

## Zöldebb a brit költségvetés

Határozott adóintézkedéseket hozott az Egyesült Királyság 2008. évi költségvetésében annak érdekében, hogy személygépkocsik használóival egyre inkább megfizettesse az általuk okozott társadalmi károkat is: 2010-től a levegőt leginkább szennyező, újonnan vásárolt autók után üzemeltetésük első évében akár 1000 font (mintegy 331 000 Ft) különadót fizethet majd a vásárló. Ugyanakkor a kisebb környezetterheléssel járó típusokat ennél jóval alacsonyabb mértékben sújtja ez az új adó. A 2009-2010-ben érvényesítendő adótételeket, amelyek az egy kilométeren kibocsátott szén-dioxid (CO<sub>2</sub>) mennyiségéhez igazodnak, a legnépszerűbb típusokat is megjelölve az alábbi táblázat tartalmazza:

Adósáv CO <sub>2</sub> -kibocsátás alapján (g/km)	Adó 2009- 2010-ben (font)	Gépkocsi márka
A: 0 – 100	0	<b>Elektromos hajtású G-Whizz – 0 g/km</b>
B: 101-110	20	Toyota Prius 1,5 VVTi hibrid – 104 g/km
C: 111-120	30	Kétszemélyes kupé, 50 LE-s farmotoros – 113 g/km
D: 121-130	90	Fiat Panda 1,2 Dualogic – 127 g/km
E: 131-140	110	Ötajtós, benzines Mini R56 – 138 g/km
F: 141-150	120	Dízelüzemű Ford Focus C-Max 1,8 Duratorq TDCi – 143 g/km
G: 151-160	150	Dízelüzemű Audi A3 FSI 115ps – 158 g/km
H: 161-170	175	Peugeot 207 1,6 THP 150bhp – 166 g/km
I: 171-180	205	Renault Scénic 1,6 16V 100 – 173 g/km
J: 181-200	260	Dízelüzemű Alfa Romeo 159 – 1,6 16V JTDM – 187 g/km
K: 201-225	300	BMW 3. sorozat 330i túra – 214 g/km
L: 226-255	415	Jaguar X 2,5S Saloon – 234 g/km
M: 255 fölött	440	Discovery 3 Land Rover 4,4 V8 – 354 g/km

Ezen kívül több mint a kétszeresére – 950 fontra – emelik az újonnan vásárolt négyszemélyes, illetve négyajtós autók, valamint a sportkocsik jövedéki adóját, de többet (750 fontot) fognak fizetni a vásárlás évében egyes családi személyautók tulajdonosai is. Becslés szerint az új adórendszer hatására a brit személyautók szén-dioxid kibocsátása csaknem egy százalékkal (körülbelül 500 000 tonnával) csökken majd, míg a várható költségvetési többletbevétel

a pénzügyminisztérium 1,2 milliárd fontra becsüli. Pedig nem lesz olcsó a nagyobb teljesítményű kocsik üzemeltetése a második évtől kezdődően sem, mivel ezeket 455 font adó fogja terhelni, ami 14 százalékkal magasabb a jelenlegi G-kategória szintjénél.

A jövőre bevezetésre kerülő új jövedéki adórendszer a most hatályosnál hattal több adósávot tartalmaz – a legfelső M-sáv a legszennyezőbb, 255 g/km-nél több CO<sub>2</sub>-t kibocsátó Crysler Jeepeket, Porsche Bostereket stb. terheli. Piaci információk szerint e típusok potenciális vásárlói máris reagálnak a magas benzinárakra és a megváltozott környezetvédelmi feltételekre – a múlt évben országos szinten mintegy 150 000-rel kevesebbet vásároltak belőlük. Nem úgy az A- és B-kategóriás kocsiknál, amelyekből az Autógyártók és Forgalmazók Társaságának adatai szerint 17 százalékos volt a forgalom emelkedése, és várhatóan rövidesen ez lesz a legnépesebb futó típus – szemben a jelenleg számukat tekintve vezető G-kategóriás kocsikkal. Paul Everitt, a társaság vezérigazgatójának véleménye szerint 2001 óta, amikor bevezették a gépkocsik CO<sub>2</sub>-kibocsátás alapján történő adóztatását, világosan kirajzolódó tendencia a kisebb kibocsátású kocsik térnyerése.

Alistair Darling pénzügyminiszter az adórendszer átalakításával egyidejűleg azt is bejelentette, hogy egy nemrég, Julia King professzor irányítása mellett elkészült kutatási jelentés alapján egy 40 millió font értékű alapot létesítenek a kisebb kibocsátású személygépkocsik fejlesztésére. A jelentésben lévő 40 ajánlásban egyebek közt szerepel a kocsik kibocsátásának szintjét a fizetendő adóra utaló módon megjelenítő színes teszt-korongok bevezetése, a személygépkocsik okozta környezetszennyezés iskolai oktatásának beindítása és az Európai Unió CO<sub>2</sub> kibocsátáskereskedelmi rendszerének a közúti járművekre történő kiterjesztése is. Darling szerint a King-jelentésre a kormány érdemben nyáron válaszol, de addig is elfogad négyet az ott szereplő ajánlások közül: érvényesíteni fogja például az EU keretében a befolyását annak érdekében, hogy szigorítsák az autógyártókra kötelező kibocsátási határértéket: 2020-ra 100 g/km-re, szemben a 2012-ig hatályos 130 g/km-rel.

Ugyanakkor a pénzügyminiszter – az autósok és a fuvarozók nyomására – októberre halasztotta az üzemanyagok jövedéki adójának 2 pennyvel tervezett emelésének eldöntését. Jövő év áprilisától viszont már literenként 1,84 pennyvel, majd 2010-ben további 0,5 pennyvel emelkedik a motorüzemanyagokra kivetett jövedéki adó. A Teherfuvarozók Szövetsége üdvözölte ezt a döntést, amely – véleményük szerint – hozzájárulhat a mostani magas üzemanyag árak miatt felgyorsult infláció kézben tartásához. Környezetvédő aktivisták viszont arra hívják fel a figyelmet, hogy ezzel a kormány egy újabb lehetőséget szalasztott el arra, hogy többet ruházzon be a személygépkocsi-tulajdonosok üzemanyag-kiadásainak mintegy kétharmadát képviselő, jövedéki adó bevételekből a tömegközlekedés fejlesztésére, amire egyébként már Gordon Brown miniszterelnök is ígéretet tett.

A Guardian 2008. március 13-i számában szereplő ismertetés szerint a kormánykörök által minden eddiginél „zöldebbnek” aposztrofált 2008-as költségvetést egyébként környezetvédő szakértők összességében jelentéktelen, el-

lentmondásos és az éghajlatváltozás kezelési módjára vonatkozó világos víziót nem tartalmazó dokumentumnak minősítik. Miközben ugyanis a pénzügyminiszter állítólag a legszennyezőbb gépkocsik megterhelését, a repülőjáratok környezeti adójának emelését és az energiahatékonyság javításának elősegítését tervezi, nem volt hajlandó engedni a környezetvédők követelésének a motorüzemanyagok jövedéki adójának azonnali emelése ügyében, támogatta a Heathrow-i és a Stansted-i repülőtér bővítését (a légi közlekedés az országos CO<sub>2</sub>-kibocsátás mintegy 5,5 százalékáért felelős), és mindmáig nem nyújt hathatós támogatást a megújuló energiaforrások hasznosításának kiterjesztéséhez sem. Mindemellett Darling a cégautók környezeti szempontú megadóztatását is kilátásba helyezte, és csak a „legnfenntarthatóbb” bio-üzemanyagoknak ígért kedvezményes adóztatást. Szerepelt a kormány nagyratörő ígéretei között az is, hogy 2016-ra minden új lakóépület „zéró karbon-terhelő” lesz, 2019-ig pedig el fogják érni ugyanezt a többi épületnél is, de jövőre a Zöld Házak Szolgálat mindössze 26 millió fontot kapott a fűtőanyag- és szénkibocsátási számlák csökkentésére. Pedig a Zöld Építkezési Tanács szerint a meglévő nem lakáscélú épületek átalakítása tekintetében máris „kifutottak az időből”, és ezzel egybehangzóan környezetvédő csoportok az eddig hozott intézkedéseket az éghajlatváltozáshoz történő alkalmazkodás feladatával messze arányban nem állónak minősítették.

A lanyguló gazdasági teljesítmény és a forrásszűke sújtotta pénzügyminiszter azonban váltig hangoztatja, hogy a jövőben a kormány minden villamos- és hőerőművet aukción megvásárolható kibocsátási engedélyek beszerzésére kényszerít majd. Jelenleg ugyanis az EU-tagállamok erőművei ingyen juthatnak hozzá működési engedélyeikhez, ami óriási profitot jelent számukra, melynek terheit a társadalom és a fogyasztók viselik. Ami azonban a jelent (és a közlebbi jövőt) illeti, a Greenpeace képviselője szerint az üzemanyagok jövedéki adójának azonnali emelését elhalasztva a kormány a környezetkímélő technológiák elterjesztése, az energiatakarékosság és a megújuló energiaforrások szükséges mértékű hasznosítása elől vont el forrást.

Az üzem- és fűtőanyagok környezeti szempontoknak megfelelő fokozott mértékű adóztatása természetesen szociális problémákat is felvet – a túlpolitizált hazai gázár fényében ezért különösen tanulságos, hogyan kezeli ezt a problémát a brit költségvetés. A szűkös anyagi helyzetű fogyasztók közül az Egyesült Királyságban rászorulónak az minősül, aki jövedelmének 10 százalékát vagy ennél többet fordít fűtési és villanyszámlája rendezésére (ez az úgynevezett fűtőanyag-szegénység, a *fuel poverty*). E fogyasztók száma 1996-ban még 6,5 millió volt, de 2005-re már 2,5 millió körüli szintre csökkent, jelenleg viszont újra elérte a 4,5 milliót, de csupán 10 százalékuk vehet igénybe úgynevezett „szociális” (kedvezményes) díjszabást. Ezek költségeit a szolgáltatók kötelesek viselni, akiket Darling most óriási különadókkal (*windfall tax*) fenyegetett meg, ha nem fordítanak az eddiginél mintegy háromszor többet a szegényebb, de pontos fogyasztásmérőkkel ellátott fogyasztói helyek támogatására (erre a célra közel 55 millió fontot költenek ma az energiaszolgáltatók – ezt akarják évi 150 millióra emelni). A pénzügyminiszter bejelentése szerint mindemellett a

hatvan év fölöttieknek biztosított téli fűtési segélyt 50 millió fonttal, 250 millióra, a 80 év fölöttiekénél pedig 100 millió fonttal, 400 millióra emelik.

Budapest, 2008. március 25.

*Összeállította: Dr. Balog Károly  
a Levegő Munkacsoport megbízásából*