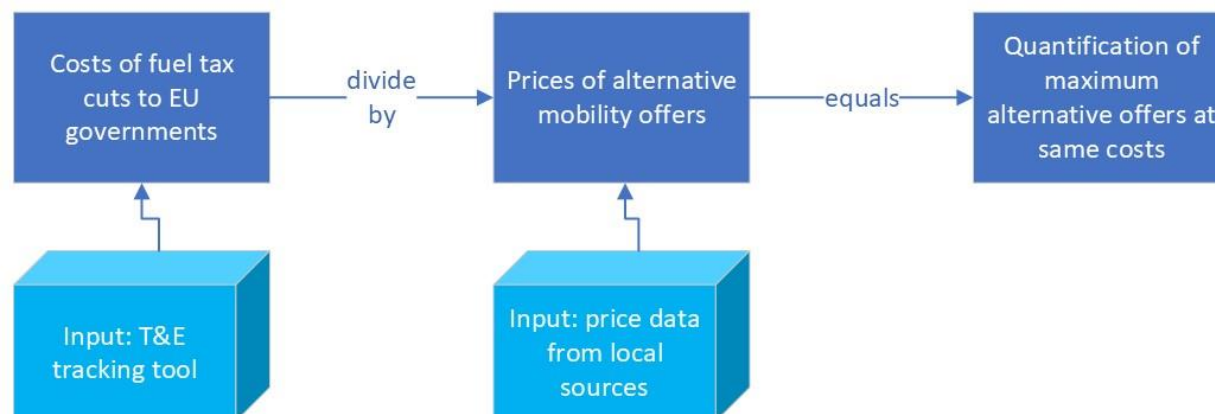
Az üzemanyagadó-csökkentések becsült kormányzati költségeire vonatkozó adatok és a 2. fejezetben felsorolt másféle mobilitási ajánlatok ára alapján kiszámítottuk, hogy hány üzemanyag-takarékos lehetőség tehető elérhetővé az adófizetők számára azonos költséggel. A számok az egyes lehetőségek maximális összegét jelzik, feltételezve, hogy a teljes összeget csak erre a mobilitási ajánlatra használják fel.

Adatforrások

A számításokhoz különféle adatforrásokat használtak fel. Az 1. ábra összefoglalja a kidolgozott módszertant. A 4. táblázat áttekintést nyújt az adatforrásokról.

³⁹ A 10-Point Plan to Cut Oil Use. Id mű.

1. ábra: A módszertan áttekintése



4. táblázat: Az adatforrások áttekintése

Adatkészlet	Forrás
Az üzemanyagokra vonatkozó intézkedések költsége	T&E nyomon követési eszköz ⁴⁰
Kerékpárok és pedelekek átlagára	CONEBI Bicycle Industry & Market Profile 2021 2020-as adatokkal ⁴¹
A kerékpárokra és pedelekekre vonatkozó áfakulcsok	CONEBI Bicycle Industry & Market Profile 2021 2020-as adatokkal ⁴²
Városok	A helyi árakra vonatkozóan. A részleteket lásd a mellékletekben.
A közautózás költségei	CCC kutatás a főbb közautós szolgáltatók költségeiről kiválasztott városokban (különös tekintettel az állomásos autómegosztásra). A részleteket lásd a mellékletekben.
Az villanyroller-bérlés költségei	A Voi (svéd mikromobilitási vállalat, amely városokkal, településekkel és helyi közösségekkel partnerségben e-rollereket és pedelekeket kölcsönöz) által szolgáltatott adatok, valamint az üzemeltetők weboldalain végzett saját kutatás.
A közkerékpár költségei	A Cycling Industries Europe Expert Group on Bike Share által szolgáltatott adatok - (saját adatbázis). ⁴³

⁴⁰ Id. mű.

⁴¹ Az Európai Kerékpárgyártók Szövetsége. (2021). CONEBI Bicycle Industry & Market Profile 2021 2020-as adatokkal. <https://www.conebi.eu/industry-market-reports/>

⁴² Uo.

⁴³ Id. CIE Expert Group on Bike Share, <https://cyclingindustries.com/what-we-do/bike-share>

Népességi adatok	Eurostat
------------------	----------

Feltételezések és bizonytalanságok

Az elemzés eredményei becslést adnak a nagyságrendről, de nem tekinthetők pontos számításnak. A következő bizonytalanságokat kell szem előtt tartani:

- **Az üzemanyagadó-csökkentés költségei:** A tényleges költségek a politikáknak a fogyasztók és a vállalatok mobilitási magatartására gyakorolt hatásától (azaz árrugalmasságtól) függenek. A T&E nyomon követési eszköze által szolgáltatott számadatok a rendelkezésre álló legjobb adatok alapján készült becslések. Ezenkívül az üzemanyagadó-csökkentés költségei a jelenleg bejelentett intézkedések alapján számítottak ki. Ha az intézkedéseket meghosszabbítják, akkor az üzemanyagadó-csökkentés költségei növekedni fognak csakúgy, mint az ebben a tájékoztatóban vizsgált többi politika lehetséges költségei.
- **Helyi adatok nagyvárosokból:** A közautós szolgáltatások árának számításai az egyes országok legnagyobb városának adatain és a reprezentatívnak tekintett, kiválasztott szolgáltatóktól származó adatokon alapulnak. Az árak azonban jelentősen eltérhetnek a városok között, illetve a városok és a vidék között, és ezeket a helyi sajátosságokat ez az elemzés nem veszi figyelembe.
- **Fogyasztói árak a nagykereskedelmi árak helyett:** A számítások alapjául a fogyasztói árak szolgálnak. Ezek nem veszik figyelembe, hogy a nagy mennyiségű szolgáltatást vásárló kormányok valószínűleg kedvezőbb feltételeket tudnak kialakítani, ami növelheti az ajánlatok számát.

Kapcsolat

Stoll Barbara

Igazgató, Tiszta Városok Kampány, barbara.stoll@cleancitiescampaign.org, +44 (0)7985 637 173

Anna-Lena Scherer

Public Affairs Manager, Európai Kerékpárgyártók Szövetsége (CONEBI) anna-lena.scherer@conebi.eu
+32 472 60 50 81

Lauha Fried

Szakpolitikai igazgató, Cycling Industries Europe, L.Fried@cyclingindustries.com, +32 2 669 4298

Holger Haubold

Szellemi tulajdonért és adatgyűjtésért felelős igazgató, Európai Kerékpáros Szövetség
h.haubold@ecf.com, +32 2 329 03 80

Tudjon meg többet!

A Tiszta Városok Kampány egy európai szervezetekből álló koalíció, amelynek a T&E ad otthont. Célunk, hogy együttesen ösztönözzünk áttérésre a nulla kibocsátású mobilitásra 2030-ra. Váljanak az európai városok a mainál élhetőbb és fenntarthatóbb városi jövő érdekében az aktív, megosztott és villanyhajtású mobilitás bajnokaivá!

www.cleancitiescampaign.org

info@cleancitiescampaign.org