

Budapest, 2007. augusztus 17.

Óri István
kabinetfőnök
Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium
Budapest

Tisztelt Kabinetfőnök Úr!

Köszönettel megkaptam meghívóját a 2007. szeptember 14-i Zöld autózás konferenciára. Elolvasva a megküldött anyagokat, arra a következtetésre jutottam, hogy ez a rendezvény nem szolgálja a környezetvédelem céljait. A konferencia elsősorban az agroüzemanyagok felhasználásának támogatását és az autózás „zöldre festését” kívánja elősegíteni.

Az agroüzemanyagok előállítása és felhasználása sok problémát vet fel, amelyek egy részére legutóbb az EU Zöld Könyve („Alkalmazkodás az éghajlatváltozáshoz Európában – Az uniós fellépés lehetőségei”, 2007. július 29.) is figyelmeztetett. Hazánkban sem végeztek a felmerülő problémákkal kapcsolatban megfelelő mélységű, szektorokon és érdekcsoportokon átnyúló vizsgálatokat.

- 1) Az Európai Unió, az OECD, valamint hazai kutatók tanulmányaiból is jól ismert, hogy a gépjármű-közlekedés nem fizeti meg az általa okozott költségeket. Így a motorizáció további támogatása ellentétes a szennyező fizet elvvel és a piacgazdaság elveivel. Az agroüzemanyagoknak nyújtott eddigi és tervezett adókedvezmények és közvetlen támogatások ezzel szemben évente több tízmilliárd forint támogatást jelentenének a motorizációnak.
- 2) Az üzemanyagok adója jelenleg nagyjából a közlekedéshez szükséges infrastruktúra építésének, fenntartásának és üzemeltetésének a költségeit fedezi. Indokolatlan és igazságtalan lenne, ha ezekhez a költségekhez kevésbé járulnának hozzá mindazok, akik agroüzemanyagot tankolnak a kocsijukba.
- 3) Ezen támogatások miatt csökkennek az államháztartás bevételei, aminek következtében más területeken kell megszorításokat alkalmazni, illetve az adóterheteket növelni. Ez önmagában még nem lenne baj, ha ezek a támogatások valóban a környezet védelmét szolgálnák, azonban korántsem ez a helyzet.
- 4) Az agroüzemanyagok előállításának magas az energiaigénye, különösen a magyarországi természeti feltételek mellett. Sok esetben a bevitt fosszilis energia mennyisége közel azonos, sőt, néha több mint amennyit végső soron az adott agroüzemanyagból nyerünk. Tehát alig vagy semmivel nem járul hozzá a fosszilis energiafogyasztás csökkentéséhez.
- 5) Az etanol kisebb energiatartalmú, mint a benzin, emiatt az etanolos autó 20-25 százalékkal (autópályán esetleg csak tízzel) többet fogyaszt, mint a benzinüzemű.

- 6) Az agroüzemanyagokat csak intenzív mezőgazdasági termeléssel „kifizetődő” előállítani, ami jelentős környezetszennyezéshez, természetromboláshoz vezet, újabb monokulturák kialakulását idézi elő.
- 7) Az agroüzemanyagok előállítása során igen nagy mennyiségű szennyvíz, szennyezőanyag keletkezik.
- 8) Az agroüzemanyagok ugyanazokért a forrásokért – termőföld, műtrágya stb. – versenyeznek, mint az élelmiszer-termelés. Ez azt jelenti, hogy az agroüzemanyagok szélesebb körű termesztése esetén az élelmiszerárak nagy mértékű emelkedésével lehet számolni. Ezt már most láthatjuk egyes országokban. (Figyelmeztető jel az idei rossz kukoricatermés, ami szintén az élelmiszerárak érezhető emelkedéséhez vezet. Mivel a kukorica az agroüzemanyagoknak is egyik alapanyaga, semmiképpen sem szabad az egyébként is szűk kínálatot tovább csökkenteni azzal, hogy a megtermelt kukorica egy részét agroüzemanyagok előállítására fordítjuk.)
- 9) Az agroüzemanyagok iránt mesterségesen gerjesztett kereslet a fejlődő országokban már eddig is súlyos természetpusztításhoz vezetett (például a pálmaolaj termelése érdekében semmisítik meg Indonéziában az őserdőket, és helyükön monokulturákat hoznak létre). A biodiverzitás csökkenésén túlmenően ez az éghajlatváltozást is felerősíti.
- 10) Az agroüzemanyagok előállítása fajlagosan alacsony élőmunka-igényű, így a vidékiek foglalkoztatásának további csökkentése irányába hat. (Például a kabai cukorgyár– a cukorrépa-termelők és az üzem együtt – jóval több munkaerőt igényelt, mint most, amikor átállítják agroüzemanyagok előállítására.)
- 11) Az agroüzemanyagok esetében az egy hektárra jutó termelési érték alacsonyabb, mint az egyéb mezőgazdasági termékek esetén. (Különösen igaz ez a repcére, amelynél legfeljebb fele akkora termésátlagot tudunk elérni, mint az északabbra fekvő országok.)
- 12) Még abban az esetben is, ha az agroüzemanyagoknak lennének környezetvédelmi előnyei, a gépjárművek által okozott szennyezést sokkal gazdaságosabban, hatékonyabban lehet csökkenteni a környezetkímélőbb közlekedési módoknak nyújtott támogatással, valamint a külső költségek beépítésével az árakba.
- 13) Nem szerencsés üzenet a külföldiek közül egyedül svéd vendéget meghívni. A „környezettudatos” Svédország agroüzemanyag-igényét más országokból elégíti ki, jelentősen növelve országa ökológiai lábnyomát. Egyébként Svédországban 456, miközben a hasonlóan magas életminőséget élvező dánoknál csak 354 személygépkocsi jut 1000 lakosra (Eurostat, 2006).
- 14) A fenti problémák ellenére nem vethető el teljes mértékben az agroüzemanyagok előállítása. Azonban csak a kisebb üzemekben, decentralizáltan, elsősorban a helyi hulladékok és az alkalmankénti túltermelés feldolgozását, valamint a térségben történő felhasználását tartjuk megfelelő körülmények esetén elfogadhatónak. A nagy szállítási távolságokat, a nagy üzemméretből adódó feszítő nyersanyagellátási kötelezettségeket, valamint az exportot nemzetgazdasági és környezeti szempontból egyaránt megalapozatlannak tartjuk. Mindenek előtt pedig megfelelő szakmai elemzésekkel kell alátámasztani a döntéseket.

A fentiek alapján úgy véljük, hogy a minisztérium nemcsak a környezetvédelem ügyének, de saját magának is rossz szolgálatot tesz azzal, hogy az agroüzemanyagokat propagálja. A KvVM-nek e helyett kezdeményeznie kellene az agroüzemanyagok adókedvezményeinek és mindenfajta költségvetési támogatásának a haladéktalan felszámolását. Az így megtakarított összeget olyan feladatokra kell fordítani, amelyekkel viszonylag kis költséggel jelentős eredmények érhetők elő a közlekedés környezeti ártalmainak csökkentése terén. Ilyenek például a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítése, a kombinált fuvarozás és

a nem motorizált közlekedési módok támogatása, valamint olyan felvilágosító munka, amelynek eredményeként a kormány végre hatékony intézkedéseket hozhat a piacgazdaság megvalósítására a közlekedésben – vagyis olyan intézkedéseket, amelynek eredményeként a közlekedés résztvevői végre megfizetik az általuk okozott költségeket. A minisztériumnak széles körű felvilágosítást kellene végezni annak érdekében, hogy megismertesse a lakossággal és a döntéshozókkal a külföldi jó példákat arról, miként lehet segíteni egyszerre a környezet állapotának és a nemzetgazdaság versenyképességének javítását.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök