

Zsolt Péter

Benzin hatóságiár.hu



Néhány kút a drágább adalékokkal ellátott benzint kivonta a forgalomból, Kép
[forrása](#)

Szélesebb kontextusba kerül a benzin árszabályozásához való viszony, amennyiben visszatekintünk a taxisblokádra. Miért került akkor sor liberalizációra, és miért vált az üzemanyag 2021-ben hatósági árrassá?



Milyen társadalmi folyamat, tanulás, politikai haszon mozgatta egyik vagy másik utat? Beszélhetünk-e fejlődésről, vagy inkább újrateremti az államigazgatás azt a problémát, melytől egyszer már megszabadult?

A hatósági ár oka majdnem mindig az emberek védelme. Oligopol vagy monopol piac esetében a piac visszaél az emberek kiszolgáltatottságával, ilyenkor a hatósági ár bevezetése mérsékli a tőkés hasznát. Az emberek ettől boldogok, s ha csak haszonmérséklésről van szó, a tőkés sem megy tönkre, a piac megnyugszik; a járulékos következmények, például, hogy az intézkedéssel megfogják az inflációt, kifejezetten pozitívak. A fogyasztó számára az élet leegyszerűsödik, nem kell figyelemmel kísérni, hogy melyik kútnál mennyi a benzin, és nem kell bosszankodnia, ha egy drágább kútnál tankolt, majd pár kilométerrel odébb lát egy olcsóbbat. Hatósági ár bevezetése akkor különösen indokolt, ha a piaci folyamatok összeomlanak. Ha nagy a kereslet, és kicsi a kínálat, az állam jegyekkel oldja meg a gondokat, legyen az kenyér-, hús- vagy benzinjegy.

Amikor nem annyira súlyos a helyzet, akkor is létrejöhet feszültség a piaci és a lakosság által fizetett ár közt, amit valamiképp kezelni kell. Ezt a gázárak esetében – szemben a benzinárral - megteszi a magyar kormány. „ /.../ a távhőcégek a háztartásoknak államilag szabályozott, fix áron nyújthatnak csak szolgáltatást. A fűtéshez szükséges gázt viszont piaci áron szerzik be. Ha a piaci ár drágább, mint a rezsicsökkentett, akkor a különbséget az állam elvben kipótolja.” (A gázár kezelésről bővebben ld. [itt](#).)



Ahogy a jegyrendszer, úgy a hatósági ár bevezetése is lehet indokolt. Lehet népszerű és népszerűtlen, utóbbi, ha még a jegyrendszer sem képes a minimális igények kielégítésére. Az, hogy sokan elégedettséggel nyugtázzák, lehet piactorzító és rövid távú politikai érdek. Amennyiben a gáz, vagy a PCR-tesztek piaci ára a hatóságilag megszabottnál olcsóbb, úgy a fogyasztót-vásárlót tulajdonképp megkárosítja az állam, a kereskedőt pedig előnyhöz juttatja.

A benzin hatósági áranál olcsóbbá vált, és a kutak egy része levitte az árakat decemberre. De vegyük azt az esetet, amikor a hatósági ár fix. Tételezzük fel, hogy az omikron, vagy más olyan hullám, mely a közlekedést is leállítja, az olaj világpiaci ára megint bezuhan, mégis a hatósági ára szerint megy a kereskedés. Vajon elveszítené-e emiatt a kormány a népszerűségét? - A tapasztalatunk az, hogy a politikai vezetés növelte a népszerűségét a rezsicsökkentéssel akkor is, amikor a gázár piaci árával járt volna jól a lakosság. A szocialista típusú redistributív gazdaságirányításból tudhatjuk, hogy több évtizednek kell eltelnie ahhoz, hogy az emberek megkérdőjelezzék a rendszert. Látniuk kell ehhez a szomszédos piaci társadalmak magasabb teljesítményét, életszínvonalát.

Fordított esetben, mikor a hatósági ár alacsonyabb, mint a piaci ár, a politika népszerűsége ugyan még nagyobbá válik, de a problémák elkezdnek halmozódni. Mit tegyen a kutas, ha 490 Ft-ért viszik neki az üzemanyagot, de ő csak 480-ért adhatja? - teszi fel a kérdést a [Szabad Európa](#).



Vagy ki fizeti azt a veszteséget, amit a külföldről határra érkező kamionosok okoznak, mert ők mind a feneketlen és éhes tankjukat itt töltik fel?

A hatósági árak bevezetésével a kormány magára húzza a felelősséget. Ezáltal kompetensebbnek tűnik szemben azzal, ha csak tehetetlenül nézné, mi történik, és így az emberek biztonságérzetét növeli. Ugyanakkor amint emelni akar az áron, csökkenteni a kibocsátható jegyek számát stb., komoly elégedetlenséget is kiválthat. Márpedig, ha nincs már elég liszt a padláson, ha a benzin világpiaci ára túl magassá válik, ha kiürülnek az államháztartási tartalékok, rákényszerülhet az emelésre. Ez történt a taxisblokádnál idején is. Csupán néhány forintnyi benzináremelés totális politikai aktivitáshoz vezetett, és a rendszerváltás után megroppantotta az első szabadon választott kormányt. A kormány kényszerhelyzetben volt. Még csak a benzinár szabályozásának felelőssége sem volt az övé, hiszen a nempiaci rendszert megörökölte a szocializmusból.

Egy korabeli [tanulmányunk](#) szerint a taxisblokádnál órákra lebontva a következő társadalmi folyamatokon ment keresztül:

1. Burzsoá és citoyen szembekerülés
2. A civil társadalom egészségtelen kiterjedése
3. Kooptáció

Ami pedig a szabályozást illeti, a hosszú távú megoldás a benzinár piacosítása lett.



A taxisblokádnak első lépésében hirtelen kettévált a burzsoá és a citoyen polgár. Előbbi saját kis tőkével és autonómiával rendelkező, önös érdekeit szem előtt tartó, utóbbi pedig társadalmi felelősségére büszke, a terheket vállalni hajlandó polgártípus. Bár a burzsoá oldalon is megjelentek osztálytársadalmi érvek (pl. a benzinár begyűjtése a kenyérárba), azért alapvetően az önérték dominált, s akik melléjük álltak, azok a kormány arroganciájára haragvó elégedetlenek voltak.

Számunkra az első konfliktus megmutatta, hogy Magyarországon a burzsoá és a citoyen nem egy emberben lakozó két tulajdonság, képesség, státusz. A citoyen alkalmazotti, állami függése és a magánvállalkozók autonómabb világa egymással szembenálló pozícióba juttatta őket. A kormányzat a citoyenekre támaszkodott. A citoyenek vették tudomásul, hogy a világpiaci árakhoz alkalmazkodnia kell a hazai benzináraknak, és emiatt nem dönthető össze az állam.

A civil társadalom egészségtelen kiterjedése alatt azt értjük, hogy pusztán az, aki a hatalmi struktúrán kívül érezte magát, jogot formált arra, hogy leállítsa a tömegközlekedést, az élelmiszerellátást, maga határozza meg, hogy a zárlatokon átengedje az egészségügyeket, illetve felajánlották, hogy a szovjet csapatok kivonulását is szívesen koordinálják. Az abszurditás szintén magával hozott egy tapasztalatot: nem válhat egy egész ország civilé, polgári engedetlenné, szükség van a formális állami szervek hatékony működtetésére.



Kooptáció alatt azt értettük, hogy számos szervezet tárgyalópartneri helyzetbe került. A taxis társaságoktól kezdve a szakszervezetekig. Az MDF kormány úgy tudta lecsendesíteni a társadalmat, hogy bizonyos szervezetek számára tárgyalási pozíciókat, jogilag szabályozott eljárásmeneteket dolgozott ki, illetve vett át Nyugatról. Az egésznek volt egy korporatív logikája, később pedig évtizedekig működtek a kormány-munkaadó-munkavállaló érdekegyeztető rendszerek. (A tripartit rendszerek tartósságáról ld. [itt](#).) A társadalmi feszültségek kezeléséhez tehát részben a benzinár piacositása, részben pedig az Országos Érdekegyeztető Tanács megszületése járult hozzá. Mondhatjuk nyugodtan, hogy intézményesült keretek formálódtak, kezdett komplexebben működni a demokrácia.

2021-ben, amikor a piaci alapon szabályozott benzinárakat hatósági árrá tette a kormány, már nem voltak érdekvédő szervezetek, akiknek a hangjára oda kellett volna figyelni. Neoliberális módon a kormány alighanem csak a nagy cégek hangjára, valamint populistá módon a népére figyelt, de a benzinkutak üzemeltetőire nem. A társadalom polgárosodása is megakadt, tehát nem voltak olyan benzinkutat üzemeltető családi vállalkozók, akik kompenzációt követelnének, de olyan citoyenek sem, akik azt mondanák, vállalják a terhet, és igenis a benzinkutaknál ki akarják fizetni a piaci árat. A polgárosodás megakadását, sőt, leépülését láthatjuk a hatósági ár bevezetését követő csendben. Az olyan nagyvállalatoknak, mint a MOL, pedig hosszútávú haszna származhat a helyzetből,



s rögtön fel is ajánlották, hogy aki nem bírja fenntartani a kútját, attól szívesen átveszi. A neoliberálisokkal szembeni vádak tehát igazolódhatnak akkor, ha kormány árszabályozásában csak a multikkal egyeztet.

A Fidesz a hagyományos szakszervezetekkel való egyeztetés konfliktuskezelő intézményrendszerét egy korporatív szerveződéssel kívánta felcserélni, de jelen konfliktus kapcsán nem látszott, hogy mindaz, aki az üzemanyag forgalmazásában érintett, önálló aktorként szerepelne. Tehát nem csak szakszervezet nincs, de korporációs rendszer sem. A hatósági ár bevezetése kizárólag politikai döntésként tekinthető, és jól mérhető politikai előny is származott belőle. Nem kell senkit sem kooptálni, nincs már megosztott polgárság sem, nem hogy egységes; a civil társadalom pedig nem, hogy egészségtelenül túlnőné magát, de atomjaira hullva kedvére való a hatósági ár bevezetése. Azt persze, hogy milyen problémákkal fog járni az, ha a hatósági árat egy olyan szituációban oldják fel, amikor ez benzinár áremelkedéssel jár, azt nem tudjuk.

Míg a taxisblokádnál idején a felelősségtől való megszabadulás úgy volt megoldható, hogy a benzinárat piacosították, addig 2021-ben a Fidesz a felelősséget magára húzta. De úgy tűnik, sok más tekintetben is ellentétes folyamatok tanúi lehetünk, mint a 90-es évek elején, a társadalom szervezeteinek gyengülésétől kezdve a polgárosodási folyamatok és attitűdök széteséséig.



A demokráciafejlesztés pszichológiája azon a felismerésen nyugszik, hogy mind a döntéshozók, mind az állampolgárok gondolkodási fókuszát a jövőre kell beállítani. Ebben az esetben születnek jó döntések. Hosszú távon azonban a hatósági árak bevezetései csak szükségállapotokban indokoltak, minden más esetben rövidtávú érdekeket szolgálnak, mely hosszú távon valamiképp megbosszulja magát.

