

Litkei Máté

A klímavallás búcsúcédulái

Ma a környezetvédelem új „papjai” kínálnak bűnbocsánatot

Az új esztendőnek már az első napjaiban jó hírrel örvendeztette meg utasait a Magyarországról is járatokat indító holland légitársaság, a KLM. Az Amszterdamból startoló gépeinek kerozinjához 0,5 százalékban (!) fenntartható üzemanyagot (SAF) is kevernek. Az új adalék (tehát nem a teljes keverék) 75 százalékkal kevesebb szén-dioxid-kibocsátást eredményez. Üzenete szerint a vállalat ezzel hozzájárul a fenntartható repülés elterjesztéséhez, és lehetőséget kínál utasainak, hogy zöldítsék útjukat, ha kell nekik, ha nem. A KLM utasainak ugyanis a jegyükre, az út hosszától és a választott kényelmi fokozattól függően, 1–12 eurót kell ráfizetniük. Illetve mélyebben is a zsebükbe nyúlhatnak, ha még többet akarnak tenni a környezetükért.

A Shell karbonsemlegesítési programjának köszönhetően a földön is hasonló logika alapján zöldíthetjük a közlekedésünket. A benzinkutaknál tankolva hat forint/liter pluszköltségen (vagy 6 Club Smart-pont fejében) nullára csökkenthetjük az általunk megvásárolt üzemanyag szén-dioxid-emisszióját. Maga az üzemanyag összetétele természetesen nem változik meg, viszont az önkéntesen befizetett összeggel az olajipari cég offset programját finanszírozzuk, Magyarán a szén-dioxid megkötésében szerepet játszó erdővédelmi és fáteljesítési kezdeményezéséhez járulunk hozzá anyagilag – a KLM-mel ellentétben legalább önkéntes módon.

Környezetünk megóvásáért személyesen is felelősek vagyunk. Az említett példák azonban arra világítanak rá, hogy az egyéni felelősség hangsúlyozásával a szennyező vállalatok az általuk okozott környezetvédelmi és szén-dioxid-kibocsátási problémák megoldásának terhére előszeretettel pakolják át vásárlóik vállára.

A KLM-et, a légi közlekedés többi szereplőjéhez hasonlóan, megviselte a koronavírus-válság, de még 2019-ben, a járvány első (tört) évében is közel félmilliárd eurós profitra tett szert. A járványidőszak a Shellhez sem volt kegyes, ám a vállalat 2019-ben még 16,4 milliárd dollár nyereséget könyvelhetett el. A kérdés, ha már a felelősségről beszélünk, hogy miért nem a cégek nyúlnak

jobban a zsebükbe, ha a környezetért valóban tenni akarnak, és miért a fogyasztókkal fizetetik meg a klímacechet?

Miközben a KLM-hez hasonló légitársaságok a fenntartható üzemanyag-adalékkal kapcsolatos pr-akciókkal kürtölik tele a sajtót, arról igyekeznek nem beszélni, hogy több száz ezer üres vagy majdnem üres járatot reptetnek a világ egyik részéből a másikba üzletileg és környezetileg sem fenntartható módon, csak azért, hogy a repülőtér-használati jogukat fenntartsák. Ez ugyanis csak akkor garantált a társaságoknak, ha reptérfoglalásuk nem csökken egy bizonyos szint alá. Nemrég a Lufthansa ismerte el, hogy 18 ezer járatot indított el szükségtelemül, hogy garantálja magának a repülőtér-használatot.

A Shell most éppen nem hirdeti a korábban nagy erővel reklámozott karbonsemlegesítési programját a magyar autósoknak. A hallgatás oka vélhetően a jogszabályi plafonhoz kötött, egyébként is magas üzemanyagár, amihez hozzátehetünk egy másik magyarázatot is. Tavaly nyáron a holland reklámfelügyelet félrevezetőnek találta az olajóriás nálunk is ismert karbonsemlegesítési felhívását. Vizsgálatuk szerint a Shell nem megalapozottan állította, hogy az emelt díjas tankolással az autós semlegesíteni tudja szén-dioxid-kibocsátását, illetve azt sem tudta meggyőzően alátámasztani, hogy az erdővédelemre és erdőtelepítésre fordított összegekből a szén-dioxid-kibocsátás teljes egészében ellentételezhető. Számos olajvállalatról el lehet mondani, hogy miközben zöldátállási stratégiákat fogadnak el, jelentős forrásokat investálnak a műanyagipar nem fenntartható szegmensébe, és értelemszerűen javukra válik, hogy a világ ma még nem tud megszabadulni a fosszilis energiahordozóktól, mivel a megújuló energiatermelési módokkal jelenleg képtelenek vagyunk kielégíteni a növekvő fogyasztási igényeket, a tiszta atomenergiát pedig, főként ideológiai okokból, sokan nem nézik jó szemmel.

A búcsúcédula intézményét a 16. század elején X. Leó pápa arra használta, hogy tehermentesíteni tudja Rómát a zarándokok rendszeres tömegétől. Szigorú feltételek mellett (például böjt, gyónás, ima, bűnbánat)

az egyházfő megengedte, hogy azok, akik hozzájárulnak a Szent Péter-bazilika építéséhez, kiválthatják a költséges, veszélyes és időigényes római zarándoklatot, és feloldozást nyerhetnek bűneik alól. Ezzel a megoldással a hívek tömege és az egyház is jól járt.

Hasonló bűnbocsánatot kínálnak a mai kor modern nagyvállalatai egy olyan világban, ahol a környezetvédelem kezd új „vallási” mozgalmává válni. Új „papok”: aktivisták, influencerszerek és zöldpolitikusok töme-

A tehetős nagyvállalatoknak nem lenne szabad átterhelniük a zöldátállás költségét az emberekre. A klímaváltozásra hivatkozva nem elvenni kell a pénzt az emberektől, hanem adni kell nekik. Terhek helyett támogatásra, büntudat helyett ösztönzésre van szükség

gei figyelmeztetnek minket nap nap után, hogy ha engedünk a gonosz csábításának, ha benzines vagy dízelautót használunk, ha vonat helyett repülőre ülünk, bűnösök vagyunk. A vállalatok egy része nekik, az üdvözülni vágyóknak kínálnak instant és kényelmes megoldást, zöld búcsúcédulát, hogy bűnbocsánatot nyerjenek.

A tehetős nagyvállalatoknak nem lenne szabad átterhelniük a zöldátállás költségét az emberekre. A klímaváltozásra hivatkozva nem elvenni kell a pénzt az emberektől, hanem adni kell nekik. Terhek helyett támogatásra, büntudat helyett ösztönzésre van szükség. Ha környezetkímélő elektromos autót vennél, kaphass támogatást. Ha korszerűsíténéd energetikailag az ingatlanod, pályázhass. Energiahatékony otthont építenél, legyenek számodra is elérhető olcsó zöldhitelek. Magyarországon így csinálják ezt. Lehet így is gondolkodni.

A szerző környezetmérnök