

ARCUNK ÉS HARCUNK

20 éves a Magyar Ásványolaj Szövetség

Az 1989. évi politikai rendszerváltást követően a gazdasági szabályozásban is alapvető változások következtek be. Ennek egyik jele volt, hogy szinte minden nagy nemzetközi olajtársaság megjelent hazánkban, és gyors ütemben kezdte kiépíteni kúthálózatát. Ezzel párhuzamosan (az akkor még teljes mértékben állami tulajdonú) MOL és már a rendszerváltás előtt is Magyarországon levő Shell is kezdte átépíteni kútjait a legkorszerűbb színvonalra, illetve ilyen minőségű újakat épített. Valószínűleg nem túlzás azt mondani, hogy a kilencvenes évek elején - arányát tekintve - a világon sehol nem volt annyi világszínvonalú töltőállomás mint nálunk. A legtöbb pénzt Magyarországra az olajcégek hozták; együttes beruházásaik értéke 2000-ig meghaladta a kétmilliárd (!) dollárt.

Azonban nemcsak a "multik" jelentek meg. Megpróbáltak ezen gazdasági óriások mellett helyet találni maguknak egymillió forintos törzstőkéjű Kft-k, vagyon nélküli Bt-k, és vélhetően számos olyan alkalmi egyesülés, amely azzal sem törődött, hogy a cégbíróságon bejegyezzék. Többségük úgy gondolta, hogy rá, mint "hátrányos helyzetűre" más szabályoknak kellene vonatkozni, mint a nagyokra, akikben fel sem merülhetett, hogy ne tegyenek eleget minden befizetési kötelezettségüknek.

A gondok gyökere az volt, hogy 1991. január 1-vel úgy szüntette meg a parlament a OKGT (a MOL Rt jogelődje) termelési valamint belkereskedelmi és a Mineralimpex (a MOLTRADE-Mineralimpex Rt jogelődje) külkereskedelmi monopóliumát, hogy nem biztosította hozzá sem a megfelelő jogi háteret, sem az ellenőrzés feltételeit. A piacon egyre vadabb állapotok jöttek létre.

1991. december 13-án 14 cég, az

Agip Hungária Rt
Allcom Kereskedelmi Rt
Aral Hungária Kft
Avanti Rt
BP Oil Magyarország Kft
Esso Oil Töltőállomás Kft
Kuvait - Áfor Kft
Mineralimpex Külkereskedelmi Vállalat
Mobil - Áfor Kft
MOL Rt
ÖMV - Áfor Kft
Shell és Interag Kft
Tamoil Hungária Kft
Total Hungária Kft

létrehozta a Magyar Ásványolaj Szövetséget azzal a célkitűzéssel, hogy az érdekképviseleti tevékenységen túlmenően elősegítse az olajipar és -kereskedelem területén a fejlett piaci viszonyok kialakítását, a szabad verseny feltételein alapuló vállalkozást és kereskedést.

Ennek érdekében a Szövetség állást kívánt, és kíván foglalni szakmai, elvi és érdekvédelmi kérdésekben, szoros kapcsolatot építettek ki, és tartanak fenn a különböző hatósági szervezetekkel.

A Szövetség - Alapszabályának megfelelően - nyitott, tagja lehet bárki, ha olajipari vállalkozását vagy kereskedését Magyarországon végzi, és az Alapszabályban foglaltakat magára nézve kötelezőnek tartja. Rengeteg jelentkező volt, zömük azonban általában nem voltak hajlandóak nyilatkozni arról, hogy a költségvetéssel vagy bármely más szervvel (pl. Társadalombiztosítás) szemben nincs, és soha nem is állt fenn tartozásuk, a felvételtől nem is tárgyalhatott az Elnökség.

Az alakuló ülésen elnökké Dr. Tóth József urat a Mineralimpex Külkereskedelmi Vállalat akkori vezérigazgatóját választották, akit többször újraválasztottak, és mind a mai napig ő tölti be ezt a posztot. A két alelnök megalakuláskor a MOL Rt és a Shell és Interag Kft képviselője lett.

1992. február 17-én a Szövetséget a Fővárosi Bíróság a társadalmi szervezetek nyilvántartásába vette. Ezt követően kezdődött a Titkárság felállítása.

Megalakultak az első munkabizottságok (műszaki, közgazdasági és jogi). Az évek során ezek részben átalakultak, részben újak jöttek létre. Az az elv azonban változatlanul érvényes, hogy egy-egy probléma megoldásának előkészítése (a "műhelymunka") szakértői szinten a bizottságokban történik, és ők tesznek javaslatot az Elnökségnek, Közgyűlésnek, de véleményüket - mint a Szövetség álláspontját - nem közölhetik kifelé.

Decemberben tartottuk azt a "Karácsonyi Fogadást", melyből hagyomány lett. Minden évben meghívjuk rá a tagvállalatok képviselőit és a Szövetség szempontjából fontos személyeket.

Megkezdtük részvételünket a középszintű érdekegyeztető tanácsban, szakértőként az Európai Energia Charta szénhidrogén jegyzőkönyvének kidolgozásában, valamint az olajipari szabad kapacitások kihasználásával foglalkozó ún. "Open Access" bizottságban. Kértük a Pénzügyminisztériumtól, hogy részt vehessünk az előkészítés alatt levő ún. "Jövedéki törvény" kidolgozásában.

Mint hogy nyilvánvalóan nem volt összhangban a hazai és a nyugat-európai joggyakorlat, megbízást adtunk az Arthur Andersen cégnek, hogy a kötelező készletezésre, a jövedéki ellenőrzésre, az általános forgalmi adóra és a helyi adókra vonatkozó törvénytervezetek illetve törvénymódosítások összhangba hozására tegyen javaslatot, valamint vizsgálja meg, mennyire felelnek meg ezek az Európai Gazdasági Közösség (a későbbi EU) gyakorlatának. A tanulmány legfontosabb megállapítása az volt, hogy Magyarországon is be kell vezetni az adóraktár intézményét, mert enélkül nem folytatható nagykereskedelmi tevékenység, ami alapfeltétele egy későbbi energiatőzsde működésének. Részben ennek a tanulmánynak tudható be, hogy tagvállalataink szorgalmazására létrejött a következő évben az országnak stratégiai biztonságot jelentő Kőolaj- és Kőolajtermék Készletező Szövetség.

1993-ban számos jogszabálytervezetet megkaptunk véleményezésre, és észrevételeinket általában figyelembe is vették. Sajnos nem volt ez teljes mértékben igaz a jövedéki törvényre, amely az olajipar és kereskedelem szempontjából meghatározó fontosságú. Valószínűleg dollárban kifejezve is milliárdos nagyságrendű kárt okoztak azok a csalások, amelyek nem következhetek volna be ha elfogadják azt a két javaslatunkat, hogy minden olajtermék legyen jövedéki termék (és aki nem motorikus célokra használja fel, kaphassa vissza a jövedéki adót) valamint, hogy az olajtermékekkel kapcsolatos tevékenységet kössék 200 millió forint garanciához. Így nem fordulhatott volna elő, hogy adózatlan petróleumból és orsóolajból "gázolajat" keverhessenek, és az sem, hogy tetten értek ugyan egy céget, de sajnos, nem volt miből fizetnie. Tudomásul kell(ett volna) venni, hogy az üzemanyagok kereskedelméhez tőke kell, mégpedig akkora, ami az áru adótartalmára is fedezetet nyújt. Nem lett volna lehetséges, hogy egy vonatszerelvény üzemanyagot (adózott étéke 100 millió forint) behozó, tőke nélküli Bt-nek valaki "csak úgy" eladott volna. Ha pedig a Bt az eladójának tudott garanciát adni, nyilván tudott volna a magyar államnak is.

A jövedéki törvény végül annyira zavarosra sikeredett, hogy parlamenti ülészakonként módosították. Sokat segített volna az érthetőségén, ha kérésünknek megfelelően külön-külön törvény vonatkozott volna az egyes jövedéki termékekre, vagy legalábbis egy az olajra és egy a többire. Talán megérdemeltünk volna ennyit - tekintve, hogy az államháztartás adóbevételeiben minden ötödik forint az olajjal kapcsolatos.

"Lendületet vett" a háztartási tüzelőolaj- gázolaj csalás. A Szövetség napilapokban közzétett nyilatkozatban követelte annak meggátolását, hogy az előírásokat betartó tisztességes piaci szereplők ne kerüljenek hátrányba a jogszabályok kijátszóival szemben. (Műszakilag azonos a színezetlen gázolaj és a pirosra színezett háztartási tüzelőolaj, csak míg az elsőn jelentős adó van, a másik adózatlan volt.) Ennek nyomán született is egy kormányrendelet, és megkezdődtek a töltőállomás ellenőrzések, amit a Szövetség anyagilag is támogatott. Örömmel állapítottuk meg, hogy egyetlen tagvállalat kútjánál sem találtak hamisított gázolajat vagy benzint.

Ebben az évben kezdtük meg a kiskereskedelmi üzemanyag statisztika kialakítását, ami - némileg kiegészítve - ma is folyik, illetve később a kenőanyagokra is készült havonta statisztika.

Felvették a Szövetségünket az European Petroleum Technical Co-operationba, (EPTC) egy olyan, a nyugat-európai országok olajszövetségeiből álló "klubba", melyen keresztül más országok olajipari és kereskedelmi gyakorlatáról szerezhettünk információt.

1994-ben egy fontos dokumentum készült el, az Etikai Kódex, mellyel kapcsolatban az a közgyűlési döntés született, hogy ez legyen az alapszabály része. Az Alapszabály ezen módosítását a Fővárosi Bíróság, mint cégbíróság jóváhagyta.

Ez volt az első év, hogy egy előzetes munkaprogram alapján folytatta tevékenységét a Szövetség, továbbá hogy az elnökségi ülésekre/közgyűlésekre a szakma szempontjából kiemelten fontos közéleti személyeket hívtunk meg előadónak,

valamint hogy bekapcsolódtunk a Kőolaj Világkongresszusok Magyar Nemzeti Bizottságának tevékenységébe, és a fentieket a mai napig folytatjuk.

Ekkor még két ólmozott benzintípus (92 és 98 oktános) volt forgalomban. Eredménytelenül javasoltuk, hogy az alacsonyabb oktánszámú forgalmazását az év végével tiltsák meg a hatóságok. Elértük viszont, hogy a szabványban ne csak maximális, hanem minimális ólomtartalom is bekerüljön. Erre azért volt szükség, mert a csalók egy része azt használta ki, hogy csak maximum volt megadva, így - az általa kisebb adóval vett - ólmozatlan ("ólommentes") 91 oktános benzint árusította ólmozott ("ólmos") 92 oktános néven, és literenként 6 forintot keresett az "üzleten".

Megkezdjük tevékenységünket azon kőolajtermékekre (pl. petróleum, sugárhajtómű üzemanyag) vonatkozó szabvány kidolgozásában, melyekre ilyen korábban Magyarországon nem volt. Ennek kiegészítéseként indult meg számos vizsgálati eljárás szabványosítása (egy termékszabványban említett vizsgálati módszernek magának is szabványosítottnak kell lennie).

A piaci helyzet nem sokat javult, erőfeszítéseink hatására azonban módosult a jövedéki törvény (adó került azokra a termékekre, amelyekből "üzemanyagot" lehetett pancsolni, és be kellett fizetni a fogyasztási adót a passzív bér munkában külföldön előállított üzemanyagok után), így a tisztességes szereplők nem kerültek hátrányba az ügyeskedőkkel/csalókkal szemben - kár, hogy ez a törvénymódosítás csak az év végén lépett hatályba.

A minőségre vonatkozóan megjelent a 21/1994 IKM rendelet ("üzemanyag-rendelet"), de sajnos nem úgy ahogy javasoltuk, ilyen irányú változtatást csak a következő évben sikerült kieszközölnünk.

A piac rendbetételére folytak a hatósági ellenőrzések, amit anyagilag is támogatott a Szövetség: egymillió forintot adtunk a Vám- és Pénzügyőrségnek a számítógépes ellenőrzések támogatására, és másik egymilliót a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség kútelőrzéseinek támogatására. Megjelent egy PM - NGKM együttes rendelet, amely lehetővé tette jövedéki termékek halasztott vámfizetéssel történő importálását. Ez az EU-ban is létező lehetőség; megfelelő garancia mellett olyan cégek, melyek már évek óta bizonyították, hogy az állammal szemben minden fizetési kötelezettségüknek eleget tettek, akkor fizetik ki a vámot, amikor az árut már eladták belföldön. Magyarországon azonban ezt nem garanciához és/vagy feddhetetlen múltához kötötték, hanem "az illetékes szakmai szövetség megbízhatósági igazolásához". Minthogy a megbízhatósági igazolást nem ismeri a magyar jog, az ilyen "biztosíték" ellen tiltakoztunk már a jogszabály előkészítése során. Szövetségünk "megbízhatósági igazolást" senkinek nem adott, még saját tagjainak sem. Ennek ellenére számos cég halaszthatta a fizetést üzemanyag importjakor. (Vajon kit tekintett a VPOP illetékes szakmai szövetségnek?). Így érkeztek be irányvonatnyi szállítmányok a közterhek megfizetése nélkül, és tűnt el pillanatok alatt az áru majd a "vállalkozás".

Most derült ki, hogy a jövedéki engedély megadását milyen vállalatvizsgálat előzte meg; jó példa, hogy egy arab tulajdonosról, akinek cége legalább 3 milliárd (!) forinttal károsította meg Magyarországot, a hatóságoknál kb. ennek megfelelő

személyi adat volt: neve Kovács, lakhelye Budapest - és ez elég volt a halasztott vámfizetés megadásához.

1995 márciusában igen szigorú gazdasági intézkedéseket vezettek be ("Bokros csomag"), melynek része volt a 8%-os vámpótlék bevezetése, amit a termékekre kivetettek a kőolajra viszont nem. Megértve az ország helyzetét, ezen szabadversenyt gátló lépés ellen Szövetségünk nem tiltakozott, ugyanakkor a MOL sem élt vissza a számára kedvező lehetőséggel (minthogy a vámpótlékre is rátették a 25%-os ÁFA-t, 10% -os versenyelőnybe juthatott volna - de önkorlátozást hajtott végre).

Megjelent a 26/1995-ös NM rendelet a veszélyes vegyi anyagok bevizsgálására és regisztrálására vonatkozóan. Ez az olajcégek számára főleg a kenőanyagok szempontjából volt érdekes; ha ezek valamennyijére el kellett volna végezteni a fenti eljárásokat az olajcégeknek együttesen több mint 300 millió forintba került volna. Sikerült azonban a Minisztériumtól olyan állásfoglalást kapni, miszerint egy EU országban gyártott, bevizsgált és regisztrált kenőanyagot nem kell külön bevizsgálatni Magyarországon is.

A nagy olajcégek olyan kutakat építettek, melyekben a tankoláskor felszabaduló benzingőzt visszavezetik a földalatti tartályba. Ezt azért tették, mert anyaországukban ez vagy már kötelező volt, vagy tudták, hogy hamarosan az lesz. Ez nem olcsó, így a kis vállalkozások ezt nem építették be. 1995-ben jelent meg az a Szövetség által is szorgalmazott IKM - KTM együttes rendelet a motorbenzingőzők emissziójáról, amely a "gőzinga" alkalmazását néhány évvel később kötelezővé tette. Küzdelmek árán sikerült elérnünk, hogy a rendelet ne a hatóságok által javasolt 1.000.000 liter évi benzinforgalomnál többet eladó töltőállomásokra vonatkozzon csak, hanem ez a küszöbérték 100.000 liter/év legyen, azaz mindenkire vonatkozzék.

A kormány a fűtési szezon végeztével a HTO-ra a gázolajéval azonos adót vetett ki, így a továbbiakban ezzel a termékkel nem volt értelme csalni. Ekkor egy új módszer tűnt fel: kenőanyagnak deklarált "gázolajat" kezdtek behozni a határon. Soha nem látott mennyiségű "kenőanyagot" adtak el.

Hogy az ügyeskedőknek mindig akad új ötletük, az részben az adózás komplikáltságából adódott. Szövetségünk mindig azt kérte, hogy az EU gyakorlatának megfelelően - kétféle adó legyen az üzemanyagokon (jövedéki adó és ÁFA), a befolyt adó szétosztása pedig legyen a kormány/parlament dolga. Ezzel szemben pl. az ólmozott benzinre a következő közterheket vetették ki import esetén:

- fogyasztási adó 41,6 Ft/l
- útalap 9,5 Ft/l
- termékdíj 2,0 Ft/l
- készletezési hozzájárulás 1.144 Ft/l
- statisztikai illeték 3%
- vámilléték 2%
- vámpótlék 3%
- ÁFA: 25%

Nyolc címen adóztattak, és ezt nyolc különböző jogszabály rendezte. Volt, ahol százalék, volt ahol fix összeg volt megadva, ez utóbbinál a vetítés alapja hol a tömeg, hol a térfogat. Ráadásul nem egyszerre kellett megfizetni. Így történhetett meg, hogy az importált üzemanyag a kereskedelmi láncon (miközben fizikailag egy helyben volt) eljutott egy fantom cégig, aki úgy adta tovább egy létező cégnek, hogy már befizette az útalapot és a környezetvédelmi termékdíjat is elvámolásakor (ezt csak később kellett), az új vevő pedig erre hivatkozva nem fizetett. Ez az állapot mindaddig megmaradt, míg fentebbi, adózás egyszerűsítésére vonatkozó javaslatunkat (évekkel később) el nem fogadták.

A tájékoztatásban lényeges változás következett be: a Szövetség tevékenységéről, illetve egyéb fontos eseményekről "Havi Jelentésben" kaptak - és kapnak a mai napig is - tájékoztatást a tagvállalatok, a sürgős információkat faxon, később e-mailen kapták, és kapják.

1996-ban valósult meg első szándékunk az üzemanyagok "zöldebbé" tételére. Július 1-vel törölték az "üzemanyag rendeletből" a 92 oktános ólmozott benzint, így az nem forgalmazható. Megmaradt az ólmozott 98 oktános, és megjelent az ólmozatlan 98 oktános benzin is. (A Szövetség törekvései tükröződnek vissza abból, hogy az "üzemanyag rendelet" bizonyos üzemanyag szabványokat kötelezővé tesz - jogszabályi hivatkozás nélkül a szabvány nem lenne kötelező.) A tagvállalatok közötti példás együttműködésneként (sokszázezer példányban) szórólap készült, és került kihelyezésre a kutaknál az autósok AB-92-es ólmozott motorbenzint használók számára "a Magyar Ásványolaj Szövetség felsorolt tagjainak ajánlása alapján" címmel.

Lényeges változás történt a HTO felhasználásánál. Ettől az évtől kezdve nincs lehetőség a háztartásoknak az adó vagy legalábbis annak egy része visszaszerzésére. Gyakorlatilag megszűnt a HTO forgalmazása a kutaknál. A hivatalos álláspont azóta is az, hogy ezt ma is megkapják, beépítették a költségvetési támogatási rendszerbe. Ez igaz, de - minthogy nincs külön nevesítve, így nem alanyi jogon jár, az önkormányzatoknak máshonnan (pl. lakásfenntartási támogatás) kellene elvenni ezt az összeget.

Az év folyamán a gázolajok is "zöldebbé" váltak: a tagvállalatok egyöntetű támogatásával 0,2%-ról 0,05%-ra csökkent a megengedhető kéntartalom, és a téli minőség hidegszűrhetőségi határértéke - 12 °C-ról - 15 °C-ra csökkent.

A megszorított kútrablások miatt a tagok közösen készültek egy a kutasok oktatását célzó film elkészítésére. Erre, a vélhetően drága lépésre azért nem került sor, mert a BP felajánlotta, hogy az anyavállalata által Angliában, Amerikában és Ausztráliában forgatott, magyarra lefordított biztonsági oktatófilmet a hozzátartozó munkafüzetet, matricákat és kitöltőlapot a Szövetség többi tagvállalata is oktatóanyagként használhassa.

Módosításra került (az Európai Kenőanyag Szövetségben is alkalmazott módszerrel) a kenőanyag statisztika, elkészült az első, nagybani adásvételi szerződések sztenderdizálását célzó tervezet (a tankautóval a vevő telephelyére leszállított árura vonatkozóan), elkészült továbbá az az összeállítás, amely az országban található

valamennyi töltőállomást tartalmazza. (Érdekes, hogy közel 20 hatósági engedély kell egy töltőállomás működtetéséhez, melyek közül többnek országos központja van, de a kutakra vonatkozó listával egyik sem rendelkezett, és nem rendelkezik ma sem.)

Ezen a nyáron lépett életbe a nehéz gépjárművek forgalmát a hétvégeken megtiltó 111/95. kormányrendelet. Ez annyiból jelentett nehézséget, hogy augusztus 20-a körül négynapos ünnep volt, és erre is vonatkozott a tilalom. A közlekedési tárca konstruktív hozzáállásának is köszönhetően sikerült elérnünk, hogy az autósok ebből a problémából semmit sem éreztek. (A Szövetség kérésére a hatóság engedélyezte néhány tartályautó éjszakai közlekedését e napokban, az olajcégek pedig komoly szervező munkával megoldották, hogy minden kútnál folyamatosan legyen üzemanyag.)

10% részesedést szereztünk az Ásványolaj Minőségellenőrzési Rt-ben, és ezt a tulajdonunkat azóta is megtartottuk.

Szövetségünk volt a házigazdája a nemzeti olajszövetségeket tömörítő EPTC éves értekezletének (ekkor mi voltunk az egyetlen nem EU ország a szervezetben).

1997-ben a jövedéki termékeket forgalmazó vállalatok megbízást adtak közösen a KPMG-nek az új jövedéki törvény és végrehajtási rendeletei kidolgozására. Az előzmény az volt, hogy már 1996. végére el kellett volna készülnie az új törvénynek, de ezt a Pénzügyminisztérium be sem nyújtotta az Országgyűlésnek, és a munka 1997-ben sem indult biztatóan. A KPMG anyaga - külföldi minták alapján - olyan jóra sikerült, hogy a PM (saját anyagával szemben) azt javasolta némi módosítással elfogadásra. Így egy csaknem EU-konform jogszabály született - ugyanakkor szándékainkkal ellentétben nem tette lehetővé az adóraktár (nagykereskedelem és tőzsde) működését. Gondot az jelentett, hogy a törvény végrehajtási rendeletét nem a KPMG dolgozta ki, hanem - az időzavarba került hatóság - így az több helyen értelmezésekre adott lehetőséget, amit a Szövetség a VPOP-val folytatott konzultációk során próbált egyértelművé tenni.

Volt azonban egy másik pénzügyi probléma is: a pénztárgép. Ennek a kútféjekkel összekapcsoltnak kellett lennie, amit azzal "fejelt meg" az APEH, hogy az ún. fekete doboznak a nyomtatóba kell lennie. Ez azt jelentette volna, hogy a nyomtató meghibásodása esetén (pl. papírhiány) a kút üzemképtelenné válik, ráadásul összességében milliárdos beruházással az olajcégeknek az APEH által elvárt, de a meglévőnél sokkal kevesebbet tudó szoftvert kellett volna alkalmazni. Egészen a PM államtitkáráig menő tárgyalássorozat eredményeként végül sikerült számunkra elfogadható megoldást találni.

A kutak működéssel kapcsolatban megjelent egy furcsa IKIM rendelet is, amely azt írta elő, hogy a kutasoknak "töltőállomás-kezelő és eladó" szakképesítéssel kell rendelkezniük, az nem elég, hogy az olajcégek maguk kiképezték alkalmazottaikat. Az IKIM-mel folytatott konzultáción elértük, hogy ezt csak 2001-től tegyék kötelezővé, addig csak "törekedni kell", hogy műszakonként legalább egy ilyen alkalmazott dolgozzék.

Komoly problémát jelentett az üzemanyag-tápszivattyú ("pumpa") meghibásodások, melyek főleg Észak-Kelet-Magyarország térségében jelentkeztek. Párhuzamosan vizsgálta az okokat a MOL, a külföldi anyavállalatú cégek ottani laboratóriumai és a Műegyetem. Az év végére sikerült lezárni az ügyet azzal, hogy az ok meglett (a csővezetéken szállított vegyipari benzinben levő kénvegyületek kiváltotta átszennyeződés), a MOL ezen a vezetéken a későbbiekben benzint és komponenseit nem szállított, és a TIFO tartály- és töltőrendszerét áttisztították. Ezután már nem volt benzinre visszavezethető meghibásodás.

Elkészült egy újabb sztetenderdizált adásvételi szerződés ("eladó telephelyén vevő tartályautójába töltve"), bevezették a gázolaj jövedeki adójával azonos környezetvédelmi termékdíjat a kenőanyagokra. Ez egy meglehetősen komplikált eljárással volt visszaigényelhető, melynek egyszerűsítése céljából számos konzultációt folytattunk a környezetvédelmi tárcával.

Elkészült az első nyomtatott Éves Jelentésünk magyar és angol nyelven; ezeket a tetszetős kiadványokat azóta is megjelentetjük minden évben, és eljuttatjuk a megcélzott közönségnek (országgyűlési bizottságok, minisztériumok, stb.)

1998-ban az év eleji enyhe tél, az ázsiai válság és az újra induló iraki export hatására folyamatosan csökkent az olaj világpiaci ára, és decemberre hordóját 10 dollár alatt meg lehetett kapni. Ennek következtében csökkenni kezdtek a hazai árak is - az üzemanyagok azon kevés termék közé tartoztak, melyek ára az év folyamán csökkent. Ennek ellenére a Magyar Autóklub (lehet, hogy tagtoborzó fogásként) több nyilatkozatot tett, miszerint a forgalmazók milliárdos haszonra tesznek szert, mert a hazai üzemanyagárak nem esnek úgy, mint a világpiaci olajár. Sok munkába került az autósokkal megértetni, hogy a benzin az adótól drága, az olajcégek a kialakult helyzetben nem tettek szert extraprofitra.

Megjelent egy példaértékű deklarációnk, a Szövetség "Környezetvédelmi Elkötelezettsége", melyben nyilatkozatot teszünk arról, mik a szándékaink ezen a területen.

Elismerésünknek tekinthető, hogy ettől az évtől kezdve folyamatosan meghívnak bennünket az európai olajcégeket tömörítő Europia félévente esedékes tájékoztatóira, illetve a nekik tudományos háttérrel jelentő CONCAWE-től számos, egyébként nehezen megszerezhető információhoz jutunk.

Elkészült a nagybani adásvételi szerződések (ez idő szerint utolsó) sztetenderdizált változata, mely a vasúti szállításra vonatkozott. Megtörténtek az előkészületek az AB-98 ólmozott motorbenzin kivonására.

1999-ben megfordult a világpiaci tendencia. Az olaj ára februárban érte el mélypontját (9,64 USD/bbl), majd folyamatosan emelkedett, decemberre 26 dollár felett volt.

Ez a tendencia megjelent a termékek árában - belföldön is. Január eleje és december vége között 25%-kal nőtt a benzin ára, amit tovább növelt, hogy január 1-vel jelentősen emelkedett a jövedeki adó. Érdekes, hogy ennek ellenére nem csökkentek az eladások. Egy termékkel volt probléma, a keverékkel. A VPOP több

tagvállalatot meg akart büntetni azért, hogy "szabványon kívüli" terméket hoz forgalomba (magasabb a végforrpontja mint a 91 oktános benzinnel a szabványban rögzített érték). Sikertelen volt meggyőzni a hatóságot, hogy itt nem erről van szó (a keveréknek a világon sehol nincs szabványa), a magasabb forráspontot a kenőolaj bekeverése okozza, mely nélkül a kétütemű motorok dugattyúi besülnének.

Ismét "zöldebb" lett a termékválaszték: megszüntettük az AB-98 ólmozott motorbenzin forgalmazását. Az akciót jelentős propaganda előzte meg: tájékoztatás az írott és az elektronikus sajtón keresztül, közel egymillió szórólap kihelyezése a kutaknál. Ezekből megtudhatták az autósok, hogy április 1-e után nem lesz ólmozott benzin, de a 98 oktános "szuperpluszba" központilag kevernek be "ólompótló" adalékot, aki eddig ólmozott benzinnel járt vagy ezt veheti vagy megveszi az adalékotlan 91 vagy 95 oktános benzint, a kút boltjában ("shop") az "ólompótló" adalékot és maga keveri be. Ezzel a lépéssel számos EU országot előztünk meg.

Elvégeztük azt az előkészítő munkát, hogy 2000. január 1-től az európaival mindenben azonos benzin (MSZ EN 228) és gázolaj (MSZ EN 590) szabvány legyen. Ez megjelent 2000. legelején, azt viszont nagyon nehezen értük el, hogy a GM ezzel összhangba hozza az "üzemanyag rendeletet".

Az Elnökség korábbi döntésének megfelelően a sajtó negyedévente kapott, és kap tájékoztatást az üzemanyag-fajták forgalmáról, melyet a téma után ezidőtájt igen érdeklődő sajtó szívesen vett.

A kutakkal kapcsolatban az érintett cégekkel megbeszélést folytattunk a mobiltelefonok használatának veszélyességéről, és megállapodtunk, hogy bár ez műszakilag semmiféle gondot nem jelent, mégsem célszerű (bár nem tiltható) a mobiltelefon használata kutaknál tankolásakor, mert elvonja a figyelmet. Előkészületek folytak a 2000. évre való áttérés következtében várható problémák kapcsán. (Szerencsére, a dátumváltás egyetlen kútnál sem okozott gondot.)

A fogyasztóvédelemmel kompromisszumos megállapodásra jutottunk az árak feltüntetésében: nem feltétlen kell az üzemanyag árának az előjelzőn ("totem") megjelennie, de az autós még azelőtt, kell hogy lássa, mielőtt leveszi a töltőpisztolyt.

2000-ben az olajárak világszerte emelkedése - minden ellenkező jóslattal szemben - nem állt meg, a Brent minőség a csúcsot csaknem 38 dollár hordónkénti árnál érte el. Még kifejezettebb volt ez az üzemanyagok esetében: a gázolaj történelmi csúcsot döntött, és a benzin ára is alig maradt el az öbölháború idején elért maximumától. (Az elemzők egy része, vélhetően joggal, azt állítja, hogy a "fark csóválta a kutyát", vagyis a magas termékárakat követte az olaj ára.) Ezt a gondot növelte azokban az országokban (így Magyarországon), melyek nemzeti valutájukat az eurohoz kötik, hogy az euro az olajárak megállapításánál kizárólagosan használt dollárhoz képest "gyengélkedett". A benzin literenkénti 246, a gázolaj 234 forinttal érte el hazai csúcsát. Az eladások jelentősen, közel 5%-kal visszaestek.

Minthogy az állam az ÁFÁ-n keresztül az áremelkedés egyetlen haszonélvezője volt, kértük, hogy az év végén ne emeljék az infláció mértékében a jövedéki adót. Kérésünket elutasították, azonban a fuvarozók - tőlünk teljesen függetlenül - kikényszerítették ezt a kormánytól.

A JöT módosításával ezévre kialakult az a megfogalmazás, amely lehetővé teszi a tényleges nagykereskedést (adóraktár térfogata), versenysemleges helyzetet teremt (megbízható adós fogalma), és összhangban van más jogszabályokkal ("üzemanyag rendelet", JöT-höz kapcsolódó PM rendeletek). Ugyanakkor változatlanul fennáll, hogy nehezen érthető, mert egy jogszabály tárgyalja az összes jövedéki terméket és nem tisztán adótörvény, mert kereskedelmi kérdéseket is rendeznie kell (a KeM, IKM, IKIM, GM tíz éve készíti a kereskedelemről szóló törvényt).

Egy tragikus haláleset kapcsán szeretnénk volna, ha listát vezethetünk a kutakról fizetés nélkül elhajtó autókról. Ezt Majtényi László adatvédelmi biztos elutasította, mivel ez alapján az érintettek beazonosíthatóak, ezért csak akkor lenne lehetőség erre, ha az elkövetők ehhez hozzájárulnak - bár ezt maga is nehezen kivitelezhetőnek találja...

Az EU-ban is vita tárgyát képezi, hogy a maradékfeldolgozás során keletkező petroleum kokszt termék vagy (veszélyes) hulladék. A Szövetség közbenjárására sikerült elérni, hogy Magyarországon ez terméknek minősüljön.

2001-ben megtörtént, ami már nagyon régóta volt: az új évezred első évében nem emelték meg a jövedéki adót. Megemelkedett az üzemanyagok forgalma, de távolról sem abban a mértékben, amiben reménykedni lehetett. Ebben nyilván szerepet játszott, hogy a literenkénti ár minden fajta esetében 200 forint felett volt, ami sok autós számára megfizethetetlen. Az üzemanyagárak összességében csökkenő tendenciát mutattak, sőt előfordult, hogy egy hónapon belül 20 forinttal csökkent egy liter benzin ára.

A KKKSz-szel közösen rendeztünk egy nemzetközi konferenciát a biztonsági készletekről, melyen a Nemzetközi Energia Ügynökség igazgatója előadásában kijelentette, hogy a magyarországi gyakorlatot a legjobb modellnek tartja, amit követendő példának tekint minden a szervezethez csatlakozni szándékozó ország számára.

Augusztusban a fogyasztóvédők célzottan a kutakat ellenőrizték. Az üzemanyagok minőségével nem foglalkoztak (a vizsgálatokhoz nem rendelkeztek elég pénzzel), egyéb előírások betartását nézték. A Szövetség tagvállalatainál komolyabb gond nem volt.

Számos autós nem tudja, hogy kocsijának üzemanyag tartályában úgynevezett túlgulási tér van, így megeshet, hogy "száraz" tankkal a kútra érkező, csurig tankoló autós több üzemanyagot tölt be, mint a tartály névleges térfogata. A kérdés megnyugtató rendezése érdekében a Magyar Gépjármű-importőrök Egyesületének elnökéhez fordultunk, aki túlgulási tér létét megerősítette, de - érthető módon - annak márkánkénti méretéről nem tudott tájékoztatást adni.

Benzin körminta vizsgálatot végeztettünk, melyben részt vett az ÁMEI, a MOL, az OMV két laboratóriuma és a bécsi FICHTE. Három benzinminta MTBE-, kén-, aromás- és olefin tartalmát kellett meghatározniuk. Az eredmények nagyon jó egyezést mutattak.

2002-ben az év elején megszűnt a benzinkút szabvány, és helyette (lényegileg azonos szöveggel) a 2/2002 BM rendelet lépett életbe. Erre azért volt szükség, mert az EU korábban kifogásolta, hogy Magyarországon túl sok a kötelező szabvány. Változás bejelentése történt meg a szabványok terén. Minthogy 2002. végén Magyarország a CEN (Comité Européen de Normalisation) tagja lett, a jövőben minden CEN szabványt a megjelenéstől számított 6 hónapon belül honosítani kell. Ennek megfelelően módosult a szabványosítási törvény (1995. évi XXVIII. tv) 6. § (f) pontja, melynek értelmében a nemzeti „szabvány alkalmazása önkéntes”. A szükséges szabályozás a jövőben miniszteri rendeletek útján oldják meg. (Ilyen az olajszakma esetében pl. az „üzemanyag-rendelet”). A honosítás azt is jelentheti, hogy a régi szabványt visszavonják, és az újat jelentetik meg angolul (un. jóváhagyó közlemény).

A „PR” Munkabizottság vezetője és a főtitkár elkészítette, és internetes honlapunkon megjelentette az „olajipari értelmező szótár” című, szakmán kívülieknek szánt ismertetést. A műszaki, pénzügyi és kereskedelmi részekből álló összeállítás úgy került felvitelre, hogy az egyes címszavak szövegében hivatkozott más címszavakra kattintva a gép átugrik az új címszóra.

Próbáltunk változtatni a 4/1997 számú kormányrendeleten, mert ez azt írja elő, hogy a működési engedélyhez jogosultságot igazoló okiratot kell benyújtani, amit az önkormányzatok (közigazgatási hivatali állásfoglalás alapján) cégjegyzékben bejegyzett telephelyi vagy fióktelepi minőséggel kérnek igazolni. A törvény kötelezővé teszi, hogy minden cégnek legyen székhelye. Fióktelepet/telephelyet nem ír elő, de ha ilyen van, annak az alapszabályban szerepelnie kell, amit csak a cég közgyűlése módosíthat. Ha tehát az önkormányzatok komolyan veszik a határozatot, minden benzinkút nyitása előtt közgyűlést kell(ene) összehívnia az érintett cégeknek, ahol a tulajdonosok jóváhagyják az alapszabály módosítását.

Sajnálatosan elszaporodtak a kútrablások (egy emberéletet követelő támadás is volt), ezért a Szövetség levélben kérte az ORFK kommunikációs igazgatóját, az egyes bűncselekményekről csak olyan tájékoztatást adjon ki, ami nem ad ötleteket a potenciális bűnözőknek, és konzultációra meghívtuk az ORFK e kérdésben illetékes vezetőjét.

A JöT év végi módosításakor kiderült, hogy azon, PM kérésére kidolgozott, javaslatainkból (összesen 29 oldal), mely a JöT és az EU szabályozás közötti harmonizációt megteremtette volna, semmit nem vettek figyelembe, viszont bekerült, hogy ETBE-t tartalmazó benzinekre adókedvezmény jár – ha azokat Magyarországon gyártják. Később ezt a 35/1997. PM rendelet módosításakor kiegészítették azzal, hogy a felhasznált „bio-alkoholnak” is magyar gyártásúnak kell lennie.

December 8-án két halálos áldozatot követelő baleset történt a Dunai Finomítóban. Szövetségünk fennállása óta ezen kívül egy halálos baleset történt (2000-ben), amikor az OMV (Budapest XXII. kerület Hajó utcai töltőállomásának) kutasát szándékosan elütötték.

Elkészült a töltőállomásoknál történő lefejtésre és a tartályautók tárolótelepi feltöltésére (mind alsó, mind felsőtöltésre) vonatkozó technológiai utasítás. A Szövetség ajánlotta, hogy tagjai a fuvarozókkal kötendő szállítási megállapodásának legyen része a lefejtési utasítás, a töltési utasítások pedig legyenek ajánlások. Minthogy ez utóbbi ún. cégspecifikus részeket is tartalmaz, a kérdést minden cég maga rendezi fuvarozóival, de úgy, hogy az nem állhat ellentétben az eredeti töltési technológiai utasításokkal.

2003-ban az év elejétől – a költségvetési törvény 2002. végi módosítása alapján – módosult a fáradt olajok hasznosításának fogalma, így a fáradt olaj – megfelelő körülmények között történő – elégetése után visszaigényelhető a termékdíj fele, és a törvény értelmében 88 forint/kg-ra emelkedett a termékdíj. Nem emelkedett sem az év elején sem később az üzemanyagok jövedéki adója (ellentétben más jövedéki termékekkel).

Ellentmondásos helyzet alakult ki az év elején a fűtőolajoknál. A JöT – meghatározott feltételek megléte esetén – lehetővé teszi 1%-nál nagyobb kéntartalmú fűtőolajok felhasználását, a 71/1995-ös IKM rendelet viszont ugyanezt tiltja. Szövetségünk többszöri sürgetésére egy GKM – KöViM – PM együttes rendelet rendezte.

Az elbírálások egységes értelmezése céljából márciusban megállapodás jött létre a VPOP, az ÁMEI és a Szövetség között. Ennek értelmében amennyiben ISO 9000 minőségbiztosítással rendelkező helyről származó áru az ÁMEI laboratóriumi vizsgálata szerint valamely paraméterében nem felel meg a szabványban előírt értéknek, de a mérési pontatlanságon belül van, akkor a VPOP Vegyvizsgáló Laboratóriumát kell lehetőleg (vagyis, ha a gyártó nem ellenzi ezt a labort) megnevezni az importőrnek és az ÁMEI-nek

Javaslatot dolgozott ki a Minőségbiztosítási Munkabizottság a benzinek és a gázolaj szabványban szereplő téli, nyári és átmeneti időszakának megváltoztatásáról, mely a hazai klimatikus viszonyokat az eddiginél jobban figyelembe veszi. A javaslatot májusban a kibővített elnökségi ülés egyhangúlag elfogadta, és az EN üzemanyag-szabványok honosításakor ez a javaslatunk megjelent a nemzeti mellékletekben.

Számos kútrablás történt, melyek között halálos kimenetelűek is voltak. Nem sikerül megfelelő hatósági támogatást szerezni ahhoz a javaslatunkhoz, hogy a kutasokat minősítsék át közfeladatot ellátó személynek, ami önmagában megnövelte volna a rablásért kiszabható büntetést, vagyis vélhetően lett volna visszatartó ereje.

Az év folyamán több levélváltás és megbeszélés volt Szövetségünk és a Fodor József Országos Közegészségügyi Központ között. A MOL által elvégzett mérésekkel végül sikerült meggyőzni az FJOKK vezetőjét, hogy a kutasokat érő benzol (mint foglalkozási eredetű rákkeltő anyag) koncentrációja töredéke a megengedett értéknek – többek között a kutakon megvalósított gőz visszavezetéseknek köszönhetően.

Augusztusban a gőz visszavezetésre, szeptemberben a töltőállomások duplafalú tartályaira vonatkozó nyolc éves türelmi idő járt le, vagyis ezek hiányában a kutak nem működhetnek. Több tagvállalatunk kifizetési kútjait – ahol ilyen beruházás

nem térült volna meg – bezárta. A hatóság(ok) azonban nem ellenőrizték ezek meglétét „fehér” kutakon.

2004-ben módosult az üzemanyag statisztika: az eddigi adatok mellett azt is közlik a tagvállalatok, hogy hány gépi mosó található kútjaiknál, és azokon az adott hónapban hányszor mostak autót.

Január elején levélben fordultunk a GKM közigazgatási államtitkárához, tájékoztatást kérve, szándékozik-e a tárca kereskedelmi törvényt benyújtani a parlamentnek 2004 folyamán. Azt a választ kaptuk, hogy ebben az évben még csak a leendő törvény koncepcióját dolgozzák ki. (Egy ilyen jogszabályra azért lenne szükség, mert a jövedéki adótörvény nem közérthető, amit – többek között – az okoz, hogy kereskedelmi törvény hiányában kereskedelmi kérdéseket is ebben az adótörvényben kell rendezni. 1993 óta hallani, hogy a kereskedelemért felelős minisztérium hamarosan elkészíti ezt a törvényt.)

A kutakat ért bűncselekmények miatt márciusban a honlapunkon az „Ajánlások”-nál megjelentettük azokat a lapokat, amelyeket fegyveres támadás vagy fizetés nélküli elhajtás esetén kell kitölteni a rendőrség munkájának elősegítésére. A lapok letölthetők, így azokhoz nemcsak a Szövetség tagjai juthatnak hozzá. Erről, valamint a bűncselekmények utáni teendőkről a főtktár nyilatkozott a médiában.

Az EU csatlakozás jegyében számos kérdés vetődött fel az év elején azzal kapcsolatban, hogy az eddigi gyakorlat miként fog megváltozni. Így április végén még nem lehetett tudni, kinek kell majd a termékdíjat fizetni május 1. után. A jogalkotói kapkodásnak tudható be a sok „salátatörvény” megjelenése (többnyire már a csatlakozás után), amibe furcsa dolgok is bekerültek. Így például az április 28-i dátummal május elején megjelenő (sok mindenről szóló) 2004. évi XXIX. törvény negyedik fejezete az erőművek biztonságát az olajcégekkel fizetteti meg, ötödik fejezete módosítja a termékdíj befizetést, de úgy hogy – szerencsétlen megfogalmazás következtében – EU tagállamok esetében egyszerűen nem volt kinek befizetni április 28. és június 12. között, minthogy az onnan érkező kenőanyag már nem minősült importnak. Egy hónap múlva visszamenőleges hatállyal módosította ezt a törvényt a 2004. évi XLVIII törvény. Ennek értelmében április 28. után az EU-ból behozó cégeknek és a hazai gyártó első vevőjének kell megfizetni a termékdíjat. (Csakhogy az „átmeneti időszakban” a hazai gyártó vevője helyett befizette a termékdíjat, így valamennyi április 28 után kibocsátott számláját sztornírozni kellett, felhívnia a vevő figyelmét, hogy neki kell fizetnie, a költségvetést pedig kérnie a „tévedésből” befizetett termékdíj visszautalására.)

Májusban a Jöt-t úgy módosították, hogy 225 forintos literenkénti gázolaj és 250 forintos literenkénti benzinár felett a jövedéki adó csökkent.

Június 1.-től a MOL megszüntette a 91 oktános benzin forgalmazását (gyártását már korábban). A szabványból történő törlését nem kérte a Szövetség, így továbbra is forgalmazható, igény hiányában azonban nem forgalmazták.

Október 15.-vel megszűnt az „ólompótló” adaléknak a 98 oktános benzinbe történő központi bekeverése.

Ellenőrzés szempontjából, sajnos, a hatóságok nem álltak a helyzet magaslatán 2004-ben. Februári érdeklődésünkre a GKM azt válaszolta, hogy nincs kapacitása a tartályok duplafalúságának ellenőrzésére, a KöViM-nek nem volt kapacitása a gőz visszavezetés ellenőrzésére (mindkét esetben elég lett volna a kutak műszaki dokumentációjának átnézése). A Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőségnek nem volt pénze a forgalmazott üzemanyag minőségének ellenőrzésére. Az APEH-ot hiába kértük annak ellenőrzésére, kik hoznak be kenőanyagot „autóalkatrészként”, megtakarítva ily módon a termékdíj befizetését.

Tetszetős kiadványt jelentettünk meg „Olaj Magyarországon” / ”Petroleum in Hungary” címen, melynek melléklete volt a 2003. esztendei éves jelentés. A kiadvány hiánypótló jelleggel mutatta be az olajipar és kereskedelem teljes spektrumát az olaj kutatásától az üzemanyagok értékesítéséig.

2005-ben a magas olajárak miatt soha nem látott dolog történt. Szeptember 2-án a Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) elrendelt 26 tagállama (többek között Magyarország) és az Európai Unió számára, hogy együttesen 60 millió (harminc napon át napi kettő millió) hordó olajat bocsássanak a piac rendelkezésére. Az IEA a kezdeményezést sikeresnek tartotta, a piaci elemzők nem. Tény, hogy árzuhanást nem váltott ki.

Életbe lépett a 2003/30/EK irányelv, amely azt „javasolja” a tagállamoknak, hogy 2005-ben a forgalmazott közlekedési üzemanyag (energetikai alapon számolva) 2% legyen bio-üzemanyag. Az „ajánlásnak” a 25 tagállam közül csak Németország és Svédország tudott eleget tenni, az előbbi bio-dizel, az utóbbi (brazil) etanol felhasználásával.

A 2003/30/EK („bio-üzemanyag”) irányelvet a tagországoknak 2004. december 31-ig át kellett ültetni saját jogrendjükbe. Némi késéssel, 2005. márciusában jelent meg a 42/2005.(III.10.) számú kormányrendelet, ami lényegileg az irányelv lefordítása, annak hibáival együtt (pl. előírja, hogy 5%-nál nagyobb biogén tartalmú üzemanyag árusítását külön fel kell tüntetni, ugyanakkor az európai szabvány nem engedi meg, hogy a benzinben 5%-nál több etanol, a gázolajban 5%-nál több bio-dizel legyen – amit a jogszabály készítésekor Szövetségünk jelzett a hatóságoknak). További furcsasága volt e jogszabálynak, hogy a 2. § visszahivatkozik egy nem létező 1. § (b) részre, továbbá nem volt összhangban a jövedéki törvény (JöT) adókedvezményekre vonatkozó részével. A kormány 2004. második felében azt közölte az Unióval, hogy Magyarországon 2005-ben a bio-üzemanyagok részesedése 0,4 – 0,6% lesz, és 2010-re célként jelölte meg az Unió által 2005-re javasolt 2%-ot. Június 28-án megjelent a 63/2005. országgyűlési határozat, amely azt írta elő, hogy „kötelezővé kell tenni a bioüzemanyagok üzemanyagokba bekeverését 2007-től energia-tartalomra vetítve 2%-os, 2010-től legalább 4%-os mennyiségben” és előírta, hogy a kormány november 30-ig számoljon be arról, mit tett az alternatív energiahordozók elterjesztésének elősegítésére.

Az országgyűlés azonban végül úgy módosította a JöT-öt, hogy benzinek esetében 2007. július 1-től a benzinekre adókedvezmény lesz, ha azokban legalább 4,4 térfogat százalék etanol van (közvetlenül bekeverve vagy ETBE formájában). Gázolaj esetében akkor van adókedvezmény 2008. január 1-től, ha legalább 4,4%

bio-dizelt tartalmaz. Valószínűleg nem szándékosan maradt ki a JöT-ből, hogy a biogén komponens(ek) bekeverése tárolótelepeken is megtörténhet, így 2007-től ellátási zavar esetén nem lehetne felszabadítani a stratégiai készleteket. A JöT megjelenése után Szövetségünk azonnal kérte a jogszabály szövegének korrigálását (a fenti problémán kívül benne maradtak olyan már többször törölni kért részek, mint a repülőtéren kútoszlopról történő üzemanyag-árusítás) de erre csak 2006-ban kerülhet sor.

Január végén levélben hívtuk fel Persányi Miklós KöViM miniszter úr figyelmét, hogy néhány cég gyaníthatóan kijátssza a kenőanyagok termékdíjának befizetését, egyben kértük segítségét az ellenőrzések elvégzésére. (A levelet tájékoztatásként megküldtük a pénzügyminiszternek és az APEH elnökének.)

Április 22-én a fuvarozók érdekképviselői – hivatkozással a magyarországi magas gázolaj adóra - felszólította tagjait, hogy lehetőség szerint külföldön tankoljanak. Bejelentették továbbá, hogy amennyiben május 17-ig a kormány nem csökkenti a gázolaj jövedéki adóját literenként tíz forintra, bojkottálni fogják a termelő és forgalmazó helyeket. Ez szerencsére nem következett be.

Az év folyamán a kéntartalommal kapcsolatban két kérdést sikerült a VPOP-val megnyugtatóan rendezni. A forgalomba hozott benzinek kéntartalma ugyan 10 ppm alatti, de a kétütemű motorokhoz szükséges „keverék”-ben az adalék kéntartalma 1% (10.000 ppm) körüli, így a „keverék” benzinek kéntartalma - melyek az összes benzinforgalom 1-2%-át teszik ki – az adalék miatt több mint 10 ppm ként tartalmaznak. A másik problémát az jelentette, hogy a benzint gumicsövön keresztül mérik ki, ami vulkanizálással készül. Ha egy éjjelen át ilyen csőben áll a benzin, és reggel mintát vesznek belőle, az a megengedett kéntartalom sokszorosát fogja mutatni. Ha azonban – a szabványnak megfelelően – legalább 4 liter benzint hagynak átfolyni mintavétel előtt, nem lehet gond. Ezért kértük, hogy a „keverék” kéntartalmát ne vizsgálják, és a mintavételnél a szabvány előírásaihoz szigorúan ragaszkodjanak. A VPOP mindkét kérésünket elfogadta.

Az év folyamán – a Kútbiztonsági Munkabizottság ülésén – többször foglalkoztunk a futballhuligánok okozta problémákkal (a meccsről hazafele menő buszok a kutaknál megállnak és a „szurkolók” törnek-zúznak a shopokban). Bár a megbeszélésen részt vett az Országos Rendőrfőkapitányság és a Magyar Labdarúgó Liga képviselője is, érdemi megoldást nem sikerült elérni.

2006-ban a Brent kőolaj ára történelmi csúcstól ért el augusztus 9-én (78,69 USD/bbl), majd csökkent. Az év vége fele 60 dollár körül volt, sőt 2006. évi záró ára 2 százalékkal a nyitó ár alatt maradt. (A sors fura fintora, hogy 2000. nyarán, amikor az olajárak 30 USD/bbl körül voltak, Ahmed Zaki Jamani, Szaúd-Arábia egykori nagyhatalmú olajminisztere az alábbi nyilatkozatot adta a Sunday Telegraphnak: „Meggyőződésem, hogy öt éven belül meredeken visszaesik az olajár, harminc év múlva pedig hatalmas olajkészletek lesznek, és nem lesz rájuk vevő”.)

Az év kezdetén – a Szövetség állásfoglalásának kérése nélkül – módosították a JöT-t. Márciusban a VPOP kérte Szövetségünket, hogy tegyen javaslatot a JöT módosítására. Adtunk egy tizenkét pontból álló javaslatot, amit a hatóság

megbeszélésünk után elfogadott. A JöT-t az új kormány megalakulása (június) után ismét benyújtották a parlamentnek módosításra, de ez semmit sem tartalmazott a VPOP-val egyeztetett álláspontunkból. Így továbbra is bennmaradtak szerencsétlen megfogalmazások (pl. a tűzifa jövedéki olajtermék)

A Hitelezői Érdekvédelmi Együttműködési Megállapodás értelmében hét cég bevonásával meghívásos versenytárgyalást tartottunk. A pályázati felhívásra öt ajánlat érkezett. Az érintett tagvállalatok a Coface ajánlatát tekintették a legjobbnak, és vele fognak szerződést kötni. (A szerződéskötésig tartó több éves munkát a Szövetség fogta össze, de a pályázat győztesének kihirdetése után már csak az adatokat szolgáltató tagvállalatok lesznek kapcsolatban a győztesrel, mint adatkezelővel.)

Júliusban olyan törvénymódosítást fogadott el a parlament, amely – többletbevétel esetén – lehetővé teszi a VPOP-nak és az APEH-nek pótlólagos forrásokat biztosít. (Szövetségünk a kilencvenes évek elejétől fogva azt javasolta, hogy a rendvédelmi szervek az államnak begyűjtött többletbevételek egy részét fordíthassák műszaki felszerelésük fejlesztésére, illetve alkalmazottaik jutalmazására.)

Augusztus 25-én a SAAB magyarországi képviselője a FigyelőNet-n bejelentette, hogy októbertől előreláthatóan nálunk is lehet majd tankolni „szinte tiszta bio-etanol” (pontosabban E 85-t). A cég számításai szerint az E 85 kiskereskedelmi ára literenként 200-210 forint körül lesz, és az idén 5-10 ezer liter eladását valószínűsítik. Végül a kiskereskedelemben egy liter E85 sem került forgalomba, mert csak december végén módosították úgy a jövedéki törvényt, hogy az E85 alkohol része adómentes. Ugyanakkor rendezetlen maradt, hogy csak olyan autóba szabadjon tankolni E85-öt, aminek a motorját erre az üzemanyagra tervezték, nem rendeződött a túlkompenzálás és a készletezési hozzájárulás illetve a stratégiai tárolás kérdése sem. A Szabványügyi Közlöny szeptemberi számában található, hogy szabványos lett az E 85 üzemanyag, jele: MSZ CWA 15293.

A Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség levélben kérte az Elnök urat, hogy a vállalatok figyelmét hívja fel, több kútnál nem egész forintban tüntetik fel az árat, ami szabálytalan. Az FVF úgy értelmezi az 1997. évi CLV. („fogyasztóvédelmi”) és néhány más törvényt, hogy az ár tizedes formában nem adható meg.

Az év végén több lap is megírta, hogy előreláthatóan milyen gyógyszereket lehet majd kapni január 1-től benzinkutakon és bevásárlóközpontokban (pl. fájdalomcsillapítók). A forgalmazás megkezdéséhez az ÁNTSZ engedélye kell, ahova azonban még nem érkezett egy kérelem sem.

2007. sok tekintetben ellentmondásos volt. A Brent olaj világpiaci ára november közepéig növekedő tendenciát mutatott. Legalacsonyabb január 17.-én volt 50,68 USD/bbl-lel. A csúcst 95,46 USD/bbl-lel november 23.-án érte el (az Amerikában irányadó WTI a 99,29 USD/bbl-t november 21.-én), majd 90 dollár körül stabilizálódott, de az év legvégén ismét közel járt a csúcshoz. Az USA a kitermelés növelését akarta elérni, az OPEC tagországok szerint viszont volt elég olaj a piacon, a magas ár oka a spekuláció és az amerikai valuta gyengélkedése.

Az olajhoz hasonlóan emelkedő tendenciát mutatott az üzemanyagok ára. A gázolaj ára 487 és 932 dollár, a benziné 465 és 856 dollár között ingadozott. A gázolaj a maximumot (932,25 USD/t) november 20-án, a benzin (856,25 USD/t) november 9-én érte el. Augusztustól a gázolaj világsági ára olyan jelentősen meghaladta a benzinét, hogy az alacsonyabb adó ellenére bizonyos időszakokban a hazai kutakon is a gázolaj volt a drágább.

Magyarországon a magas árak ellenére növekedtek az eladások, bár ez a második félévben némileg lassult. Gyakorlatilag egyfajta (95 oktános) benzin volt forgalomban. A maradék, kevesebb, mint 5% piaci részesedést jelentő, „98 oktános” benzin neve némileg megtévesztő, valójában az egyes cégek 99-100 oktános prémium minőségéről van szó (a szabvány szerint azonban minden olyan benzin, amelynek kísérleti oktánszáma meghaladja a 98-t, 98 oktánosnak minősül).

Ami az ellátást illeti, rosszul indult az év. Január 8-án leállt az olaj szállítása a Barátság olajvezetéken Európa irányába (többek között Magyarországra). A szállító (az orosz Transznyeft) vis maiorra hivatkozott, és elzárta a csapot, mert Fehéroroszország olajat vett ki a vezetékéből. (Az ügy előzménye, hogy Oroszország megemelte a Fehéroroszországba szállított olaj árát. Válaszul azok tranzitvámot vetettek ki az országon átmenő orosz olajra, amit a Transznyeft jogtalanak tartott, és nem fizetett, erre a beloruszok a tranzitvám összegének megfelelő olajmennyiséget áttöltötték saját tárolóikba.) Január 10-re létrejött a két ország között megállapodás (a tranzitvámot törölték), és aznap éjjel újra indultak a szállítások.

Március 8-án a magyar miniszterelnök Brüsszelben bejelentette, hogy Magyarország nem támogatja az a javaslatot, miszerint 2020-ra a teljes energiafelhasználáson belül 20%-t kell kitennie a megújuló energiaforrásoknak. Másnap azonban a tagállamok állam és kormányfőinek találkozásán elfogadták ezt a javaslatot azzal, hogy az EU átlagában kell kijönnie a 20%-nak, nem minden egyes tagországban, amit a magyar miniszterelnök „bölcös kompromisszumnak” nevezett. Május 15.-én a parlament Környezetvédelmi Bizottságában Szerdahelyi György, a GKM főtanácsosa azt mondta, hogy ha Magyarország meg akarja valósítani 2020-ra az Unió azon célkitűzését, miszerint az energia felhasználás 20%-a származzon megújuló forrásokból, ahhoz ötezer milliárd (5.000.000.000.000!) forintnyi beruházásra van szükség.

Fontos változást jelentett, hogy július 1-től akkor nem emelkedett a 10 ppm-nél kevesebb ként tartalmazó benzin jövedéki adója, ha az legalább 4,4 tf% etanolt (és/vagy azzal egyenértékű ETBE-t) tartalmazott. Az átállás már korábban megkezdődött, így július 1-től csak ilyen minőség volt forgalomban.

A gázolaj adója megegyezett a 2006. évvel, ebben 2008. január 1-től következik be változás. Tájékoztató jelleggel az mondható, hogy 70.000 tonna körüli etanol került benzinbe (közvetlenül bekeverve és/vagy előzetesen ETBE-vé alakítva), biodízel vagy biodízel tartalmú gázolaj nem került forgalomba, az E85 eladások nem összemérhetőek a benzinével és a gázolajával, így energia alapon megközelítőleg 1,5 százalék volt a bioüzemanyag részesedése Magyarországon 2007-ben. Ez sokkal magasabb, mint a 2006. évi érték, de még mindig elmarad az uniós várakozásoktól.

Augusztus 16-án az Inforádióban Raskó György volt agrár államtitkár azt nyilatkozta, hogy a biodízel és etanol iránti kereslet jelentős szerepet játszik a magas mezőgazdasági árakban, ezért az várható, hogy – az élelmiszerek árának további emelkedését megakadályozandó – néhány éven belül az Unió csökkenteni fogja a bioenergia támogatását. Szeptemberben a Magyar Környezetvédők Szövetsége MTI közleményen keresztül fordult a kormányhoz, kérve, hogy szüntesse meg a bioüzemanyagok támogatását. Arra hivatkoztak, hogy a bioüzemanyagok érdemben nem járulnak hozzá az éghajlatváltozás mérsékléséhez, elterjesztésük veszélyezteti a biológiai sokféleséget, és drágítja az élelmiszereket/takarmányokat. Szeptember 20-án cikket közölt a Népszabadság „Az agrárát is felpörgeti az etanol – az átmeneti élelmiszer-drágulás után tartós is jöhet” címmel, melyben egy OECD tanulmányra hivatkozva, azt írják, hogy a bioüzemanyagok fokozott felhasználása miatt 20-50 százalékkal emelkedhet az élelmiszerek ára az elkövetkező tíz évben. Megemlíti a Pénzügyminisztérium tanulmányát is, miszerint a következő félévben az élelmiszerárak 10 százalékos növekedése várható Magyarországon. A búza ára tonnánként 230 dollár lett, vagyis egy év alatt megduplázódott (2000-hez képest megháromszorozódott).

2007-ben összesen 38 helyre jelentették be, hogy etanolüzemet fognak építeni, azonban egy sem jutott el az alapkövetelésig. Egy nagy, 150.000 t/év kapacitású biodízel üzemét épített Komáromban az osztrák ROSSI, de a létesítményt hivatalosan nem adták át az év végéig. Sok kisebb üzem építéséről lehetett hallani, de egyik sem állt termelésbe.

A szakmai képzés támogatását határoztuk el, melynek végeredményeképpen a Veszprém Megyei Bíróság október 25.-i dátummal bejegyezte a Szövetségünk által létrehozott „Szénhidrogénipari Vegyész-mérnök-utánpótlás Alapítvány”-t.

November 4-én bevezették a sanghaji tőzsdén a PetroChinát, Kína legnagyobb olaj (és gáz) társaságát. A társaság piaci értéke („kapitalizációja”) meghaladja az 1.000 milliárd dollárt, amivel átvette a vezetést az olajcégek nemzetközi „toplistáján”. Piaci értéke meghaladja az eddig (488 milliárddal) vezető ExxonMobil és a második Shell együttes értékét.

December 16-án volt 70 éve, hogy a zala megyei Budafán megindult az ipari méretű olajtermelés Magyarországon (akkor ez a napi 54 tonna ipari méretnek számított).

2008. történelmi lépéssel kezdődött; január 2-án a WTI olaj New Yorkban elérte a lélektani 100 USD/bbl árat, a Brent Londonban pedig a 98 USD/bbl-t. Az olajár az év első felében folyamatosan nőtt. A Brent 144,2 USD/bbl értékkel július 4-én történelmi maximumot ért el, majd esni kezdett.

Az OPEC-t októberben majd novemberben igen jelentősen, mindkét alkalommal napi 1,5 millió hordóval csökkentette a kitermelést az árak védelme érdekében, de egyik akció következtében sem változott meg az ártrend. December 19-én a WTI 32,6 USD/bbl értéken állt (2004-ben volt ilyen alacsony), a Brent a mélypontot december 24-én érte el 33,2 USD/bbl jegyzéssel.

Hasonló hektikus mozgást mutatott az üzemanyagok világpiaci ára. A benzin maximuma 1200,3 a gázolajé 1347,3 USD/t július 11-én volt, a benzin minimuma

273,1 a gázolajé 424,5 USD/t pedig december 24-én. Egész évben jellemző volt, hogy a gázolaj jegyzése meghaladta a benzinét.

Ami Magyarországot illeti, a rendkívül magas világpiaci üzemanyagárak következtében a hazai árak is rekordokat értek el. A benzin legmagasabb ára 315,7 a gázolajé 336,1 HUF/l volt június 23-án. A legalacsonyabb árakat december 15-én jegyezték fel. Ekkor egy liter benzin 233,1 egy liter gázolaj 256,4 forintba került. Egész évben meghaladta a gázolaj kiskereskedelmi ára a benzinét, annak ellenére, hogy a benzinen literenként mintegy 20 forinttal több az adó. A tagvállalatok üzemanyag-forgalma gyakorlatilag nem változott, azonban ez a „változatlanosság” úgy következett be, hogy a benzin eladások csökkenését gyakorlatilag kiegyenlítette a gázolaj eladások növekedése.

Január elején meglepő bejelentést tett Sztavrosz Dimasz, az Unió környezetvédelmi biztosa. Elismerte, hogy a Bizottság nem látta előre a bioüzemanyag-termelés minden lehetséges hátulütőjét, amikor nagyra törő terveit meghatározta. Inkább ne sikerüljön elérni a célt – mondta – mintsem az a szegények, és a környezet kárára valósuljon meg. A bejelentéssel gyakorlatilag egy időben az angol Királyi Társaság (az ottani MTA) jelentést adott ki, melyben (a BBC szerint) felszólítják az Uniót, garantálja, hogy a bio-üzemanyagok valóban csökkentik a szén-dioxid kibocsátását. Január 22-én hozták nyilvánosságra az angol alsóház környezetvédelmi bizottságának jelentését, mely szerint a bioüzemanyagok többet ártanak, mint használnak a környezetnek, ezért azt javasolják a kormánynak, hogy rendeljen el moratóriumot ezek arányának növelésére. Korábban Jean Ziegler, az ENSZ élelmiszerügyi szakértője „az emberiség elleni bűncselekménynek” nevezte a bioüzemanyag-termelés ösztönzését.

Májusban Európa 29 országában (EU-27 Málta nélkül, plusz Horvátország, Norvégia és Svájc) egyidejűleg kezdődött az „Energiahatékonysági Kampány”. Uniós szinten a kampányt az EUROPIA (az „uniós szintű MÁSZ”) Andreas Piebalgs energetikai biztossal közösen szervezte. A nemzeti olajszövetségek és az EUROPIA közötti megállapodásnak megfelelően a brüsszeli rendezvények „tükörképeként” szervezték tevékenységüket az egyes országok. A magyarországi kampány indításaként a Szövetség szervezésében sajtótájékoztató volt az érintett cégek (Agip, Mabanaf, Mol, OMV, Shell és Tesco), valamint a média képviselőinek részvételével.

Június 19-én az Unió állam- és kormányfőinek találkozásán Manuel Barroso, az Európai Bizottság elnöke kijelentette, hogy Brüsszel nem fogja megakadályozni a tagállamokat a „Robin Hood” adó bevezetésében sem abban, hogy csökkentsék a jövedéki adót.

A találkozón részt vevő Gyurcsány Ferenc miniszterelnök azt nyilatkozta, hogy a magyar kormány a leginkább rászorulóknak távhő költségét akarja 10-20 milliárd forinttal csökkenteni, aminek a fedezetét az energetikai cégek extraprofitjának megadóztatása jelentené. Hozzátette azonban, hogy erről akkor lesz érdemes beszélni, „amikor az adórendszer megújításáról gondolkodunk.” Végül az állam- és kormányfők nem jutottak egyezsége a találkozón.

Június 29. és július 3. között Madridban tartották a 19. Kőolaj Világkongresszust, ahol a szervezet első elnökhelyettesévé választották Szövetségünk elnökét, és

amelyen poszter előadással („The Use of Biofuels in Central Europe”) részt vett Szövetségünk főtitkára is.

Július 8-án két fontos uniós szintű esemény történt. Egyrészt a Bizottság elutasította azt a magyar kérést, hogy az un. kereskedelmi (a fuvarozók által használt) gázolaj jövedéki adóját csökkenthessék, másrészt a bioüzemanyagokkal kapcsolatban váratlanul megváltoztatta eddigi álláspontját, és most azt hangoztatta, hogy a 2020-ra kötelezően előírt 10%-os bioüzemanyag részesedésen tulajdonképpen megújuló üzemanyagot kell érteni, aminek megfelel az elektromos vagy hidrogén meghajtás is.

December 11-én közölte a Nemzetközi Energiaügynökség, hogy becslése szerint 2008-ban a világ napi kőolaj-felhasználása 85,8 millió hordó lesz, ami 0,2%-os visszaesés az előző évhez képest. Ez azt is jelenti, hogy 25 év után először csökkent a kőolaj-felhasználás.

Egy új adóval ismerkedhetett meg az ország; melyet hivatalos nevén nem is adótörvény, hanem a távhőszolgáltatás versenyképesebbé tételéről szóló törvény szabályozt. Az cél az volt, hogy az energetikai cégek egy részére kivetett különadóból (az úgynevezett „Robin Hood adóból”) finanszírozzák a távfűtés korszerűsítését, összesen mintegy 30 milliárd forint értékben. Szövetségünk kezdettől fogva ellenezte ezt, mert diszkriminál az egyes energetikai cégek között, a hatékonyságot bünteti, elriasztja a befektetőket, és alkalmatlan egy szociális probléma megoldására. Szeptemberben Szabó Pál energetikáért felelős miniszter empátiát kért az érintett társaságoktól. Úgy vélte, „szakmailag talán alaptalan ez a megoldás, de a kormánynak nincs más eszköze.” A parlament – kis többséggel – elfogadta a törvényjavaslatot. A Magyar Közlöny 161. (november 15-i) számában megjelent a törvény szövege, mely szerint az „energiaellátó” a mi esetünkben (10. § 1.2.) „....a jövedéki engedélyes kőolajtermék nagykereskedő”. A törvény elfogadásakor Szanyi Tibor képviselő azt nyilatkozta, hogy az összeg egyötödét fordítják számlajóváírásra. Decemberben viszont azt nyilatkozta a kormányzóvivő, hogy a tervezett 30 milliárdból 20 milliárdot gázár-támogatásra fordítanak 2009-ben, ami messze több mint az egyötödnek megfelelő 6 milliárd.

A pénzügyminiszterhez fordult Szövetségünk állásfoglalást kérve, hogy – nem lévén „jövedéki engedélyes kőolajtermék nagykereskedő” a magyar jogban – ki tekintendő az olajiparban adóalanynak, továbbá, hogy az adó alapját az adóalanynak csak az olajiparral kapcsolatos vagy minden tevékenysége képezi-e? Az év végéig nem kaptunk érdemi választ, csak annyit, hogy „az érintett minisztériumok (MEH, KHEM, NFGM, PM) között a felmerült kérdések összetettsége miatt az egységes álláspont érdekében egyeztetések lefolytatása szükséges, melynek lezárultáig szíves türelmüket kérjük.”

Augusztusban érkezett meg az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium elutasító válasza a benzinkútról fizetés nélküli elhajtásra vonatkozó kérésünkkel kapcsolatban. (Azt kérdeztük, hogy a gyorsajtók mintájára az „objektív felelősség” elve alapján be lehet-e hajtani a fizetés nélkül elmenő autó tulajdonosán az okozott kárt. Az IRM arra hivatkozott, hogy a gépjármű üzembentartója csak a 2007. évi CLXXV törvényben meghatározott – lényegileg közlekedési szabálysértési – esetekben felelős, és ezek között a fizetés nélküli elhajtás – lényegileg lopás – nem szerepel.)

Szeptember 5-én a jövedéki törvény megjelenésének 15. évfordulója alkalmából ünnepi ülést tartott a VPOP, ahol Dr. Nagy János országos parancsnok a VPOP-ért végzett munkáért a „Vám és Pénzügyőrségi Érem Arany Fokozata” elismerésben részesítette Szövetségünket.

A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium 2008. novemberében 36 résztvevő (hatóságok, környezetvédelmi civil szervezetek és az érintett szakmai szervezetek) meghívásával megbeszélést tartott a környezetvédelmi termékdíj módosításával kapcsolatban. Már az összejevetel előtt kértek írásos javaslatokat, illetve a megbeszélésen elhangzott, hogy munkabizottságot hoznak létre, hogy a hatályban levő termékdíj törvény módosításának tervezete 2009. május végére a kormánynak, majd később a parlamentnek benyújtható legyen, 2009. végére a parlament tudja elfogadni az új törvényt, és az 2010. januárjában hatályba léphessen. (Szövetségünk azok egyike volt, akik az ülést megelőzően írásos javaslatot nyújtottak be. Három régóta hangoztatott kifogásunkat ismételtük meg; a kenőanyagok termékdíja irreálisan magas, ha ezt nem hajlandók csökkenteni, a „visszamaradó” pénzt az olajparral kapcsolatos környezetvédelmi problémák megoldására fordíthassa csak a minisztérium, továbbá szüntessék meg a befizetések kikerülhetőségét). A munkabizottság, melyben Szövetségünk részvételi lehetőséget kért, és kapott, legközelebb december elején ült össze, de érdemi előrelépés nem történt.

A **2009.** januári megbeszélésen a résztvevők gyakorlatilag „elbeszéltek egymás mellett”, és minthogy alapvető kérdések nem sikerült megállapodni (pl. olvasszák-e be a termékdíj törvényt a hulladékgazdálkodási törvénybe, vagy külön-külön módosítsák őket) sejthető volt, hogy május végére a KöViM nem tud jogszabálytervezetet elkészíteni. A munkabizottság februári ülésén azt mondták, hogy a fáradt olaj kérdése nem igazán illik a képbe, most ne foglalkozzunk ezzel. Az érintett szakmai szervezetek ezután a Munkaadók és Gyáriparosok Országos Szövetségében (ahol közülük csak Szövetségünk nem tag) külön megbeszélést tartottak márciusban. Egyetértés volt abban, hogy a KöViM-be folyó „munka” sehova sem vezet, alapvető hiányosságok vannak (pl. a minisztériumnak nincs stratégiája, nincs világos cél megjelölve, a minisztérium a résztvevőket dolgoztatja, ahelyett, hogy saját adatait használná), a minisztérium által kitűzött időterv egyszerűen nem tartható.

Egyesekben felmerült a félelem, hogy a három évvel ezelőttihez hasonlóan (mikor az olajipart nem érintő betétdíjról volt szó) most is bead a minisztérium a parlamentnek egy nem egyeztetett anyagot, és arra hivatkozik, hogy a szakmák képviselői részt vettek a megbeszéléseken – ahol másról volt szó.

Abban állapodtak meg, hogy a fentieket rövid levélben foglalják össze, és ezzel párhuzamosan Galli Miklós (MGYOSZ alelnök) bemegy Dióssy László államtitkárhoz, és kijelenti, hogy ha a minisztérium nem változtat munkamódszerén, nem veszünk részt a továbbiakban a munkacsoport megbeszélésein, ha az általuk javasoltnak megfelelően változtatnak, akkor a menetrendet is változtatni kell.

Az április elejére tervezett ülésen kellett volna az érintetteknek véleményezni a KöViM termékdíj koncepcióját, azonban a megbeszélés (a koncepció hiánya miatt) elmaradt. Ugyanebből az okból maradt el a május elejére tervezett megbeszélés,

későbbre pedig megbeszélés tervezve sem lett. Ugyanakkor a Magyar Közlöny 66. számában megjelent a 104/2009 (V.15.) kormányrendelet (a termékdíj mentességet, visszaigénylést és átvállalást szabályzó 53/2003 kormányrendelet módosításáról) és a Magyar Közlöny 74. számában a 7/2009 (V.29.) KvVM rendelet (az 1995-ös termékdíj-törvény végrehajtásáról szóló 10/1995 KTM rendelet módosításáról). Végül a parlament a 2009. évi CXI törvénnyel módosította a termékdíjról szóló 1995. évi LVI. törvényt. A három jogszabály közös vonása, hogy csak a csomagolóanyagokkal foglalkozik, az általunk felvetett javaslatokból nem vett figyelembe semmit, nem is foglalkozik a kenőanyagok és fáradt olajok kérdésével.

Szövetségünk az év folyamán írásban ismertette a KöViM-mel, hogyan oldják meg Olaszországban (és velük azonos módon Franciaországban), Svájcban és Németországban a fáradt olaj visszagyűjtését, újrahasznosítását és/vagy ártalmatlanítását. Ezek elvükben eltérnek a magyar gyakorlattól, és a hazainál sokkal magasabb újrahasznosítást biztosítanak. Ugyanakkor alkalmazásuk nem biztosítana az államnak évi mintegy 6 milliárd forint tiszta bevételt - amiről viszont a magyar állam nem akar lemondani.

A pénzügyminiszter Szövetségünkben tett látogatása után levélben fordultunk hozzá, bemutatva a termékdíjjal kapcsolatos problémákat (többek között azt, hogy a szabályozás kijátszhatósága miatt a költségvetés évi mintegy kétmilliárd forinttól esik el). Azt a választ kaptuk, hogy a PM szerint a jelenlegi szabályozás megfelelő.

2009-ben volt 150 éve, hogy a Titusville-ben (Pennsylvania, USA) „ipari mennyiségű” olajat találtak, és bár az olaj korábban sem volt ismeretlen, karrierjét ezzel a fúrással kezdte. Sajnos, nem volt sok ok az ünneplésre, mert tartott az előző évben kezdődött világméretű gazdasági válság még tartott, és a válság hatásai alól az olajipar sem tudta kivonni magát.

A „Robin Hood adóról” szóló törvény pontatlan megfogalmazása miatt (ki tekintendő „jövedéki engedélyes kőolaj nagykereskedőnek”, és mi az adó alapja) levélben fordultunk a pénzügyminiszterhez 2008 őszén, ahonnan az év végéig csak annyi választ kaptunk, hogy a „kérdések összetettsége miatt” egyeztetniük kell más minisztériumokkal. 2009. márciusában érkezett a válasz, mely szerint „Robin Hood adó” alanya minden kőolaj nagykereskedélemmel foglalkozó cég és az adóalap az adó alanyok minden tevékenységére vonatkozik (függetlenül attól, hogy az kapcsolatban áll-e az olajjal). Egyik tagvállalatunk javaslatára ad hoc munkabizottságot hozott létre Szövetségünk azzal a céllal, hogy változtatást érjen el a törvénnyel kapcsolatban. A munkabizottság első lépésként a jogszabály hibáit gyűjtötte volna össze, és megbeszélésre hívták más érintett területek képviselőit együttes fellépés megbeszélése céljából.

A Magyar Gázipari Egyesülés nem jött el (bár megígérte), a Magyar Villamosenergia-kereskedők Egyesülete pedig közölte, önálló lépést nem terveznek (mert tagjait egyformán sújtja a különadó), de ha a többi érintett részéről van akarat, támogatják a törvény visszavonását. Minthogy időközben a legnagyobb olajipari érdekelt azt javasolta, hogy Szövetségünk se jelenjen meg önállóan, legfeljebb csatlakozzunk egy kezdeményezőhöz, a munkabizottság tevékenysége okafogyottá vált.

Március 30-án jelentette az MTI, hogy az OMV az orosz Szurgutnyeftyegaznak eladta teljes (21,2 százalékos) MOL-ban eddig volt részesedését. Az ügylet értéke az

OMV közleménye szerint 1,4 milliárd euró. Ez 19.232 forintos részvényenkénti árat jelent, miközben az utolsó kereskedési napon a MOL részvények 9.940 forinton zártak. A bejelentésre felfüggesztették a MOL részvények kereskedelmét Budapesten.

Április 16-án a Fővárosi Gázművek és hat másik (a sajtóban közelebbről meg nem nevezett) budapesti közszolgáltató szándék-nyilatkozatot írt alá a földgáz üzemű autók forgalomba állításának elősegítéséről. Az elősegítés egyik eleme (deklaráltan) az a lobbizási tevékenység, mellyel a PM-ben a földgázüzemű autók adójának csökkentését akarják elérni, hivatkozva annak környezetbarát mivoltára. (A földgáz – magasabb hidrogéntartalma miatt - lényegesen magasabb hőmérsékleten ég mint a folyékony üzemanyagok, a magasabb égési hőmérsékletnek azonban magasabb nitrogén-oxid képződés a következménye. A JöT megengedi földgáz üzemanyagkénti felhasználását – de adót vet ki rá. Tekintve, hogy Magyarországon a háztartások zömében van adóztatlan vezeték nélküli földgáz, a helyzet emlékeztet a kilencvenes évekre, amikor „gazdaságosabb” volt az alacsony adójú „autógáz” helyett az adóztatlan PB gázpalackokat használni.)

Május 13-án a Gazdasági Versenyhivatal hozzájárult, hogy a Shell 15 évre tartósan bérbe vegye a Tesco 51 kútját. A kutakat üzemanyaggal és egyéb árukkal a Shell látja el, és azok az ő jelzését viselik, így hamarosan 249 „Shell” kút lesz Magyarországon. A GVH indoklása szerint „a Tesco és a Shell-csoport Magyarországon az üzemanyagok és kenőanyagok forgalmazásában együttesen sem részesedik 20 százalékos mértékben”, ami már versenyjogi aggályokat vethetne fel. A fentiek következtében a Tesco 2009. végén megszüntette tagságát Szövetségünkben.

Júniusban vendégünk volt Hónig Péter közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter, aki a megbeszélés során felkérte Szövetségünket, hogy – az ország gázfüggőségének csökkentése érdekében – vizsgáljuk meg a háztartási tüzelőolaj esetleges újbóli bevezetését korlátozott felhasználói kör részére. (A HTO a gázolajjal csaknem azonos minőségű olajtermék, mellyel Diesel-motoros járművek üzemeltethetők. Minthogy a HTO motorikus felhasználása tilos volt, így nem volt rajta jövedéki adó, ami nagy csábítást jelentett az illegális felhasználóknak. A csalások következtében a gázolajpiac összeomlott, a költségvetés pedig elesett több száz milliárd forint adóbevételről. Az elfogadhatatlan helyzet rendezése érdekében a kilencvenes évek első felében többször fellépett Szövetségünk, melynek eredményeképpen 1995. nyarán a HTO-ra kivetették a gázolaj adóját, az otthonukat HTO-val fűtők az adót visszaigényelhettek. A motorhajtó anyagkénti felhasználásnak ezután nem volt értelme, és minthogy 1996-tól már nem kaptak az otthonok támogatást a tüzelőolajos fűtésre, a kutaknál megszűnt a forgalmazás.

Az eltelt időben a gázolajszabványt környezeti indíttatásból többször változtatták, ami a HTO szabványba nem került átvezetésre. Így például a gázolaj kéntartalmának 10 ppm, a HTO kéntartalmának 1000 ppm alatt kell lennie, igaz így is üzemelhetne vele Diesel-motoros jármű. A kérdésnek eddig azért nem volt igazán jelentősége, mert gyakorlatilag Magyarországon nem gyártottak HTO-t, és nem is importáltak. Ez a helyzet elvben megváltoztatható lenne, azonban egy teljesen új logisztikai rendszer kiépítését igényelné - még abban az esetben is, ha a HTO az adóraktárból közvetlenül szállítódna az erőművekbe.) A kérdést két ülésén megtárgyalta a Jövedéki Munkabizottság, majd Szövetségünk arra az állásfoglalásra jutott, hogy

nem lenne indokolt a HTO újbóli bevezetése. A miniszter úrnak adott válaszukba leírtuk, hogy az általa felvetett esetben az ország gázfüggőségét HTO függőséggé alakítanánk, gyártás/import gyakorlatilag nincs, az újbóli beindítás idő- és pénzigényes lenne, a jelenlegi árak mellett az erőművek sokkal olcsóbban üzemelnek gázzal, mint üzemelnének HTO-val. Azt pedig határozottan elleneztük, hogy – esetleges erőművi bevezetés esetén – a HTO ismét megjelenhessen a töltőállomásokon. Levelünkre válaszolva, a miniszter úr közölte velünk, hogy elfogadja indoklásunkat.

Június végén jelent meg az új gázolaj szabvány (MSZ EN 590:2009). Leglényegesebb eltérése a korábbihoz képest az, hogy a biodízel tartalom felső határát 5-ről 7V%-ra emelték.

Július 1. után – sokévi változatlanúságot követően – nagyot emelkedik az üzemanyagok adója. A benzin jövedéki adója a literenkénti 103,5 forintról 109 forintra a gázolajé a literenkénti 85-ről 90,5 forintra emelkedik. Ezzel egyidejűleg az általános forgalmi adó 20-ról 25%-ra nő. Ez azt jelenti, hogy az 5,5 forint/liter jövedéki adó növekedésre rájön még 15 forint/liter az ÁFA növekedés (300 forint/liter kiskereskedelmi árral számolva), vagyis literenként mintegy 20 forinttal emelkedett a kutaknál az üzemanyag ára. Adó következtében ekkora kiskereskedelmi áremelkedés még nem fordult elő Szövetségünk történetében. Ez nyilván visszafogja a hazai keresletet (főleg a már eddig is csökkenést mutató benzin esetében), és az eddig növekedést mutató gázolajeladások tendenciája is megfordulhat. (A parlament a július 1-i adóemelés mellett elfogadott egy másik törvényt is, ami 2010. január 1.-vel ismét megemeli az üzemanyagok jövedéki adóját.)

A Környezetvédelmi és Egészségügyi Munkabizottság októberi ülése után levélben fordultunk az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főosztályvezetőjéhez, mert változás állt be a nyáron a veszélyes áruk szállítására vonatkozó, un. ADR előírásokban. Ez az autó üzemanyag-tartályán kívüli tankolásra mennyiségi korlátozásokat tartalmaz, ugyanakkor a felelősség kérdését nem rendezte egyértelműen. Az OKF főosztályvezetője azt válaszolta, hogy a hatályos szabályozás alapján a töltőállomás üzemeltetője felelőssé tehető abban az esetben, ha egy magánszemély a kútnál egy edénybe 60 liter üzemanyagnál többet vagy több edénybe összesen több mint 240 liter üzemanyagot tankol. Minthogy ez a felelősség önkiszolgáló kutak esetében legalábbis furcsa, automata kutaknál pedig értelmezhetetlen, a Környezetvédelmi és Egészségügyi Munkabizottság decemberi ülésére konzultációra hívtuk az OKF képviselőjét, de csak egy újabb megbeszélés megtartásában sikerült megállapodni. .

December 9-én jelentette be az Alkotmánybíróság, hogy megvizsgálta a 2008. évi LXVII. számú törvényt („Robin Hood adó”), és azt az alaptörvénnyel összhangban levőnek találta. (Nem derült ki a bejelentésből, hogy ki kérte a vizsgálatot.)

2010. január 1.-vel a benzin jövedéki adója literenként 11, a gázolajé 7 forinttal emelkedett, ami a kutaknál a kiskereskedelmi árat (a jövedéki adóra is kivetett ÁFA következtében) literenként 14, illetve 9 forinttal növelte. Egy évvel korábban a benzinek adótartalma 33, a gázolajé 25 forinttal volt literenként kevesebb. Ekkora adóemelés még nem volt egy év alatt. A benzin kiskereskedelmi ára átlépte az eddigi

maximumot (2008. június 23-án 315,7 Ft/l volt), a média pedig azt sugallta az autósoknak, hogy tankoljanak külföldön. (Ellentétben a nyomtatott és az elektronikus sajtó állításával, a 297 forint körüli gázolaj ekkor még nem volt történelmi csúcspontján – ami 2008. június 23-án 336,1 Ft/l volt – az azonban megfelelt a valóságnak, hogy a legtöbb környező országban olcsóbb volt, mint nálunk.)

Január elején a Környezetvédelmi és Egészségügyi Munkabizottság tagjai látogatást tettek az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságon illetékes főosztály-vezetőjénél. A megbeszélés témája a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó, un. ADR szabályozás kutakat érintő változása volt (kúton üzemanyag-tartályon kívül egy edénybe legfeljebb 60 liter üzemanyag tölthető, de több kisebb edény együttes térfogata sem haladhatja meg a 240 litert, és ha ez mégis megtörténne, a kút üzemeltetője vonható felelősségre). Azzal a javaslatunkkal, hogy a vonatkozó ADR előírások kerüljenek be vagy a kútkezelői ismeretekbe vagy a kötelező tűzvédelmi vizsga anyagába, az OKF képviselője egyetértett, de a kutakon a fenti korlátozásra matricákkal is kell felhívni a tankolók figyelmét. Utóbbira a Munkabizottság vezetője javaslatot tett, a minden töltőállomáson megjelenő szöveg egy elnökségi ülésen került véglegesítésre, és azzal az OKF is egyetértett. Márciusban állapotok meg a tagvállalatok a kutakra kiteendő figyelem felhívó matricák részleteiről (méret, betűtípus és betűnagyság, színek), majd megkezdődött azok legyártása és kihelyezése.

A Minőségbiztosítási Munkabizottság az idei munkát az un. „ADR parkolók” (olyan várakozási helyek, ahol veszélyes árut, pl. benzint szállító járművek megállhatnak) kérdésével illetve a baleseteknél a mentés elősegítésével (mindenek előtt szivattyús kocsik rendelkezésre állása) kezdte, és a megbeszélésekre meghívták a fuvarozók érdekképviselőjét és egy ADR szakembert. Az ülések során áttekintették az ADR parkolók építésének kérdését, és úgy látták, hogy bár lenne rá igény, az egynapos matricák és a környező országoknál magasabb gázolajár miatt ez nem akkora, hogy indokolt lenne ilyen (fizetős) parkolók építése. A helyzet jobb megismerése céljából az MKFE felveszi a kapcsolatot németországi testvérszervezetével, és a tőlük kapott tájékoztatás után a Munkabizottság visszatér a kérdésre. Az év folyamán nem sikerült érdemben tárgyalni a veszélyes árut szállító járművek mielőbbi mentésének kérdését. Ezekre a feladatokra vissza kell térni 2011-ben.

A Statisztikai Munkabizottság az év elején megkezdte az áttérést a jelenlegiről egy lényegesen bővebb kiskereskedelmi statisztikára. A több megbeszélés után kialakult javaslatot az augusztus 4-i elnökségi ülés jóváhagyta, és ezzel összhangban, január 1.-től induló új statisztikához négy ívet kell majd kitölteni (egy az országos – Budapestet is magába foglaló – üzemanyag és kenőanyag forgalomra, egy a budapesti üzemanyag és kenőanyag forgalomra, egy az országos – Budapestet is magába foglaló „shop” forgalomra és egy a budapesti „shop” forgalomra). Bár az új statisztika januártól megy „élesben”, teszt jelleggel már szeptembertől ezeken a lapokon közzölték a tagvállalatok az adatokat a könyvelővel. (Decemberig a főtitkár a statisztikát az eddig megszokott formában közli a tagvállalatokkal, csak januártól kerül bevezetésre az új forma.)

A környezetvédelemmel kapcsolatos kérdések az új kormányban a Vidékfejlesztési Minisztériumhoz kerültek. A termékdíj szabályozás 2008-ban megkezdett átalakítása itt folytatódott. A nyáron a VM véleményezésre megküldte a hulladékgazdálkodási

törvény módosításának koncepcióját, ami azonban a szakma számára elfogadhatatlan volt, mert nem vesz semmit figyelembe az olajipar évek óta hangoztatott kifogásaiból (irreálisan magas termékár, a befolyt összeget olajipari problémák megoldására/enyhítésére fordítsák, szüntessék meg a befizetés kijátszhatóságát). A fentieket a főtitkár levélben közölte a minisztériummal. A szabályozás tervezetét az év végén bocsátották vitára, majd eléggé váratlanul törvény lett belőle. A jogszabály gyakorlatilag nem foglalkozik a kenőanyagokkal; a leglényegesebb változtatás, hogy ellenőrzést végrehajtó szervként az eddigi VPOP helyett annak jogutódát (NAV) jelöli meg.

A 2008. évi „Robin Hood adó” után 2010. októberében a parlament elfogadta az „egyes ágazatokot terhelő különadóról” szóló törvényt. A törvény az „energiaellátók” kapcsán Szövetségünk tagjait hátrányosan érintette, ismerte azonban az ország helyzetét, tudomásul vették. Minthogy a törvény megszövegezése nem volt mindenütt egyértelmű, Szövetségünk levélben kért állásfoglalást Matolcsy György NGM minisztertől, illetve – Balog Ádám helyettes-államtitkár Szövetségünkben tartott ismertetésén elhangzott javaslatára a neki írt - levélben kifejtettük a különadónak kifejezetten az olajcégeket hátrányosan érintő részeit (a jövedéki adót is megadóztatják, a nagykereskedelmi láncban minden szereplőt megadóztatnak az árrésnél nagyobb összeggel, az adó sávos jellege folytán nem egyformán sújtja az érintetteket, és indokolatlan, hogy ha egy cég energiaellátásból származó bevétele meghaladja az 5%-t, az a teljes tevékenység bevétele után adózik). Kértük a fentiek figyelembevételét a törvény módosításakor, továbbá kifejtettük, hogy indokolt lenne a „Robin Hood adó” megszüntetése, mert jelenleg két különadót fizetnek az energiaellátók, ami nincs összhangban az arányos közteherviselés elvével.

Az ORFK részvételével többször ülésezett a Kútbiztonsági Munkabizottság. Áttekintették a szabálysértésre vonatkozó szabályozás megváltozását (pl. a szabálysértés felső határának 20.000 forintról 10.000 forintra csökkentését). Az ORFK képviselője felhívta a figyelmet, hogy elhajtás esetén a károsult benzinkút közvetlenül a rendőrséget keresse meg telefonon vagy írásban, mert – a jogszabály megfogalmazása értelmében – amennyiben előbb az önkormányzatnál tesznek bejelentést, a rendőrség nem foglalkozhat vele. Összességében az volt a tapasztalat, hogy a fizetés nélküli elhajtások gyakorisága nem változott. Ugyanakkor 2010-ben sokkal kevesebb egyéb bűneset (betörés, rablás) történt, mint az előző években.

Február elején a Közlekedéstudományi Intézet és a Magyar Gépjármű-importőrök Egyesülete részvételével megbeszélést tartott a Szabványügyi Munkabizottság az E10 (minimum 5, maximum 10 V% etanol tartalmú benzin) bevezetésével kapcsolatos problémákról. Az ülés után az MGE képviselője megkérdezte tagvállalataiktól, milyen autótípus milyen évjárata alkalmas E10-zel történő üzemelésre, és erről tájékoztatta Szövetségünket. Az év folyamán a Magyar Szabványügyi Testület német minta alapján kidolgozta az E 10 szabványát (ez főként abban tér el az MSZ EN 228 benzinszabványtól, hogy kötelezően tartalmaz bekevert etanolt), és honosította az EN 590 gázolajszabvány legújabb változtatását, mely 5-ről 7 V%-ra emelte a gázolajba bekeverhető biodízel megengedett koncentrációját („B7”), de minimumot nem írt elő.

Március 25-én a koradélutáni órákban robbanás történt a Mol csepeli tárolótelepén. Egy ötezer köbméteres tartály karbantartása során történt a baleset, melyben egy ember életét veszítette.

Tavasszal a Minőségbiztosítási Munkabizottság megtárgyalta az „elektronikus tartálysztint-mérők” (szondák) hitelesítését. Ezek a berendezések sok töltőállomáson megtalálhatóak, mozgó alkatrészt nem tartalmaznak, pontosabb mérést tesznek lehetővé, mint a mérőléc, azonban a legtöbb esetben csak belső elszámolásra használják. Ennek oka az, hogy a mérésügyi törvény végrehajtására vonatkozó kormányrendelet azt írja elő, hogy a szondákat kétfévente kell hitelesíteni, ami egy töltőállomás esetében egymillió forint körül van. 2006-ban a rendelet módosításakor az Országos Mérésügyi Hivatalon és a GKM-n keresztül próbáltuk elérni, hogy a szondákat csak egyszer, beszereléskor kelljen hitelesíteni. Az ígérek ellenére nem került be ez a változtatás a kormányrendeletbe. A hitelesítés költségessége miatt a műveletet a cégek nem végeztetik el, hiteles mérőeszközként a mérőlécet használják. A VPOP elfogadná a szondát ellenőrzésnél, ha az hiteles. A Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatalnak (az OMH jogutódának) a szondák hitelesítése után nincs bevétele. A főtitkár előbb személyesen majd levélben is megkereste Szabenyi József MKEH igazgatót, aki alapvetően egyetértett a Szövetség elképzelésével, és azt ajánlotta, hogy a jogszabály módosítása érdekében a Szövetség, az MKEH és a VPOP készítsen közös javaslatot, melyben 2 évről 5 évre kérjük emelni a hitelesítési időt. Ezt a kérést megküldtük Völlner Pál energetikai államtitkárnak, és azt a választ kaptuk, hogy a fenti módosítást kezdeményezni fogják a kormányrendelet legközelebbi módosításakor.

Áprilisban az elektronikus adatküldéssel kapcsolatban megbeszélést tartottunk, melyen a résztvevők főleg azt kifogásolták, hogy annak bevezetése előtt nem volt „éles teszt”, illetve az egyes tagállamok rendszere nincs kellőképpen összehangolva. Az ülés alatt a főtitkár felhívta a VPOP jövedéki igazgatóját, és abban állapodtak meg, hogy május elején közösen tekintik át az EMCS bevezetésével kapcsolatos problémákat. A megbeszélés során sikerült megnyugtató megoldást találni minden függőben levő kérdésre.

Májusban a „Társadalmi kezdeményezések fogadása és megvalósítása” kormányzati program keretében megbeszélés volt a KHEM-ben a gyorsforgalmi utakon kihelyezett, töltőállomást előjelző táblákkal kapcsolatban, melyre meghívták Szövetségünk főtitkárát is. A jelenlevők abban állapodtak meg, hogy a szabályozás megváltoztatásával a jövőben lehetővé fogják tenni, hogy a gyorsforgalmi utakon a töltőállomásokat előjelző táblákon feltüntetésre kerüljön az adott olajtársaság jelzése. (A változtatás csak a gyorsforgalmi utakra fog vonatkozni, és a kiegészítő tábla költségeit annak a cégnek kell fizetnie, akinek a kútját jelzik). A töltőállomásokkal kapcsolatban azzal a kéréssel kerestük meg a Közlekedés Koordinációs Központot, hogy az úgynevezett csatlakozási díjat csökkentsék le olyan összegre, ami arányos a nyújtott szolgáltatással. (A jelenlegi gyakorlat az, hogy tízmillió forint körüli összeget kérnek kutanként, de ezért gyakorlatilag semmit sem adnak.) Az év végéig csak az a válasz érkezett KKK-tól, hogy a csatlakozási díjjal kapcsolatban egyeztetnek a szomszédos országokkal, és majd talán jövő év első felében várható változás. A kiegészítő táblákkal kapcsolatban azt a tájékoztatást adták, hogy elkészült egy javaslat, és forduljunk az ügyben az NFM közlekedési ügyekben illetékes helyettes

államtitkárához. (A főtitkár levelet írt Schváb Zoltán helyettes államtitkárnak, de válasz az év végéig nem érkezett.)

Júniusban ülést tartott a Környezetvédelmi és Egészségügyi Munkabizottság, melyen a csepeli tárolótelepen március 25-én történt robbanásról tartott a MOL képviselője előzetes ismertetést. A jelenlevők abban állapodtak meg, hogy a hivatalos vizsgálatok lezárulta után (előreláthatóan nyár vége) ismét tartanak megbeszélést ebben a témában, a hatósági vizsgálatok azonban nem fejeződtek be 2010-ben.

Új probléma merült fel az ADR-rel kapcsolatban, konkrétan az, hogy Vas megye katasztrófa-elhárítása azt kifogásolta, hogy az egyik tagvállalatunk kútján az autómosóban keletkező iszap elszállításához (szerintük ez veszélyes folyékony anyag), nem alkalmaz ADR szakértőt a cég. Az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatósághoz fordultunk a kérdéssel, hogy kell-e egy olajcégnek ilyen szakértővel szerződést kötni abban az esetben, ha a kútján keletkező veszélyes hulladékot egy minden szükséges engedéllyel rendelkező megbízott cég úgy szállítja el, hogy a kutasok hozzá sem érnek. Az OKF válasza szerint igen; az állásfoglalást a tagvállalatok elfogadhatónak találták.

A munkavédelmi hatóság több kútnál meglehetősen szokatlan észrevételeket tett, így például – a 26/2000 EüM rendeletre hivatkozva – kötelezővé akarja tenni un. fekete-fehér öltözök kialakítását. A főtitkár az Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőségnek levélben jelezte a problémát, és kérte, hogy az elnök fogadja a Szövetség képviselőit. Találkozóra nem került sor, hanem válaszlevelet küldtek, melyben a töltőállomások kockázatbecslésére hívták fel a figyelmet. A levelet áttanulmányozva a tagvállalatok képviselői abban állapodtak meg, hogy annak tartalmával (pl. egészségügyi monitorozás) egyetértenek, pusztán azzal nem, hogy minden kúton külön-külön kerüljön meghatározásra a kezelőket érő benzol expozíció.

Mint ahogy a forgalmazott benzin minősége (1 V%-nál kevesebb benzol a benzinekben) és a töltőállomások technológiája (gőz visszavezetés) azonos, kérték, hogy a meglehetősen drága expozíció vizsgálatot csak négy kategóriára (benzinforgalom éves szinten 1 millió liter alatt, 1 és 2 millió liter között, 2 és 3 millió liter között és 3 millió liter éves benzinforgalmazás felett) kelljen típusjelleggel megvizsgálni külön lakott területen belüli és kívüli kutakra. Ilyen jellegű méréseket a közelmúltban végzett a MOL, és azok azt támasztják alá, hogy a kutasok kitettsége messze a megengedett határérték alatt van. Szövetségünk kérésére MOL hozzájárult a mérési eredmények szövetségi szinten történő felhasználásához, az eredményeket meg küldtük az Országos Munkaügyi és Munkavédelmi Főfelügyelőségnek, mint hatóságnak, kérve, hogy módosítsák a 26/2000 EüM rendeletet, mert a töltőállomások személyzete nincs rákkeltő hatásnak kitéve. A kérést az OMMF kategorikusan visszautasította, így ezen a területen az erőfeszítéseket folytatni kell.

Július 5-én sajtótájékoztatót tartott Matolcsy György nemzetgazdasági miniszter és Wáberer György a Nemzeti Összefogás Fuvarozói Fórum képviselője. A nagy fuvarozókat tömörítő NÖFF (nem azonos a négy fuvarozói érdekképviselőt egyikével sem) azt vállalta, hogy tagjai akkor is Magyarországon fognak tankolni, ha ez külföldön olcsóbb lenne. Összesen húszmillió liter növekedésre számítanak, aminek az adótartalmát az állam az árvízkárosultak megsegítésére fordítja. Ha ez a növekedés megvalósul, a kormány vállalja a literenkénti 8 forinttal kevesebb jövedéki

adót tartalmazó „kereskedelmi gázolaj” bevezetését január 1-től. Végül a jövedéki törvény módosításakor a különbség 6,5 Ft/l lett, de számos részletkérdés nyitva maradt. Decemberben a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete képviselőinek részvételével ülésezett az Üzemanyag-kártya Munkabizottság, melyen áttekintették ezeket. Egyetértettek abban, hogy a jelenlegi számlaformátum megfelelő, továbbá nem a szolgáltató (kutas) kötelessége az adatok (pl. kilométeróra állása) helyességének ellenőrzése. Az üzemanyag-forgalmazó társaságok felhívták az MKFE képviselőjének figyelmét, hogy a visszaigénylés alapvető feltétele kell, hogy legyen az üzemanyag számlák kifizetése a visszaigénylő részéről. Javasoltuk, hogy a visszaigényléseihez a hatóság kérje be az üzemanyag számlák kifizetésének tényét bizonyító banki igazolást. Ennek célja, hogy ne igényelhessen vissza jövedéki adókedvezményt, aki azt előzetesen nem fizette meg a szolgáltató felé. Az NGM-t arra kértük, hogy a jövedéki törvény végrehajtási rendeletének módosításakor a fentieket vegyék figyelembe. Minthogy a munkavédelem szempontjából ez a legveszélyesebb művelet, levélben fordultunk a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatalhoz, hogy változtassák meg a földalatti tartályok belső ellenőrzésének hatályos szabályozását, ami évek óta okafogyott a töltőállomásokon levő tartályok duplafalúsítása következtében, és nincs összhangban az uniós szabályozással. A MKEH főigazgatója válaszában azt közölte, hogy lényegében egyetért, és a vonatkozó 11/1994 IKM folyamatban levő módosításakor támogatni fogják kérésünket.

Az olajipar számára nagy jelentősége volt a 2009/28/EK (megújuló energiák fokozott felhasználása) és 2009/30/EK (üzemanyag minőség) irányelvek honosításának, melyek alapján november 2-án az országgyűlés elfogadta a „biotörvényt” (2010. évi CXVII. törvény, a megújuló energia közlekedési célú felhasználásának előmozdításáról és a közlekedésben felhasznált energia üvegházhatású gázkibocsátásának csökkentéséről), de a hozzá tartozó alacsonyabb szintű jogszabályok nem jelentek meg az év folyamán (csak 2011 legelején, 2010-es dátummal), noha Szövetségünk többször felhívta az illetékes államtitkárok figyelmét, hogy a rendeleteknek december 5.-ig meg kell jelenniük. A rendeletek meglétének az ad nagy jelentőséget, hogy ha a magyar bio-üzemanyag gyártója nem tudja igazolni, hogy a termelés fenntartható módon történt, csak hátrányos feltételekkel tudja értékesíteni áruját azokon a piacokon, ahol – az irányelvek előírásainak megfelelően – rendezésre került ez a kérdés. Az eddigi eredet és mennyiség igazoláson kívül a bioüzemanyagok fenntarthatóságát is igazolni kell ahhoz, hogy az a kötelezettség teljesítésébe beszámítson. (Az E85 kedvezményes adómértéke is csak ebben az esetben fog fennállni.) Ez a rendelkezés érinteni fog minden olyan céget, amelyik üzemanyagot értékesít. Tartályautós behozatal esetén a gyártó ilyen jellegű igazolására lesz szükség, és ha adóraktárba történik a beszállítás - a fentiekén túlmenően – az adóraktárnak anyagmérlegek segítségével követhetővé kell tennie a bioüzemanyag mennyiségek útját és a hozzájuk kapcsolódó fenntarthatósági információkat. Nem jelent meg a fenti irányelvekben előírt úgynevezett Nemzeti Cselekvési Terv sem (eredeti határideje június 30. volt, amit előbb szeptember 30.-ra, majd november 30.-ra módosítottak). Az irányelvekkel összefüggésben az Európai Szabványügyi Bizottságban (CEN) kidolgozás alatt áll a fenntarthatósági szabvány, ami vélhetően a jövő év első felében elkészül, és utána kezdődhet a tagállamokban a honosítása.

Az év végével Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) néven összevonták az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt és a Vám és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságát.

2011. február 15-én a Nemzeti Adó- és Vámhivatal jövedéki főosztályvezetőjének javaslatára alakuló ülést tartott a „Jövedéki Nyílt Napok” szakmai fórum, melyre a jövedéki termékek forgalmazásában érintett szövetségeket hívták meg. Elhangzott, hogy a cél lehetőséget adni szakmai párbeszédre, és arra, hogy a tagvállalatoktól származó információkat a szövetségek továbbítsák a NAV-nak, illetve a NAV a szövetségeken keresztül tájékoztassa a vállalatokat aktuális kérdésekről. A résztvevők egyöntetűen mondták, hogy a VPOP-APEH összevonást nem vették észre a vállalatok, tehát az összevonás – kívülről nézve – zökkenőmentesen ment. Szövetségünk főtitkára annak tolmácsolására kérte a NAV-ot a hatóságok irányába, hogy a jogszabály-tervezeteket adják oda az érintett szövetségeknek, mert így sokkal hatékonyabb lehetne a jogalkotás.

Március 1-jén érkezett válasz az NFM-ből arra a sok hónapja feltett kérdésünkre, hogy (osztrák mintára) mikortól lehet feltüntetni a gyorsforgalmi utak előjelző tábláin, hogy a legközelebbi benzinkút melyik olajtársaságé. Ez főleg azoknak kell, akik meghatározott cég kártyájával tankolnak. A minisztérium válasza szerint 2012. elejétől várható az olajcég előjelzésének engedélyezése.

A munkahelyi rákkeltő anyagok egyike a benzol, amely a motorbenzinekből legfeljebb 1 V% lehet. Még a tavalyi évben mérési sorozatokkal alátámasztva, bemutattuk az Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőségnek, hogy a benzol koncentrációja a benzinkutak levegőjében nem éri el az egészségügyi határérték tizedrészét sem, és kértük, hogy a töltőállomásokat vonják ki a (foglalkozási eredetű rákkeltő anyagok elleni védekezésről szóló) 26/2000 EüM rendelet hatálya alól. Minthogy az OMMF ezt elutasította, az Országos Munkahigiéniai és Foglalkozás-egészségügyi Intézet viszont egyetértett álláspontunkkal, február 4-én levélben kértünk állásfoglalást az NGM foglalkoztatáspolitikáért felelős államtitkártól. Többszöri sürgetésünk után április 11-én érkezett a válasz, mely szerint az OMMF nem illetékes a kérdésben, „a töltőállomást üzemeltető munkáltatónak kell eldöntenie, hogy egy adott töltőállomásnál a rendeletben előírt feltételek fennállnak-e”. Minthogy nem volt világos, pontosan mi értendő ezen (pl. minden egyes kútra el kell-e végezni a méréseket, a személyzet számára biztosítani kell-e „fekete-fehér” öltözt), a Környezetvédelmi és Egészségügyi Munkabizottság májusi ülésén megtárgyalja a kérdést, majd ismét az OMMF-hez fordultak, de a megbeszélésre csak októberben került sor.

Június első napján Nemzeti Energiastratégia címmel vitafórumot tartott a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és az Energiagazdálkodási Tudományos Egyesület. Indító előadásában Bencsik János államtitkár elmondta, hogy a stratégia mottója: függetlenedés az energiafüggőségtől. Elmondta továbbá, hogy a világ energiaigénye az elmúlt harminc évben megduplázódott, és ez a tendencia folytatódni fog, pedig már ma is erőforrás túlhasználat van (úgy kezeljük erőforrások tekintetében a Földet, mintha másfél Föld állna rendelkezésre). Az egész megbeszélés a villanyra illetve kisebb mértékben a földgázra koncentrált az olajról alig esett szó. A fosszilis energiahordozók kimerülésére hívták fel a figyelmet, ezen belül Bencsik János

szerint az olajtermelés az évtized végére eléri a maximumot. (Eddig a szakmában – még azt megelőzően, hogy Venezuelában a szaúdi készleteket kétszeresen meghaladó olajtartalékot találtak – 2030-2035. közé tették a maximum elérését. Arról viszont semmit nem mondtak, hogy a hazai olajkitermelést miként becsülik.) Az elektromos energia iránti igények növekedését azzal indokolták, hogy 2020 után ugrásszerűen nőni fog a közlekedés „elektrifikációja” és egyre jellemzőbb lesz nyáron az épületek hűtése.

Szövetségünk Alapszabálya 20 éve készült. Minthogy időközben változások álltak be a hazai szabályozásban, módosításokra volt szükség, melyet a Jogi Munkabizottság dolgozott ki. A tervezetet a Közgyűlés a nyár elején elfogadta, és a Fővárosi Bíróság is jóváhagyta.

Magyarország mentességet kért az ország néhány zónájára (köztük Budapestre) 2008-ban a levegő porszennyezettségére, az úgynevezett szállóporra. A mentesség június 10-én lejárt, de az elmúlt három évben nem csökken, hanem nőtt a szállópor koncentrációja, miközben az intézkedések elakadtak a tervek szintjén. (Egy uniós tagállamban a légszennyezés egy évben legfeljebb harmincöt-ször lépheti túl a megengedett értéket – ezt idén márciusban elértük már. A szállóport az asztmával, a krónikus légcsőhuruttal, a szív- és érrendszeri megbetegedésekkel szokták összefüggésbe hozni. A Vidékfejlesztési Minisztérium szállópor-csökkentési programja szerint ezért 50-85 százalékban a közlekedés felel.)

Az év elején szeretnénk volna elérni, hogy a NAV a fenntarthatósági kritériumok teljesítésének igazolására fogadja el a szén-dioxid kibocsátási tanúsítványokat, az un. ISCC dokumentumokat. Akkor ezt azzal utasították el, hogy ez a dokumentum Magyarországon még nem elfogadott. Augusztusban azonban a Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal tájékoztatót adott ki arra vonatkozóan, hogy az ISCC nemzetközi tanúsítást kiállító cégeknek milyen adatszolgáltatási kötelezettségük van. Minthogy ez ellentétes a NAV korábbi álláspontjával, levélben fordultunk a NAV jövedéki főosztályvezetőjéhez, kérdezve, hogy a jövőben is fenntartják-e korábbi állásfoglalásukat. Az a válasz érkezett, hogy – mivel az MSZH elfogadja azt – a jövőben ők is elfogadják.

Októberben a Környezetvédelmi, Biztonságtechnikai és Egészségügyi Munkabizottság néhány tagja konzultációt folytatott az Országos Munkavédelmi és Munkaegészségügyi Főfelügyelőségnél, melynek célja az volt, hogy bemutassuk a kutak levegőjében levő benzol miatti előírások értelmetlenségét. Az OMMF képviselői elvben egyetértettek álláspontunkkal, azonban mint jogalkalmazókat, az ő kezüket is megköti a jogszabály, ezért azt javasolták, hogy a Szövetség próbálja meg elérni a vonatkozó előírások megváltoztatását (pl. ne kelljen fekete-fehér öltöző). Minthogy ez a helyzet az egész Unióban kötelező REACH szabályozás miatt kötelező (lenne), a főtitkár tudja meg a külföldi olajszövetségektől, náluk milyen előírás vonatkozik munkaegészségügyi szempontból a töltőállomások személyzetére. A megkérdezett külföldi olajszövetségek minden azt válaszolták, hogy náluk semmilyen változást nem okozott a REACH bevezetése.

Az olajszakma újabb két konkurensé jelent meg novemberben. Átadta Budapest első nyilvános elektromos autó töltőállomását az E.ON. A Kempinski szálló előtt két gyorsöltő, a garázsban három lassúöltő van. (A „gyors” alatt másfél óra értendő,

hogy a „lassú” mennyi idő alatt tölt fel egy akkumulátort, nem mondták meg, ahogy azt sem, hogy milyen akkumulátorra igazak ezek az értékek.) A cég most tervezi a Bécs-Budapest útvonalon ilyen töltőállomások telepítését. Átadták továbbá az első nyilvános sűrített földgáz-töltőállomást is a Kőbányai út és a Mázsa utca kereszteződésében található (átalakított) MOL kúton.

A decemberi közgyűlésen elnökválasztásra került sor, melyen ismét Szövetségünk Elnökévé választották újabb három évre Dr. Tóth Józsefet.

Két fontos évforduló volt 2011-ben: október 1.-én és december 13.-án. Az előbbi alkalomkor, húsz éve az Országos Kőolaj és Gázipari Tröszt jogutódaként létrejött a MOL Rt, az utóbbin pedig Magyar Ásványolaj Szövetség megalakításának huszadik évfordulóját ünnepeltük.

(Készítette: Dr. Wilde György főtitkár 2012. januárjában)