

Nyílt levél

Kapitány István gazdasági és energiaügyi miniszternek az üzemanyagokról

Tisztelt Miniszter Úr!

Alulírottak elengedhetetlennek tartjuk a lakosság haladéktalan széles körű tájékoztatását arról, hogy jelenlegi üzemanyagárak további fenntartása belátható időn belül az eddigieknél is sokkal súlyosabb gazdasági problémákhoz vezethet.¹ Ezért szükséges a védett üzemanyagárak mielőbbi kivezetése, és az üzemanyagok jövedéki adójának megemlése legalább a védett ár bevezetése előtti szintre, ezzel egyidejűleg pedig bizonyos mértékű szociális kompenzáció² a lakosság széles rétegei számára.

A védett ár legfőbb problémája, hogy éppen akkor ösztönöz a benzin és a gázolaj fogyasztásának növelésére, amikor azt csökkenteni kellene. Ugyanis „nem szabad azt az illúziót táplálnunk, hogy az iráni háború hatása az energiaárakra csak rövid átmeneti jelenség” – amint azt az Európai Bizottság is megállapította.³ Az iráni háború folytatódása és esetleges kiterjedése pedig további hiányhoz és akár hordónkénti 200 dolláros olajárhoz vezethet (miközben a háború előtt ugyanez 60 dollár körül volt).⁴ Ezért többek mellett a Bizottság,⁵ a Nemzetközi Energia Ügynökség⁶ és a Nemzetközi Valutalap⁷ is arra kéri a kormányokat, ne hozzanak olyan intézkedéseket, amelyek ösztönzik az üzemanyagok fogyasztását.

A bajt tovább tetézi, hogy Magyarországon nagyrészt leállt az import, mivel az alacsony áron rögzített hazai nagykereskedelmi ár miatt nem hoznak be kőolajterméket külföldről.⁸ A benzinkutak számára a védett üzemanyag esetén előírt nulla nagyon alacsony árrés, illetve a romló ellátás miatt az is várható, hogy egyre több benzinkút fog bezárni, ahogy ez 2022-ben is történt.⁹ Ennek következtében pedig a benzinárstop 2022 végi kivezetése után többre került itthon az üzemanyag, mint akkor került volna, ha a benzinárstopot nem is vezetik be.¹⁰ Hasonló várható most is, ha sokáig fennmarad a védett ár intézménye.

Fontos leszögezni, hogy az üzemanyag ilyen jellegű ártámogatása mindenekelőtt a gazdagoknak kedvez: a magyarországi lakosság leggazdagabb 10 százaléka ugyanis mintegy tízszer annyi üzemanyagot fogyaszt, mint a legszegényebb 10 százaléka, és így a mesterségesen alacsonyan tartott árral az előbbiek tízszer annyi támogatást kapnak, mint az utóbbiak.¹¹ Tehát döntő mértékben olyanok kapják a támogatást, akiknek erre egyáltalán nincs szükségük.

Az üzemanyagárakba történő kormányzati beavatkozás azért sem indokolt, mert reálértéken az üzemanyagárak 1995 óta lényegében változatlanok, miközben az átlagkereset 180 százalékkal nőtt. Ez azt jelenti, hogy ma egy átlagkeresetből csaknem háromszor annyi benzint lehet venni, mint 30 évvel ezelőtt.¹² Továbbá a személygépkocsik használói jelenleg Magyarországon átlagosan mindössze egyharmadát fizetik meg azoknak a költségeknek, amelyeket a társadalomnak okoznak (az Európai Bizottság honlapján található elemzés¹³ szerint).

Környezetvédelmi szempontból azért is elfogadhatatlan ez a fajta ártámogatás, mert ha emelkednek az üzemanyagárak, akkor csökken az üzemanyag-fogyasztás és így az éghajlatváltozást okozó gázok kibocsátása, tehát könnyebben tudjuk teljesíteni az EU – számunkra is kötelezően előírt – éghajlatvédelmi követelményeit. Ez minden magyar

állampolgár érdeke is, hiszen a szennyezett levegő betegségekhez és korai halálozáshoz vezet. A magyarországi levegőminőség javítása ráadásul azért is szükséges, az Európai Bíróság már elmarasztalta Magyarországot a határértéket meghaladó légszennyezés miatt, és hamarosan komoly bírságot is kivethet ránk.¹⁴

A védett ár csak látszólag segíti a lakosságot és a vállalkozásokat, hiszen végső soron mindenki megfizeti az üzemanyagok valós költségét valamilyen módon: áruhiány, későbbi magasabb árak, szennyezett levegő vagy éppen alacsonyabb állami jóléti kiadások formájában, hiszen akár több százmilliárd forint bevételkiesést jelenthet az – egyébként is brutális hiánnyal küszködő¹⁵ – államháztartás számára. Ez azzal a kockázattal is jár, hogy túlzott hiány miatt az EU akár az összes uniós támogatást felfüggeszti számunkra.¹⁶

Az üzemanyag-árstop és -adócsökkentés félrevezeti a lakosságot, mivel azt a képzetet kelti, hogy a nemzetközi folyamatokat az állam mindig megállítja az országhatáron, bármi történik is. Ezzel nagymértékben megnehezíti az alkalmazkodást az – éghajlatváltozás miatt is – elkerülhetetlen világgazdasági átalakuláshoz, amivel sokkal súlyosabb válságot idézhet elő a nem is túl távoli jövőben.

Meggyőződésünk, hogy amennyiben a kormány tudatosítja a fenti tényeket a magyar lakosságban, akkor a védett üzemanyagár megszüntetése és az üzemanyagok jövedéki adójának megemlése a nagy többség számára elfogadhatóvá válik – különösen, ha ezekhez bizonyos szociális kompenzációs intézkedések társulnak, mint például a családi pótlék és az alacsony nyugdíjak emelése. Egy ilyen adó- és támogatási reform egyúttal jelentős nemzetközi elismerésben is részesülhet.

2026. május 13.

Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke

Berezvai Zombor, a Budapesti Corvinus Egyetem docense

Csanádi Mária emerita, az MTA doktora

Éltető Andrea, a KRTK Világgazdasági Intézet tudományos főmunkatársa

Halm Tamás, a Közgazdasági Szemle főszerkesztője

Inotai András, az MTA doktora, a Világgazdasági Kutatóintézet volt igazgatója (1991-2011)

Kiss Veronika, a GreenFormation Kft. kutatója

Köves Alexandra, a Budapesti Corvinus Egyetem docense

Mellár Tamás, az MTA doktora

Pogátsa Zoltán, a Soproni Egyetem docense

Tömpe István, a Magyar Államvasutak volt elnöke

Vékony András, a REKK kutatója

A levélben foglaltak a Levegő Munkacsoport álláspontját, továbbá az aláírók személyes álláspontját tükrözik. Utóbbiak munkahelyének, tisztségének feltüntetése kizárólag a könnyebb azonosítás végett történt.

¹ Negyvenegyszeresen elhibázott az üzemanyagárak rögzítése. Levegő Munkacsoport, 2022.08.31.

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/08/31/negyvenegyszeresen_elhibazott_az_uzemanyagok_arrogzitesi

² How to combat high energy prices – and how not to. New Leaf, European Environmental Bureau, 2022.11.23.

<https://meta.ceb.org/2022/11/23/how-to-combat-high-energy-prices-and-how-not/>

How governments can best support consumers during this energy crisis. Lucas Boehlé, Emma Mooney és Jérôme Bilodeau energiahatékonysági kommentárja a Nemzetközi Energia Ügynökség honlapján. 2026.04.21. <https://www.iea.org/commentaries/how-governments-can-best-support-consumers-during-this-energy-crisis>

³ Energy crisis won't be short-lived, Commission warns. Euroactiv, 2026.04.09.

<https://www.euractiv.com/news/energy-crisis-wont-be-short-lived-commission-warns/>

⁴ Olyan fenyegetés érkezett, ami térdre kényszerítheti a világgazdaságot: kilóhetnek az árak a lázadók akciója miatt. Portfolio. 2026.04.19., <https://www.portfolio.hu/global/20260419/olyan-fenyegetes-erkezett-ami-terdre-kenyseritheti-a-vilaggazdasagot-kilohetnek-az-arak-a-lazadok-akcioja-miatt-831496>

⁵ Commission calls on EU countries to coordinate measures to ensure oil security of supply amid Middle East energy disruption. Európai Bizottság, 2026.03.31. https://energy.ec.europa.eu/news/commission-calls-eu-countries-coordinate-measures-ensure-oil-security-supply-amid-middle-east-energy-2026-03-31_en

⁶ New IEA report highlights options to ease oil price pressures on consumers in response to Middle East supply disruptions. Nemzetközi Energia Ügynökség, 2026.03.20. <https://www.iea.org/news/new-iea-report-highlights-options-to-ease-oil-price-pressures-on-consumers-in-response-to-middle-east-supply-disruptions>

⁷ Óva intik Európát: nem szabad az üzemanyagok árába belenyúlni. Portfolio, 2026.04.17.

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20260417/ova-intik-europat-nem-szabad-az-uzemanyagok-araba-belenyulni-831262>

⁸ Megszólalt az elemző: kiszolgáltatott helyzetbe került Magyarország energiabiztonsága. Portfolio, 2026.04.15.

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20260415/megszolalt-az-elemzo-kiszolgáltatott-helyzetbe-kerult-magyarorszag-energiabiztonsaga-830724>

⁹ „A 24. órában vagyunk, nem bírjuk tovább” – nagy bajban a független benzinkutak. Infostart, 2026.04.14.,

<https://infostart.hu/gazdasag/2026/04/21/a-24-oraban-vagyunk-nem-birjuk-tovabb-nagy-bajban-a-fuggetlen-benzinkutak>

„Eldölt az első dominó” – Vészcsoport levelet küldött a Mol több benzinkútnak is. Portfolio, 2026.05.09.

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20260509/eldolt-az-első-domino-veszjoslo-levelet-kuldott-a-mol-tobb-benzinkutnak-is-835716>

Kritikus helyzetbe kerülhet a vidéki üzemanyag-ellátás. Portfolio, 2026.05.11.

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20260511/kritikus-helyzetbe-kerulhet-a-videki-uzemanyag-ellatas-836036>

¹⁰ Corvinus-kutatás: Hosszabb távon rosszul jártunk a benzinársapkával. Budapesti Corvinus Egyetem,

2025.02.11. <https://www.uni-corvinus.hu/post/hir/corvinus-kutatas-hosszabb-tavon-rosszul-jartunk-a-benzinarsapkaval/>

¹¹ Ne támogassuk tovább a gazdagokat! G7 Ekonomi, 2025.03.20., <https://telex.hu/g7/kozelet/2025/03/20/ne-tamogassuk-tovabb-a-gazdagokat>

¹² Pogátsa Zoltán: Elhibázott a benzinárak csökkenteni az adófizetők pénzéből. Levegő Munkacsoport, 2026.03.

<https://www.levego.hu/hirek/2026/03/pogatsa-zoltan-elhibazott-a-benzinarak-csokkenteni-az-adofizetok-penzebol/>

¹³ Internalisation of transport external costs. Európai Bizottság. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

¹⁴ Uniós eljárások garmadáját hagyja az Orbán-kormány Magyar Péter vezetésére, súlyos bírságok szülehetnek. Portfolio, 2026.04.18. <https://www.portfolio.hu/unios-forrasok/20260418/unios-eljarasok-garmadajat-hagyja-az-orban-kormany-magyar-peter-vezetesere-sulyos-birsagok-szulehetnek-830948>

¹⁵ Megjött az adat: borzalmas állapotban kapja meg a költségvetést a Tisza-kormány. Portfolio, 2026.05.08.

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20260508/megjott-az-adat-borzalmas-allapotban-kapja-meg-a-koltsegvetest-a-tisza-kormany-835506>

¹⁶ Miért kell az autó nélküli nyugdíjasoknak a luxusautókat támogatni? – avagy hogyan hozhatja haza Magyar Péter az EU-pénzeket. HVG, 2026.04.27. https://hvg.hu/360/20260427_hvg-darvas-zsolt-eu-tamogatások-költségvetés-hiany-eurobevezetés-interjú