

Javaslatok a Magyar Nemzeti Bank Zöld Programjának kialakításához

A Levegő Munkacsoport köszönettel fogadta a Magyar Nemzeti Bank felkérését, hogy javaslataival segítse az MNB Zöld Programjának hozzájárulását ahhoz, hogy a koronavírus-járvány okozta gazdasági visszaesés utáni helyreállítás környezetileg is fenntartható legyen.

Az MNB levelében kifejti, hogy „különösen olyan javaslatokat várunk, melyek beruházási igénnyel járnak, de piaci körülmények között nem »bankképesek« (például atipikus jellegük miatt) és – egyfajta piaci kudarcként – már a mostani krízis előtt sem tudtak kellő mértékben vagy egyáltalán megvalósulni.” Az alábbiakban ilyen beruházásokra is teszünk majd javaslatot, azonban mindenekelőtt arra hívjuk fel a figyelmet, hogy **a zöld gazdaságélénkítés kizárólag akkor valósítható meg, ha megszüntetjük azt a mostani állapotot, hogy a környezetszennyező, éghajlatkárosító tevékenységek sokkal nagyobb támogatásokat kapnak, mint a gazdaságot zöldítő tevékenységek.** (Jelenleg sajnos ez jellemzi nemcsak Magyarországot, hanem gyakorlatilag minden országot.¹)

Ami a beruházásokat illeti, az elsődleges szempont egyrészt **a tőkehiány csökkentése**, másrészt **a következő válságokra való felkészülés** kell, hogy legyen.

A tőkehiány csökkentése

Ahhoz, hogy a tőkehiányt csökkentsük, először is meg kell vizsgálnunk, hogy mi alkotja az országok, illetve vállalkozások tőkéjét.

A Világbank már 2006-ban közzétett egy tanulmányt², amely szerint (amint az alábbi táblázatból látható), a mai világban egy ország tőkéjének legnagyobb részét az immateriális tőke teszi ki, és minél inkább fejlődni akar egy ország, annál inkább kell növelnie az immateriális tőkéjét. Az immateriális tőkét pedig a munkaerő képzettsége és munkavégző képessége (testi és lelki egészsége), a jogbiztonság, az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, az erőszakmentesség, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás és ellenőrzés minősége, valamint a korrupciómentesség alkotja.

¹ A témának óriási szakirodalma van, többek között az OECD, az IEA, az Európai Bizottság és az Európai Parlament is jelentetett meg vonatkozó tanulmányokat, adatokat. Néhány a sok szakirodalom közül:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2017/595372/IPOL_IDA\(2017\)595372_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2017/595372/IPOL_IDA(2017)595372_EN.pdf)

<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2019/EN/SWD-2019-1-F1-EN-MAIN-PART-4.PDF>

<https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/11762.pdf>

<http://www.oecd.org/fossil-fuels/HUN.pdf>

https://wwf.hu/media/file/1506769701_Monitoring_Europe.pdf

<https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/11781.pdf>

² **Where is the wealth of nations? Measuring Capital for the 21st Century**, © 2006 The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. <http://siteresources.worldbank.org/INT/EBI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>. Összefoglalója magyar nyelven:

http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_ananyagok/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf.

Az egyes országcsoportok nemzeti tőkéjének összetétele 2000-ben (százalék)³

Besorolás jövedelem szerint	Természeti tőke	Tárgyasult tőke	Immateriális tőke
Kisjövedelmű országok	26	16	59
Közepes jövedelmű országok	13	19	68
Magas jövedelmű OECD-országok	2	17	81
Világ összesen	4	18	78

Napjainkban nemcsak egy országnak, hanem egy vállalatnak is a legfontosabb tőkéje az immateriális tőke. Ezen a téren az elmúlt évtizedekben drámai változások történtek a világban. Például 1975-ben az Amerikai Egyesült Államok gazdaságát leginkább meghatározó 500 cég piaci értékének 83%-át tették ki a tárgyi javak (pénzeszközök, gépek, berendezések, épületek stb.) és mindössze 17%-át az immateriális javak (a képzett, magas munkakultúrával rendelkező munkaerő, egyéb szellemi értékek, innovációs képesség, alkalmazott szervezési módszerek, vállalati kultúra és arculat stb.). Ez az arány azonban teljesen megfordult a 2000-es évekre, amikor már az immateriális javak aránya elérte a 81%-ot.

Mindez azt jelenti, hogy amennyiben fel akarjuk számolni gazdasági fejlődésünk legfőbb akadályát, a tőkehiányt, akkor nem betonra és aszfaltra, az energiafogyasztás ösztönzésére és még csak nem is autógyárak és autópálya-építések vagy az intenzív mezőgazdaság támogatására kell fordítani a közpénzeket. A fenti táblázatból az is kiderül, hogy csak igen alacsony hatékonysággal és csak ideiglenesen javíthatja a gazdaság versenyképességét a természeti környezet kizsákmányolása. Ugyanakkor a környezetszennyezés már rövid távon is tönkretelheti a legfontosabb tőkénket, az embereket. **Gazdasági fejlődésünket, versenyképességünk javítását tehát leginkább olyan területek támogatása szolgálja, mint az alkotó emberi munka, az oktatás, az egészségügy, a minőségi kultúra, az energiahatékonyság javítása, a környezetvédelem, a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése, a hatékony kormányzás, valamint a korrupciót lényegében lehetetlenné tévő jog- és intézményrendszer.**

Felkészülés a következő válságokra

Számos kutatás azt valószínűsíti, hogy az előttünk álló évtizedben olyan válságok sorával kell szembesülnünk, amelyek sokkal súlyosabbak lesznek, mint a mostani koronavírus-járvány. A témáról már számtalan tanulmány, állásfoglalás jelent meg⁴, így itt nem bocsátkozunk

³ A táblázat forrása: **Where is the wealth of nations? Measuring Capital for the 21st Century**, © 2006 The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

<http://siteresources.worldbank.org/INTEEI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>.

Összefoglalója magyar nyelven: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf

Azóta több más tanulmány is megjelent a témáról, így 2018-ban Világbank újabb tanulmánya: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29001/9781464810466.pdf>

⁴ Ld. például:

- Wildlife destruction 'not a slippery slope but a series of cliff edges' – New study finds ocean ecosystems likely to collapse in 2020s and land species in 2040s unless global warming stemmed. <https://www.theguardian.com/environment/2020/apr/08/wildlife-destruction-not-a-slippery-slope-but-a-series-of-cliff-edges>
- Food Security and Health Policy Brief by the Scientific Advisory Board of the UN Secretary-General, 2016. december, <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246887>

részletekbe. Magyarországnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának kötelező csökkentésén kívül elsősorban az **alkalmazkodásra kell haladéktalanul felkészülnie**. A haladéktalan szó szerint értendő, a **halogatás nemzeti tragédiához vezethet**. Az alkalmazkodás megvalósítására jó támpontot ad az országgyűlés által elfogadott Nemzeti Alkalmazkodási Stratégia⁵, valamint az EU Alkalmazkodási Stratégiája.⁶

A környezetileg káros támogatások felszámolása

Az adórendszer átalakítása

A környezetileg káros támogatásokról a Levegő Munkacsoport legutóbb 2005-ben készített átfogó tanulmányt.⁷ Azóta – megfelelő források hiányában – újabb átfogó tanulmányt nem tudunk készíteni, és tudomásunk szerint más sem készített ilyet, továbbá a kormányzat sem foglalkozott az ilyen támogatások „leltárba vételével”. Ugyanakkor egyes részterületekről készítettünk ilyen anyagokat, legrészletesebben a közlekedésről,⁸ amelyben kimutattuk, hogy a közúti közlekedés a GDP 7-13%-ának megfelelő állami támogatást élvez. Hasonló következtetésre jutott az Európai Bizottság megbízásából készült, 2019 májusában megjelent tanulmány⁹, amely szerint Magyarországon a közúti gépjármű-közlekedés használói mindössze egyharmadát fizetik meg azoknak a költségeknek, amelyeket okoznak. Tehát ezeket a költségeket be kell építeni az árakba, amit az adókat, díjakat tekintve elsősorban a következőkkel javasunk elérni:

- a kilométer- és szennyezésarányos útdíj bevezetésével az ország minden útján minden gépjárműre¹⁰,
- a parkolási díjak emelésével¹¹,
- a cégautóadó átalakításával¹²,
- az autógyáraknak nyújtott közvetlen és közvetett támogatások megszüntetésével.

-
- IPCC Special Report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems. IPCC, 2019, <https://www.ipcc.ch/report/srccl/>
 - An IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways. IPCC, 2018, <https://www.ipcc.ch/sr15/>
 - Amplified Rossby waves enhance risk of concurrent heatwaves in major breadbasket regions. Nature Climate Change, 2019, <https://www.nature.com/articles/s41558-019-0637-z>
 - Closer than ever: It is 100 seconds to midnight, 2020 Doomsday Clock Statement (Tudósok – köztük 13 Nobel-díjas – nyilatkozata), <https://thebulletin.org/doomsday-clock/current-time/>

A világ egyik legelismertebb orvosi kiadójának a The Lancetnek a The Lancet Planetary Health című folyóirata (<https://www.thelancet.com/journals/lanplh/home>) is rendszeresen elemzi a témával kapcsolatos folyamatokat, és általában igen lehangoló eredményekre jut.

⁵ <https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/6bcb816077f795960249fcc31c699245299be2da/letoltes> (a 126. oldaltól)

⁶ https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what_en

⁷ TILTANDÓ TÁMOGATÁSOK – Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban.

L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2005, <https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/tiltandotamogatas.pdf>

⁸ A hazai közlekedési támogatásokról a közlekedésért felelős minisztérium megbízásából a Közlekedéstudományi Intézetrel közösen készült igen részletes tanulmány:

https://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf

⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

¹⁰ A budapesti útdíjra vonatkozó javaslatunk: <https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>

¹¹ Ld. <https://www.levego.hu/kiadvanyok/a-budapesti-kozlekedes-kozterulet-hasznatanak-problemai-es-megoldasi-lehetosegek/>

¹² Részletesebben ld. **Zöld gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés**, i.m. (a 114. oldaltól)

Nemcsak a közlekedésben, hanem a gazdaságnak szinte minden területén szükség van adóreformra. Minderről a korábbi években számos tanulmányt jelentettünk meg, amelyek ma különösen időszerűek.¹³ A fentebb említettek túlmenően különösen az alábbi adók, díjak bevezetését, illetve emelését javasoljuk:

- repülőjegyadó kivetése,
- a rezsicsökkentés eltörlése, adó kivetése a háztartási fosszilis energiafelhasználásra a rászorulóknak megfelelő pénzügyi kompenzációjával, a fogyasztáscsökkentést szolgáló beruházások támogatásával és – az illegális tüzelések felszámolása érdekében – a hatósági ellenőrzések megerősítésével egyidejűleg,
- a szénhidrogének és a széndioxid bányajáradékának megemlése,
- a nem-szénhidrogén nyersanyagok (építőanyagok) bányajáradékának emelése,
- a környezetterhelési díjak számottevő emelése,
- a környezetvédelmi termékdíjak jelentős emelése,
- a földvédelmi járulék emelése és kiterjesztése¹⁴.

A környezetileg káros, illetve a halasztható tevékenységek állami támogatásának megszüntetése, felfüggesztése

Ami pedig a beruházási és egyéb állami támogatásokat illeti, javasoljuk a következő támogatások csökkentését, illetve eltörlését:

- a cégeknek (kivéve: közszolgáltatások!) nyújtott egyedi állami támogatások¹⁵ és állami kötelezettségvállalások¹⁶ mielőbbi felszámolását minden olyan cég esetében, amelyek nem kerültek jelentősen hátrányos helyzetbe a koronavírus-járvány következtében;
- az intenzív, vegyszeres mezőgazdaság támogatásának felszámolását;¹⁷
- a nem létfonosságú állami beruházások, tevékenységek támogatásának megszüntetését, így különösen
 - az újabb gyorsforgalmi utak létesítésére,
 - a Paksi Atomerőmű bővítésére,

¹³ Mindenekelőtt a „Javaslatok a zöld gazdaság

<https://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/zold-gazdasagelenkites/>

<https://www.levego.hu/kiadvanyok/javaslatok-a-2017-evi-allami-koltsegveteshez/>

¹⁴ Részletesebben ld. **Ajánlások a 2004. évi állami költségvetéshez**, Levegő Munkacsoport, 2003,

<http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/koltsegvetes2003.pdf> (308. oldal)

¹⁵ „A humán tőkére és a szociális juttatásokra fordított alacsonyabb kiadások révén létrejött mozgásteret a gazdaságban való állami részvétel megerősítésére, valamint a sportra, kultúrára és egyházi célra fordított finanszírozásra csoportosították át. Uniós összehasonlításban Magyarország költ a legtöbbet a gazdaságra, az e területre irányuló kiadások az elmúlt évtizedben a GDP 1,6 %-ának megfelelő mértékben nőttek. Ez tükrözi az állam fokozottabb gazdasági szerepvállalását és magában foglalja többek között a vállalkozásoknak nyújtott beruházási támogatásokat, amelyek összege 2016–2018-ban a GDP 1,7 %-át tette ki, a GDP-arányosan 0,6 %-os uniós átlaghoz képest.” Az Európai Bizottság országjelentése, 2020,

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020-european-semester-country-report-hungary_hu.pdf

¹⁶ „A függő kötelezettségek állománya változatlanul magas. 2018 végén a nem kormányzati egységeknek nyújtott állami garanciák a GDP 5,2 %-át tették ki, ami meghaladta Csehországot, Lengyelországot és Szlovákiát 0,5 %-os átlagát.” (Uo.)

¹⁷ A témával kapcsolatban szíves figyelmükbe ajánlom két korábbi tanulmányunkat:

https://www.levego.hu/sites/default/files/14-mezogazdasag-gsz2010_0.pdf

<https://www.levego.hu/sites/default/files/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm3.pdf>

Ld. még az Európai Környezetvédelmi Iroda vonatkozó anyagait: <https://eeb.org/work-areas/nature-agriculture/agriculture-2/>,

továbbá ezt a cikket: <https://www.theguardian.com/world/2020/may/01/environmental-controls-key-to-coronavirus-recovery-chancellor-told>



- a Városliget beépítésére,
- a Vár kormányzati negyedde alakítására,
- az újabb stadionok építésére és
- újabb szállodák építésére irányuló támogatások megszüntetését;
- Budapesten pedig az új közlekedési óriásberuházások (Galvani híd, metró bevezetése a Kálvin térre) elhalasztását.

Külön felhívjuk a figyelmet az uniós támogatások alapvető átalakításának szükségességére.¹⁸

Támogatások zöld célokra

A koronavírus-járvány miatt különösen nehéz helyzetbe került cégeknél olyan feltételekkel kell adni a támogatást, hogy az a környezeti fenntarthatóságot is szolgálja.¹⁹ Ha pedig egy adott cég nem tudná a támogatást a fenntarthatósági követelményeknek megfelelően felhasználni, akkor nem szabad a részére támogatást nyújtani, hanem a dolgozóinak az átképzését, új munkahely megteremtését kell támogatni.

Bár már sok részletes javaslat²⁰ született arról, hogy milyen zöld célokra érdemes támogatást adni, az alábbiakban csak példaként megemlítünk néhányat. A fent bemutatott adók, illetve a környezetre káros támogatások megszüntetése nem csak közvetlenül járulna hozzá a jelenleginél jóval fenntarthatóbb gazdasági szerkezethez, hanem olyan további forrásokat teremtene, amelyeket az alábbi célokra fordítva tovább erősíthetjük a folyamatot:

- A javasolt adó- és támogatási reformmal hátrányosan érintettek kompenzációja, különös tekintettel a társadalom legszegényebb rétegeinek a támogatására. (Ezáltal jelentősen nőhet a reform társadalmi elfogadottsága, amire számos példa van világszerte.²¹) egyidejűleg a

¹⁸ Részletesebben ld. itt: <https://eeb.org/work-areas/climate-energy/an-eu-budget-to-address-the-climate-crisis/>
Magyar nyelvű rövid összefoglalója:
https://levegomunkacsoport.blog.hu/2019/11/20/az_unios_tamogatások_rendszereinek_gyokeres_atalakitását_sur_getik_a_civilek

¹⁹ Erre jó példa a kanadai kormány válságkezelése:

“The government recognizes some sectors are disproportionately affected by COVID-19, such as Canada’s energy sector, which is dealing with low prices caused by a surge in global crude oil supply and a decline in demand due to the economic effects of the pandemic. That’s why the government is announcing new measures to help retain and create approximately 10,000 well-paying jobs in the energy sector. To support Canadians working in this sector, the Government of Canada will:

provide up to \$1.72 billion, including funding to the governments of Alberta, Saskatchewan, and British Columbia, and the Alberta Orphan Well Association, to clean up orphan and/or inactive oil and gas wells – creating thousands of jobs and having lasting environmental benefits.

provide up to \$750 million to create a new proposed Emissions Reduction Fund to reduce emissions in Canada’s oil and gas sector, with a focus on methane. This fund will provide primarily repayable contributions to conventional and offshore oil and gas firms to support their investments to reduce greenhouse gas emissions. Of this amount, \$75 million will be allocated to the offshore sector.” <https://pm.gc.ca/en/news/news-releases/2020/04/17/prime-minister-announces-new-support-protect-canadian-jobs>

További jó példa:

<https://www.businessinsider.de/wirtschaft/in-frankreich-wird-gerade-lufthansas-groesster-albtraum-wahr/>

²⁰ Arra vonatkozóan, hogy milyen tevékenységek felelnek meg a fenntarthatósági követelményeknek, itt található részletes tájékoztatás: https://ec.europa.eu/info/publications/sustainable-finance-teg-taxonomy_en;
<https://www.consilium.europa.eu/media/41897/st14970-ad01-en19.pdf>

²¹ Ld. például: Macron tanulhatott volna Ghánától,

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2018/12/13/macron_tanulhatott_volna_ghanatol

- Oktatás.
- Egészségügy (különös tekintettel a megelőzésre, az általános egészségi állapot javítására, aminek feltételei egyebek mellett a következők: egészségügyi szűrések, aktív életre nevelés, a tömegsport általános feltételeinek megteremtése).
- Minőségi kultúra.
- A kézművesség megerősítése, beleértve a javítási szolgáltatásokat is, és versenyképességének erősítése a nagyüzemi termeléssel szemben, A hagyományos kézművesipari tudás terjesztése.
- A szakhatóságok megerősítése.
- A szennyezett területek kármentesítése.²²
- Az épületek energiahatékonyságának javítása, a leromlott állapotban lévő épületek és lakásállomány felújítása és folyamatos karbantartása. (A magyarországi épületállomány 99%-a nem felel meg az EU 2021-ben életbe lépő, új épületekre vonatkozó energetikai előírásainak. Az Eurostat adatai szerint a magyar lakosság 26%-ának otthona alkalmatlan arra, hogy megfelelő komfortérzetet nyújtson a nyári hőhullámok idején²³, és ez a helyzet a hőszén-dioxid számának és súlyosságának növekedésével pedig várhatóan egyre rosszabb lesz. A lakosság közel 20 százalékának otthona pedig nem nyújt elegendő meleget a téli időszakban.²⁴)
- A megújuló energiák fejlesztése, beleértve az energiatárolási megoldásokat.²⁵
- A hulladékgazdálkodás átalakítása az EU vonatkozó alapelveinek megfelelően (beleértve a bontási hulladékok újrahasználatához, illetve újrahasznosításához szükséges feltételek megteremtését, hogy a bányászott építőanyagok minél inkább helyettesíthetők legyenek hulladékkal).
- A személyszállítás struktúrájának fölkészítése a sofőr nélküliség uralkodóvá válására, a tömegközlekedés és a mikromobilitás súlyának növelésére alkalmas költségviselési szerkezet kialakításával.
- Az élelmiszeriparban, élelmiszerellátásban a helyi gazdaságok súlyának növelése.
- Az értékláncokban az áruszállítási távolságok csökkentése, az ipari méretgazdaságosság eltolása a kis- és közepes vállalkozások felé.
- Környezetkímélő mezőgazdaság, a méretgazdaságosság átalakítása úgy, hogy a kis- és középgazdaságoknak legyen nagyobb a jövedelmezősége (elsősorban az állattenyésztésben, ahol a megaméretű különösen kedveznek a veszélyes kórokozók kialakulásának és terjedésének).
- Környezetkímélő turizmus (tömegetturizmus helyett minőségi szolgáltatások, a természeti értékek megőrzése, ökoturizmus).
- Kulturális örökségünk védelme, a leromlott állapotú műemlékek felújítása.
- Közterületi zöldfelületek megőrzése és növelése.
- A gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztése (nem a zöldfelületek rovására!).
- Szemléletformálás.
- Képesség- és kapacitásfejlesztés a döntéshozatalban való közösségi részvétel minél hatékonyabb gyakorlása érdekében.
- Innováció és a legjobb elérhető technikák alkalmazásának támogatása valamennyi fent említett területen.

²² <https://hu.greenpeace.org/mergezett-oroksegunk/>

²³ https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_hcmp03&lang=en

²⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_population_living_in_a_dwelling_not_comfortably_warm_during_winter_time_by_material_deprivation_status_2012.png

²⁵ Ld. https://index.hu/gazdasag/penzbeszel/2020/05/05/valsagkezeles_munchausen-modra/



A környezetvédelmi adó- és támogatási reform nemzetgazdasági hatásai

Az általunk (is) javasolt környezetvédelmi adó- és támogatási reform megvalósítása kedvezően hatna a gazdaság versenyképességére és a foglalkoztatottságra. Ezt az elmúlt évtizedek számos tanulmánya és gyakorlati tapasztalata bizonyította.²⁶ Ezek közül itt csak példaként ismertetjük röviden az Európai Bizottságnak az 1990-es években készült két dokumentumát.

Az Európai Bizottságnak az 1995-ben megjelent, „Az igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című Zöld Könyve²⁷, majd az 1998-ban közzétett, „Az infrastruktúra igazságos megfizettetése” című Fehér Könyve²⁸ megállapítja, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használó fizet meg, és hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. A Zöld Könyv akkori adatai alapján a gépjármű-közlekedést terhelő adókat az EU-ban mintegy kétszeresére kellene emelni csupán annak érdekében, hogy azok fedezzék a közúti közlekedés összes költségét. A dokumentumok hangsúlyozzák, hogy ez nem vezetne a közlekedés összköltségeinek a növekedéséhez, hanem éppen ellenkezőleg, csökkentené azokat. Egyrészt jelentősen mérséklődnének a forgalmi torlódások, valamint a környezeti és egészségi ártalmak miatti veszteségek, amelyek jelenleg súlyos teherként nehezednek az EU gazdaságára. Másrészt a közlekedésből származó többlet adó- és díjbevételeket az állam visszajuttatná a gazdaságnak (például az élők munkát sújtó adók csökkentésével). Mindez javítaná az EU versenyképességét. A Fehér Könyv megerősítette a Zöld Könyvben foglaltakat, és megállapította, hogy „a közlekedés összes résztvevőjének meg kell fizetnie azokat a költségeket, amelyeket okoz, beleértve a környezeti és egyéb hatásokat, mégpedig ott vagy a lehető legközelebb ahhoz a helyhez, ahol a hatás felmerül.” A Fehér Könyv külön hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a városi közlekedés külső költségeit be kell építeni a közlekedés áraiba. Az EU kutatási programjainak keretében megvizsgálták úthasználati és egyéb díjfizetések bevezetésének várható hatását Amszterdamban, Brüsszelben, Dublinban, Helsinkiben, Londonban és Nápolyban. A tanulmányok mindegyik városban kimutatták, hogy ezeknek a díjnak a megfelelő módon történő bevezetése, illetve emelése mindegyik városban hozzájárulna a lakosság életkörülményeinek és a gazdaság hatékonyságának javulásához. A forgalmi torlódások, a környezetszennyezés és a balesetek számának csökkenése, valamint a többletbevételek visszajuttatása a gazdaságba több előnnyel jár, mint a közlekedési árak emeléséből származó „veszteség”.

²⁶ Ld. például:

Tények a környezetvédelmet szolgáló piaci eszközökről: a szennyező anyagok kibocsátásának csökkentése munkahelyteremtés és növekedés egyben,

https://www.levego.hu/sites/default/files/tenyek_piaci_eszkozokrol_0911.pdf

Commission report: evaluation of the Energy Taxation Directive,

https://ec.europa.eu/taxation_customs/news/commission-report-evaluation-energy-taxation-directive%2%A0_en

²⁷ Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95)691 final, https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com95_691_en.pdf

²⁸ Fair payment for infrastructure use: a phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU - White Paper, 1998-07-22, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c1c7b216-6024-496d-90dc-30df3fa7049d/language-en/format-PDF>



Összefoglaló

A káros támogatások felszámolása, a külső költségek (externáliák) mielőbbi beépítése az árakba és ezzel párhuzamosan a környezeti fenntarthatóságot szolgáló tevékenységek támogatása és a szociális háló megerősítése elengedhetetlen a zöld gazdaság kialakításához, sőt egyáltalán a fennmaradásunkhoz. A jelenlegi válsághoz kapcsolódóan ebben a témában sok cikk, tanulmány, állásfoglalás jelent meg.²⁹

Végezetül idézzük Ernst Ulrich von Weizsäcker professzor megállapítását: „A kommunizmus összeomlott, mert nem hagyta, hogy az árak közgazdasági igazat fejezzék ki. A kapitalizmus is összeomolhat, ha nem hagyja, hogy az árak az ökológiai igazságot fejezzék ki.”³⁰

Budapest, 2020. május 5.

*Lukács András
elnök*

²⁹ Néhány hasznos link:

- <https://meta.eeb.org/>
- <https://www.smithschool.ox.ac.uk/publications/wpapers/workingpaper20-02.pdf> (rövid ismertetése: <https://www.bloomberg.com/amp/news/articles/2020-05-04/world-s-economists-agree-economic-stimulus-ought-to-be-green>)
- <https://www.theguardian.com/environment/2020/may/05/green-stimulus-can-repair-global-economy-and-climate-study-says>
- <https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/green-recovery-alliance-launched-in-european-parliament/>
- <https://www.aa.com.tr/en/economy/imf-calls-on-world-to-make-green-recovery-from-covid-19/1823708>
- <https://energyindustryreview.com/environment/launch-of-the-european-alliance-for-a-green-recovery/>
- A növekvő magyar munkanélküliségen is segíthet a zöld megújulás. Másfélfok, 2020.05.25, <https://masfeflok.hu/2020/05/25/a-novekvo-magyar-munkanelkulisegen-is-segithet-a-zold-meguJulas>
- <https://green10.org/wp-content/uploads/2020/05/G10-letter-to-VDL-MFF-2021-27-and-EU-recovery-fund-May20.pdf>

³⁰ ‘Communism collapsed because it was not allowing prices to tell the economic truth. Capitalism may also collapse if it does not allow prices to tell the ecological truth.’