



Budapest, 2005. szeptember 13.

**Gyurcsány Ferenc úr**  
**a Magyar Köztársaság miniszterelnöke**  
Budapest

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A kormány elhatározta, hogy csökkenteni fogja az üzemanyagok áfáját. A környezetünk állapotáért és társadalmunk jövőjéért felelősséget érző civil szervezetként elfogadhatatlannak tartjuk, hogy most, amikor az országunk jövőjét alapvetően meghatározó területeken – így például az oktatásban, az egészségügyben, a kultúrában – már a működőképességet veszélyeztető pénzügyi megszorításokat vezettek be, akkor egy súlyosan környezetszennyező tevékenységnek, a személyautózásnak nyújtanak újabb támogatást. (A fuvarozók az áfát eddig is visszaigényelheték.) Ezzel azt a képzetet keltik a lakosságban és a vállalkozásokban, hogy ez a tevékenység a jelenlegi módon folytatható, pedig az Európai Unió és az OECD is egyértelműen leszögezte, hogy ez fenntarthatatlan.

Ön szerint „előállt az a helyzet, amikor lehet és szükséges is a magyar kormánynek lépéseket tenni annak érdekében, hogy mérsékelje, csillapítsa és késleltesse az egyre növekvő olajárak hatását a magyar gazdaságra és társadalomra.”<sup>i</sup> Volt már olyan időszak, amikor a magyar kormány kinyilvánította, hogy meg tudja akadályozni az olajár-emelkedés begyűrűzését. Tudjuk, hogy ennek a próbálkozásnak a terheit ma is nyögi az ország a súlyos eladósodottsággal és a gazdaság sok tekintetben még mindig elavult szerkezetével.

Az adócsökkentéssel az Európai Unió sem ért egyet. „Az olajtermékekre vonatkozó adók csökkentése nem az az út, amelyet követni kell, mert növeli a keresletet, és nem oldja meg a problémát, a cél éppen a kereslet csökkentése lenne – erősítette meg a bizottsági álláspontot Kovács László adó- és vámügyi felelős szóvivője, Maria Aszimakopulu.”<sup>ii</sup>

Hadd idézzünk még Hegedűs Miklósnak, a GKI Energiakutató és Tanácsadó Kft. ügyvezető igazgatójának nemrég megjelent cikkéből: „Véleményem szerint bárhogy is alakul a kőolaj és származékainak ára, a jövőben egyetlen értelmes és hosszabb távon is eredményt ígérő megközelítés az üzleti szféra és a lakosság gyors alkalmazkodása a megváltozott körülményekhez. A nemzetgazdaságunk számára valós költségeket jelentő megdrágult kőolaj kedvezőtlen hatásait csak úgy lehet mérsékelni, ha valamennyi fogyasztó a saját döntési körében kellően érzékeli egy fontos termelési tényező drágulását, és olyan gazdálkodási megoldást választ, olyan technikát, technológiát vezet be, és olyan termelési szerkezetet, fogyasztási modellt alakít ki, amely tekintettel van a megváltozott helyzetre, és gazdaságilag racionális mértékig minimalizálja a kőolaj és származékainak felhasználását. Úgy tűnik, a következő évtizedben csak az a nemzetgazdaság és üzleti vállalkozás számíthat sikerre, amelyik nem kikapukat keres vagy másokra próbálja áthárítani a megdrágult kőolaj kedvezőtlen hatásait, hanem a lehető leggyorsabb és a legcélszerűbb választ adja az „olcsó olaj” utáni időszak drámai kihívásaira.”<sup>iii</sup>

A fenti okok alapján kérjük Önt, hogy vizsgálja felül az üzemanyagok adójával kapcsolatos álláspontját. Kérjük, azt is, hogy a hazai és külföldi tudományos eredmények alapján adjon a közvéleménynek valós tájékoztatást arról, hogy mekkora kockázatot jelent számunkra a kőolajtól való függőség, és hogy miért létezőnknek ennek a függőségnek a csökkentése.

Üdvözlettel:

Lukács András  
elnök

Melléklet:

- Az éghajlatváltozást mi sem ússzuk meg!

<sup>i</sup> Népszabadság Online, 2005. szeptember 11. <http://www.nol.hu/cikk/376729/>

<sup>ii</sup> Népszabadság Online, 2005. szeptember 10. <http://www.nol.hu/cikk/376690/>

<sup>iii</sup> Katrina után. Világgazdaság, 2005. szeptember 7.

## Az éghajlatváltozást mi sem ússzuk meg!

Naponta újabb csapások figyelmeztetnek az éghajlatváltozásra. Egymás után szólalnak meg a fejlett országok politikusai, szemléletváltozást, közös fellépést sürgetve.

Néhány a javaslatokból:

**Tony Blair brit miniszterelnök** Afrika sorsát és a globális felmelegedést nevezte korunk legnagyobb problémájának, és mind a G8 csúcstalálkozó alatt, mind pedig most, Nagy-Britannia soros EU-elnöklésekor, a kibocsátások csökkentésén munkálkodik.

**Jürgen Trittin, német környezetvédelmi miniszter** felszólította az európai autóipart, hogy további kibocsátás-csökkentést érjenek el. Önkéntes megállapodás keretében vállalják, hogy új autóknál a szén-dioxid-kibocsátást 120 g/km alá szorítják le. Amennyiben ezt elmulasztják, akkor fizessenek bírságot egy olyan alapba, amelyből harmadik világ kibocsátásait csökkentő fejlesztéseket fognak finanszírozni. (1998-ban az európai, japán és koreai autógyárak megállapodtak abban, hogy 2008-2009-re 25%-kal, 140 g/km-re szorítják le a kibocsátást. Most azonban úgy látszik, hogy ezt a célt sem fogják teljesíteni.) Trittin arra figyelmeztette az ágazatot, hogy ha az önkéntes megállapodás nem fog működni, akkor az EU direktívában fogja megkövetelni a 120 g/km értéket, illetve a közlekedés is be fog kerülni a kibocsátás kereskedelembé.

**Andris Piebalgs, az EU energiaügyi biztosa** az Európai Parlamentben sürgette azt az akciót, amely alapján az EU energiafogyasztását 2020-ig 20%-kal fogják csökkenteni. Javasolta a kutatás felgyorsítását, az épületek energiaigényével kapcsolatos EU-direktíva gyors bevezetését és a biomassza-hasznosítás szabályozását.

**A francia kormány** 100 millió eurós támogatási csomagot indított útjára a járművek, berendezések energiafogyasztásának csökkentése céljából. 3,5 liter/100 km fogyasztású személygépkocsit fejlesztenek, és megújuló energiahasználat esetén a melegvíz-bojlerok költségének 50%-át a kormány átvállalja. Növekvő adócsökkentést ígérnek alacsony energiafogyasztású berendezésekhez és az alacsony szennyezőanyag-kibocsátású gépkocsikhoz.

**Ausztriában** tartományonként szabályozzák a lakásépítés támogatását. Csak az olyan épületek kapnak támogatást, amelyek a kötelező előírásoknál szigorúbb hőtechnikai megoldásokkal készülnek.

**Az Európai Unió és Kína** közös kutatásokról írt alá egyezményt. Az együttműködés keretében tisztább szénes erőműveket, üzemanyagcellákat, megújuló és energiahatékonysági technológiákat fejlesztenek. Hasonló megegyezésre készülnek Indiával is.

**A spanyol kormány** a már meghirdetett napkollektor kampány mellett 90 millió eurót szán energiahatékonysági beruházásokra és alacsony kibocsátású szénes erőmű fejlesztésére.

### Milyen válaszokat ad Magyarország a globális éghajlatváltozásra?

- A használt, nagyobb szennyezőanyag kibocsátású autók regisztrációs adóját kevésbé növelik, mint az újakét. Továbbá minél nagyobb az autó hengerűrtartalma, viszonylag annál kedvezőbb lesz ez az adó. A nagyobb és korszerűtlenebb autók felé terelik a keresletet. A terhek összességében nem növekszenek, a módosítás csak az áfa-csökkentést ellensúlyozná.
- Csökkenteni tervezik az üzemanyagok adóját, noha ennek az ellenkezőjét javasolják az EU illetékesei, köztük Kovács László, az EU adóügyekért felelős biztosa is. Vajon a pártokat vagy az ország választópolgárait minősíti, hogy egyetlen parlamenti párt sem meri felemelni szavát az adócsökkentés ellen? Holott közismert a költségvetés egyensúlyának problémája, a már végrehajtott és tervezett megszorítások a közigazgatásban, egészségügyben, oktatásban stb. Mindezek helyett az éghajlatváltozás egyik fő okozóját, a közúti közlekedést kívánják megtámogatni.
- Nem készültek még el a végrehajtási utasítások, tervezési irányelvek a jövő januártól mindenki számára kötelező épületenergetikai EU-direktívához.
- Ehelyett elő kívánják írni a klímaberendezések betervezését új épületekbe, holott számos egyéb megoldás van a helyi klíma javítására, olyanok, amelyek nem járnak többlet energiafogyasztással.
- Télen az utcákat fűtjük a lakótelepeken az épületek felújítása, a távfűtés korszerűsítése helyett.
- Nincs környezetvédelmi szempontokhoz kötve a lakásépítés támogatása.
- Futószalagon készülnek olyan szabályozások, amelyek a legsűrűbben lakott negyedekben a beépítés intenzitását tovább növelik a zöldterületek, átszellőző folyosók rovására. E tervek kizárólag a „fejlesztők” pillanatnyi anyagi érdekeit szolgálják, hosszabb távon elviselhetetlen mikroklímát eredményezve.
- 70-ről közel 100 milliárd Ft-ra emelkedik az idén a lakossági földgáz árának támogatása, holott már az is jelentős és indokolatlan kedvezmény, hogy – a villamos áramtól eltérően – alacsonyabb áfa-kulccsal adózik. Nem kapnak viszont támogatást az energiatakarékos berendezések, és 25%-os áfa-kulccsal adóznak.

Budapest, 2005. szeptember 13.

*Beliczay Erzsébet  
Levegő Munkacsoport*