



Ikt. sz.: FVB/79/2012.

FVB-31/2012. sz. ülés
(FVB-93/2010-2014. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Fogyasztóvédelmi bizottságának**
2012. október 29-én, hétfőn, 10 óra 2 perckor kezdődően,
az Országgyűlés Irodaháza V. emelet 562. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	<i>3</i>
<i>Az ülés résztvevői</i>	<i>4</i>
<i>Elnöki bevezető, a napirend elfogadása</i>	<i>6</i>
<i>Az elektronikus hírközléssel és a digitális átállással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8635. szám)</i>	<i>6</i>
<i>Módosító javaslatok megvitatása</i>	<i>7</i>
<i>Az autósiskolák által nyújtott szolgáltatás fogyasztóvédelmi kérdései és problémái</i>	<i>10</i>
<i>Érsek István elnökhelyettes (Nemzeti Közlekedési Hatóság tájékoztatója)</i>	<i>10</i>
<i>Pintér József közlekedésbiztonsági üzletág-igazgató (Magyar Autóklub) tájékoztatója</i>	<i>12</i>
<i>Rajnai Ervin elnök (Moharos Társaság – Magyar Autósiskolák Szövetsége) tájékoztatója</i>	<i>14</i>
<i>Knezsik István elnök (Autós Nagykoalíció) tájékoztatója</i>	<i>16</i>
<i>Válaszadás</i>	<i>21</i>
<i>Az adótörvények és azzal összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8750. szám)</i>	<i>28</i>
<i>Kanyó Lóránt főosztályvezető-helyettes (Nemzetgazdasági Minisztérium) tájékoztatója</i>	<i>28</i>
<i>Kérdések és vélemények</i>	<i>30</i>
<i>Válaszadás</i>	<i>34</i>
<i>Szavazás</i>	<i>35</i>
<i>Egyebek</i>	<i>35</i>

Napirendi javaslat

1. Az elektronikus hírközléssel és a digitális átállással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8685. szám)
(Rogán Antal, Menczer Erzsébet és dr. Cser-Palkovics András (Fidesz) országgyűlési képviselők önálló indítványa)
(Bizottsági módosító javaslatok megvitatása)
2. Az autósiskolák által nyújtott szolgáltatás fogyasztóvédelmi kérdései és problémái

Meghívott előadók:

a Nemzeti Hírközlési Hatóság képviselője
a Magyar Autóklub képviselője
a Moharos Társaság képviselője
az Autós Nagykoalíció képviselője

3. Egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8750. szám)
(Általános vita)
4. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Simon Gábor** (MSZP), a bizottság elnöke

Fejér Andor (Fidesz)
Dr. Horváth Zsolt (Fidesz)
Örvendi László (Fidesz)
Simonka György (Fidesz)
Varga Gábor (Fidesz)
Spaller Endre (KDNP)
Tóth Csaba (MSZP)
Balla Gergő (Jobbik)
Z. Kárpát Dániel (Jobbik)
Ertsey Katalin (LMP)

Helyettesítési megbízást adott

Zsigó Róbert (Fidesz) dr. Horváth Zsoltnak (Fidesz)
Boldog István (Fidesz) Spaller Endrének (Fidesz)
Mágori Józsefné (Fidesz) Örvendi Lászlónak (Fidesz)
Simonka György (Fidesz) megérkezéséig Varga Gábornak (Fidesz)
László Tamás (Fidesz) Fejér Andornak (Fidesz)
Tóbiás József (MSZP) Tóth Csabának (MSZP)

Meghívottak részéről

Hozzászólók

Dr. Fónagy János államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)
Menczer Erzsébet (Fidesz) országgyűlési képviselő, előterjesztő
Kanyó Lóránt főosztályvezető-helyettes (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)
Érsek István elnökhelyettes (Nemzeti Közlekedési Hatóság)
Pintér József közlekedésbiztonsági üzletág-igazgató (Magyar Autóklub)
Knezsik István elnök (Autós Nagykoalíció)
Rajnai Ervin elnök (Moharos Társaság – Magyar Autósiskolák Szövetsége)

Megjelentek

Dr. Török Zoltán vezető tanácsos (Nemzetgazdasági Minisztérium)
Németh György elnök (Járművezető-szakoktatók Országos Egyesülete)
Dr. Bélteky-Tóth Ágnes jogi ügyintéző (Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság)
Dr. Herman Nóra jogi ügyintéző (Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság)
Nagyfi Péter Z. elnök (Hírközlési Érdekegyeztető Tanács)

Villám István osztályvezető (Hírközlési Érdekegyeztető Tanács)
Ruzsa Róbert szabályozási szakértő (Hírközlési Érdekegyeztető Tanács)
Dr. Dárdai Mária jogi igazgató (Hírközlési Érdekegyeztető Tanács)
Dr. Puskás Attila szabályozási szakértő (Hírközlési Érdekegyeztető Tanács)
Dr. Orosz Viktor jogtanácsos (Hírközlési Érdekegyeztető Tanács)
Dr. Száraz Anikó szakértő (Fogyasztóvédők Országos Egyesülete)
Dr. Kóródy Dávid szakértő (Fogyasztóvédelmi Egyesületek Országos Szövetsége)
Dr. Beke Nándor szabályozási igazgató (Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság)
Dr. Báthory Zoltán jogi munkatárs (Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság)
Dr. Horváth Csaba főosztályvezető (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)
Nagy László kuratóriumi tag (Kulturált Közlekedésért Alapítvány)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 2 perc)

Elnöki bevezető, a napirend elfogadása

SIMON GÁBOR (MSZP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó reggelt kívánok! Nagy tisztelettel köszöntöm a Fogyasztóvédelmi bizottság ülésén megjelent bizottsági tagjainkat, a képviselő asszonyt, a képviselő urakat, a napirendhez érkezett államtitkár urat, előadóinkat és a szakmai civil szervezetek képviselőit.

A mai bizottsági ülésünk első megállapítása a határozatképességre vonatkozik. A bizottság határozatképes, így a mára kitűzött feladatainkat érdemben el tudjuk végezni. Első döntésünk a napirendre vonatkozik. Az eredetileg kiküldött és az előterjesztőkkel egyeztetett napirend szerint haladnánk. A napirend keretében egy gyors szavazásmenetet hajtunk végre az elektronikus hírközléssel és a digitális átállással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló T/8635. számú napirendi pontról, mely Rogán Antal, Menczer Erzsébet, Cser-Palkovics András önálló indítványa. A második napirendi pont keretében az autósiskolák által nyújtott szolgáltatás fogyasztóvédelmi kérdéseit és problémáit vitatjuk meg, és a végén, amennyiben módunk lesz rá, egyfajta ajánlásban összegezzük azt a néhány megállapítást, amelyeket a bizottság, mint a fogyasztók egy nagyobb csoportját érintő kérdést, ajánlasként megfogalmaz. A harmadik napirendi pontunk az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló T/8750. számú törvényjavaslat. Itt az általános vitára való alkalmasságot tárgyaljuk meg, és abban döntünk majd. A negyedik napirendi pontunk pedig az Egyebek.

Kérem a bizottság tagjait, amennyiben egyetértenek a napirendünkkel, ezt szavazatukkal erősítsék meg. Aki egyetért, kérem, szavazzon! *(Szavazás. – Mindenki jelez.)* Köszönöm szépen.

Az elektronikus hírközléssel és a digitális átállással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8635. szám)

A napirendet egyhangú döntéssel elfogadva nincs akadálya, hogy az első napirendi pont tárgyalásához hozzákezdjünk, mely az elektronikus hírközléssel és a digitális átállással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló T/8635. számú törvényjavaslat bizottsági módosító javaslatának a megvitatása. Tisztelettel köszöntöm Menczer Erzsébet képviselő asszonyt, mint előterjesztőt, a kormány képviselőjében Fónagy János államtitkár urat.

A bizottság az ajánlás és a kiegészítő ajánlás alapján fogja a feladatát elvégezni. Mielőtt ezt megtennénk, szeretném a bizottságot tájékoztatni egy dologról. A bizottsági ügyrendben is szerepel az a kitétel, mely szerint, ha a bizottság elnöke olyan hivatalos levelet, tájékoztatást kap, amely egyébként a bizottság által tárgyalt témákhoz kötődik, azt megosztja a bizottság tagjaival. Ez most is megtörtént.

Szeretném tájékoztatni a bizottságot, hogy e törvényi előterjesztés kapcsán egy bizottsági vitában felvetődött dilemmát feloldandó, október 10-én egy levéllel az alapvető jogok biztosához fordultam, amelyben azt kértem, hogy a digitális átállás végrehajtásánál felvetődő rászoruló háztartások számára állami segítségként nyújtott támogatások adatvédelmi szempontjainak a megvizsgálását legyen szíves elvégezni. Ez megtörtént, a válaszelevelét a bizottság tagjai, az előterjesztő és a kormány képviselője most nyomtatva megkapta, hiszen ez az elmúlt napokban elektronikusan megérkezett hozzánk. Ebből a levélből azért szeretnék két tételt idézni, hogy az előterjesztő, a kormány és a parlamenti bizottsági többséget adó képviselők figyelmébe ajánljam, hogy a döntésüknél ezt mérlegelni tudják, azt követően nem akarom a vitát lefolytatni, de úgy illik, hogy ezt a tájékoztatást önök

felé megtegyem. Csak részletet idézek a levélből, pontosan azért, mert önöknél ott van a levél teljes terjedelme.

Az alapvető jogok biztosától kapott levél néhány tételét szeretném önökkel ismertetni. Egyrészt Szabó Máté úr a kérdésemre a 37. §-hoz kötődően tett észrevételeket, amely a személyi adatok védelméhez fűződő alkotmányos jog kérdését érinti, ahol egyébként úgy fogalmaz, hogy „a 37. §-hoz fűzök észrevételeket, melyekkel összefüggésben elsősorban a személyes adatok védelméhez fűződő alkotmányos jog sérelme merülhet fel több szempontból.” Felhívja a figyelmemet arra, hogy az Alkotmánybíróság határozata is megfogalmazta, hogy „az információs önrendelkezési jog gyakorlásának feltétele és egyben legfontosabb garanciája a célhoz kötöttség. Ez azt jelenti, hogy személyes adatot feldolgozni csak pontosan meghatározott és jogszerű célból szabad.” Később, ezt a gondolatot tovább folytatva: „Aggályokat vet fel azonban az adatkezelés céljának a következő, konkrét legitim célt nélkülöző, általános jellegű megfogalmazása a 37. § (1) bekezdésében: az adatkezelés célja adatkezelési művelet elvégzése. Nem világos, hogy tulajdonképpen mi történik az adatokkal. Kötelező adatkezelés esetén törvény vagy önkormányzati rendelet határozza meg a kezelendő adatok fajtáit, az adatkezelés célját és feltételeit, az adatok megismerhetőségét, az adatkezelés időtartamát, valamint az adatkezelő személyét.” „...ugyanakkor arról sincs ismeretünk, hogy az érintett adatkezelést végző szervek milyen szabályok mentén tesznek eleget a kötelezettségeiknek.” és a többi. Még egy megjegyzést tesz: „Tekintettel a jogbiztonság alkotmányos elvére, figyelembe véve az Alkotmánybíróság korábbi kimunkált döntéseit is, kiemelt fontosságú, hogy a jogszabályok értelmezése mindenki számára egyértelmű és kiszámítható legyen.” Nem folytatom tovább a levél ismertetését, ez talán válasz arra a dilemmára, amit önökkel a bizottsági ülésen is megosztottam, megfogalmaztam. Ennek nyomán szeretném tájékoztatni az előterjesztőt is és a kormány képviselőjét is, hogy szakértőkkel konzultálva mérlegeljük, az Alkotmánybírósághoz forduljunk-e ezen kitétel alapján, de nyilvánvaló, hogy ez csak egy előzetes bejelentés. Ezt azért tettem meg, hogy önök pontosan ismerjék a bizottság elnökének ilyen értelmű levelezését is, és nem azért tettem, hogy most egy vitát nyissak.

(Jelzésre:) Látom a képviselő asszony reagálási igényét, a lovagiasság jegyében megteszem, de azt kérem a bizottságtól, hogy az ebbéli vitát most ne folytassuk le, hiszen már a módosítókról való szavazás következik. Azért tettem meg ezt a jelzést, mert úgy gondolom, a bizottság ügyrendje és a szakmai felelősség jegyében meg kellett tennem. A képviselő asszonynak egy reagálásra megadom a szót.

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Csak nagyon röviden szeretném tájékoztatni az elnök urat, a bizottság tagjait, képviselőtársaimat, hogy mi is megkaptuk ezt a levelet, mint előterjesztők, megfontoltuk az abban leírtakat, és két módosító indítvánnyal a Gazdasági bizottság ezeket teljesen körületekintően, az előírásoknak megfelelően módosítani fogja.

Köszönöm szépen.

Módosító javaslatok megvitatása

ELNÖK: Köszönöm, képviselő asszony, a bejelentését. Ennek figyelembevételével történik az összes többi lépés. A bizottságtól kérem, hogy az előttünk lévő ajánlások alapján hozzuk meg a szükséges döntéseinket, amelyekről most dönteni tudunk.

Az első a Gazdasági bizottság T/8635/10. számú október 15-i ajánlási terve, erről fogunk dönteni. Itt úgy látom, hogy ennek keretében a 7. ajánlási pontról kell döntenünk. Ez a Kulturális bizottság javaslata. Először az előterjesztőt szeretném megkérdezni.

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 3 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 2 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk, megyünk tovább.

A 9. ajánlási pontról döntünk, ugyancsak a Kulturális bizottság módosító javaslata, ez többek között a 17. §-t érinti. Az előterjesztő álláspontja?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Az előterjesztő támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 5 nem szavazat.)* A döntést meghoztuk.

A 10. ajánlási pontról döntünk, ez a Kulturális bizottság módosító javaslata. Az előterjesztő álláspontja?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 3 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 2 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk. Megyünk tovább.

A 11. ajánlási pont a Kulturális bizottság módosító javaslata többek között a 23. §-t érinti. Az előterjesztő álláspontja?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Az előterjesztő támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 4 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 1 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk.

A 12. ajánlási pont a Gazdaság bizottság módosító javaslata, a 27. §-t érinti. Az előterjesztő álláspontja?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 11 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 3 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 1 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk.

A 17. ajánlási pont az utolsó ebben a körben, a Kulturális bizottság módosító javaslata a 34. §-t érintően. Az előterjesztő?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Az előterjesztő támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 3 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 2 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk.

Az első alapajánlási soron végimentünk. Most kérem, vegyük kézbe a T/8635/13. ügyiratszámú, október 25-én érkezett kiegészítő ajánlásokat, ezekről is állást foglalunk.

Az első döntésünk az 1. ajánlási pont, amely a Kulturális bizottság módosító javaslata. Az előterjesztő álláspontja?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: A előterjesztő támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): A kormány támogatja.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 3 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 2 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk.

A 3. ajánlási pont a Kulturális bizottság módosító javaslata. Az előterjesztő?

MENCZER ERZSÉBET (Fidesz) előterjesztő: Támogatom.

ELNÖK: Az előterjesztő támogatja. A kormány?

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Támogatjuk.

ELNÖK: A kormány támogatja. Aki a módosító javaslatot támogatja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem támogatja? *(Szavazás. – 4 nem szavazat.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás. – 1 tartózkodó szavazat.)* A döntést meghoztuk.

Nincs több. Tisztelt Bizottság! Úgy vélem, a döntéseket meghoztuk. Megköszönöm a képviselő asszonynak és az államtitkár úrnak e napirendi pont keretében nyújtott együttműködését. Jó munkát kívánok a képviselő asszonynak és az államtitkár úrnak. Ezzel az első napirendi pont tárgyalását lezárom.

Az autósiskolák által nyújtott szolgáltatás fogyasztóvédelmi kérdései és problémái

Soron következik a második napirendi pont, az autósiskolák által nyújtott szolgáltatás fogyasztóvédelmi kérdései és problémái, mely abba a témakörbe illeszkedik, amelyet a bizottság munkatervében úgy foglaltunk össze, hogy a fogyasztók szélesebb csoportját érintő kérdések megvitatása, megtárgyalása, azokban a döntések meghozatala. Így az elmúlt hónapokban több nagy ügyet tárgyaltunk végig, legutóbb éppen a fogyasztói csoportok kérdéskörét beszélte át a bizottság. Ennek a napirendi pontnak a tárgyalását is hasonló módon képzeljük el.

Előjáróban a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Magyar Autóklub, a Moharos Társaság és az Autós Nagykoalíció képviseletében jelen lévő urakat fogom megkérni, hogy öt percnél nem hosszabb időtartalommal legyenek szívesek a témát érintő felvetéseiket, javaslatokat, észrevételeket megtenni. Ezért tisztelettel kérem is, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság képviseletében Érsek István elnökhelyettes úr, a Magyar Autóklub képviseletében Pintér József igazgató úr, a Moharos Társaság képviseletében Rajnai Ervin elnök úr, valamint az Autós Nagykoalíció képviseletében Knezsik István elnök úr foglaljanak helyet az asztalnál, ha vannak őket támogató kollégák, akkor még oldalt találnak helyet. Természetesen így haladunk majd a téma feldolgozásában.

Kérem önöket, miután ma még nagyléptékű témákat beszélünk át, segítsék a munkánkat azzal, hogy öt perc körüli időtartammal vessék fel a problémákat, a javaslatokat, véleményeket, észrevételeket megtenni, majd azt követően megnyitom a vitát, és a bizottságban helyet foglaló képviselőtársaim bekapcsolódva, a saját véleményüket elmondva a konzultációban részt vesznek, majd a végén megpróbálom az önök reagálását követően összefoglalva egyfajta ajánlássá formálni azt, ami ma itt elhangzott, és azt az érintett szervezetek, a kormányzati szervezetek, valamint a szakmai civil szervezetek irányába elküldeni. Ha ez így rendben van, és mindenki készen áll, az előbb említett sorrendben szeretném a megszólalás lehetőségét megteremteni. Először a Nemzeti Közlekedési Hatóság képviselőjének adok sort, majd az Autóklub, a Moharos Társaság és a Nagykoalíció következik.

Úgy vélem, indulhatunk, és a Nemzeti Közlekedési Hatóság képviseletében Érsek István elnökhelyettes úrnak megadom a szót. Parancsoljon!

Érsek István elnökhelyettes (Nemzeti Közlekedési Hatóság tájékoztatója)

ÉRSEK ISTVÁN elnökhelyettes (Nemzeti Közlekedési Hatóság): Jó napot kívánok! Érsek István vagyok a Nemzeti Közlekedési Hatóság részéről. A múlt héten elküldtünk egy összefoglalót, egy háttéranyagot a témával kapcsolatban, ennek szeretném röviden összefoglalni a lényegét.

A Közlekedési Hatóság az autósiskolák, illetve a járművezető-képzés területén a fogyasztók védelme érdekében alapvetően szakmai szempontok alapján valósítja meg az engedélyeztetést, illetve az ellenőrzést a rendes szakfelügyeleti tevékenységek kapcsán. Ez azt jelenti, hogy hármas szinten valósul meg a fogyasztóvédelem a Nemzeti Közlekedési Hatóság

hatáskörén belül. Az első az engedélyezés tevékenységére terjed ki, ami azt jelenti, hogy közúti járművezető-képzést csak olyan képző szervek végezhetnek, amelyek a megadott jogszabályban, kormányrendeletben, illetve miniszteri rendeletben előírt szakmai, tárgyi és személyi feltételeknek megfelelnek. Értelemszerűen az ellenőrzések kapcsán folyamatosan ellenőrizzük ezeknek a tárgyi és személyi feltételeknek a folyamatos meglétét, amit egyébként a jogszabály kötelezettséggként előír a Közlekedési Hatóság részére. Amennyiben ezek a személyi és tárgyi feltételek nem teljesülnek, ebben az esetben a képzési engedély felfüggesztésre vagy visszavonásra kerül.

A hatóság ezen tevékenységének második szintje, mint említettem, az ellenőrzési tevékenység. Ezen ellenőrzési tevékenység kapcsán általánosságban már nemcsak a személyi és tárgyi feltételeket ellenőrzi a hatóság, hanem a képzés folyamatát, illetve, ha tágabban értelmezzük, akkor a vizsgáztatás folyamatát, ügyvitelét, módszereit is ellenőrizzük. Ezen tevékenységet, a szakoktatói, vizsgáztatási tevékenységet, illetve a képzésszerű tevékenységet olyan személyek végezhetik, ebben a tevékenységben olyan személyek vehetnek részt, akik a megadott képesítéssel rendelkeznek, és amelyek tevékenységét a Közlekedési Hatóság szintén engedélyezte. Ők a szakoktatók, az iskolavezetők és a vizsgabiztosok, amelyekről a Közlekedési Hatóság névjegyzéket vezet. Az ezen névjegyzékben szereplő emberek, akiknek, amint említettem, a tevékenysége engedélyezett, csak ők végezhetnek ilyen tevékenységet. Értelemszerűen az ellenőrzési tevékenység nemcsak a képző szervek ügyvitelére, illetve képzési tevékenységére vonatkozik, hanem a szakemberek szakmai és ügyviteli tevékenységére is kiterjed.

Azt lehet mondani, hogy ezen szigorítás, illetve ellenőrzés kapcsán elmondható, hogy ma Magyarországon nem történik úgy járművezető-képzés és -vizsgáztatás, hogy azt engedéllyel nem rendelkező szervezet, illetve engedéllyel nem rendelkező szakember végezné. Ennek nyilvánvalóan köze van ahhoz, hogy a legvégén egy hatósági igazolvány, egy vezetői engedély kerül kiállításra, és ha ennek a feltételei nem úgy teljesültek, hogy le tudtuk volna ellenőrizni, hogy ezt engedélyezett tevékenységgel egy engedéllyel rendelkező ember végezte volna, ebben az esetben nem kaphat az illető vezetői engedélyt. Következésképpen elmondható, hogy Magyarországon ilyen tevékenységi engedéllyel nem rendelkező szervezet nem végez képzési tevékenységet.

A másik szempont, amit említettem, az ellenőrzés, illetve a szakfelügyelet. Az ellenőrzés alapvetően az ügyvitelre, illetőleg erősen az ügyviteli tevékenység minőségére, az ügyviteli előírások betartására vonatkozik. A szakfelügyeleti tevékenység annyiban más, annyiban bővíti ki, illetve egészíti ki az ellenőrzési tevékenységet, hogy ebben az esetben szakmai iránymutatás is történik, a szakmai módszertani alapelvek, irányelvek megvalósulását is ellenőrzi a Közlekedési Hatóság.

A közigazgatási reform eredményeképpen ezen engedélyezett közlekedési hatósági tevékenységeket két, mondhatni különálló szervezeti rendszer végzi, az egyik a Nemzeti Közlekedési Hatóság. A jelenlegi jogszabályi előírások alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság az, amelyik a szakfelügyeleti tevékenységet elvégezheti, azaz az ellenőrzésen túlmenően szakmai iránymutatást is végezhet. Ez az utóbbi években, jó néhány évben még így is volt, központosítva volt a szakma iránymutatás, a szakmai módszertani tanácsok megadása ezen a képzési és vizsgáztatási területen. Az ellenőrzési tevékenység, mint említettem, a közigazgatási reform eredményeképpen szétvált, egy része a Közlekedési Felügyelőség, illetve a kormányhivatalokba integrált közlekedési felügyelőségek révén az, amely megyei területi illetékeség alapján az adott területen, az adott megye területén végződő, zajló képzési tevékenységet folyamatosan ellenőrzi.

Az utóbbi időben, azt mondhatjuk, hogy jelentősen emelkedett a képzések, illetve a vizsgáztatás ellenőrzésének a színvonala. Ehhez nagymértékben hozzásegített az, hogy az utóbbi két évben olyan jogszabályi változások történtek, amelyek megerősítették a

Közlekedési Hatóság ellenőrző szerepét, illetve azok az anomáliák, amelyek korábban tapasztalhatók voltak a képzés, vizsgáztatás területén, többek között itt egy kicsit utalnék a fogyasztók érdekeire, amennyiben nem kapták meg a megfelelő képzést, úgymond át lettek verve, be lettek csapva, mert nem azt a szolgáltatást kapták, mint ami meg lett hirdetve újsághirdetésekből, interneten vagy bármilyen szórólapon. Erre vonatkozóan olyan jogszabályi változások történtek a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezdeményezése kapcsán, amely a képző szervezet írásos tájékoztatási kötelezettségét megszigorította, azaz kötelezően előírt olyan tartalmi elemeket a tájékoztatásra vonatkozóan, amelyek által a tanulók felkészültebben tudnak egy ilyen képzési folyamatban részt venni.

Végezetül néhány számot hadd említsek, ami még belefér az öt percbe. 2012-ben a harmadik negyedév végéig 2056 esetben folyt le a képzési ellenőrzési eljárás, tehát viszonylag nagy számban teljesülnek ezek az ellenőrzési tevékenységek. Ennek az 50 százaléka a szakoktatói tevékenységre terjed ki, körülbelül 50 százaléka pedig az iskolavezetők, illetve a képző szervezet tevékenységére. Ezen eljárások kapcsán ebben az évben 2 millió 610 ezer forint bírság került kiszabásra, a többi esetben alapvetően figyelmeztetések történtek, amelyek a tapasztalatok alapján szintén elegendőek, de az, hogy ilyen nagymértékben történt figyelmeztetés kiszabása a szankcionálás során, annak köszönhető, hogy a 2004. évi XXXIV. törvény alapján a kis- és középvállalkozások részére első alkalommal a figyelmeztetést kell alkalmazni, és tekintettel arra, hogy a képzésben alapvetően a kis- és középvállalkozások jelennek meg, ezért ez a szankcióforma elég gyakorinak mondható.

Köszönöm szépen, és várom a kérdéseket.

ELNÖK: Köszönöm szépen a rugalmasságát és a kiegészítést. Előljáróban nem említettem, most pótolom ezt, hogy több helyről kaptunk nagyon jó, színvonalas szakmai anyagot, amelyek a téma feldolgozását segítik: a tárcától, az NFM-től, az NGM-től, az Autós Nagykoalíciótól, a Magyar Autóklubtól és önkéntestől, a Közlekedési Hatóságtól is, és most, ma beérkezett a Moharos Társaságtól is egy szakmai kis háttéranyag. Ezek mind a bizottságban dolgozó képviselőtársaim munkáját segítik. Ezért is javasoltam azt, hogy nem az ott leírtak visszaolvasása, hanem ahhoz egy hozzászólás, egy kiegészítés segíti a téma érdemi feldolgozását.

Ennek jegyében továbbadom a szót a Magyar Autóklub képviselőjében Pintér József igazgató úrnak.

Pintér József közlekedésbiztonsági üzletág-igazgató (Magyar Autóklub) tájékoztatója

PINTÉR JÓZSEF közlekedésbiztonsági üzletág-igazgató (Magyar Autóklub): Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Köszönöm szépen a lehetőséget, annak ellenére, hogy ez az öt perc igen kevés ahhoz, hogy erről a témáról kimerítően lehessen beszélgetni, de mindennek ellenére engedjék meg, hogy néhány mondatban történelmi visszatekintést tegyek. Budapesten 1895-ben jelent meg az első autómobil. Az első vizsgát 1901. június 14-én ünnepélyes keretek között tartották a Városligetben, a vizsgáztatási rendelet azonban csak a főváros területére vonatkozott, és a korabeli sajtó, valamint a Magyar Királyi Autómobil Klub intézményes állami képzés bevezetését sürgette. Ez megtörtént 1912-ben, megindult a gépjárművezetők szervezett állami képzése, létrehozták az Állami Sofőriskolát. Az európai hírű, magas színvonalú oktatás az MHSZ, az ATI és a Magyar Autóklub nevéhez fűződik, és ez tartott 1989-ig.

Az 1989-es őszi politikai rendszerváltás után rendelet született az iskolarendszeren kívüli magánoktatásról, majd az 1990. évi V. törvény az egyéni vállalkozásról. A következő

évben, 1991-ben már ötszáznál is több volt az autósiskolák száma, 1992 nyarán pedig közel ezren voltak az engedéllyel rendelkező képző szervek, ezért kialakultak az öspiaci állapotok. Az 1989-es iskolarendszeren kívüli magánoktatás rendszerétől datálódik az autósiskolák oktatási minőségének hanyatlása. A korábbi struktúra felbomlott, megszűnt az állami gondoskodás, illetve megszűntek a háttárintézmények. A korábbi beidegződés miatt a mai napig is élnek azok a mechanizmusok, amelyek alapján az autósiskolák felülről várják a gondoskodást. A szakmai színvonalra az igénytelenség lett a jellemző, és a megingott erőziónban a kíméletlen, tisztességtelen konkurenciaharc lett úrrá. A tanulók biztonságos, önálló közlekedésre való felkészítése esetleges, az oktatók túlterheltek, nem megbecsültek sem anyagilag, sem erkölcsileg. Az autósiskolák többsége vajúdik. A hatóság állandó macskaegér játékra kényszerül, az általános közlekedésbiztonsági morál nem javult.

A járművezető-képzés alapvető feladata, hogy a kezdő vezető elsajátítsa a közlekedésben való önálló részvétel feltételeit, a biztonságos közlekedéshez szükséges ismereteket, jártasságokat, magatartásformákat, ezt nagyon-nagyon hangsúlyoznám. Sajnos az elméleti tanfolyamra jelentkező állampolgárok egy részénél, akik fontosabbnak tekintik a vezetői engedély legolcsóbb és minél rövidebb idő alatt történő megszerzését, ez még nem elvárás. Hangsúlyos állítás ugyanis, hogy a tanulók jelentős részének a motivációja pusztán a vezetői engedély megszerzésére irányul, használható vezetési tudást, a biztonságos közlekedés megtanulását nem várják el a képzéstől. Az aktatáskás iskolák, akik egyéni vállalkozók vagy kényszervállalkozók, szerződéssel, engedéllyel rendelkeznek ugyan, de a gyakorlatban nem teljesítik a feltételeket, az egyéb hasonló anomáliák a képzési rendszer súlyos problémái. Felvetésem szerint a járművezető-képzés megoldatlan problémája elsősorban a szakoktatók képzettsége, képzése, foglalkoztatása és létszámuk alakulása. A minimálbéren foglalkoztatott oktató a nyugdíjkorhatár elérésekor nem tudja abbahagyni a munkát, hiszen a minimálbér után járó nyugdíj kevés a megélhetéshez, következésképpen a kiöregedő szakoktatók nyugdíjba vonulása lelassul.

A piac sajnos nem úgy reagál, hogy az egyre jobb minőség felé tolódik a kínálat, hanem ádáz versengés, az árverseny fogalmazódik meg, ugyanakkor az emelkedő üzemanyagárak és a képzés járulékos költségei emelkednek, így nem adnak lehetőséget az elvárható szakmai színvonal és szakmai tartalom biztosítására. Az autósiskolák az ádáz versenyben igyekeznek egyre jobban hangzó tandíjat hirdetni és átstrukturálni annak belső szerkezetét. Az autósiskolák az elméleti és gyakorlati rész arányát eltorzítják az elméleti rész javára, hiszen ők döntően ebből akarnak megélni, a gyakorlati díj minden költségét áthárítják az oktatóra, így a tanulót gyakorlatilag eladja az oktatónak, annak ellenére, hogy a képzési engedély birtokosaként ő áll szerződésben a tanulóval. Az iskola fejlesztése döntően az elméleti képzésre és az ügyfélkapcsolat területére korlátozódik.

A szabadpiaci viszonyok által kikényszerített anomáliák ellenére megállapítható, hogy a gépjárművezető-képzés, illetve -vizsgáztatás jogszabályi keretei összességében nem kifogásolhatók, mindenre kiterjedők, alaposan és részletesen tartalmazzák azokat a kötelezettségeket és jogokat, amelyek betartásával a folyamat eredményesen, az EU-tagságunkból következő elvárásoknak is megfelelően működtethető.

A szakoktatók képzési folyamatának gondozása a felügyelő szerv alapérdeke kell, hogy legyen, hiszen az oktatók gyenge teljesítménye, a képzés hibái visszahatnak a járművezető-képzés minőségére és a közlekedésbiztonságra is. A szakoktatónak ma hatalmas elvárásoknak kell megfelelnie: oktasson úgy, hogy csökkenjenek a balesetek, tartsa be a nagyon jó struktúrát, a szakmai hatósági képzésen megtanulható előírásokat, legyen vállalkozó. Így hát az oktató küzd saját magával, küzd a konkurenciával, küzd a környezetével, és nem segít neki az érdekvédelmi szervezete, hogy strukturálja a problémáit, és meg tudja oldani azokat. Nem alakult ki egységes, erős érdekvédelmi képviselő, a szakma még mindig a hatóságtól vár el olyan intézkedéseket, amelyekre azok nem jogosultak.

Összefoglalva. A gépjárművezető-képzési rendszerben különböző státuszú, különböző érdekű szereplők vesznek részt. E heterogén kör szereplői, a hatóság, a képző szervek, oktatók, tanulók érdekeinek széles köre feszültségeket, ellentmondásokat generál, illetve erősíti a rendszerben már meglévő feszültségeket. Ez a feszültség jelenik meg az érdekvédelmi szervezetekben is, hiszen sokféle érdeket képviselnek. A rendszerváltás gazdasági és társadalmi változásai a gépjárművezető-képzést nem hagyták érintetlenül. A piaci viszonyok térnyerése a szakmai felhígulást eredményezte, ugyanakkor a folyamatot nem követte a piac önszabályozó, öntisztuló mechanizmusainak érvényre juttatása, a szétzilálódott struktúra megmerevedett. A képző szervek a fennmaradásuk érdekében bekapcsolódtak a kilátástalan versenybe, és a megoldást a hatóságtól várják. A hatóságok a feszült piaci viszonyokban csak korlátozottan avatkozhatnak be, így ez a képző szervek számára megoldásokat csak részben jelent. A hatóság intézkedéseivel próbálta féken tartani a szétesett oktatási struktúrát, azonban ennek eredményei a jelen helyzetben nem mérhetők, és nem is tapasztalhatók. A kérdés továbbra is hangsúlyozott: amennyiben sikerül megváltoztatni a jelenlegi statikus rendszert, a jelenlegi szakoktatók képesek-e az új elvárásoknak is megfelelni és végezni feladataikat.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Továbbadom a szót a Moharos Társaság képviselőjében Rajnai Ervin elnök úrnak, és a végén majd az Autós Nagykoalíció képviselőjében pedig Knezsik István elnök úr zárja a sort.

Rajnai Ervin elnök (Moharos Társaság – Magyar Autósiskolák Szövetsége) tájékoztatója

RAJNAI ERVIN elnök (Moharos Társaság – Magyar Autósiskolák Szövetsége):
Köszönöm a szót.

Tisztelt Bizottság! Bevezetésként meg kell állapítanom, hogy a hazai járművezető-képzés és -vizsgáztatás közel egy évtizede mély szakmai és erkölcsi válságban van. Számomra, aki több mint négy évtizede dolgozom a gépjárművezető-képzés területén, nagy a kísértés arra, hogy az egész kérdést a közlekedésbiztonság oldaláról közelítsem meg. Az emberi élet védelme miatt indokolt is lenne, és tiszteletben tartom, hogy a bizottság a fogyasztóvédelemmel foglalkozik, így a teljes kép megismerése érdekében kiosztottunk önöknek egy általam 2009-ben készített rövid tanulmányt, amely a „Láttelek a hazai járművezető-képzésről és -vizsgáztatásról” címet viseli. Szomorú, hogy az akkori megállapításaim döntő többsége napjainkban is időszerű.

Engedjék meg, hogy rátérjek a járművezető-képzés fogyasztóvédelmi szempontjaira. A járművezető-képzés piacán évről évre egyre több szélhámos autósiskola és képzési engedéllyel rendelkező oktató garázdálkodik. A tanulókat félrevezetve olyan alacsony tanfolyamdíjakat hirdetnek, amelyekkel a követelményszerű és eredményes oktatás nem biztosítható. Van olyan autósiskola, amelyik még ebből az illuzórikusan alacsony díjból is további kedvezményeket hirdet, sőt van olyan, amelyik 10 óra ingyenes járművezetést is felajánl, holott közismert, hogy nincs ingyen ebéd vagy vacsora, azt valakinek, végső soron a tanulónak meg kell fizetnie. A tájékozatlan tanuló szívesen elhiszi, hogy ennyi pénzért megtanítják autót vezetni, de később kénytelen tudomásul venni, hogy időben, de főleg a megtett kilométerekben alig kap valamit. Megjegyzem, ezért a díjazásért veszteség nélkül nem is lehet többet adni. A szükségszerű bukás után már reális pótoradíjat kérnek, amely azonban az esetek többségében adózatlanul kerül az oktató zsebébe. Végül a tanuló egy korrekt autósiskolához képest több pénzért és több időráfordítással tanul meg autót vezetni, vagy felkészületlenül külön fizet a sikerért a korrupcióra hajlandó vizsgabiztosnak.

A szakma problémáit illetően meg kell állapítani, hogy jelenleg Magyarországon döntő mértékben közlekedésre nevelés helyett vizsgafelkészítés folyik, és ez azért veszélyes, mert a közúti balesetek több mint 90 százaléka nem azért következik be, mert a tanulók nem ismerik a szabályokat, vagy nem tudják a járművet biztonságosan kezelni, hanem azért, mert nem tisztelik a szabályokat. Ahhoz, hogy tiszteljék a szabályokat, hogy az általános közlekedésmorál jó irányban alakuljon, nagyon sok nevelőprogramra lenne szükség. A nevelés elkezdődhet már a családnál, folytatódhat az óvodában, az általános iskolában, de ennek szakmailag mindenképpen a járművezető-tanfolyamokon kell kicsúcsosodnia.

Jó lenne, ha figyelnék és tanulnánk a fejlettebb közlekedési kultúrával rendelkező nyugati országoktól, ahol Hermes-projekt van, Coaching-eljárásokat folytatnak, „Module close to” program van, mindezek a magatartást formálják, kialakítják a felelősségérzetet, és segítik a közlekedésbiztonságot. Addig, ameddig Magyarországon vizsgafelkészítés folyik, addig, ameddig azt hiszik, hogy az e-learning segítségével a szabályismeret tökéletesen elsajátítható, ha a személyiségre ható nevelés az elméleti oktatásban elmarad, addig sajnos komoly eredményeket nem tudunk elérni.

Az elmúlt években jelentősen csökkent a közúti balesetek száma, de ez nem a járművezető-képzésnek volt köszönhető, hanem annak, hogy bevezették az alkohol nulla toleranciát, annak volt köszönhető, hogy bevezették az objektív felelősséget, és fokozódott a rendőri jelenlét. Ezek a források azonban idővel kimerülnek, és hosszú távon eredményt elérni csak úgy lehet, ha közlekedésre nevelést folytatunk. Az emberek többsége nem azért nem lop, nem csal, nem hazudik, mert fél attól, hogy megfognák és megbüntetik, megtorolják azt, amit tesz, hanem azért, mert a neveletésükből adódóan belső értékeket követnek, és ezeket a belső értékeket kellene kialakítani a járművezető-képzés területén is.

A vizsgával kapcsolatos korrupció főleg a közép-magyarországi régióban ma is erőteljes, de vannak kifejezetten korruptnak tekinthető területek, ahová a máshol tisztességes vizsgán megbukott tanulók elmennek, és ott vizsgáznak, tehát szinte egy búcsújáró helyre mennek, hogy végül is sikeres legyen a vizsga.

Van megoldás mind a két nagy problémára. Az egyik probléma az, hogy a tanulót becsapják, nem kapja meg szolgáltatást, nem vezeti le a kilométert, az órát. Ennek a megoldására az elektronikus vezetési kárton kínálikozik. 2007 márciusában a Közlekedési Hatóság vetette fel először az érdekképviseletekkel történt egyeztetés során az elektronikus vezetési kárton bevezetését, ami lehetővé teszi azt, hogy ellenőrizhető a volánkapcsolat révén, hogy a tanuló tényleg hol járt, mit csinált, hány kilométert vezetett, hány percet vezetett aktív vezetéssel, és csak annyit fizet, amennyit valóban igénybe vett. Ennek a technikai feltételei megvannak, ezt néhány iskola bevezette, de az áldatlan piaci viszonyok miatt ezt következetesen nem alkalmazzák. A vizsgával való korrupció pedig úgy küzdhető le, hogy – az elmúlt évben Lettországból volt az Európai Autós Iskolák Szövetségének a találkozója, ahol én is részt vettem – webkamerát helyeznek el a vizsgáztató gépkocsiban, és ennek segítségével abszolút módon megállapítható, hogy tényleg a vizsgautvonalon közlekedtek-e, vagy pedig a vizsgabiztos egy gyors kört csinált a tanulóval, hogy sikeres legyen a vizsgája, így tehát megállapítható, hogy szakszerűen vizsgáztattak-e. A lett kollégák elmesélték, hogy eleinte nagy volt a tiltakozás, ma meg már eljutottak oda, hogy nem is hajlandó a tanuló vizsgázni, ha a webkamera nem működik.

A Moharos Társaság ars poétikája az, hogy tanulóközpontú, nevelésközpontú járművezető-képzésre van szükség, mert a cél a tanuló közlekedésre nevelése, a biztonságos közlekedés elérése, és az oktató, az iskolavezető, a vizsgabiztos, a Közlekedési Hatóság csak eszközök ennek érdekében. Ez az ars poétikánk, ennek megfelelően kellene tenni. Én úgy vélem, ennek a bizottságnak lehetősége van arra, hogy elérje ezt. Mi el tudtuk érni az elmúlt években azt, hogy bekerült a rendeletbe az elektronikus vezetési kárton, mint lehetőség, de nem mint kötelezettség, ebből adódóan a szélhámosok sosem fogják igénybe venni. El kellene

érni azt, hogy ezt a jogszabályt kötelezettségként írják elő, mert ez a közlekedésbiztonságot, a szakmai követelmények teljesítését kilométer per órában mindenképpen biztosítja, és a tanuló számára csak olyan terhet ró, amilyen mértékben valóban ezeket a szolgáltatásokat igénybe vette.

Az emberi élet védelme rendkívül fontos, úgyhogy azt hiszem, az Országgyűlés illetékes bizottságához kellene ezen bizottságnak fordulnia, hogy elfogadják az érveimet, és indítványozzák, hogy tűzzék napirendre a járművezető-képzés teljes szakmai problémarendszerét, mert itt az emberek életéről van szó.

Köszönöm a figyelmet.

ELNÖK: Én köszönöm szépen.

Ennek az indítókörnek a záróaktusaként az Autós Nagykoalíció képviselőjében Knezsik István elnök úrnak adom meg a szót, utána megnyitom a vitát. Elnök úr, parancsoljon!

Knezsik István elnök (Autós Nagykoalíció) tájékoztatója

KNEZSIK ISTVÁN elnök (Autós Nagykoalíció): Jó reggelt kívánok! Én inkább három, négy dolgot mondanék, mert a szakmai anyagot az urak szinte mind felsorolták.

Mostanában a médiában a nagy ötösről beszélnek, ami mentén eldől az, hogyha reggel elindultunk otthonról, akkor hazaérünk-e. Az első a jármű műszaki állapota, mellette a gumik állapota, ami nagyon fontos kérdés havas időben. Nagyon fontos lenne foglalkoznunk azzal, hogy milyen az út állapota. Svédországban nemrég készítették egy felmérést, megjavítottak egy nyomvályús utat, de nőtt a balesetek száma, mert gyorsabban mentek. A vezetői rutin, tudás nagyon fontos része a dolognak.

Nem tudom, tisztában vannak-e vele, hogy mennyi időt foglalkozunk ténylegesen a figyelemmel a járművezetés során. Van egy rossz hírem. Miután a világról képekben alkotunk nézetet, ez nincs 20-30 százalék, a maradék 70 százalékban vakrepülés, amit csinálunk: zenét hallgatunk, nézegetünk, gondolkodunk, telefonálunk. Ehhez a 70 százalékhoz kell az ötödik nagyon fontos dolog, a szerencse, hogy hol vagyunk és hol nem abban a pillanatban. Vannak szerencsétlen balesetek, sajnos a héten is történt, és mi arra szövetkeztünk a koalícióban, hogy aki reggel elindul, az hazaérjen, nekünk egy halott is sok. Nekem a Közlekedési Hatóság ellenőrzési lehetőségeivel és személyi állományával kapcsolatban picit kétségeim vannak, hogy sikerül-e minden ellenőrzést végrehajtani. Én örülnék neki, ha ez így lenne. Összességében: a jármű teljes életútja mentén talán nem ennyire jó a helyzet.

Szeretném, ha ez a bizottság az Országgyűlés összes bizottságához és képviselőjéhez fordulna, az urak megfogalmazták ezt. Gondoljon bele mindenki, hogy a mai hatályos törvények szerint 12 éves kortól a gyerekeink kint vannak a közutakon mindenfajta szabály kötelező tudása nélkül. Az iskolában ma nincs KRESZ-oktatás; egy másik bizottságban zajlik, és részt veszek benne, hogy hány oldal legyen a KRESZ-könyv, és mennyire tudjuk ezt betartani. Az urak elmondták nekem, és nagyon tetszik az elektronikus karton tényleges bevezetése, ugyanis ott nincs mellébeszélés, nem a hivatali ilyen-olyan ajánlások, hogy mondjuk 21 kilométert vezessen a járművel az, aki óránként ezt az oktatást igénybe veszi. Vannak különböző számok: 2800-3500 forint között óránként, ami az önköltséget jelenti a gyakorlati oktatás során, de én igen nagy tisztelettel azt mondom, amit az urak elmondtak, hogy az oktatás a vizsgára történik, és mondjuk az elméleti oktatás során mindenki nagyon gondolja végig, hogy aki 4 perc 35 másodperc alatt a KRESZ-vizsgán az 55 kérdésre választ tud adni, az gyakorlatilag vagy bemagolta a könyvet, vagy már tud vezetni. Innentől kezdve – bocsásson meg nekem mindenki – az alkotmány szerinti élethez való jogomat szeretném csak

kérni mindenkitől, abban segítsenek a képviselők, hogy én is hazaérjek, ugyanis ezek a kétes tudású fiatalok velünk szemben fognak jönni minden percben.

A mobilitás, ha minél emeltebb szintű, akkor egy nagyon drága dolog, még ha gyalog megyünk, akkor is drága, mert sok kaját kell vennünk, hogy sétálni tudjunk. Ha nem tesszük együtt rendbe legalább a B-s jogosítvány kérdését, akkor mitől várjuk, hogy ne legyen ennyi kamionos baleset, ami erre az alapra épül be, és a továbbiakban egyre nagyobb tudást kellene kapni? Én azt gondolom, talán afelé kellene elvinni a dolgot a fogyasztóvédelem oldaláról is, mert szerintem ez a kérdés nem megoldott hatáskör hiányában, hogy tényleg olyanok oktathassanak, és kapják meg érte a tisztességes pénzt, akiknek erre jogosítványuk, lehetőségük és tehetségük van. Erre van egy ominózus mondatom, amit Nagy Laci ma reggel már az orrom alá dörgölt, hogy egyenlő tájon egyenlő esélyeket kérünk. Nekünk semmi bajunk nincs a feketegazdasággal, csak hogyha ott nem fizetnek adót, és ott lehet tisztességtelenül működni, akkor nekünk se kelljen a 27 százalékos adót és a többi különböző adóterhet megfizetni, mert ezzel a versennyel már mi sem bírunk el.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük szépen Knezsik elnök úr gondolatait, és köszönöm önöknek a felvezetést.

Most megnyitom a vitát a bizottság tagjai számára, hiszen egy olyan ügyről, egy olyan kérdéskörrel beszélünk, ami nem egy elvont, nem egy tőlünk távoli fogyasztóvédelmi, társadalmi probléma, hanem olyan, amelyet mi magunk is megélünk nap mint nap, ennek a negatív, pozitív következményeivel együtt.

Aki szólni kíván, kérem, jelezze. Az elnök is szólni kíván, ennek jegyében felváltva fogom megadni a szót. Elsőnek Spaller képviselő úr jelezte a hozzászólási igényét, méltányosan megadom a szót, majd én magam is szólni szeretnék, és valamilyen módon majd magamnak is megadom a szót. Spaller képviselő úr, öné a szó. Parancsoljon!

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm szépen a szót. Amikor a bizottság a napirendjére tűzte ezt a témát, amire akkor gondoltunk, ezt a jelenlévő szakértők mind elmondták, de azért én is össze szeretném foglalni. A nagy probléma az autókkal kapcsolatban az, hogy itt annyi téma lenne, amiről érdemes lenne beszélni, hogy ez annak csak egy egészen kicsi kis szegmense. Itt talán többen is ülnek, akikkel más autós ügyekről, autós problémákról szintén a fogyasztóvédelemmel kapcsolatban már beszéltem.

Most rákattintottam az internetre: lehet-e ma Magyarországon 68 ezer forintért jogosítványt szerezni? Egy másik iskolánál: lehet-e ma Magyarországon 72 ezer forintért jogosítványt szerezni? A válasz nyilvánvalóan az, hogy nem. Az a kérdés, hogy akkor mégis miért hirdetik meg, miért élnek meg azok az iskolák, miért tehetik meg a nagy iskolák – ezeket az árakat döntően a nagy iskolák hirdetik –, hogy ezt meghirdetik ilyen áron, majd azután ők mégiscsak valahogyan megélik.

Csak összefoglalom azt, ami korábban már elhangzott. Az egyik, itt elhangzott, hogy a vizsgára készítenek fel. Nekem nagyon sokan jelezték, hogy pont nem a vizsgára, hanem a bukásra készítik fel a diákokat, kétszer, háromszor mindenki megbukik, a meghirdetett óraszámok, amelyekben bíztak, hogy reálisan meg lehet tanulni vezetni ennyi óraszám alatt, de kiderült, hogy nem lehet megtanulni, nem azért, mert nem tudnak, tehetségtelenek vagy bármi, hanem azért, mert az autósiskola eleve a bukásra készít fel, különben nem éri el a megfelelő bevételt, ami alapján életben tud maradni.

Itt szintén elhangzott, hogy levezeti-e a tanuló azokat az órákat, amelyeket le kell vezetnie, azután jönnek a pótórák. A pótórákban nagyon nagy a feketemunka. Mindenki bólogat, ez így van, a pótórákban nagyon nagy a feketemunka. Itt az NKH-ra is nézek, hogy vajon mit lehet ez ellen tenni? Nemcsak a feketemunka nagyon nagy, hanem a színlelt

szerződések száma is. Ha itt most egy munkaügyi hatóság is lenne, akkor mondanám, hogy ott nagyon sok esetben óriási a színlelt szerződés, a színlelt vállalkozói szerződés, tehát valójában ott nagyon is munkaszerződésről van szó, ámde annak a költségeit senki nem fizeti meg. A végén, szerencsére ezt nem nekem kell kimondanom, a szakértők már mondták, és itt újra az NKH-ra nézek, hogy a vizsgálával kapcsolatban is elég komoly korrupciós hírek vannak. Amikor mi ezt napirendre tűztük, akkor rendesen megkeresték az embert a most vizsgálók, és elmondták, hogy ők mit tapasztaltak. Persze, könnyű erre azt mondani, hogy tegyenek feljelentést, nyilván ez lenne a dolguk, de nekünk valamilyen megoldást kellene találnunk.

Pontosan azért, mert nagy a fekete foglalkoztatás, nagy a korrupció, igazán jó statisztikákat sem lehet csinálni. Az első gondolatom az volt, hogy ahogyan a bankoktól azt kérjük, ha kiírja, hány százalék a kamat, azt is írja ki, hogy mennyi a THM, és mindenki eldöntheti, hogy mit visz el, ugyanúgy, ahogyan az utazási irodáktól azt kérjük, ha kiírja, mennyibe kerül az utazás, írja ki mellé, hogy mennyi a pluszköltség, így az ember ki tudja számolni, valójában mennyi is valójában. Ugyanilyen lenne, ha az autósiskoláktól azt kérnék, hogy például az átlagos bukási számot is írják mellé, vagy írják oda, hogy oké, 68 ezer forintért lehet jogosítványt szerezni, ezt készséggel elhisszük, csak azt mondják meg, hogy az elmúlt 12 hónapban átlagosan mennyiért szereztek jogosítványt, mennyit fizettek érte. Ezek a számok akkor mind-mind torzak lesznek, talán többet mutatnak mint most, ha felmegyünk egy ilyen honlapra, és látjuk, mondhatjuk azt, hogy gyakorlatilag iparágyszerűen kénytelenek átverésre építeni az árazásukat, mert másképp nem tudnak megélni. Ha jól értem, akkor nagyjából erről van szó, de mégiscsak egy ennél reálisabb képünk lehetne. Gondolkodik-e a hatóság ebben? Gondolkodik-e abban, hogy ezt az egész világot valahogyan ki kellene fehériteni az oktatók érdekében és mindenki más érdekében?

Ami ezen túlmegegy, egy apróság, e-learning vagy nem e-learning, azért az oktatás minőségére is gondolni kell. Ez most csak egy mellékszál, nem szeretném, ha ebbe az irányba vinnék el a beszélgetést, ma más miatt jöttünk össze, de ne felejtjük el: a fiatalok nagy része ma már otthon megtanul vezetni, a közlekedési szabályokat is ismerik, a gyakorlati oktatással tényleg a közlekedési szabályok tiszteletét kell megtanítani, illetve ellenőrizni, pontosítani, kiegészíteni kell ezt a tudást, és az a minimum, hogy a KRESZ-t megtanulja.

Ezek lettek volna az észrevételeim.

ELNÖK: Köszönöm szépen, Spaller képviselő úr.

Magam is szeretnék néhány megjegyzést tenni. Két gondolat körben mondanám el az észrevételeimet, picit a helyzetről, erről rövidebben, kicsit hosszabban pedig a javaslatok kapcsán a további lépésekről, lehetőségekről, egyelőre még nem azzal az igénnyel, hogy ez összegzés legyen, hanem azzal az igénnyel, hogy ezek felvetések, amelyeket a szakemberek, a szakértők, a szakmai anyagok is magukban foglaltak. A helyzetet önök elég praktikusán jellemezték, ehhez Spaller képviselőtársam is tett néhány megjegyzést.

Ha nagyon távolról akarnék indítani, akkor azt mondanám, hogy az autóvezetés terén, a vezetést oktató képzés terén kicsit hasonló képet látok, mint a társadalom egészének az állapotáról. Látom az értékválságot, látom az erőnkultusz megjelenését, és látom azt a törekvést, hogy minél kevesebb költséggel minél nagyobb haszon realizálása történjen meg, majdhogynem bármi áron. Persze, ezt óvatosan teszem, de mondjuk nem ez a domináns. Az biztos, hogy itt tisztítani kell a képet. Mi, akik itt ülünk, és egyébként a fogyasztóvédelmi kérdésekben az átlagos képviselőkhöz képest lényegesen nagyobb információs bázissal rendelkezünk, azért azt gondolom, ami a rendszerváltás előtt volt – ezt nem minősítem, csak jelzem –, az egy világos kép volt. Három szervezet volt felelős ezért a kérdésért, ma pedig a piaci viszonyok között nagyon összetett és nagyon sokszor a piaci szabályok alá becsúszó rendszert látunk. Ezt eléggé plasztikusán elmondta az igazgató úr, hogy akár ezer képzőrendszer is volt. Biztos, hogy ehhez egy nagyon konkrét, egységes elvárási rendszert

kell megalkotni. Ennek része egyébként nemcsak a jogszabályi háttér precizitása, hanem, úgy gondolom, az önszabályozás kérdésköre is.

Mi legutóbb éppen a fogyasztói csoportok esetében vagy korábban, amikor a webes kereskedelemről beszéltünk a webáruházak esetében, akkor azt javasoltuk, hogy az önszabályozásnak és az önszerveződésnek rendkívül komoly lehetősége, eszköztára van az ilyen típusú helyzetek feloldásában. Azután fontosnak gondolom nemcsak az egységes elvárási rendszert, hanem annak a megkövetelését is, hogy az a hatóságok és akár egy saját etikai kódex keretén belül is világos legyen, hogy aki ebbe a klubba belép, annak milyen játékszabályokat kell betartania, a klub tagjainak vagy összetartóinak pedig garantálniuk kell, hogy az nem léphet be a klubba, vagy nem maradhat a klub tagja – ezt most idézőjelbe teszem –, aki ezeket a játékszabályokat nem tartja be, és ennek az egyik oldala a hatósági ellenőrzés. Látok én itt még területet. Többen is felvetették, hogy a Fogyasztóvédelmi Hatóság jogköre csak nagyon periférikusan érinti ezt a területet, jobbra a Közlekedési Hatóság feladatkörébe illeszkedik minden ilyen elem, esetenként még megtalálható a GVH ott, ahol versenyről beszélünk, de ezt azért sokkal precízebben kell megtenni, és az ellenőrzését is ugyanígy fel kell építeni.

Számomra az egy dilemma, és ez még mindig a helyzethez kötődik, hogy többé-kevésbé, úgy érzem, önök egyetértenek a dolgokban. Ha mindenki egyetért, akkor egyébként mi az akadálya annak, hogy a mostanihoz képest egy lényegesen rendezettebb helyzet legyen, hogy ezt a bizottsági ülést mondjuk ne kelljen megtartani, vagy úgy kelljen megtartani, hogy rögzítjük, milyen pozitív irányban történtek a változások? Ha erre adnának visszajelzést, hogy önök szerint mi az akadálya annak, hogy ehhez képest rendezettebb helyzet legyen, azt szívesen venném.

Ami a helyzethez, a képzés minőségéhez tartozik, erről képviselőtársam is beszélt, azt gondolom, ott nagyon vegyes, összetett képet látunk, az egészen szélsőséges példától kezdve egyébként a normálisan, tisztességesen működő dolgokig. Itt is igaz a világ szabálya, hogy van egy költség, ami alatt nem lehet ezt a képzést minőségben nyújtani. Itt jegyzem meg, felvetette az Autós Nagykoalíció, hogy legyen egy hatósági minimálár a képzésnél. Ezt felvetem, nyilvánvaló, ha a Közlekedési Hatóság akar, akkor reagáljon erre, hogy van-e például lehetőség arra, hogy hatósági minimáláras szolgáltatás legyen, ahol van egy szint, ami alá nem lehet kínálni, mert nyilvánvalóan az alatt már nem lehet érdemben a képzés minőségét biztosítani.

Azután azt is látjuk, részben a GVH, illetve a Fogyasztóvédelmi Hatóság visszajelzései kapcsán, hogy a periférikus oldalon is vannak visszajelzések, a tájékoztatásban, a panaszkezelésben vagy a reklámozásban vannak ellentmondások, de az igazi probléma nem itt van, hanem a képzés által nyújtott minőségben, illetve annak a közlekedésbiztonságra való kihatásában. Ma azt mondhatjuk, és ezt önök is visszaigazolták, hogy jelentős esetben bizonytalan, hogy a képzés a meghirdetett áron lezárul-e. Tehát, ha én azt mondom, hogy 69 ezer vagy 72 ezer forintért igénybe veszem ezt a szolgáltatást, vajon azért meg is kapom-e, vagy ez csak egy beugró ahhoz, hogy utána a gördülő tervezés jegyében rám még költségeket hárítanak át a tanfolyam során. Nyilvánvaló, ez felveti egyébként a fogyasztók megtévesztésének a kérdését, de ez egy továbblépés. Néhányszor annak is van visszajelzése, bár erről ma még nem beszéltek, ez az oktatói alkalmasság kérdése. Sokan úgy kerülnek ebbe a helyzetbe, hogy mint oktatók, emberileg a tudásátadás képességével rendelkező minőségben egyébként nem felkészültek arra, hogy embereket oktassanak. Ez is egyfajta probléma.

Továbblépek. Szerintem abban, ami nagyjából a körülmények leírása, nincs vita közöttünk, az elején felvetett kérdésekre pedig szívesen veszem, sőt kérem is, reagáljanak arra, mi az akadálya annak, hogy rendezett viszonyok legyenek.

A jövőre és a változásra mutató javaslatokat illetően néhány javaslatot tettek és megfogalmaztak. Erre visszautalva, ezeket egy picit rendszerbe szedve szeretném mondani:

az első az volt, és ezt kérdezni szeretném önöktől, illetve a Közlekedési Hatóságtól, hogy a hatósági minimálár kérdése járható-e vagy nem járható, hogyan van ennek a fogadtatása? Egészen biztosan látom, hogy sokkal precízebben, tisztábban, világosabban kell az autósiskolákra vonatkozó elvárásokat rögzíteni. A képzés személyi, tárgyi feltételei, a szolgáltatás színvonalának biztosítása terén kell egy világos, egyértelmű elvárási rendszer, és az ehhez kapcsolódó megfelelő minőségű hatósági ellenőrzési rendet is hozzá kell tenni, nem vegzálás céljából. Nyilvánvaló, ez egy olyan piaci szolgáltatás, amelynek a végén nagyon komoly biztonsági kockázatok állnak. Kimenni úgy a forgalomba, hogy valaki nem felel meg a feltételeknek, nem ugyanazt jelenti, mint amikor valaki elsumákol az iskolában egy tantárgyból egy jegyet, itt ennek sajnos az emberi életre vonatkozó következményei is lehetnek.

Én felvettem, de szeretném önöknek újra felvetni a szakmai önszerveződést és a szabályozás szükségességét. Úgy látom, leginkább a szolgáltatást nyújtók esetében, hogy akár egy kamara, akár egy etikai kódex, akár egy minőségbiztosítási rendszer kidolgozása biztosan jótékonyan hatna azon a téren, hogy önök maguk közül is kilökjék azokat, akik egyébként nem odaillők. Ebben egyébként nagy egyetértés volt itt legutóbb, amikor a fogyasztói csoportokról beszéltünk, ami egy nagyon inkriminált szituáció, ahol maguk a szervezők vetették fel, hogy ők nagyon szívesen kilöknék azokat, akik nem tartoznak oda, csak a kereteket, a feltételeket biztosítjuk ehhez.

Fontosnak gondolom az érdekképviselet és a hatóság közötti együttműködést. Ebben javasolnám, hogy tudatosabban törekedjenek a hatósági szintű együttműködés kialakítására. Az egyik előadónk, Rajnai úr is megírta az írásában, az előbb említette, tény és való, tisztázni kell, hogy ennek a projektnek, ennek a szolgáltatásnak a középpontjában a szolgáltatást igénybe vevő tanuló áll, róla kell szólnia a történetnek, az ő érdekeinek, igényeinek megfelelően kell a rendszert alakítani. Ehhez kell egyébként az, amit önök mondtak lehetőségként, akár az elektronikus vezetési karton, akár a szükséges informatikai háttér megteremtése, akár a webkamera beépítése az autóba. Szeretném, ha ebben érdemi javaslatokat tennének, mert a bizottság szívesen játszik közvetítős szerepet abban, hogy a jó javaslatokat a kormányzati és a szakmai szervezetek felé megfelelő hátszéllel továbbítja.

Még idetartozik a vizsgáztatás kérdésköre is. Külön kiemelném, hogy hogyan és milyen módon zajlik a tesztvizsgáztatás, van-e erre a Közlekedési Hatóságnak megfelelő rálátása, mert akár a befogadója is lehetne az ilyen vizsgáztatásnak, és az ehhez kapcsolódó szakmai felügyeleti ellenőrzés kérdését ugyancsak idetenném. Azt látom, hogy a folyamat egészéről is kell beszélni, azt összerendezni, de azon belül is vannak olyan teendők, amelyeket már most el lehet indítani annak érdekében, hogy ezek a felvetések érdemben minőségi változást hozzanak.

Összefoglalva, utolsó megjegyzésként jelezni szeretném: önök majd reagálni fognak, és jelzem, hogy ebben a bizottságban nagyfokú egyetértés lesz a témát, a felvetést illetően. A reagálás perspektivikusságához kötődően döntjük el, hogy még napirendre vesszük-e ezt a kérdést. Ha a bizottság úgy ítéli meg, hogy vissza kell térnünk erre a kérdésre, azt mondjuk, nézzük meg fél év múlva, hogy az itteni felvetések nyomán elindultak-e a pozitív változások, a bizottság úgy dönthet, hogy visszatér erre a napirendre, és megkéri önöket, valamint még egyéb szereplőket is, hogy jöjjenek ide, újból tekintsük át ezt az ügyet, hogy történt-e érdemi előrelépés. Mi egyébként ebben így szoktunk eljárni.

Köszönöm, hogy meghallgattak. Ezzel a saját hozzászólásomat lezárom, és visszatérek a levezető elnöki minőségembe.

Kíván-e még valaki a bizottság tagjai közül a témához hozzászólni? *(Nincs jelzés.)* Miután nem, úgy látom, Spaller úr is, én is megbombáztuk önöket több megjegyzésünkkel, kérem, reagáljanak. Mindenki szeretne röviden reagálni? *(Igen jelzések.)*

Elnézést kérek, Németh György úr írásban jelezte nekem, aki a Járművezető-szakoktatók és Képző szervek Országos Egyesületének az elnöke, hogy hozzá kíván szólni. Nem tudom, a teremben van-e. (*Nincs jelzés.*) Ha nincs, akkor a Moharos Társaság majd elviszi ezt a hozzászólási lehetőséget is. Úgy fogunk eljárni, miután itt leginkább Rajnai úr az érintett, a legvégén önnek adom meg a szót, ha megengedi, mindenki más, aki ön előtt szól, és esetleg önöknek címzett megjegyzést tesz, arra reagálni tud. A Közlekedési Hatóság, az Autóklub, a Nagykoalíció és a Moharos társaság sorrendben haladunk.

A Közlekedési Hatóság képviselőjében Érsek István elnök úr, parancsoljon!

Válaszadás

ÉRSEK ISTVÁN elnökhelyettes (Nemzeti Közlekedési Hatóság): Köszönöm szépen a szót. Igyekeztem jegyzetelni a rengeteg felvetéssel kapcsolatban, remélem, minden kérdésre megfelelő választ tudok adni.

Egyúttal én is szeretném hangsúlyozni, a mai nap folyamán többször is elhangzott, a közlekedésbiztonság középpontba helyezését. Természetesen a Közlekedési Hatóság is az eddig szólókhoz hasonlóan a közlekedésbiztonság jegyében végzi a tevékenységét. Ez kötelezettségünk is, hiszen az Európai Unió Fehér könyve, amely közlekedésbiztonsági célkitűzéseket is előír, többek között azt is, hogy 2020-ra 50 százalékkal csökkenteni kell a közúti személyi sérüléssel járó balesetek számát, 2050-re pedig a halálos balesetek számát nullára kell csökkenteni. Ez kötelezettségeket ró a kormányzatra, és nekünk ebben óriási feladatunk van, hogy ezeket elérjük.

A hozzászólásokban felmerültek azok a felvetések, hogy egyetértés van-e közöttünk. Én úgy gondolom, bizonyos szempontból egyetértés van közöttünk. Szerintem az eltérés az lehet az egyes felszólalások között, hogy itt az egyes felszólalóknál az adatok, amelyeket közöltek, vélhetően korábbi adatokra utalnak. A 2009-es tanulmányt illetően, ami szóba lett hozva, valóban volt 2009-ben egy ilyen tanulmány. Szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy 2010 végén, 2011-ben, illetve ebben az évben olyan jogszabályi változások történtek, amelyek elindították a járművezető-képzés reformját. 2010 végén a közúti közlekedésről szóló törvény decemberben változott. Ez jó néhány olyan előírást határozott meg, illetve olyat tartalmaz, ami hozzásegít ahhoz, hogy a szakmai felhívulásnak véget vessen, illetve a képzést végző képző szervek, az iskolavezetők, a szakoktatók és vizsgabiztosok szakmai színvonala fejlődjön a közeljövőben. Ennek kapcsán 2011-ben kiadásra került egy kormányrendelet – ez leváltotta a korábbi kormányrendeletet –, ami ezzel a törvénymódosítással összhangban került kiadásra, ez alapvetően NFM-előterjesztés, illetve 2012. január 1-jével vagy 2011 decemberével szintén a képzés, vizsgáztatás alaphívulásának vagy bibliájának tekinthető 24/2005. GKM rendeletet jelentősen megváltoztatta. Úgy gondolom, azok a számok, azok az információk, amelyek itt elhangzottak a korrupcióról, az iskolákról, az oktatókról, a vizsgabiztosokról, az iskolavezetőkéről, a szakmai színvonalról, a pótórákról, a nevelési program hiányosságáról, a szerződésekről – próbálok belenézni a papíromba –, ezek mind-mind visszavezethetők arra, hogy a jogszabályi környezet nem volt megfelelően támogató a hatósági ellenőrző tevékenységre, a járművezető-képzésre és a vizsgáztatásra vonatkozóan. Ezek most elindultak, és már tapasztaljuk is a pozitív hatásait. Nagyon remélem, biztos vagyok benne, hogy ezek a változások, amelyek egyébként még nem fejeződtek be – ismereteim szerint most is vannak olyan jogszabálytervezetek, amelyek ezen az úton haladnak tovább –, lehetővé teszik, hogy a szakma, a képzés és a vizsgáztatás teljesen megtisztuljon.

Ma egyre több szélhámos autósiskola és oktató van a piacon, szakmai felhívulás jelent meg a rendszerváltás óta. Valóban megnövekedett a képző szervek száma, ez nyilvánvalóan annak köszönhető, hogy piaci alapokra lett helyezve a képzés. Az oktatók száma megnövekedett, ez köszönhető annak, hogy az 1990-es évek végén, 2000-ben úgynevezett

oktatógyárak indultak be, óriási számban jelentek meg a szakoktatók ezen a piacon. Nagyságrendileg szeretném közreadni, hogy két évvel ezelőtt körülbelül 5500-6000 oktató volt a járművezető-képzés területén, ők a névjegyzékben voltak, és ha kiszámoljuk, hogy évente csak 100 ezer tanuló van, akik jogosítványt szeretnének szerezni, egy egyszerű matematikai művelet kapcsán látható, jóval kevesebb oktatóra volna szükség ahhoz, hogy tisztességesen tudják végezni a tevékenységüket. Becsléseink szerint 2500-3000 közé tehető azon oktatók száma, akik ezt a 100 ezer fős populációt tisztességesen képezni tudják. Itt hadd utaljak a szakoktatók képzési színvonalára.

Sajnálatos módon azt kell mondanom, a jelenlévőkre is utalva, hogy óriási vita, ellenállás volt azzal kapcsolatban, hogy a szakoktatók tudása emelésének érdekében bevezetendő éves továbbképzést kövesse-e vizsgakötelezettség vagy sem. Ezt a Közlekedési Hatóság korábban is megpróbálta végezni, a Közlekedési Hatóság előtt pedig ezeket az úgymond vizsgáztatásokat az érdekképviseletek végezték. Tájékoztatásul szeretném jelezni, a tavalyi év végén a parlament 2010. évi Kkt. módosítása kapcsán törvényalappal lehetőség volt arra, hogy a Közlekedési Hatóság által megvalósuljon a vizsgáztatás a számítógépes elemző vizsgáztatás keretében. Akkor körülbelül ezer oktató nem ment át azon a vizsgán, amely körülbelül egy B-kategóriás vezetői engedélyt megszerezni kívánó ember kérdéssorát tartalmazta. Tehát amikor arról beszélünk, hogy az oktatók felhígultak, illetve tesz-e valamit a hatóság ennek érdekében, már most tapasztalhatjuk azt, hogy azoknak az oktatóknak a száma, akik nem értenek a szakmához, nem ismerik a KRESZ-t, nem ismerik a műszaki előírásokat, lényegesen csökkent. Reméljük, ez a továbbiakban is így fog zajlani. Most vagyunk egyébként egy továbbképzési időszak végén, tehát, ha ennek az évnek a végén valamelyik oktató nem tudja megfelelően kitölteni a megadott tesztlapokat, akkor valószínűleg nem tudja képviselni a megfelelő színvonalat sem, ez természetesen az iskolavezetőkre és a vizsgabiztosokra is vonatkozik, így a jövőben ők nem lesznek ennek a szakmának a részei. Tehát megint csak utalnék arra, hogy a hatóság kökeményen halad előre annak érdekében, hogy a szakma megtisztuljon, csak azok a szakoktatók végezhesenek képzési tevékenységet, akik szakmailag megfelelően felkészültek.

A vizsgán túlmenően az előbb felmerült az ellenőrzések száma, és kis szkepticizmus hallatszott ezt illetően. A közlekedési felügyeletektől kértük be az adatokat, én ezeket a számokat közöltem. Lehet benne kételkedni, hogy van-e annyi ellenőrzés vagy nincs, de van annyi ellenőrzés, mint amennyit a bevezetőmben elmondtam. Az más kérdés, amit Knezsik úr említett, hogy több ellenőrzésre volna szükség, vagy egyáltalán a közlekedésbiztonságra nevelésnél van-e szükség több ellenőrzésre. Természetesen szükség volna a több ellenőrzésre. Egyrészt azt mondom, hogy a humán kapacitások erre adnak lehetőséget, illetve, amikor a közlekedésbiztonsági ellenőrzésekről beszélünk, ne felejtjük el, a járműves szakterületen valóban érdemes lenne esetleg növelni a közúti ellenőrzések számát, a műszaki vizsgaállomások ellenőrzésének a számát is lehetne növelni, de úgy gondolom, ez most nem ennek a bizottsági ülésnek a témája, hiszen itt az autósiskolák tevékenységéről beszélünk, a járművek műszaki állapota egy másik ülés témája lehet.

Felmerült az ingyen órák, a pótórák kérdésköre. Való igaz, a 2009-es tanulmány szerint is, illetve a korábbi tanulmányok szerint is előfordult, illetve jelenségnek mondható az, hogy a tanulók átverése kapcsán az alapidjában nem történt meg a teljes képzés kifizetése, úgymond arra játszanak rá, vagy arra játszottak rá az oktatók, hogy a sikertelen vizsga után pótórákkal hozzák be a bevételkiesést, és a pótórák díjazása már egészen más, mint az alapóra díja. Ezzel kapcsolatban szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy 2011 végén megváltozott a 24/2005. GKM rendelet, amit a bevezetőmben is említettem, és az írásos tájékoztatási kötelezettség szigorodott a GKM rendelet kapcsán. Ebből szeretném kiemelni azokat a változásokat, amelyek azt teszik lehetővé, hogy a tanulók úgymond átverésére minél kevesebb lehetőségük legyen a képző szervezeteknek. A 24/2005. GKM rendelet 2. mellékletében leírja,

hogy a képző szerv a tanuló részére írásos tájékoztatót állít össze, amely minimálisan az alábbiakat tartalmazza: a tandíj összegét, a tandíj befizetésének módját, az azért nyújtott szolgáltatások tételes tartalmának felsorolását – ez korábban nem volt –, tehát ez valóban alapot teremtett arra, hogy nem sorolták fel, nem mondták meg, hogy a tandíj mit tartalmaz, nem mondták meg, hogy a tandíj tartalmazza-e a vizsgadíjat, vagy egyéb szolgáltatásokat tartalmaz-e vagy nem. Ennek az előírása, úgy gondolom, lényegesen tisztulhat, átláthatóbbá válik a szolgáltatás.

A tanuló áthelyezése, a teljesített órákról szóló igazolás kiadásának módja, a tanulóáthelyezés következményei. Szintén visszaélés volt a múltban, amikor a tanuló elkezdett valamelyik képző szervnél egy képzési folyamatot, és menet közbe, a 10-15. óránál rájött arra, hogy annál a képző szervnél nem akarja folytatni, mert átverték, becsapták, vagy akármi történt, ekkor azért, hogy átmehessen egy másik képző szervezethez, külön pénzt kértek a tanulótól, tehát itt is becsapták, 10-15 ezer forintos lelépési díjat kértek azért, hogy átmehessen. Ezen előírás kapcsán, amit az előbb említettem, ez is átláthatóvá válik.

Ennek a mellékletnek a 17. pontja a pótórák igénylésének módja és díjai, ki van emelve még egyszer hangsúlyosan, hogy az írásos tájékoztatónak tartalmaznia kell a pótórák módját, illetve a díjat, hogy mennyibe kerül egy pótóra, a 20. pont pedig a vizsgadíjak és azok megfizetésének módja. Ezen melléklet tartalmazza azt is, hogy az írásos tájékoztatót az ügyfélfogadásra szolgáló helyiségben jól látható helyen ki is kell függeszteni.

Ha ezeket összerakjuk, és szembeállítjuk azzal, amit a bevezetőmben az előbb említettem, hogy a Közlekedési Hatóság a közlekedési felügyelőségekkel egyetemben rendszeresen ellenőrzéseket végez, amely ellenőrzések természetesen erre is kiterjednek, akkor láthatóan tetten érhetők azok a képző szervek, amelyek nem megfelelő írásos tájékoztatót adnak a tanulóknak részére. Ugyancsak ezen melléklet utolsó mondatainak egyike az, hogy a képző szervek népszerűsítő felhívásokban közzétett adataitól az írásos tájékoztató adataiban eltérés nem mutatkozhat. Ezen előírás, amely szintén a szaktárca döntése kapcsán került be a rendeletbe, azt segíti, hogy ne fordulhasson elő az, hogy amikor a tanuló bemegy a képző szervezethez, és elolvassa az írásos tájékoztatót, egészen mást tapasztal, mint előtte két héttel vagy néhány nappal az internetes hirdetésben, újsághirdetésben, szórólapon vagy bárhol máshol. Úgy gondolom, ezek a jogszabály-módosítások mind abba az irányba mutatnak, hogy átláthatóvá tegye a képzési területet, és a tanulók pontos tájékoztatást kapjanak arról, hogy a képzés során mennyit kell fizetniük.

Felmerült kérdésként, hogy vizsgára felkészítés történik-e. Úgy gondolom, mindenfajta képzési rendszerben valamilyen szinten vizsgára felkészítés történik, tehát egy képző szervnek az a feladata, úgymond az a mutatószáma, hogy a vizsgára megfelelően felkészítette-e a tanulót. Ha most a statisztikákat nézni akarjuk, nyilván, ha ki akarjuk tenni egy képző szerv megfelelési adatait, hogy hány tanulót, hány órában, milyen sikerességgel visz át egy adott vizsgán, akkor nyilván arra törekszik, hogy a vizsgára felkészítse a tanulókat. Nyilvánvalóan ennek persze nem szabad csak azt jelentenie, hogy csak kimeneti szabályozás legyen. Ma Magyarországon nincs kimeneti szabályozás, a képzésre vonatkozóan bemeneti szabályozás van, tantervek, pontos előírások kerültek a vizsgakövetelmények meghatározására. Ezek egyébként ebben az évben kerültek frissítésre. Itt egyetértek egyébként minden előttem felszólalóval, hogy valóban többéves, sokéves, adott esetben évtizedes lemaradást hozunk be, vagy kell behoznunk, de ezek a képzések megkezdődtek. A Közlekedési Hatóság ebben az évben, ha az emlékeim nem csalnak, akkor körülbelül 22 új tantervet és vizsgakövetelményt adott ki, amelyek annak érdekében lettek kiadva, hogy átláthatóvá, pontosabbá tegye, hogy mit várunk el a képzési folyamat során az adott képző szerveztől.

Felmerült kérdésként, hogy ténylegesen az életre kell-e felkészíteni az embereket, a járművezető-jelölteket, és nevelőprogramokra lenne szükség. Megint csak jó híreket tudok mondani. A képzési piacra vonatkozóan persze annyiban nem jó hír, azt azért figyelembe kell

venni, hogy a járművezető-képzés, amely durván 30 elméleti és 30 gyakorlati órára kapja meg a tanulót, és egy olyan emberről beszélünk, aki utána 50 éven keresztül vezet járművet, és amikor a jogosítványt megszerezte, a képzési rendszernek rá már nincs ráhatása, azonban azt, hogy milyen közlekedési morállal fog közlekedni, mennyire fogja ismerni a szabályokat, mennyire lesz agresszív közlekedő, már a környezetéből fogja megtapasztalni. Ha az előtte lévő fázist vagy szakaszt nézem, mielőtt a járművezető-képzési programba bekerülne az a 17 éves fiatal, aki B-kategóriás jogosítványt akar szerezni, előtte, közel 17 éven keresztül azt látta, hogy a szülei, a rokonai, az ismerősei, a barátai hogyan közlekednek az utakon, vagy amikor tömegközlekedési eszközzel megy, akkor milyen közlekedési morált lát. Ilyen körülmények között annak a 30 órának a nevelő hatását nem szabad túlmisztifikálni, arra nincs lehetőség, hogy csodákat tegyen ez a 30 óra, és megváltoztassa annak az embernek, annak a tanulóknak a közlekedési morálját, a közlekedési kultúráját, aki 17 éven keresztül egészen mást szívott magába.

De, amint említettem, jó hírem van ezzel kapcsolatban, mert a közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram határozott célkitűzése egy ilyen nevelőprogram beindítása. Az egyik legismertebb ilyen program az úgynevezett „Élet úton” program. Ez egyébként egy jól ismert program, amelynek az a célja, hogy a gyermekkortól, az óvodáskortól kezdve, a kisiskoláskorban keresztül egészen az aggastyánkorig minden fázisnak megadja azt az ismeretátadást, illetve tájékoztatást, ami ahhoz szükséges, hogy biztonságosan tudjanak közlekedni. Tehát vannak ilyen programok, csak nem szabad összekeverni a járművezető-képzés célját, illetve programját azzal, hogyan akar a biztonságos közlekedésre nevelni embereket ezen járművezető-képzési rendszeren kívül.

Felvetődött a 4 perces vizsga kérdésköre. Szeretném itt hangsúlyozni, az nem jellemző, hogy valaki 4 perc alatt kitöltene egy tesztet. Ismereteim szerint az utóbbi két évben egyszer volt ilyen, hogy a szakoktatói vetélkedőn egy szakoktató valóban 4 perc alatt kitöltötte a tesztet, arról nem tudok, hogy valaki a vizsgán így kitöltötte volna, de szívesen megnézem a statisztikákat. Az ezzel kapcsolatos statisztikák azt mutatják, hogy egyébként 10-15 perc fölött van egyébként az átlag egy ilyen tesztlap kitöltésekor. Visszaemlékszem az egyetemi tanulmányaimra, szigorlataimra. Volt olyan vizsgám, amikor két és fél éves anyagról kellett beszámolnom, és 5 perc múlva az előadó azt mondta, hogy rendben van, mert 5 perc alatt megmutattam, hogy tudom az ismeretanyagot. Bocsánat, nem kérkedni akartam, csak azt akartam mondani, előfordul, hogy vannak olyan esetek, amikor a tanuló nagyon gyorsan megoldja a helyzetet, mert felkészült. Az, hogy valaki 4 percig vagy 10 percig vizsgázik a KRESZ-teszten, nem jelenti azt, hogy nem készült fel, azt jelenti, hogy lehetséges, hogy nagyon jó kérdést kapott, de nagyon jól felkészült a kérdésekre vonatkozóan is.

Felmerült az elektronikus vezetési katon kérdése. Ez egyébként egy támogatott dolog a Közlekedési Hatóság részéről is. Itt, amire figyelni kell, mint minden új technológia bevezetésénél, emlékeztetnék a digitális tachográf kérdéskörére, ami egy viszonylag jól kidolgozott rendszer, mégis ma is vannak visszaélések a digitális tachográfal kapcsolatban. Az új technológiák bevezetésénél mindig arra kell figyelni, hogy egy korszerű technológia nagyon hatékonyá teszi az adminisztrációt, az ügyvitelt és az ellenőrzést, viszont, ha nem jól van bevezetve, akkor a visszaélésekre is nagyon hatékony alapot ad. Summa summarum, az elektronikus vezetési katon bevezetését jól át kell gondolni, egyébként a hatóság is támogatja.

Ezek a kérdések merültek fel, köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük szépen az elnökhelyettes úrnak, lassan mi is kiképeztük magunkat ezen a téren, ami nem egy szerencsétlen dolog, mert legalább van, aki a törvényhozásban pontosan érti enne a bonyolultságát. Cserébe viszont azt szeretném kérni a többi hozzászólótól, hogy 3 perc környékén tegyék meg a gyors reagálásukat.

Először az Autóklub képviselőjében Pintér József igazgató úrnak adom meg a szót. Parancsoljon!

PINTÉR JÓZSEF igazgató (Magyar Autóklub): Köszönöm szépen, elnök úr. Megígérem, hogy összesen talán öt mondatot szeretnék mondani, annál is inkább, mert csak ismételnék egymást, olyan a téma.

Két dolgot szeretnék kiemelni, amelyekkel egyetértettem az előttem hozzászólókkal, és az elnök úr is kiemelte az oktatást, az oktatást elsősorban az oktatóknak, de, amint Knezsik úr is és most az elnökhelyettes úr is megemlítette, hogy vannak olyan diákoktatási programok, amelyek már eleve felkészítenek a közlekedésre, tehát nem feltétlenül csak a KRESZ-re, hanem a közlekedési morálra próbáljuk felkészíteni a gyerekeket, és ebben látom a lehetőséget, a kitörést. Ez lenne az egyik dolog, amit nagyon-nagyon fontosnak tartok, tehát nem győzöm hangsúlyozni, hogy az oktatókat úgy kellene megválasztani, és minél előbb kiszűrni azokat, akik nem odavalók, nem érik el azt a szintet, azt a színvonalat, amit a mai kor megkövetel, ha lehet, minél előbb ki kell iktatni az oktatásból. Ez az egyik.

A másik. Nagyon-nagyon fontosnak tartom egy egységes, erős érdekvédelmi szervezet létrehozását. Részt vettem egy ilyen értekezleten, de addig, ameddig 11 érdekvédelmi szervezet tizenegyfelé próbálja a saját maga igazát, ebből soha az életben nem lesz egy egységes, jó oktatás létrehozása.

Köszönöm szépen, ennyi az egész.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Nagyon helyesek voltak az észrevételek, vissza is térünk rá.

Knezsik úr, parancsoljon, az Autós Nagykoalíció képviselőjében öné a szó.

KNEZSIK ISTVÁN elnök (Autós Nagykoalíció): Itt sok minden elhangzott. Vannak részek, amelyekben nem egyformán beszélünk – itt összekacsintottunk Spaller képviselő úrral –, de ami fontos, hogy a képzésben van nagyon jó program, mint a „Élet úton” program a minisztérium részéről, de egységesen nem kötelező mindenkire. Alapvetően meg kell szervezni azt, hogy a közlekedési szabályok ismerete mindenkinek egyformán elérhető legyen, és mindenki ugyanazt a tudást kaphassa meg.

A másik. Részben nem tudok egyetérteni azzal, ezt mondtam is, ahogyan a világ járműgyártása fejlődik, és olyan rohamléptekkel, hogy ma már egy elektronikai mérnök és egy lakatos kell a járművek megjavításához, ugyanúgy elvárjuk azt is, hogy a képzésben szereplők is fejlődjenek, és az életben maradási esélyeiket is javítja az, ha olyan technológiákat vezetnek be a vezetés oktatásában, ami számon kérhető, utólag meg tudom nézni az elektronikus vezetési kartonon, hogy merre jártam, és mi történt az életben az első pár kilométeremnél. Tehát én úgy gondolom, abban egyetértünk, hogy az iskolában a 30 óra nagyon kicsi időszak, és próbálunk mindig mástól csodát várni, pedig a csoda bennünk van.

Egy csodálatos ember mellett dolgozhattam huszonévesen, Giovanni Agnelli mellett, aki a Fiat-birodalom elnök vezérigazgatója volt, itt a mobilitás az érzelmekről szólt. Teljesen mindegy, hogy a kezünket lengetjük, vagy mi történik, nagyon fontos az, hogy megtanulhassuk, de nagyon fontos az állam ellenőrző szerepe is. Azt gondolom, nagyon-nagyon fontos lenne egy erős állam, egy erős Közlekedési Hatóság is. Bocsánat, elnökhelyettes úr, de én azt látom, hogy van a központi Nemzeti Közlekedési Hatóság, vannak a kormányhivatalokban lévő közlekedési hatósági részek, és időnként, úgy gondolom, nem mindig és nem ugyanarról gondolkodik a közigazgatási részleg. Tehát én azt kérem – ez egy fogyasztóvédelmi kérés –, lehetőleg egzaktsággal, egyforma szabályokat kérjenek számon mindenkitől. Ez nagyon egyszerű: minél rövidebb KRESZ-módosítás – én az angol 24 oldal tudnám támogatni –, és kell majd a Ptk.-ban egy pár 100 oldalas értelmező rész a közlekedési

bírósági ügyek tárgyalásához, mert minél rövidebb, egyszerűbb a helyzet, annál inkább tudjuk majd megérteni.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Zárszóként Rajnai Ervin elnök úrnak a Moharos Társaság képviselőjében adom meg a szót, utána lezárom ezt a napirendi pontot. Parancsoljon!

RAJNAI ERVIN elnök (Moharos Társaság – Magyar Autósiskolák Szövetsége):
Köszönöm, elnök úr.

Mivel meglehetősen sok, negyvenvalahány éves szakmai múltra tekintek vissza, ezért elnézést kérek, hogy ilyen régi példákat hozok. Több mint 30 évvel ezelőtt a Fővárosi Pályaválasztási Intézettel kidolgoztattuk az oktatói pályatükröt, ezt a Közlekedési Hatóság rendelkezésére bocsátottuk. Nem arra volt alkalmas ez a pályatükr, hogy kiválasszuk, kiből lesz jó oktató, hanem az ellenjavallatra, hogy kinek nem lenne szabad oktatónak lennie. A Nemzeti Közlekedési Hatóságnak komoly pályaalkalmassági intézete van, érdemes lenne ezt felújítani, és esetleg a felvétel részeként ezt is beiktatni, hogy ezután valóban csak az erre a feladatra alkalmas emberek kerüljenek az oktatói pályára, ne pedig a kényszervállalkozók.

Felvetődött az e-learning kérdése. Az e-learning egy ragyogó eszköz a szabályismeret oktatásához, de azért elmondom az érdekesség kedvéért, hogy csináltunk Veszprém megyében egy kísérletet: középiskolások részére kiadtuk a vizsga CD-t, semmilyen oktatás nem volt, egy hét múlva vissza kellett hozni, csináltunk egy mintavizsgát, és úgy tudták, mint az élet, pedig semmit nem tudtak a KRESZ-ből, csak begyakorolták, tudták, hogy melyik kérdésre mi a válasz. Ha valaki csak az e-learninggel tanul, elmondom, konkrét tények vannak e mögött. Megkapja a regisztrációt, az oktató megcsinálja helyette, tehát regisztrálandó, hogy ő végigment az egészen, utána kézbe kapja a vizsga CD-t, és felkészül belőle. Sajnos, ilyen jelenségek is vannak, tehát az e-learning önmagában nem megoldás, ez egy rendkívül jó eszköz, egy nagy segítség, egy nagyon komoly fegyver, de nem elégséges ahhoz, hogy közlekedésre nevelést végezzünk, és az elméleti oktató a csoportterápia eszközével tényleg a felelősségérzetet kialakítsa a tanulóknak. Nem lehet mindent a gyakorlati oktatóra bízni, mert gondoljanak arra, hogy a mai bonyolult forgalmi körülmények között, ahol a felelős vezető az oktató, és sok mindenre tanítania kell, ott azért az átfogó közlekedésszemlélet oktatására nemigen van lehetőség, ezért lenne fontos az e-learning ilyen tréning kiegészítéseképpen, ahogyan azt ma Nyugat-Európában alkalmazzák.

A másik. Az NKH valóban nagyon sok jó szándékú kezdeményezést tett, de az autósiskolák úgy ítélik meg, hogy a bürokrácia útjára terelte az egészet. Egyébként szép és jó dolog az, hogy szerződésvesztés, és ezt vagy amazzal kell vállalni, de az egy másik kérdés, hogy ebből mi teljesül. Ezért javasoljuk, hogy elektronikus vezetési kárton garantálja azt, hogy valóban a minimum 600 kilométert, a minimum a 30-szor 45 percet érdemben vezette a tanuló, és az általa befizetett előlegből csak ennek arányában vegyék le a pénzt. Ez az egyetlen megoldás. Elmondanám, hogy ez egyáltalán nem népszerű az oktatók körében, egyrészt azért, mert 50-70 ezer forintba kerül az ilyen szerkezet, ezt a mai körülmények között az oktatói nehezen viselnék el. Ha valamilyen határidővel rákényszerülnének, akkor talán megtennék, de csak ezzel lehet a szélhámososágot elkerülni.

A másik, amiért ezt sok oktató ellenzi. Azért ellenzik, mert senki nem szereti, ha átvilágítják a munkáját, ha valaki tökéletesen végzi, akkor sem örül az ellenőrnek, de úgy gondolom, nem az oktatók érdekét kellene nézni, hanem a tanulókéét és a közlekedésbiztonságét, és ezért sokkal konkrétabb álláspontot kellene a Közlekedési Hatóságnak elfogadnia, nem ajánlania kellene, hiszen a szélhámosok soha nem fogják ezt elfogadni, hanem kötelezni kellene, mégpedig miniszteri rendelettel, és itt, úgy érzem, ennek a bizottságnak is van lehetősége, felelőssége abban, hogy ilyen javaslattal éljen, hogy a

képzési rendeletet ennek megfelelően módosítsák. Ugyanígy javaslom, a webkamerát is vezessék be, mert nagyon nagymértékű a vizsgakorrupció. Elmondják az oktatók, hogy a fővárosban a vizsgabiztos az újján mutatja, hogy hány tízezer forintot kér, és ezek az emberek, ha csak önveszélyesek lennének, akkor azt mondanám, mindenkinek jogában áll meghalni, de bennünket is és a gyermekeinket is veszélyeztetik.

Tehát ezt a két dolgot, mint az egyetlen objektív mércét, ami többet ér, mint az a szerződés, amit vállal az autósiskola, mert ez abszolút ellenőrizhető, ezt kellene minél előbb keresztülvinni, még akkor is, ha engem az oktatók ezután meg fognak kövezni, de idővel rá fognak ébredni arra, ha az elektronikus vezetési kardon kikényszeríti a kilométerek és a percek teljesítését, és ennek megfelelően a tisztességes árakat, az árakban nekik is meg fog térülni ez a befektetés.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Miután a hozzászólások nagyon részletesen több dolgot érintettek, pár gondolattal zárnám le a mai diskurzusunkat.

Először is, úgy vélem, jó döntése volt a bizottságnak, hogy napirendre vettük ezt a témát, és ebben érdemi diskurzus hangzott el. Nem tudom, önök milyen gyakran ülnek így együtt egy asztalnál, de mi legalább megteremtettük azt a kényszert, hogy önöknek le kelljen ülniük ebben az ügyben, és egymásnak hallhatóan, jegyzőkönyvben rögzített módon, tehát felelősséggel kelljen állításokat megfogalmazniuk.

A második. Köszönöm, hogy a végén a Közlekedési Hatóság képviselőjében az elnökhelyettes úr ilyen részletesen visszatért a dolgokra, ez sok mindent megvilágított. Ez talán lehetőséget teremt arra, hogy ezen az úton elinduljunk önök, és tisztázzanak bizonyos pontokat.

Talán két elemet ragadnék ki. Az egyik az, hogy az ellenőrzés fontosságát sokfajta szempontból mindannyian említették. Azt gondolom, ennek a feltételrendszerét és a szerepvállalását meg kell teremteni. A második megjegyzésem pedig az, hogy ezek, mint az élet ilyen típusú dolgai, sokkal bonyolultabb, szélesebb kontextusban értelmezhetők, tehát ahol a morálról, az oktatók, az oktatás minőségéről, ennek a számon kéréséről, a következményeiről beszélünk, nyilvánvaló, hogy ez nem egy egyismeretlenes egyenlet, ez ennél sokkal szélesebb, ezért kell önöknek ilyen értelemben az együttműködést beindítani. Ha ezt a tanulási folyamatból nézem, akkor az úgy van, hogy megismerem, megértem és alkalmazom. Nagyon sokszor a tanulási folyamat fázisaiból kiesnek elemek, és mondjuk úgy, hogy egy betanulható teszt kitöltését követően rögtön az alkalmazáshoz kerül az ember, úgy, hogy egyébként van, aki nem érti, milyen környezetben kell tudnia a szabályt alkalmaznia és miért pont azt. Ez egy kritikus helyzetben lévő döntésnél jelent nehézséget. Egyszerű dolog a jobbkézsabály alkalmazása, amikor két autónál több autó kerül be egy kereszteződésbe, én sokszor láttam, hogy ez megoldhatatlan feladat, és az erő dönti el, hogyan alkalmazzák a jobbkézsabályt, a KRESZ idevonatkozó szabályát, mert aki a legtürelemtelenebb, az elindul, és ahhoz képest alkalmazkodnak a többiek; egyébként ilyenkor szokott baleset bekövetkezni.

Azt tudom önöknek mondani, hogy minden javaslatot, felvetést, amit megtettek, a jegyzőkönyvben rögzítettük, és ezt a jegyzőkönyvet az érintettekhez eljuttatjuk. Önök és mindenki más a jegyzőkönyvet a parlamenti bizottsági honlapon megnézheti. Ebből a jegyzőkönyvből néhány olyan következtetést, amit itt külön is kiemelték, mi is ki fogunk emelni, és az érintett szervezeteknek, mint egyfajta javaslatot, ajánlást, megküldjük, és kérjük, hogy ezeket vegyék figyelembe.

Kérem önöket, úgy készüljenek, hogy ennek függvényében, amikor a bizottság majd a 2013. évi munkatervét meghatározza, egészen biztos vagyok benne, vissza fogunk erre a témára térni, visszanézzük annak függvényében, hogy amiről beszéltünk, az hogyan alakult.

Nagyon köszönöm önöknek, hogy a bizottság ezen napirendi pontjában érdemi módon részt vettek. Kérem, ezt úgy fogják fel, ez is egy olyan fontos lehetőség, hogy ezekről az ügyekről érdemben lehet beszélni. Úgy vélem, a bizottság egyhangúlag támogatja azt, hogy ez a kérdés napirendre kerüljön, ezt a kérdést megtárgyaljuk, és ennek igazi következtetése legyen.

Köszönöm az önök munkáját, elköszönünk önöktől, de önök a folyosón egymással még tudnak szót váltani. Köszönöm képviselőtársaimnak a napirendi pont megtárgyalásában az érdemi együttműködést, ezt a napirendi pontot lezárom.

Az adótörvények és azzal összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8750. szám)

Tisztelt Bizottság! Ahogyan azt jeleztem, a második napirendi pontunkat lezártuk, egy lélegzetvételnél szünet után az adótörvények és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságáról fogunk beszélni.

Köszöntöm Kanyó Lóránt főosztályvezető-helyettes urat. Számára is szeretném jelezni, miután nem mi vagyunk a főbizottság az adótörvényeknél, de ugyanúgy, ahogyan a költségvetést, a bizottságunk is ezt megtárgyalja, ezért kérem, hogy egy nagyon rövid súlyponti kiemeléssel segítse azt, hogy az ön hozzászólását követő vitát érdemben meg tudjuk tenni, azt követően a bizottság tagjai az általános vitára való alkalmasságról fognak dönteni. Főosztályvezető-helyettes úr, öné a szó.

Kanyó Lóránt főosztályvezető-helyettes (Nemzetgazdasági Minisztérium) tájékoztatója

KANYÓ LÓRÁNT főosztályvezető-helyettes (Nemzetgazdasági Minisztérium): Köszönöm a szót. Tisztelt Bizottság! Köszöntöm önöket. Az önök előtt nyugvó T/8750. számú törvényjavaslat számos adózási tárgyú és ahhoz szorosan kapcsolódó más törvény módosítását irányozza elő. Ez a törvényjavaslat hat témakör, hat célkitűzés köré csoportosítható. Első helyen említeném az arányos egykulcsos szja-rendszer kialakításának utolsó fázisát, ami valójában az úgynevezett félszuperbruttó intézményének megszüntetését jelenti. A 2 millió 424 ezer forint feletti jövedelmekre is egységesen 16 százalékos adó vonatkozik 2013. január 1-jétől, az adóalap-kiegészítés rendszere megszűnik. Ez azt is jelenti, hogy a személyi jövedelemadó-törvényben keresztül kell vezetni azokat a változtatásokat, amelyek az adóalap-, adóelőleg-számításokra vonatkoznak. Ez jelentősen egyszerűsíti az adóelőleg-, adóalap-számítás módját.

A változtatások második csoportja azokat a javaslatokat tartalmazza, amelyek a vállalkozói környezet javítására irányulnak. Több törvény módosításában is megjelenik ez a törekvés. Itt említeném a jövedéki adóban azt, hogy a növényi olaj felhasználására lehetőség lesz 2013. január 1-jétől az adóalap-kiegészítés rendszere megszűnik. Ez azt is jelenti, hogy a személyi jövedelemadó-törvényben keresztül kell vezetni azokat a változtatásokat, amelyek az adóalap, adóelőleg számítására vonatkoznak. Ez jelentősen egyszerűsíti az adóelőleg-, adóalap-számítás módját.

A változtatások második csoportja azokat a javaslatokat tartalmazza, amelyek a vállalkozói környezet javítására irányulnak. Több törvény módosításában is megjelenik ez a törekvés. Itt említeném a jövedéki adóban azt, hogy a növényi olaj felhasználására lehetőség lesz 2013. január 1-jétől üzemanyagként, tehát a gazdák a saját járműveikben felhasználhatják, a saját gazdaságukban előállított növényolajat, mint üzemanyagot. De idetartozik a jövedéki adózással kapcsolatban az, hogy a kisüzemi pezsgőkészítés szabályai is teret nyernek a jövedéki adótörvény módosításával, ez a szőlőtermesztők számára teremt meg a lehetőséget arra, hogy adott esetben a feles borkészleteiket termékválaszték-bővítéssel

tegyék még rentábilisabbá. Ide sorolható például az áfában az üzletág-átruházás áfamentességének a megteremtése, ami likviditási többletet jelent a vállalkozások számára, vagy éppenséggel a társasági adóban az immateriális jószág fogalmának a kiterjesztése, ami azt jelenti, hogy a saját tevékenységi körben előállított immateriális jószágra is vonatkozhat ez a szabály, a K+F tevékenységet végzők azok, akik ennek az előnyeit élvezik. De említést tennék még az illetéktörvényben foglalt azon változásról is, hogy a családi gazdaságok számára lehetővé válik az, hogy a termőföldszerzésük mentes legyen a visszerhes vagyónátruházási illeték alól.

A kormány elkötelezett az adóhatósági adminisztrációs terhek csökkentése mellett is, többek között erre figyelemmel született meg a Magyar egyszerűsítési program. A törvényjavaslat ennek a programnak a végrehajtását is magában foglalja, ez tetten érhető az adózás rendjéről szóló törvény, az illetéktörvény, illetve a helyiadó-törvény módosításában, de talán még ide sorolnám a számviteli törvény egyes változásait is. Csak példálózó jelleggel említeném az Art.-t illetően azt, hogy 2013-tól az egyszerűsített bevallás esetén, amikor is az adóhatóság állapítja meg a magánszemély jövedelemadóóját, nem kell visszaküldeni az adóhatóságtól kapott nyomtatványt abban az esetben, ha az adott magánszemély egyetért annak tartalmával. De például az adóigazolás, az együttes adóigazolás kiadásának határideje is 8 napról 6 napra csökken, és ezzel egy értelmezhető, egyértelmű keretben szabályozza az Art. ezeknek az igazolásoknak a kiadását, illetve a fogalmi elemeit.

Az illetékek területén viszonylag jelentős változások történnek. Itt elsősorban az adóhatóság számára lesz egyszerűbb az illetékeztetés, ezzel szabad kapacitások szabadulhatnak fel az állami adóhatóságnál. A változtatások magukban foglalják azt, hogy az öröklési, ajándékozási illeték jelenleg 18-18 darab kulcsa kétkulcsossá válik, a lakások ingyenes szerzésére vonatkozik 9 százalékos mérték, egyéb szerzésre pedig 18 százalékos mérték. Hasonló mértékbeli tisztítás figyelhető meg a visszerhes vagyónátruházási illeték kapcsán, egységesen 4 százalékos lesz az illeték mértéke. Fennmarad az egyenesági rokonok öröklési és ajándékozási illetékmentessége, sőt ez kiterjed az özvegy vagyonszerzésére is. Jelenleg az özvegyek 20 millió forintig élveznek mentességet a megszerzett vagyon tekintetében, illetve mentesek mindazon jogok tekintetében, amelyeket mint özvegy kapnak meg; itt a haszonélvezeti jogra lehet gondolni.

További fontos változás az illetékek körében, hogy a visszerhes vagyónátruházási illeték kapcsán is mentes lesz az egyeneságbeli rokonok szerzése. Kiemelném még azt, hogy nem kell majd illetéket fizetni abban az esetben, hogyha az adott magánszemély a lakását eladja, vásárol egy másik lakást, és ennek a vásárolt másik lakásnak a forgalmi értéke kisebb, mint az eladott lakás forgalmi értéke. A hatályos szabályok szerint ilyenkor a különbözet az illetékalap. Ebben az esetben, ha egy olcsóbb lakást vásárol valaki, egy negatív illetékkülönbözet áll elő. 2013-tól ez után a negatív illetékkülönbözet után sem kell illetéket fizetni. Ez elsősorban adott esetben a devizaadósok problémáját is kisebbé teszi, ott érhető tetten tipikusan az, hogyha egy nagyobb értékű lakásból egy kisebb lakásba költöznek, ez esetben jövőre már nem lesz ilyen illetékfizetési kötelezettségük.

Az illetékek körében még kiemelném azt, hogy a fiatalok lakásszerzésére vonatkozó kedvező szabály bővül. A lakás értékének 15 millió forintjáig lehet igénybe venni illetékkedvezményt, ennek mértéke 50 százalék, és a most meglévő plafon, ami 40 ezer forintban maximálta az illetékkedvezményt, már 2013-tól nem él, tehát egy jelentősebb kedvezményt kapnak a fiatalok az első lakáshoz jutásuk elősegítése érdekében.

A törvényjavaslat negyedik változtatási területe az adómorál erősítésére irányuló intézkedéseket foglalja magában. Itt említeném meg például a társasági adóban a tagi kölcsönrel összefüggő korrekciót, ami arra irányul, hogyha a tagi kölcsön állománya egyik évről a másikra emelkedik, akkor ennek 50 százalékaival kell emelni a jövedelemminimum, az adóalap-minimum összegét. A helyi adókban is van az adómorál erősítésére vonatkozó

szabály, ami azt a problémát hivatott megszüntetni, amely eredményeként egyesek a saját tulajdonukban álló ingatlannal összefüggésben más vagyontalan személy számára haszonélvezeti jogot alapítanak. Ettől a haszonélvezeti jogot gyakorló személytől, mint adóalanytól a fizetendő adó nem hajtható be. Ebben az esetben a törvényjavaslat azt fogalmazza meg, hogyha a végrehajtás során a haszonélvezeti jog, mint az adóalany személyétől az adó nem hajtható be, akkor a tulajdonos felel az adótartozásért.

A változtatások ötödik csoportja úgy foglalható össze, hogy ezek a jogharmonizációs célú pontosítások. Itt magasan harmonizált adónemek kerülnek terítékre. Az általános forgalmi adó és a jövedéki adó az, amelyben elsősorban jogharmonizációs célú változtatások történnek, így például az áfában az elszámlásra vagy éppen a számlakiállításra vonatkozó szabályok lesznek harmonizáltak az uniós normával, a jövedéki adóban pedig az üzemanyag-adalékok adóztatása kapcsán épül be rendelkezés a jövedéki adóba.

Utolsó témakör az adónem hatékonysága, a jogalkalmazás során felmerülő problémák rendezését foglalja magában. Tulajdonképpen szinte mindegyik adónorma tartalmaz ilyen változtatást. Ennek oka egyszerűen az, hogy a jogszabályi környezet is változik, illetve az élet is változik, és ennek az adójogi következményei nem mindig egyértelműek. Ennek az egyértelműségnek az érdekében több kisebb pontosítás is van a törvényjavaslatban.

Összességében ennyit szerettem volna általános jelleggel elmondani a törvényjavaslatról.

ELNÖK: Köszönöm szépen, főosztályvezető-helyettes úr. Megnyitom a vitát az előterjesztéssel kapcsolatban, és kérem képviselőtársaimat, jelezzenek, aki a vita keretében szólna. Tóth Csaba képviselőtársam jelzett, Spaller Endre képviselő úr, Z. Kárpát Dániel képviselő úr jeleztek, majd magam is szólnék.

Tóth Csaba képviselő úr, parancsoljon!

Kérdések és vélemények

TÓTH CSABA (MSZP): Köszönöm szépen, csak röviden, mert az idő itt elszaladt az előző napirendi pont kapcsán.

Általánosságban az mondható el a törvényjavaslatról, hogy bár növeli az üzleti szabályzat és a környezet kiszámíthatatlanságát az, hogyha átlagosan kéthetente változnak az adószabályok. Konkrétan, ha az szja-törvényt nézzük, akkor azt látjuk, hogy 2012-ig eddig kilencszer módosították az szja-törvényt. Ha most a konkrét esetet nézzük a törvényt módosításnál, a félszuperbruttó kivezetésével megint csak a gazdagokat fogják segíteni. Ez konkrétan azt jelenti, hogy az évi 2,4 millió forint felett keresők járnak ismét jól. Ha a havi 500 ezer forintos fizetést nézzük, akkor közel 13 ezer forinttal fog növekedni a jövedelem, de ha a járulékfizetés felső határát nézzük, azaz 7,9 millió forint éves jövedelmet, akkor már havonta közel 20 ezer forinttal fog többet keresni az, aki ebbe a kategóriába tartozik.

A kapkodás jele is látszik a törvényt módosításnál, hiszen ha az említett jövedékiadó-módosítást nézzük, akkor azt látjuk, hogy a törvényt módosításban még az szerepelt, hogy az egyéb bor után nem kell jövedéki adót fizetni – ez a kedvezmény nemcsak a szőlőborra vonatkozik –, ugyanakkor kormánypárti képviselőtársaink beadtak már beadtak egy módosító javaslatot, hogy ezt vegyék ki a kedvezményezett körből. Tehát látszik, hogy azért kapkodás volt, és ez nem volt előre megfontolt.

Csak a 4. pontot említeném, itt az utolsó kategóriába tartozik a gazdasági kamaráról szóló törvény módosítása, amelyben az szerepel, hogy jövőre már az 5 ezer forint köztartozást is adó módjára be lehet hajtani. Ennek eddig semmiféle következménye volt, amíg a díj a 10 ezer forintot el nem érte. Azt tudjuk, az látszik, hogy eddig 600 ezer társaság regisztrált, és

450 ezren fizették be a regisztrációs díjat. Az igaz, hogy ennek a törvénymódosításnak az a célja, hogy azt az 1 milliárd forintot behajtsák, ugyanakkor nem látjuk továbbra sem, hogy a kamarák mit nyújtanak a társaságnak ezért cserébe.

Egyelőre ennyit szerettem volna a törvénymódosításról mondani. Köszönöm szépen, elnök úr.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Spaller Endre képviselő úrnak adom meg a szót, és láttam, hogy Z. Kárpát Dániel jelzett, utána egy kormánypárti oldalon lévő képviselőnek adnám meg a szót, majd pedig az elnök jelentkezik szólásra.

Spaller Endre képviselő úré a szó.

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm szépen a szót. Én egész más következtetésre jutottam, mint az előttem szóló. Én azt látom, hogy végre van egy olyan kormánya ennek az országnak, amely 2010-ben kitűzött maga elé bizonyos célokat, és e célok felé két, két és fél éve folyamatos irányban lépked. Persze, abban nyilván lehet közöttünk vita, hogy ezek a célok helyesek-e vagy sem, a kormány és az ellenzék között kell is, hogy mindig legyenek különböző viták, ez a demokrácia lényege, de azt azonban nagyon nehéz elvitatni, hogy ebben az irányban a kormány következetesen lépked, és ebből a szempontból nagyon is kiszámíthatóak ezek az adóváltozások, éppen ezért én ezeket mindenképpen támogathatónak látom.

Tényleg nem szeretnék vitatkozni, de azért egy mondatot nem nagyon állok meg szó nélkül. Az egyik arról szólt, hogy a félszuperbruttó kivezetése a gazdagoknak kedvez, az évi 2,4 millió forint fölött keresők járnak jól, ha ezt jól mondom, akkor a havi bruttó 200 ezer forint fölöttiek. Ha jól értem, akkor önök a havi bruttó 200 ezer forint fölöttieket gazdagnak tekintik, ami természetesen rendben van, csak amikor majd önök elmondják, ha lehetőséget kapnak, hogy önök a gazdagokat szeretnék a következő választás után jól megadóztatni, akkor emlékezzünk rá, hogy a havi bruttó 200 ezer forint fölöttieket ön most gazdagnak titulálta.

Egyetlenegy kérdésem lenne, ez pedig a helyi adókra vonatkozik. Itt valóban nagyon helyesen írja az anyag, hogy nagyon sokan nem is tudják, hogy nekik helyi adót kellene fizetniük. Esetleg azon gondolkodott-e a kormányzat, hogy valami úton, módon legyen a helyi adóhatóságnak, az önkormányzatnak valamifajta tájékoztatási kötelezettsége, hogy felhívja az adózók figyelmét, hogy nekik bizony itt adót kell fizetniük, vagy legalább egy nullás papírt be kell nyújtaniuk.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Az én listámon most Z. Kárpát Dániel következik, és közben az elnök mellé bejelentkezett Ertsey Katalin képviselő asszony is szólásra, úgyhogy majd valamilyen sorrendben majd szót adunk. Parancsoljon, képviselő úr!

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Köszönöm szépen a lehetőséget. Látható, hogy a kormányzat benavigálta magát az egykulcsos zsákutcába, és az is látható, hogy még megjöhetett volna az esze, ehhez képest viszont folyamatos megszorító csomagok sorozatát teszi elénk. A Matolcsy-féle 2.0-ás, 3.0-ás, gyakorlatilag két héten belül megjelenő megszorító csomagok véleményem szerint pontosan a hasonló átgondolatlan lépések eredményei, mint a félszuperbruttó jelenlegi formában történő kivezetése. Oké, én nagyon támogatom, hogy maradjon több pénz az állampolgároknál, ez egy nagyon jó és alapvetően támogatható cél lenne, de nem támogatható a kormányzati cselekvéssorozat másik ágának a figyelembevételével, miszerint ezt a most már több mint 700 milliárdot közvetve vagy közvetlenül ugyanattól a lakosságtól sarcolja be, amelyiknek most látszólag kedvezményt

biztosít. Tehát adott esetben értelmesebb lenne véleményem szerint ezt az összeget egy átgondolt, tisztességes gazdaságpolitikába forgatni, a saját erőforrásokba építeni.

Az viszont látható, hogy alapvető morális és filozófiai gátjai is vannak ennek a teljes egykulcsossá tételnek, hiszen mindenféle társadalmi arányosságot, a közteherviselés arányosságait még távolabbra helyezi a jelenlegi helyzettől. Nyilvánvaló, ez egy olyan vita közöttünk, ami egyrészt eldöntetlen, évek óta fennálló, és vélhetően a ciklus végéig már fenn is fog állni. Az viszont látható, hogy a kormányzat nem hajlandó kijönni ebből a zsákutcából. Mi csak reméljük, hogy novemberben nem lesz újabb Matolcsy-csomag, tehát a negyedekre annyira nem vágyunk, és úgy vélhetem, Magyarország népe sem, hiszen a Bokros Lajos csomagjához képest most már lassan a négy-, ötszörösére rúg az az összeg, amit a Matolcsy-csomagok vonnak el a magyar állampolgároktól, még egyszer mondom, közvetlenül és közvetve, tehát az áthárítások is ideértendők.

De látható az, hogy a fenti okok miatt, és pontosan azért, mert a megszorító csomagokat a hasonlóan átgondolatlan lépések következményeinek tartjuk, általános vitára sem tarthatjuk alkalmasnak ezt az előttünk fekvő előterjesztést.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Az udvariasság okán előreengedem Ertsey Katalin képviselő asszonyt, mert az ő frakciója még nem szól, azután meglátjuk, hogyan lesz a szólás. Képviselő asszony, öné a szó, parancsoljon!

ERTSEY KATALIN (LMP): Köszönöm szépen, elnök úr. Nem akarom ismételni magamat, illetve az előttem szólókat, de számtalanszor elmondtuk azt, hogy ez az adórendszer, amennyire jobbra, balra rángatva is van, valóban egyenesen a katasztrófa felé halad, és semmiféle jele nincsen annak, hogy ez valamiféle módon visszahatna a gazdaságra. Lassan a harmadik évébe lép az az irányvonal, ami szerintünk csak ront a helyzeten, ezért az általános vitára nem tartjuk alkalmasnak.

A bizottság hatókörébe tartó ügyeket említve, én rendszeresen kapcsolatot tartok női vállalkozókkal, akik egyrészt, mint kisvállalkozások, bizonyos értelemben az új fogalmi rend szerint is fogyasztónak minősülnek, ezenkívül nők, feleségek, anyák, és nem részei annak a magyarországi általános panasz kultúrájának, ami a kkv-körökben azért dül és divatos. Azt mondták egy 3 órás beszélgetés során, hogy soha ennyire kiszámíthatatlan, kínzó és a kisvállalkozásaikat végképp tönkreverő rendszer nem volt Magyarországon. Mi, akik rendkívül kritikusak vagyunk az előző, illetve a 2010-et megelőző időszakokkal szemben, próbáltam érzékeltetni vagy kiszedni belőlük, hogy mi az a fajta elégedetlenség, ami a leginkább fáj, és azt mondták, hogy az az állandó, folyamatos ide-oda rángatás, ami nagyon súlyos gazdasági következményekkel jár, és lényegében a kisvállalkozások nem önmagában gazdasági helyzettől, hanem a szabályozás folyamatos ide-oda rángatásától, a kiszámíthatatlanságtól szenvednek, olyan szinten, kedves képviselőtársaim, hogy két darab könyvelőt alkalmaznak, mert az egyik esetleg jobban tudja iksz törvényi területekre vonatkozóan, hogy mi történik, a másik meg észreveszi, hogy nem, ez már nem úgy van, mert a múlt héten megváltoztatták. Kettő darab könyvelőt alkalmaznak, akik keresztbe csekkolják egymást, hogy vajon ki mulasztott el egy újabb intézkedést megtanulni.

Azt gondolom, az a fajta kincstári szöveg, hogy haladunk egy irányba, és ez milyen kiszámítható, a valóságban súlyosan megbukik. Fogyasztóként, vállalkozóként, alkalmazottként, anyaként és nőként ebben az országban ezekben a rendszerekben szinte lehetetlenség fenntartani az embernek a családját. Ezeket természetesen el fogjuk mondani az általános vitában, és azt gondolom, a Fogyasztóvédelmi bizottság előtt is érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy még soha nem volt ennyire rossz a helyzet.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. További hozzászólási lehetőséggel kíván-e valaki élni? *(Nincs jelzés.)* Akkor néhány megjegyzéssel szeretném kiegészíteni a formálódó vitát, picit egyoldalú, de majd a döntésekben úgymint realizálódnak a vélemények.

Néhány írás címét szeretném önöknek mondani, ezek az elmúlt napokban jelentek meg a különböző szaklapokban: Kettétört növekedési álmok, Búcsú az unortodoxiától, Csomag csomag hátán. Ezek mind arról a helyzetről írnak, ami itt a bejövő adótörvények kapcsán és az ahhoz kapcsolódó Matolcsy első, második és a tervezhető harmadik csomag révén megjelent. Hozzáteszem, hogy ezt a helyzetet az is árnyalja, kedves képviselőtársaim, hogy úgy beszélünk az adótörvényekről, hogy az elmúlt hetekben zárult le a munkahelyvédelmi akcióterv tárgyalása, amelynek adótörvény vonzatai voltak, és a kkv-kra szabott adótörvények tárgyalása. Ha jól értem, akkor a gördülő kormányzati jogalkotási tervnek az is a része, hogy rendszeresen kell az adótörvényeket átírni, hiszen ez biztosítja egyébként a gazdaság precíz átláthatóságát, működőképességét, a szabályok tisztán láthatóságát. Nyilvánvaló, Magyarországon ez egy foglalkoztatást biztos, hogy megerősít, mindazokat, akik a számviteli, pénzügyi, könyvelési szakmában vannak, hiszen azoknak stabil a foglalkoztatásuk, mert boldog, boldogtalan rohángál szakmai tanácsért, nehogy magára vonja a NAV vagy bármelyik másik hatóság rosszallását.

Van egy társadalompolitikai vita, nem feszítem ki teljesen, de Spaller képviselőtársam, mint egyetlen megszólaló, ezt felvetette, és szeretném megerősíteni abban, hogy tényleg van egy jelentős társadalompolitikai megközelítésbeli vita közöttünk, hogy az önök által hozott adót és jövedelmet érintő kérdések vajon kiknek kedveznek: az egykulcsos személyi jövedelemadó bevezetésétől kezdve az összes többi intézkedésen át kitapinthatóan az átlag feletti jövedelemmel rendelkezőknek. Én azt mondanám, hogy a felső középosztálytól felfelé, érdemben igazából ide csapódnak be érdemben ezek a javaslatok. Ma Magyarországon 220 ezer forint körül van a bruttó átlagjövedelem, ezt a KSH legutolsó adatára támaszkodva mondom, tehát az átlagjövedelemmel és az az alattiakkal rendelkezők képviselik az adózók 80 százalékát, de ők nem kedvezményezettjei az önök által hozott törvényeknek. Az egykulcsos személyi jövedelemadó a társasági nyereségadóval együtt ütötte azt a 600-800 milliárd forintos hiányt a költségvetésben, amit azóta folyamatosan kell foltozgatni a különböző csomagokkal. Ha azt az egy dolgot önök visszavennék – tudom, ez a politika alapja –, akkor nem kellene több Matolcsy-csomagot behozni ezen az ágon, mert akkor gyakorlatilag a magyar költségvetés és egyébként adózók 80 százalékának a legnagyobb problémája megszűnne.

Két-három apró megjegyzést tennék. Ha azt nézzük, hogy az öröklődéshez és ajándékozáshoz kapcsolódó illetékrendszer leginkább a komolyabb vagyonok mozgásának a támogatását teremti meg, nem a panellakásokban élők problémáját, hanem a nagy tulajdonok átrendezését teremti meg. Azután ugyancsak azt gondolom, hogy a regisztrációs adó változásai a gépjárműveknél sem elsősorban a Suzukival közlekedők problematikáját érinti, hanem elsősorban a nagy teljesítményű gépjárművek tulajdonosainak a kérdését. Ezt nem ragozom, mert a szakbizottságunknak nem ez a fő területe, ezt csak azért mondtam, mert ezek is a részei ennek a csomagnak.

Szeretnék abban visszajelzést adni, hogy van néhány gesztusértékű vállalása is az adótörvénynek, ez egyébként bennünket is érint. Ahogyan azt a főosztályvezető-helyettes úr is mondta, a devizahiteleseknél ez egy pozitív értelmű változás, de akár a fiatalok első lakáshoz jutási illéteke esetében is van egy pozitív vállalás, ezt értékelem, csak ez önmagában kevés ahhoz, hogy az egész pozitív megközelítését vagy támogatását magunkénak tudjuk.

Summa summarum, mi nem fogjuk általános vitára alkalmasnak tartani az előterjesztést. Ennek nagyon komoly szakmai, társadalompolitikai és gazdasági okai is vannak, ezek egy részét itt érintettük, a további részét pedig, úgy gondolom, hogy az

adótörvények parlament előtti általános vitájában érdemi módon hosszasan el fogjuk tudni mondani. Köszönöm szépen, hogy meghallgattak.

Visszalépek a levezető elnöki feladatkörömbe, és szeretném tisztelettel megkérdezni képviselőtársaimat, kíván-e valaki hozzászólni. *(Nincs jelzés.)* Megadom a szót a főosztályvezető-helyettes úrnak, hogy reagáljon az elhangzottakra, utána pedig szavazással el fogjuk dönteni az általános vitára való alkalmasságot. Már most jelzem képviselőtársaimnak, hogy itt bizottsági előadót is kell állítanunk, mindenki gondolkodjon, hogy ebben hogyan tud szerepet vállalni.

Főosztályvezető-helyettes úré a szó.

Válaszadás

KANYÓ LÓRÁNT főosztályvezető-helyettes (Nemzetgazdasági Minisztérium): Köszönöm. Azzal kezdeném a mondandómat, általánosságban is válaszolva az elhangzott felvetésekre, hogy 2010 nyara óta – ezzel egyben csatlakoznék a Spaller képviselő úr által elmondottakhoz – elég következetes a kormányzat adópolitikája a tekintetben, hogy a jövedelmet terhelő adók csökkentését fogalmazta meg. Ez kifejezetten a személyi jövedelemadóra vonatkozik, és e mellett a költségvetés stabilitása érdekében a forgalmi, fogyasztási jellegű adók szerepét erősítette az adórendszeren belül. Ez egy eléggé markáns és következetesen végigvitt gondolatmenet az adórendszer egészén, ennek az utolsó fázisa az, ami a személyi jövedelemadóban tesz egy lépést, hogy valóban minden egyes jövedelemkategóriában 16 százalékos, egykulcsos adó érvényesüljön.

A törvényjavaslat nem tartalmazza, de a bejelentett intézkedések között már lehetett hallani arról, hogy megszűnik a nyugdíjjárulék-plafon, ez azt jelenti, hogy a 8 millió forint feletti éves jövedelemmel rendelkezők számára a 8 millió forint feletti rész után is már 10 százalékos nyugdíjjárulékot kell fizetni. Ez éppen kifejezetten a magas jövedelműek számára fogalmaz meg egy többlet közteher-fizetési kötelezettséget. Ezt csak azért említettem, hogy itt a bizottság tagjai között is vita volt, ki a szegény, ki a gazdag, kinek hogyan alakul a jövedelempozíciója.

Ami Ertsey képviselő asszony felvetését illeti, valóban a kormányzat is érzékeli és értékeli azt, hogy főleg a kis-, a mikro- és akár a közepes vállalkozások esetén óriási probléma, hogy hogyan, miként tudják követni azokat a változásokat, amelyek a jogszabályokban bekövetkeznek. Ezért is lesz 2013-tól hatályos két olyan adózási mód, amelyek kifejezetten egyrészt a mikrovállalkozásokra, másrészt pedig a kis- és közepes vállalkozásokra vonatkoznak. A kisadózók tételes adójával, egyetlen havi tételes adóval váltható ki a személyi jövedelemadó, a szociális hozzájárulási adó és az egyéni járulék. Itt mindösszesen a mikrovállalkozónak, akinek nagyon leegyszerűsítve 6 millió forint alatt van az éves bevétele, havonta a rendezett tételes adóval szinte mindegyik közteher alól felmentést kap. Ez rendkívül egyszerű adózási módot feltételez, és egyben bizonyos értelemben egy csökkentett adót is. Meglátásunk szerint itt, ebben a körben még az sem kell, hogy könyvelőt alkalmazzon a vállalkozás.

Ami a kisvállalati adót illeti, ott már szükség van számvitelre, könyvvitelre, de az az adózási mód is számos más egyéb közterhet vált ki: szociális hozzájárulási adót, személyi jövedelemadót, szakképzési hozzájárulást. Ez is egy áttörést jelenthet, egyben mondjuk adócsökkentést is ebben a szegmensben.

Konkrét kérdés is elhangzott Spaller képviselő úrtól, ami a helyi adókra vonatkozó tájékoztatási kötelezettséget jelenti. A törvényjavaslatban van egyfajta intézményesített tájékoztatási kötelezettség, ami abban ölt testet, hogy az önkormányzati adóhatóságnak információt kell a Kincstár számára adnia arról, hogy milyen adókat vezettek be a településen, azoknak mik a főszabályai. Ezt a Kincstár egy országos adatbázisban a honlapján közzéteszi,

ez elérhető az adózók számára. Az adóhatóság másik kötelezettsége pedig az, hogy a honlapján közzéteszi az adónormát, és közzéteszi azokat a nyomtatványokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy az adózó az adókötelezettségét teljesítse. Ettől talán eltérő az a fajta tájékoztatási kötelezettség, amelyre a képviselő úr is utalt, ez a közvetlen, személyes megkeresés. Ezt bizonyos esetekben meg lehet tenni, más esetekben pedig nem. Ha az önkormányzati adóhatóság már rendelkezik olyan nyilvántartással, ami számára egyértelművé, világossá teszi, hogy ki az adóalany, akkor az ő elemi érdeke is az, hogy tájékoztassa a felmerülő kötelezettségről, adott esetben a bevallási nyomtatványt is kiküldje, erre van is példa, tehát ezt művelik és gyakorolják is, viszont vannak olyan esetek, amikor nem tudja pontosan, hogy ki az adóalany, illetve nem tudja azt, hogy az adótárgynak mik a jellemzői. Mondok egy példát. Tehát az építményadó bevezetése kapcsán azt még az ingatlan-nyilvántartásból tudhatja az önkormányzati adóhatóság, hogy ki az ingatlan tulajdonosa, azt is tudhatja adott esetben, hogy mennyi a telek területe, de konkrétan a felépítmény alapterületét például már nem ismerheti. Itt tehát muszáj, hogy az adózó adjon adóbevallást. Az egy más kérdés, hogy az adóhatóság jól teszi, ha közvetlenül igyekszik megkeresni az adózókat is, de ennek az előírását törvénybe rögzíteni ezen ok miatt nem gondoltuk, mert talán még több kárt okoztunk volna, mint hasznot.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Azt hiszem, a főosztályvezető-helyettes úr mindenkinek rendelkezésére áll, ha még információra van szükség ahhoz, hogy az általános vitára való alkalmasságról dönteni tudjon.

Szavazás

Aki az előterjesztést általános vitára alkalmas találja, kérem, most szavazzon! *(Szavazás. – 10 igen szavazat.)* Ki nem tartja általános vitára alkalmasnak? *(Szavazás. – 5 nem szavazat.)* A döntést ezzel meghozta a bizottság.

Többségi és kisebbségi előadót is kell állítanunk. Kérdezem a parlamenti többséget képviselő frakciótól, ki lesz az előadó. *(Jelzésre:)* Spaller képviselő úr. Holnap veszi a parlament a napirendjére, úgyhogy a többségi előadó Spaller képviselő úr, a kisebbségi előadónak pedig Tóth Csaba képviselő urat javasolnám, aki integrálni fogja a sokszínű, ámde egy irányba mutató véleményeket.

Tisztelt Bizottság! Ezzel ennek a napirendi pontnak a tárgyalását lezártam, elengedjük a főosztályvezető-helyettes urat.

Egyebek

Két információt szeretnék megosztani önökkel. Az egyik az, hogy november 5-én, hétfőn a MÁV-ÁBE ügyében tervezzük a bizottság napirendjét. Minden bizonnyal tudják, hogy a Nemzetgazdasági Minisztérium kitette a honlapjára ennek az ügynek az általa tervezett jogszabályi megoldását, ennek kapcsán folytatnánk egy bizottsági konzultációt.

Jelzem a bizottságnak, a Háztól kérni fogom, hogy első helyen kiemelt bizottság legyünk ebben a kérdéskörben, hiszen mi voltunk azok, akik itt folyamatosan végigtárgyaltuk ezt az ügyet, ha úgy tetszik, a bizottság egyöntetű nyomására jutottunk el oda, hogy a jogalkotásban ilyen előrelépés van.

A másik. Szeretném felhívni a bizottság tagjainak a figyelmét arra, hogy a bizottság titkársága, saját kollégáim folyamatosan frissítik a honlapot, és sok nagyon hasznos információ van a közösen elvégzett munkánkról, tehát az elmúlt ülészek, a mostani állásfoglalások, ajánlások, szakmai háttéranyagok és sok minden. Ha bárki olyan helyzetbe kerül, hogy pluszinformációra kellene támaszkodnia, akkor a honlap ezt a segítséget megadja.

Köszönöm szépen, nagy tisztelettel a bizottsági ülést lezárom. Találkozunk jövő héten hétfőn a megszokott időben.

Jó munkát kívánok mindenkinek a plenáris ülésen.

(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 12 perc)

Jegyzőkönyvvezető: Gálné Videk Györgyi

Simon Gábor
a bizottság elnöke