



Ikt. sz.: FVB/8-2/2012.

FVB-5/2012.  
(FVB-67/2010-2014.)

## **J e g y z ő k ö n y v \***

az Országgyűlés **Fogyasztóvédelmi bizottságának**  
2012. március 5-én, hétfőn, 10 óra 42 perckor  
a Képviselői Irodaház V. emelet 562. számú tanácstermében  
megtartott üléséről

---

*\*A jegyzőkönyv eredeti hitelesített példánya az Országgyűlés Levéltárában megtalálható.*

## Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Elnöki bevezető, a napirend elfogadása</i>	5
<i>A személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényjavaslat (T/6044. szám)</i>	5
<i>Dr. Völner Pál (NFM) szóbeli kiegészítése</i>	5
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	6
<i>Dr. Völner Pál (NFM) reflexiói</i>	10
<i>Döntés általános vitára való alkalmasságról, előadók állítása</i>	12
<i>Egyebek</i>	12

## **Napirendi javaslat**

1. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényjavaslat (T/6044. szám)  
(Általános vita)
2. Egyebek

## **Az ülés résztvevői**

### **A bizottság részéről**

#### **Megjelent**

Elnököl: **Simon Gábor** (Fidesz), a bizottság elnöke  
**Zsigó Róbert** (Fidesz), a bizottság alelnöke

Boldog István (Fidesz)  
Fejér Andor (Fidesz)  
Földesi Gyula (Fidesz)  
Mágori Józsefné (Fidesz)  
Örvendi László (Fidesz)  
Dr. Selmeczi Gabriella (Fidesz)  
Varga Gábor (Fidesz)  
Tóth Csaba (MSZP)  
Z. Kárpát Dániel (Jobbik)

#### **Helyettesítési megbízást adott**

Szabó Zsolt (Fidesz) Zsigó Róbertnek (Fidesz)  
Fejér Andor (Fidesz) Földesi Gyulának (Fidesz)  
Dr. Horváth Zsolt (Fidesz) Örvendi Lászlónak (Fidesz)  
Simonka György (Fidesz) Varga Gábornak (Fidesz)  
Spaller Endre (KDNP) Boldog Istvánnak (Fidesz)  
Tóbiás József (MSZP) Tóth Csabának (MSZP)  
Ertsey Katalin (LMP) Simon Gábornak (MSZP)

### **Meghívottak részéről**

#### **Hozzászólók**

Dr. Völner Pál államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 42 perc)

### **Elnöki bevezető, a napirend elfogadása**

SIMON GÁBOR (MSZP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó reggelt kívánok! Köszöntöm a Fogyasztóvédelmi bizottság ülésén megjelent képviselő asszonyt, képviselő urakat, illetve a kormányzati előterjesztőinket – különös tekintettel államtitkár úrra –, valamint a bizottsági ülésen jelen lévő civil szervezetek képviselőit, az érdeklődőket!

Tisztelt Bizottság! A bizottsági ülés határozatképes; a képviselők ellenzéki és kormányoldalon is segítik a munkánkat jelenlétükkel. A mai ülésen az előzetesen kiküldött napirendnek megfelelően két napirendi pontot tárgyalnánk meg: az 1. napirendi pont a személyszállítási szolgáltatásokról, T/6064. számú törvényjavaslat – ennek a javaslatnak az általános vitára való alkalmasságát fogjuk eldönteni –, a 2. napirendi pont keretében pedig az „egyebek” napirendi pont tárgyalása történik. Amennyiben a bizottság egyetért a napirenddel, akkor azt kérem, hogy most szavazatával erősítse meg! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság egyhangú támogató szavazással elfogadta a napirendet.

### **A személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényjavaslat (T/6044. szám)**

Ennek jegyében soron következik az 1. napirendi pont, a személyszállítási szolgáltatásokról szóló, T/6044. számú törvényjavaslat. Örömmel üdvözlöm a kormány képviselőjében Völner Pál államtitkár urat a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium részéről! Azt kérem, hogy a felvezetőjében legyen szíves a bizottság tevékenységére fókuszálva megtenni a gondolatait! Mielőtt megadnám a szót államtitkár úrnak, szeretném jelezni, hogy az Országos Kereskedelmi Szövetségtől, az OKSZ-től a mai napon érkezett egy észrevétel a törvényjavaslat munkába járás költségeinek megtérítését érintő részével kapcsolatban. Ahogy ezt a bizottságban rendre szoktuk tenni, ezt kinyomtatva eljuttattam a bizottsági tagokhoz, kiosztásra került, úgyhogy mindenki megismerhette. Kérem, hogy ezt is vegyék figyelembe, amikor a véleményüket kialakítják!

Mindezen felvezetést követően önnek adnám át a szót, államtitkár úr. Kérem, hogy a felvezető gondolatait tegye meg!

### **Dr. Völner Pál (NFM) szóbeli kiegészítése**

DR. VÖLNER PÁL államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelettel köszöntöm a bizottság tagjait! Egy olyan törvénytervezet áll előttünk, ami gyakorlatilag egy keretrendszert jelent a személyszállítási közlekedési ágazaton belül; egységes keretbe foglaljuk azokat a korábbi jogszabályokat – például a buszos törvényt vagy a vasúti törvény vonatkozó részeit, az árhatósági kérdéseket –, amelyek számtalan helyen szétszórva voltak fellelhetők a magyar jogrendszeren belül. Ezzel áttekinthetőbbé és gyakorlatilag szabályozottabbá szeretnénk tenni ezt a szervezetileg szétagolt ágazatot.

Ami az elnök úr felvetésében is szerepelt, ami a bizottságot érintő újdonság, hogy egy úgynevezett piacfelügyeleti szerv létrehozását is tartalmazza a tervezet, ami a Nemzeti Közlekedési Hatóság keretein belül jönne létre. Ezzel az uniós jogharmonizációt is elő tudjuk segíteni, hiszen a buszos utasjogok kérdését a magyar jogrendszeren belül is meg kell majd jelenítenünk. Ez a törvény felhatalmazást ad a kormánynak, a miniszternek, illetve az önkormányzatoknak például a taxis közlekedés tekintetében, hogy a szabályozó funkciójukat el tudják látni, és egy kiszámítható környezetet teremtsenek az ágazat résztvevői számára. A törvény meg tudja teremteni a hosszú távú finanszírozás kereteit, a kiszámíthatóságot. Gondoljunk csak arra, hogy a beruházásoknál, amelyek akár tíz évre vagy évtizedekre szólnak, tehát többéves beruházásokról van szó, egy látható finanszírozási pályának kell lennie ahhoz, hogy megfelelő kondíciókkal lehessen adott esetben hitelből vagy

lízingszerződések segítségével járműbeszerzéseket és egyéb beruházásokat finanszírozni. Talán ezek azok a legfőbb pontok, amelyeket kiemelnék a törvény szempontjai közül.

A levelet is említette elnök úr, ami érkezett. Múlt évben került kidolgozásra ez a törvénytervezet, májusban, júniusban volt fent a minisztérium honlapján. Különböző szervezetektől észrevételeket, javaslatokat kaptunk, amelyeket részben be is építettünk a törvénybe; pont erre a problémára akkor nem figyelt fel senki. Nyilván van itt egy időbeli egybeesés, hiszen a szuperbruttó kivezetése kapcsán a bérkompenzációs tételek – amelyek szintén a munkáltatói szektort terhelik – fokozott érzékenységet teremtettek ebben a témában. Ebben a kérdéskörben további egyeztetésekre van szükség; ma délután is a Nemzetgazdasági Minisztériumban lesz egy egyeztetés. Mi ágazatilag azt mondjuk, hogy ez a törvény nem erről szól. Ez egy olyan eleme, ami nyilván elősegíti a közösségi közlekedés népszerűségét vagy kedveltségét, másik oldalról a finanszírozhatóságát, de hogy ez milyen ütemezésben kerüljön bevezetésre adómentes juttatásként, ebben teljesen nyitottak vagyunk. Reméljük, hogy születik majd egy olyan kompromisszum, ami aztán végül módosító javaslattal a elfogadásra kerülhet parlamentben, és a szakmai szervezetek, tehát a munkáltatói szervezetek részéről is megfelelően fog mutatkozni. Ennyit szántam bevezetőnek, és várom a kérdéseket.

ELNÖK: Köszönöm szépen, államtitkár úr. Ahogy azt szoktuk, az általános vitára való alkalmasság bizottsági ülésen való konzultációját, vitáját megnyitom. Kérdések és megjegyzések következnek egy körben, felváltva ellenzéki és kormánypárti oldalon. Kérem, hogy jelezzék a képviselők a megszólalási igényüket! *(Jelzésre:)* Ellenzéki oldalon Tóth Csaba képviselő úr jelezte, hogy hozzá kíván szólni; utána ha van jelentkező, kormánypárti képviselőtársamnak fogom megadni a szót, majd azt követően az elnök jelzi, hogy maga is szólni kíván, és akkor így felváltva haladunk.

Első körben Tóth Csaba képviselő úré a szó. Tessék parancsolni, képviselő úr!

### **Kérdések, hozzászólások**

TÓTH CSABA (MSZP): Köszönöm szépen. Eszünkbe jutott néhány gondolat a benyújtott törvényjavaslatról, amelyről az előterjesztő is elmondta, hogy további egyeztetéseket igényel, és mi is így látjuk, hogy ez a benyújtott törvényjavaslat nem kellően átgondolt, sok kérdést, problémát vet fel. Az érdekvédelmi szervezetek hozzászólásaiból, nyilatkozataiból az látszik, hogy nem volt velük egyeztetés, és nem készültek hatástanulmányok azzal kapcsolatban, hogy ha a törvény ilyen formában elfogadásra kerül, akkor annak milyen hatásai lesznek.

A javaslatnak három témakörét venném ki, és arról mondanék egy pár mondatot, amivel kapcsolatban természetesen kérdéseink lennének. Az egyik az alapszolgáltatást szabályozza, és a 27. §-ban rögzíti, felsorolja értelemszerűen a településeket, ahol rögzíti a napi három járatpárt alapellátás szintjén. Kérdésként itt fel is merül mindjárt, hogy minden településről egyformán beszélünk-e ebben az esetben, mindegy, hogy 50 fő, 500 fő, 50 ezer fő, vagy akár a fővárost vesszük alapul, ha már itt vagyunk Budapesten, mert kérdésként elsősorban az merül fel, hogy mi van, ha a fővárosban a Budapesti Közlekedési Központ úgy dönt, hogy csak napi három járatpárt rendel meg az agglomerációból az ingázó utasok számára. Mi fog akkor történni, mi lesz a kieső járatokkal?

A másik kérdéskör, ami több kérdést felvetett, ez az iránytaxi, az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatásként megfogalmazott szolgáltatás lenne. E körbe a ritkán lakott, kisebb településeket értették, és ami fogyasztóvédelmi szempontból fontos, hogy ez különösen olyan utazóközönségre irányulna, aki idős, mozgáskorlátozott, tehát ezeknek a személyeknek a közlekedését biztosítaná valamilyen módon. A törvény indoklásában arra hivatkoznak, hogy az utas jelzésére induló, informatikai rendszerrel támogatott, változó útvonalon és időpontokban közlekedő rendszer feltételeit teremtenék meg. Itt az a kérdés,

hogy lehet-e ennyire egyéni kívánságok alapján közösségi közlekedést szervezni. Lehet, hogy ez más országokban bevált, de nem biztos, hogy itt ennek megoldottak a feltételei. Arra lennének még kíváncsiak, hogy például egy zsáktelepülésen, ahol egyébként sincs internet-hozzáférés, hogyan fogják tudni biztosítani az egyenlő esélyű szolgáltatás igénybevételének lehetőségét azon emberek számára, akik ott élnek, akik nem biztos, hogy napokkal előtte fogják tudni, hogy betegek lesznek, vagy vásárolni, orvoshoz kell menni, vagy bármilyen problémájuk felmerül. Itt egy másik probléma is jelentkezik majd a szolgáltató részéről, hogy jelenleg ezek a közlekedési vállalatok nem rendelkeznek ilyen mennyiségű 9-15 fős kisbuszokkal, amellyel ez megoldható lenne. Felmerül a kérdés, hogy miből kívánják ezt finanszírozni, amikor az elsődleges cél itt a megtakarítás, vagy pedig vállalkozókat kívánnak-e bevonni, ami viszont előidézheti azt az esetet, amely a szolgáltatás jelentős drágulásához fog vezetni.

Röviden egy harmadik témakörrel is beszélnek: a munkáltatói költségtérítés esetéről. Ez egy érdekes résszel bővült ki. Eddig a helyi közlekedés költségtérítése nem szerepelt, nem volt benne, nem volt része a munkáltatói költségtérítésnek; most július 1-jétől kötelező lesz, és a felső összeghatárát is eltörölné a törvény. Ha csak egy budapesti vállalkozást nézünk, ahol ez azt jelenti, hogy alkalmazottanként körülbelül százezer forintos többletköltséget jelent majd a vállalkozásoknak, kérdés az, hogy hogyan fogják tudni kigazdálkodni ezt a többletterhet a vállalkozók. Ennek talán egy célja lehet, hogy MÁV és a Volán, BKV finanszírozási nehézségeit valamilyen módon megoldják. Ezt alá is támasztotta egyébként a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatójának nyilatkozata, amelyben lelkesen támogatta ezt a javaslatot, ugyanis véleménye szerint ez majd elősegíti a bérletvásárlásokat. A mi véleményünk pedig az, hogy a bérletek drasztikus áremelését fogja elősegíteni, ha mostantól kezdve nem a dolgozókat fogja ez terhelni, hanem a munkáltatókra fogják ezt áttérhelni. Ha csak a BKV esetét nézzük, mondjuk egy ötezer forintos bérletáremelés több százmillió forintos bevételt eredményez havonta a BKV-nak, tehát érthető, hogy miért lelkesedik ennyire a BKK vezérigazgatója. Röviden ezt a három pontot szerettem volna megemlíteni. Köszönöm szépen, elnök úr.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. További hozzászólásra van-e igény? *(Jelzésre:)* Képviselő asszonynak adom meg a szót. Mágori Józsefné képviselő asszonyé a szó.

MÁGORI JÓZSEFNÉ (Fidesz): Köszönöm a szót, elnök úr. Az én választókerületemben általános az, hogy minden önkormányzat rendelkezik egy ilyen 15 fős kisbusszal, amit egy akció keretében 2008 körül kaptak. Azt szeretném kérdezni az államtitkár úrtól, hogy készülnek-e bevonni ebbe a rendszerbe ezeknek a szolgáltatásait, mert nálunk az mindennapos, hogy az ilyen zsákfaluból meg kieső részen lakó kis falukból hordják az embereket bevásárolni Szegedre a Metróba, hordják Makóra a Tescóba, hordják őket az SZTK-ba. Be lehet jelentkezni az önkormányzatnál, ahol megvan a rend, hogy melyik nap merre indul a busz, oda feliratkoznak, és ingyen viszik őket, tehát van már valamiféle rendszer. Számítanak-e erre, és bevonják-e őket ebbe a – hívjuk így – modernizálásba? Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen képviselő asszony hozzászólását. Ahogy ezt jeleztem, én is szeretnék néhány szót szólni.

*(Az elnöklést Zsigó Róbert, a bizottság alelnöke veszi át.)*

ELNÖK: Öné a szó, elnök úr, parancsoljon!

SIMON GÁBOR (MSZP): Köszönöm szépen, alelnök úr, hogy megadta a szót. Nagyon röviden három témakört érintenék én is. Az első a közösségi közlekedésben a vélt szolgáltatásminőségbeli változás. Nem térnék erre ki hosszabban, de nehéz olyan megjegyzést, szakmai észrevételt vagy éppen az elmúlt napokban megjelent újságcikket olvasni, ami nem vizionálja azt, hogy szolgáltatásminőség-romlás várható ezen a területen. Az a kérdésem államtitkár úrhoz, hogy van-e ebben elképzelésük, véleményük, hogy ez ténylegesen így lesz, vagy hogyan kalkuláltak ezzel a kérdéssel.

A második: a költségáthárítás foglalkoztatási aspektusai. Több olyan munkáltatói szervezeti vezető írása, elemzése jelent meg az elmúlt napokban, amely egyértelművé teszi azt, hogy munkaadói oldalon úgy gondolkodnak erről a helyzetről, amely kérdéseket vet fel számukra. Kérdés például – és akkor itt három kérdést tennék fel –, hogy hogyan érinti ez a cafeteria más elemeit, tehát jelenthet-e kizsorító hatást majd mondjuk az Erzsébet-utalványra, a SZÉP-kártyára vagy más egyéb, cafeteriaiban meglévő elemre, ha egyébként a munkáltató e törvény bevezetését követően úgy kényszerül dönteni, hogy akkor a közösségi közlekedés támogatásának kötelezettségét fogja a cafeteria terhére megtenni. A második kérdésem, hogy gondolkodtak-e azon, hogy ebben az esetben egy olyan foglalkoztatónál, ahol helyben és a lakóhelytől távolabb élő munkavállaló is van, ahol költség fog megjelenni a helyközi közlekedésben és a helyi közlekedésben, vajon ott kit fog elküldeni a munkáltató: a helyben dolgozót vagy a helyközi, bejáró munkavállalót. Általában a harmadik kérdés, hogy gondolkodtak-e azon, hogy ez hogyan fogja egyébként érinteni a foglalkoztatást, hiszen a vállalkozások terhei már ma is rendkívül magasak. Vajon ezt a további tehernövekedést képesek lesznek-e kigazdálkodni, vagy annak az lesz a következménye, hogy egyébként ezt a foglalkoztatási oldalon elbocsátással kompenzálják? Minden megszólaló munkaadói szervezet képviselője ezeket a dolgokat vizionálja, és számításokkal támasztja alá, hogy ez milyen költségnövekedést fog jelenteni, amelyet ők már úgy vélnek, hogy nem fognak tudni kigazdálkodni.

A harmadik kérdéskör az IMF-fel való megállapodás kérdésköre. Ahogy itt tanulmányoztuk a közösségi közlekedésre járó forrásokat, úgy emlékszem, hogy a szépreményű Széll Kálmán-tervben még 752 milliárd forint volt ezen a területen megjelölve, nem olyan régen képviselőtársam egy írásbeli kérdést tett fel önöknek, amire válaszul 650 milliárd forintot jeleztek, hogy ennyit fognak a közösségi közlekedésre finanszírozni – ez már százmilliárd forinttal alacsonyabb összeg –, most pedig úgy látjuk a költségvetésben, hogy körülbelül 400 milliárd forinttal kalkulálnak. Ez az eredetihez képest majdnem a felére való lecsökkenés, és ebből a 400 milliárd forintból kell elviekben még megtakarítani, vagy ezt kell még megmetszeni, hogy egyébként egy várható IMF-megállapodás ellentételezése meg tudjon történni. Ezzel párhuzamosan több, napokban megjelent hír azt írja a minisztériumi forrásokra is hivatkozva, hogy ne féljen senki attól, hogy ezekre a tervezett érdemi lépésekre sor kerül, hiszen ez csak azért van, hogy az IMF megállapodását elősegítse, valójában nincs is olyan szándék, hogy ez megtörténjen.

Államtitkár úr tud-e ebben valami biztatót mondani, hogy most akkor az az igaz, amit mondanak, vagy az, amit csinálnak. Oszlasson el kételyeket ezzel kapcsolatban, mert ha megnézem, ilyen vastag paksaméta, ami csak erről szól az elmúlt napok megjelent hírei alapján, tehát sokunkat megnyugtatna, ha ebben egy egyértelmű választ hallhatnánk öntől. Köszönöm szépen. Ezzel a néhány szakmai észrevétellel akartam segíteni az általános vitára való alkalmasság elfogadásának vitáját. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Visszaadom az ülés vezetését elnök úrnak, és szót is kérek, ha lehetséges.

*(Az elnöklést Simon Gábor, a bizottság elnöke veszi vissza.)*



ELNÖK: Természetesen, örömmel. Alelnök úré a szó. Hadd kérdezzem meg, hogy van-e még képviselőtársunk, aki tervezi a hozzászólását. *(Jelzésre:)* Akkor most azt csináljuk, hogy alelnök úr következik, és utána megnézzük, hogy hogyan alakul még a kormánypárti oldalon a képviselők hozzászólása. Alelnök úr, parancsoljon!

ZSIGÓ RÓBERT (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Nem szeretném hosszasan húzni az időt. Egyrészt azért kértem szót, hogy tájékoztassam önöket, hogy a frakciónk támogatja az általános vitára való alkalmasságot. Több olyan kérdésre, amely a bizottsági ülés eddigi részén szóba került, választ is adhat a parlamenti általános vita, ráadásul államtitkár úr az elején a bevezetőjében el is mondta, hogy folyamatos egyeztetések vannak még mindig. Ennek az egésznek az az oka és a célja is, hogy végre ezen a területen, a személyszállítás, a közösségi közlekedés területén megfelelően egységes szabályozás, és egy olyan rendszer legyen, amely működtethető. *(Mágori Józsefné: Finanszírozható.)* Mindannyian tudjuk, hogy ez a terület nem a legegyszerűbb területek közé tartozik a fővárosi közlekedéssel, kötöttpályás közlekedéssel, egyébbel együtt, nyilván nem volt egyszerű az előkészítő munka sem, és még egyszer mondom, a parlamenti vita, az Országgyűlés vitája több kérdést tisztába tehet, akár módosíthat is a beterjesztett szövegen. Ehhez mindenképpen arra van szükség, hogy általános vitára kerüljön a törvényjavaslat, úgyhogy mi támogatjuk ezt. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm alelnök úr hozzászólást. Láttam, hogy Mágori Józsefné képviselő asszony jelezte hozzászólási szándékát, és úgy vettem, hogy még Földesi Gyula képviselő úr is jelezte, hogy szólni kíván. Képviselő asszony, öné a szó.

MÁGORI JÓZSEFNÉ (Fidesz): Még az előbbi mondandóhoz hozzátartozónak vélem, csak elfelejtettem mondani, hogy ezek a buszok, amelyek az önkormányzat tulajdonában vannak, nem szedhetnek semmiféle térítési díjat, jegyárat, semmit, hanem az önkormányzat köteles a költségéből finanszírozni a működését és a buszvezető bérét. Ha ezeket bevonják a rendszerbe, ez természetesen segítene az önkormányzatokon is, ha megszűnne az a tilalom, hogy ezt ingyenesen kell a lakosság szolgálatára bocsátani, és üzleti alapon, finanszírozható mértékben valamiféle díjat lehetne ezért szedni. Ez a teljes történeten segítene, különösen a kicsi falukban, ahol csak pár százan élnek, és egy ekkora busz elegendő is a teljes kiszolgálásra, mert óvodába hordja a gyerekeket más faluba, iskolába jár más faluba, az időseket orvoshoz viszi és így tovább. Ezt be lehetne integrálni, persze valamiféle viteldíjért. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük szépen képviselő asszonynak. Ahogy azt jeleztem az előbb, Földesi Gyula képviselő úr kért szót. Képviselő úr, parancsoljon!

FÖLDESI GYULA (Fidesz): Köszönöm a szót, elnök úr. A monotonitást megtörve előre elnézést szeretnék kérni az elnök úrtól, hogy politikai véleményt szeretnék mondani az ön hozzászólása kapcsán. Ön úgy fogalmazott, hogy az utóbbi napokban azt lehetett hallani különböző, akár szakmai szervezetektől, a médiában is egyéb politikai szereplőktől, hogy a közösségi közlekedés színvonala jelentős mértékben csökkenhet e törvényjavaslatot követően.

Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Szocialista Képviselő Urak! Szerintem önök az elmúlt nyolc évben eléggé tönkretették a közösségi közlekedést; ennél mélyebbre már nem süllyedhet, csak sokkal jobb lehet, és ez a törvényjavaslat ezt célozza meg. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen képviselő úrnak. Jelzem, hogy ha az elmúlt nyolc évet nézzük, abból kettő már az önöké, tehát maximum 6+2-es feloldásban tudunk haladni. Ez a

két év kiegészítette a nyolc évet, ez nyilvánvaló, sőt sokak szerint felül is írta, de igaza van, van helye, hogy véleményt formáljunk ilyen módon, és én ezt is ugyanolyan értéknek tekintem.

Van-e más megszólalási igény? (*Nincs jelzés.*) Ha nincsen, akkor könnyű helyzetbe hoztuk államtitkár urat, hiszen sok érdekes és izgalmas, szakmai részletekre rámutató kérdést vetett fel a bizottság. Azt kérem tisztelettel, hogy ezt megválaszolva tegye lehetővé, hogy azt követően érdemben tudjunk dönteni az általános vitára való alkalmasságról. Államtitkár úr, parancsoljon! Öné a szó.

### **Dr. Völner Pál (NFM) reflexiói**

DR. VÖLNER PÁL államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen, elnök úr. Ha megengedi, akkor a sajtóból idézett hírekre nem reagálnék, mert nem sajtótájékoztatóra készültem, tehát magára a törvényre szorítkoznék a későbbiekben is, de a felvetett kérdésekre természetesen szívesen válaszolok.

Ami az egyeztetések hiányát illeti, a bevezetőben is említettem, hogy ez a múlt év tavaszán és nyár elején megtörtént, a szakmai szervezetektől beérkeztek az észrevételek, és többek között a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara levelét is bírjuk, amelyben ez a probléma nem került felvetésre, pedig az eredeti szövegben is szerepelt a tervezet szerint ez a térítés. Én ezt annak tulajdonítom, hogy itt a munkáltatói terheknek egyfajta egymásra csúsztatása van, és valóban jogos ez a felvetés, hogy akkor ezt ki kell tárgyalni, és végig kell vinni, hogy milyen formában és hogyan lehet ezzel továbbhaladni. Magának a törvénynek a lényegét nem érinti, tehát ha nem lenne benne, ez a törvény akkor is önállóan megáll a lábán, mert nem erről szól az egész; egy fontos eleme lehet, hogy hogyan lehet természetesen a szolgáltatások népszerűségét növelni. Adott esetben azért azt is felvetem, hogy nemcsak munkáltatói, hanem munkavállalói érdekek is vannak ebben az országban, és az Országgyűlésnek azokat is képviselnie kell, de ebbe nem merülnék most így bele.

Az alapszolgáltatások három járatban történő meghatározásával kapcsolatban mondanám, hogy a mi kimutatásaink szerint Magyarországon a települések 10 százalékán ez szolgáltatásnövekedést fog eredményezni, ugyanis jelenleg az alapszolgáltatás szintje nem éri el ezt a szintet. Önmagában tehát abból, hogy meghatároztunk egy alapszolgáltatási szintet, levezetni azt, hogy az alapszolgáltatások csökkenni fognak, és Budapesten netán a BKV is ilyenekre szorítkozna, szerintem ezek a fantázia kalandozásainak a világába tartoznak.

Az iránytaxiként fordított, ez a bizonyos irányvezérelt rugalmas közlekedési rendszer, ami az Unión belül is Franciaországban, Csehországban, a skandináv államokban létezik, egy kiegészítő eleme a közösségi közlekedésnek. Megteremtettük a törvényi lehetőségét, tehát gyakorlatilag a jövőben, ha valahol így jobban meg tudják oldani a szolgáltatást, akkor megvan rá a lehetőség, ez is közszolgáltatásnak minősül. Szerintem önmagában az internet hiánya ma nem jelent akkora problémát, amikor a mobiltelefonok ennyire elterjedtek, akár idős emberek is tudják használni és alkalmazni, ha a szolgáltatók tényleg kifejlesztik valamilyen területen. Csíráiban egyébként egy-két területen már működik az országban, gyakorlatilag egy törvényi szabályozási keretet adtunk ezzel a törvénybe történő beemeléssel.

A munkáltatói költségtérítést több ponton érintettem, több kérdésben felmerült. Kétlem, hogy ez önmagában a bérletek áremelését vonná magával, ugyanis ha csak a piaci törvényekből indulunk ki, ha valamiből többet tudunk eladni, és magasabb árbevételre teszünk szert, ez önmagában nem generálja az áremeléseket, hanem normál viszonyok között azt jelenti, hogy éppen hogy kitolhatja időben, vagy éppen nincs rájuk szükség.

Mágori Józsefné képviselőtársam kérdezte az önkormányzati buszok bevonását ebbe a rendszerbe. Volt a törvénytervezetnek egy olyan része, ami akár az iskolabuszok vagy az önkormányzati buszok bevonásával is számolt, és pont a Belügyminisztérium mint önkormányzati minisztérium vetette fel, hogy ne szorítsuk be az önkormányzatokat ebbe az

utcába. De nyitott a rendszer, tehát miután nincs benne tilalom, gyakorlatilag ha sikerül megállapodni a szolgáltatókkal, akkor nyilvánvaló, hogy alkalmas arra, hogy ezek a kisbuszok is ebben a formában hasznosításra kerüljenek.

Elnök úr felvetésében szerepelt a szolgáltatásminőségi változás, és egy-két dolgot sikerült konkrétan is megfogalmazni, például a kötöttpályás közlekedés elsőbbségét, ahol tudjuk, hogy az infrastruktúraköltségek elég magasak, tehát nem célszerű fenntartani őket anélkül, hogy a szolgáltatás elsőbbségét biztosítanánk számukra. Azt hiszem, hogy ez is annak a fajta minőségi változásnak az irányába mutat, ahol sikerül majd úgy arányosítani, harmonizálni a rendszert, megteremteni a menetrendi összehangolásokat, hogy a leghatékonyabban sikerüljön a forrásokat felhasználni. A Széll Kálmán-tervben és a minisztériumi levélben megfogalmazott különböző forrásnagyságokra külön vissza fogok akkor térni, ezt az ellentmondást is szeretném feloldani, ugyanis én úgy tapasztaltam, hogy nominálisan biztos, hogy nem csökkentek évről évre a közlekedésre juttatott források, hiszen valóban történt egyfajta átcsoportosítás. Korábban például a vasútnál a személyszállításon keresztül finanszírozta a pályavasutat is az állam, de éppen 2010-ben, 2011-ben sikerült megkötnünk azokat a pályaszerződéseket, amelyeket egyébként uniós irányelv is tartalmaz, ahol közvetlenül a pályavasútra például az idei évben 47 milliárd forintot fordítunk, ami korábban a személyszállításon keresztül jelent meg a vasút finanszírozásában. Lehet tehát, hogy a számok igazak, csak meg kell nézni, hogy mi van mögöttük, és mi a magyarázata az eltérésnek.

Az IMF-szerződést és ezt a törvénytervezetet én nem hoznám összefüggésbe; mint említettem, ez egy keretrendszert tartalmaz. Az, hogy a Széll Kálmán-tervben vannak megfogalmazások, amelyek szintén jóval megelőzték az IMF-tárgyalásokat – mert szerződésről még nem beszélhetünk –, azt hiszem, hogy azok is inkább abba az irányba mutattak, hogy az egy fenntarthatatlan pálya, hogy évről évre egyre nagyobb összegeket juttatunk a közösségi közlekedésbe, ugyanakkor a szolgáltatás színvonala meg nemhogy emelkedne, hanem adott esetben csökken. Éppen ettől a fajta átszervezéstől, ettől a fajta keretrendszertől várjuk azt, hogy hatékonyabban tudjuk felhasználni a rendelkezésre álló forrásokat.

Alelnök úrnak köszönöm, hogy a frakció támogatja a törvénytervezetet. Azt hiszem, hogy talán sikerült összefoglalnom a képviselő asszonynak a válaszomban a finanszírozásra vonatkozó részt is, a politikai védelmet meg köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, államtitkár úr. Szabadjon megjegyezmem, hogy van bája az ön válaszában, merthogy ha ön nem akarja összekapcsolni az IMF és a közösségi közlekedés ezen érintett költségösszefüggését, önök kívül ezt mindenki más megteszi, de nyilvánvalóan majd ezt valahogy elrendezik. A BKIK-levél is bájos, hiszen a Szatmáry államtitkár úr által vezényelt szervezet támogatólevele bizonyára minősíti ezt az egész szituációt. Nem nyitok vitát ebben a kérdésben – alelnök úr reagálására természetesen van lehetőség –, csak azért elmondtam, hogy bájosak ezek a megjegyzések. Én szakmai észrevételeket tettem, és mondván, hogy sajtótájékoztatót nem tart, nem reagált rá. Mondom, hogy kik mondták ezeket: Rolek Ferenc, Dávid Ferenc. Egyik sem olyan szakember, aki egyébként önökkel ne lenne szakmailag jó viszonyban. Nyilvánvalóan majd velük megbeszéljük; nem ön, hanem majd Czomba államtitkár úr, aki egy másik fórumon el fogja nekik magyarázni, hogy ez a többletköltség hogyan fogja érinteni az ő foglalkoztatási problémáikat. Ez áttételesen kihat a munkavállalókra, hiszen őket fogják elküldeni, ha esetleg nem tudják kigazdálkodni azokat a költségeket, ami a foglalkoztatásból adódik, de a követ vesse mindenki magára.

Alelnök úr, önnek van reagálási lehetősége, és utána döntünk.

ZSIGÓ RÓBERT (Fidesz): Köszönöm szépen. Részben ügyrendben kértem szót. Elnök úr, azt szeretném kérni, hogy majd az én hozzászólásom után kérdezze meg államtitkár urat, hogy kíván-e reagálni az ön által elmondottakra. A másik pedig csak egy megjegyzés a szakmai és a civil szervezetekre vonatkozólag. Belemehetünk, ugyan nem ezen a bizottsági ülésen, hanem egy másik alkalommal, mi ebben jók vagyunk – ezt államtitkár úrnak mondom –; sok civil és szakmai szervezet van körülöttünk, de egyszer majd érdemes lenne belemenni, hogy melyiknek kihez van köze, de ezt a mai bizottsági ülésen tényleg nem tenném meg. Köszönöm szépen.

### **Döntés általános vitára való alkalmasságról, előadók állítása**

ELNÖK: Államtitkár úr, ha kíván reagálni, a lovagiasság jegyében megadom önnek a lehetőséget. *(Dr. Völner Pál: Köszönöm, alelnök úr már megtette.)* Ez így helyes.

Tisztelt Bizottság! E remek szóváltást követően dönteni fogunk az általános vitára való alkalmasságról. Meglepetést nem fogunk szerintem egymásnak okozni. Aki általános vitára alkalmasnak találja a törvényjavaslatot, az kérem, most jelezze! *(Szavazás.)* Tizenkettő igen. Aki nem tartja általános vitára alkalmasnak? *(Szavazás.)* Négy nem. Aki tartózkodott? *(Szavazás.)* Egy tartózkodás. A döntést meghoztuk.

Ezzel a napirendi pont tárgyalását lezárom, és jelzem önöknek, hogy az „egyebek” napirendi pontnál kell majd néhány információt megtennem. Egy dolgot kell még itt a napirendi pont keretében eldönteni, hogy ki az előadó. Többségi és kisebbségi vélemény volt. A kisebbségi véleményben Tóth Csaba képviselő urat javasolom, többségi véleményben pedig Földesi Gyula képviselő urat. *(Nincs ellenvetés.)* Úgy gondolom, hogy a bizottság tagjainak bölintésével elfogadható a többségi, kisebbségi vélemény előadóinak személye. Szeretném támogatásul mondani, hogy azt hiszem, hogy holnap 1. napirendi pontként fogjuk ezt tárgyalni, úgyhogy van lehetőség mindenki számára. Államtitkár úr, nagy tisztelettel köszönöm a részvételét, tud menni a következő bizottsági ülésre.

### **Egyebek**

Az „egyebek” napirendi pont keretében szeretném jelezni a bizottság számára, hogy ahogy néztem a plenáris ülés napirendjét, a holnapi plenáris ülés 4. napirendi pontként tárgyalja dr. Tarnai Richárd képviselő úrnak az élelmiszerláncról és hatósági felügyeletéről szóló 2008. évi törvény módosításáról szóló törvényjavaslatot. Ezt a bizottság korábban, még a 2011-ben, decemberi ülésen tárgyalta, és akkor általános vitára ajánlotta az előterjesztést. Csak felidézem, hogy Szabó Zsolt alelnök úr a bizottság előadója, akinek megküldtük a jegyzőkönyvet, hogy bizottsági előadói munkáját ezáltal segítsük. Mindezek figyelembevételével a mai ülést bezárom. Jó munkát kívánok mindenkinek a plenáris ülésre! Jövő héten találkozunk nehéz napirendi pontokkal.

*(Az ülés befejezésének időpontja: 11 óra 15 perc)*

**Simon Gábor**  
a bizottság elnöke

**Jegyzőkönyvvezető:** Várszegi Krisztina