



GIB-5/2012.  
(GIB-96/2010-2014.)

## **J e g y z ő k ö n y v \***

az Országgyűlés **Gazdasági és informatikai bizottságának**  
2012. március 5-én, hétfőn, 10 óra 41 perckor  
az Országház főemelet 37-38. számú tanácstermében  
megtartott üléséről

---

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

## Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Elnöki bevezető, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Az elvárt béremelés végrehajtásával és a foglalkoztatással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló T/6153. számú törvényjavaslat (Általános vita)</i>	5
<i>A Magyarország 2012. évi központi költségvetéséről szóló 2011. évi CLXXXVIII. törvény módosításáról szóló T/6152. számú törvényjavaslat (Általános vita)</i>	5
<i>Dr. Kardkovács Kolos helyettes államtitkár (NGM) szóbeli kiegészítése</i>	5
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	6
<i>Reflexiók</i>	10
<i>További kérdés, reflexió</i>	11
<i>Határozathozatal</i>	12
<i>A devizakölcsönök törlesztési árfolyamának rögzítéséről és a lakóingatlanok kényszerértékesítésének rendjéről szóló 2011. évi LXXV. törvény módosításáról szóló T/5842. számú törvényjavaslat (Kapcsolódó módosító javaslatok megvitatása)</i>	12
<i>A magyar nemzeti értékekről és a hungarikumokról szóló T/5539. számú törvényjavaslat (A bizottság feladatkörébe tartozó módosító javaslatok megvitatása)</i>	14
<i>A személyszállítási szolgáltatásokról szóló T/6044. számú törvényjavaslat (Általános vita)</i>	17
<i>Dr. Fónagy János államtitkár (NFM) szóbeli kiegészítése</i>	17
<i>Kérdések</i>	19
<i>Reflexiók</i>	22
<i>Határozathozatal</i>	25
<i>Az ülés bezárása</i>	25

## **Napirendi javaslat**

1. A devizakölcsönök törlesztési árfolyamának rögzítéséről és a lakóingatlanok kényszerértékesítésének rendjéről szóló 2011. évi LXXV. törvény módosításáról szóló törvényjavaslat (T/5842. szám)  
(Kapcsolódó módosító javaslatok megvitatása)  
(Első helyen kijelölt bizottságként)
2. a) Az elvárt béremlés végrehajtásával és a foglalkoztatással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/6153. szám)  
(Általános vita)  
b) A Magyarország 2012. évi központi költségvetéséről szóló 2011. évi CLXXXVIII. törvény módosításáról szóló törvényjavaslat (T/6152. szám)  
(Általános vita)
3. A magyar nemzeti értékekről és a hungarikumokról szóló törvényjavaslat (T/5539. szám)  
(A bizottság feladatkörébe tartozó módosító javaslatok megvitatása)
4. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényjavaslat (T/6044. szám)  
(Általános vita)  
(Első helyen kijelölt bizottságként)
5. Egyebek

## **Az ülés résztvevői**

### **A bizottság részéről**

#### **Megjelent**

Elnököl: **Rogán Antal** (Fidesz), a bizottság elnöke

Koszorús László (Fidesz), a bizottság alelnöke

Kovács Tibor (MSZP), a bizottság alelnöke

Volner János (Jobbik), a bizottság alelnöke

Bencsik János (Fidesz)

Dióssi Csaba (Fidesz)

Herman István Ervin (Fidesz)

Dr. Kupcsok Lajos (Fidesz)

Manninger Jenő (Fidesz)

Riz Gábor (Fidesz)

Riz Levente (Fidesz)

Román István (Fidesz)

Sági István (Fidesz)

Vantara Gyula (Fidesz)

Dr. Seszták Miklós (KDNP)

Burány Sándor (MSZP)

Tukacs István (MSZP)

Hegedűs Tamás (Jobbik)

Schön Péter (Jobbik)

#### **Helyettesítési megbízást adott**

Dióssi Csaba (Fidesz) megérkezéséig Koszorús Lászlónak (Fidesz)

László Tamás (Fidesz) Herman István Ervinnek (Fidesz)

Manninger Jenő (Fidesz) megérkezéséig dr. Kupcsok Lajosnak (Fidesz)

Márton Attila (Fidesz) Bencsik Jánosnak (Fidesz)

Dr. Papcsák Ferenc (Fidesz) Román Istvánnak (Fidesz)

Riz Levente (Fidesz) megérkezéséig Riz Gábornak (Fidesz)

Wintermantel Zsolt (Fidesz) Vantara Gyulának (Fidesz)

Dr. Aradszki András (KDNP) Rogán Antalnak (Fidesz)

Dr. Seszták Miklós (KDNP) megérkezéséig Sági Istvánnak (Fidesz)

Dr. Baja Ferenc (MSZP) Kovács Tibornak (MSZP)

Dr. Lenhardt Balázs (Jobbik) Volner Jánosnak (Jobbik)

#### **Meghívottak részéről**

##### **Hozzászólók**

Dr. Kardkovács Kolos helyettes államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium)

Nobilis Benedek osztályvezető (Nemzetgazdasági Minisztérium)

Dr. Andréka Tamás főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium)

Gordos József főosztályvezető-helyettes (Nemzetgazdasági Minisztérium)

Dr. Fónagy János államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 41 perc)

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

ROGÁN ANTAL (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Tisztelettel üdvözlöm a bizottság tagjait, illetve értelemszerűen minden vendégünket. Hozzá is látunk a bizottsági üléshez.

A kiküldött napirendi javaslatot tartalmi értelemben fenntartom, sorrendváltoztatásra szeretnék javaslatot tenni, mivel Karkovács Kolos helyettes államtitkár úr jelezte, hogy neki még másik bizottsági ülésre is át kell érnie, ezért a 2. és az 1. napirendi pontokat felcserélnénk, tehát először az elvárt béremeléssel kezdenénk, utána pedig a devizakölcsönök törlesztési árfolyamával folytatnánk, ha ez így megfelel helyettes államtitkár úrnak. *(Dr. Kardkovács Kolos: Köszönöm szépen.)* Akkor viszont a bizottság tagjainak is kérném a véleményét, hogy van-e esetleg az így, sorrendjében módosított napirenddel kapcsolatban kérdés vagy észrevétel. *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, ki támogatja a napirendi javaslatot. Kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* Úgy látom, ez egyhangú, tehát a bizottság a mai napirendjét elfogadta.

### **Az elvárt béremelés végrehajtásával és a foglalkoztatással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló T/6153. számú törvényjavaslat (Általános vita)**

### **A Magyarország 2012. évi központi költségvetéséről szóló 2011. évi CLXXXVIII. törvény módosításáról szóló T/6152. számú törvényjavaslat (Általános vita)**

Kezdenénk az elvárt béremelés végrehajtásával és a foglalkoztatással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságával, ami egyben a költségvetés módosítását is magában foglalja, úgyhogy a) és b) pontként gyakorlatilag e két törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságáról kell döntenie majd a bizottságnak.

Helyettes államtitkár úrnak megadom a szót, parancsoljon!

### **Dr. Kardkovács Kolos helyettes államtitkár (NGM) szóbeli kiegészítése**

DR. KARDKOVÁCS KOLOS helyettes államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium): Köszönöm a szót, elnök úr. Nagyon röviden összefoglalnám a két törvényjavaslat lényegét.

A költségvetési törvény módosítására irányuló javaslat egy technikai módosítás abban az értelemben, hogy a költségvetésen belül 21 milliárd forintot csoportosít át a kiegészítő bérkompenzáció forrására a Nemzeti Foglalkoztatási Alapba új előirányzatként. Tehát a költségvetési törvény módosítása ennyit tartalmaz.

Az önök előtt fekvő másik törvényjavaslat fő fókusza a kiegészítő bérkompenzáció lehetőségének megteremtése egy új támogatási forma bevezetésével. Itt abból indul ki a kormány, hogy a vállalkozásokkal szemben van egy elvárás, az 5 százalékos béremelés, az afölötti költségeket a szociális hozzájárulási adóból le lehet vonni. Ez a törvényjavaslat pedig arra adna lehetőséget, hogy akinek nehézséget okoz, vagy nem tudja teljesíteni még az 5 százalékos béremelést sem, ott pályázati úton lehetőség legyen egy legfeljebb 3 százalékos béremelési forrás megpályázására.

Ennek az a feltétele, hogy nyilatkozzon a pályázó munkáltató, hogy január 1-jére visszamenőlegesen teljesíti a béremelést, ne csökkentse az átlagos statisztikai állományi létszámát, illetőleg munkaidő-csökkentéssel ne éljen, csak egy meghatározott hányadban. A kiegészítő bérkompenzációs lehetőség fókusza alapvetően a kis- és középvállalkozások, a pályázható összeg pedig a mezőgazdasági ágazatban 7 ezer euró/3 év, az egyéb ágazatokban pedig 200 ezer euró/3 év. Azért ez az összeg, mert ez felel meg az európai uniós támogatási

szabályok esetén a de minimis szabályozásnak. Emellett a törvényjavaslat egy másik eleme a munkaerő-kölcsönzőkkel folytatott tárgyalások eredményeként egy pontosítás a bérkompenzációs rendszeren. Erre azért van szükség, mert ők az elvárt béremelést csak saját hatáskörben nem tudják elvégezni, hanem jelentősen függenek attól is, hogy a partnereik, tehát a kölcsönbe vevők teljesítik-e az elvárt béremelést.

Még két lényeges elemet emelnék ki. Az egyik, hogy a törvényjavaslat lehetővé teszi azt is, hogy jogosulttá váljon a kifizető az adólevonásra abban az esetben is, ha január 1-jéig visszamenőlegesen teljesíti az elvárt béremelést. Tehát ha ő májusban vagy júniusban teljesíti, de január 1-jei hatállyal visszamenőleg, akkor szintén megnyílik az adókedvezmény igénybevételeének lehetősége.

Még egy utolsó gondolat, hogy a béremelések ösztönzéséről szóló törvényt is pontosítja ez a javaslat annyiban, hogy a jogkövetkezményeket három esetkörben kiveszi e törvény hatálya alól. Az egyik éppen ez a kiegészítő bérkompenzáció, a másik a nem állami intézmény fenntartójának biztosított normatív hozzájárulás, illetve a mezőgazdasági ágazat támogatása.

Röviden ennyiben foglaltam volna össze a két törvényjavaslat lényegét.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Értelemszerűen a bizottság tagjaié a szó. Kérdezem, kinek van a törvényjavaslattal kapcsolatban kérdése vagy véleménye. *(Jelzésre.)* Kovács Tibor alelnök úr, parancsoljon!

### **Kérdések, hozzászólások**

KOVÁCS TIBOR (MSZP): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Képviselőtársaim! Kérdezem képviselőtársaimat, hogy nem érzik-e abszurdnak már a javaslat címét is a piactudomány viszonyai között: elvárt béremelés. Ki által elvárt béremelés? Esetleg a munkavállaló által elvárt béremelésről lehet szó. A szocializmus viszonyai között még ennek a megfogalmazásnak lenne is valamilyen módon értelme, de hát ez mégiscsak azt jelenti, tisztelt képviselőtársaim, hogy a kormány elfogadott egy olyan adótörvénycsomagot, aminek aztán az lett a következménye, hogy több százezer dolgozónak csökkent a jövedelme, fizetése. Erre föl a kormány kitalálta azt a megoldást, hogy ha már én ilyen törvényjavaslatot fogadtam el vagy fogadtattam el a kormánypárti többséggel, akkor nosza, te mint munkaadó, légy szíves, kompenzálj az én hülyeségemet, és fizess a dolgozóknak legalább annyi pénzt, amennyi legalább azt eredményezi, hogy ne csökkenjen a dolgozó bére, jövedelme, függetlenül attól, hogy az a vállalkozás ezt most ki tudja-e termelni vagy nem.

Akkor kitalált itt a kormány mindenféle megoldásokat, és a kormány képviselője megpróbálta bagatellizálni azt a költségvetési módosító indítványt, amit beterjesztett, mert hát itt mégiscsak arról van szó, tisztelt helyettes államtitkár úr – ha mondta, ha nem mondta –, hogy amit először kitaláltak a kompenzációra, az gyakorlatilag bedöglött és nem működőképes. Ezért most próbálkoznak egy másikfajta kompenzációval, ami megint csak nem a munkaadókat és a munkaadók terheit csökkenti jelentősen, hanem meglehetősen bonyolultsággal terheket rak a vállukra.

Tehát azt kellett volna mondani, tisztelt államtitkár úr, hogy sajnos rosszul gondoltuk a költségvetés elfogadásakor, el kell ismerjünk, hogy változtatni kell rajta, és ha ezzel a fölvezetéssel adják elő ezt a kezdeményezést, akkor még azt lehetne mondani, hogy hát igen, ilyen előfordul. Előfordult már korábban is, más kormányok esetében is, de hát tudjuk, hogy a Fidesz-kormány sosem téved, soha, semmiben, főleg nem ismeri azt, hogyha tévedett valamikor is valamiben. És az erre a kompenzációra vonatkozó kísérletek kudarcba fulladtak, mi mégiscsak azt ajánlanánk, hogy vissza kéne már térni arra a korábbi adórendszerre, ami mégiscsak egy igazságosabb teherviselést eredményezett Magyarországon.

Összességében persze azt kell mondjuk, hogy ha nem támogatjuk, akkor mintha azt üzennék, hogy a dolgozók ne kapjanak ilyen kompenzációt, de hát messze nem erről van szó, úgyhogy mi tartózkodni fogunk mindezen kiegészítések mellett a javaslat támogatásától.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Van-e még más hozzászóló? *(Jelzésre.)* Volner János alelnök úr, parancsoljon!

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen, elnök úr. Először is le szeretném szögezni, hogy a kormány rendszeresen úgy beszél adócsökkentésről, hogy eközben az alacsonyabb jövedelmi kategóriába tartozó munkavállalók adóterhelése jelentős mértékben nő. Itt konkrétan azt a bruttó 93 ezer forintos példát hoztam föl, ami 2010-ben még 11 300 forinttal ért többet, mint manapság. Látható tehát, hogy volt egy jelentős adóemelés az alacsonyabb jövedelmi kategóriákba tartozó emberek körében.

Beszél a kormány nagyon gyakran arról is, hogy a vállalkozások adminisztrációs terhei csökkentek, eközben újabb, a vállalkozások számára bizonytalan végkimenetelű eljárások elé kell állítani ilyen módon a vállalkozásokat, hiszen ezután pályázniuk kell arra, hogy a kormány által előírt minimálbér-emelést és egyéb béremelést ki tudják-e gazdálkodni, illetve jogosultak lesznek-e egyáltalán erre. Az még egyelőre nem is látható a számukra a legtöbb esetben. Látható az, hogy a kormány egyre nehezebb helyzetbe hozza azokat a kis- és középvállalkozókat, akiket ő szavakban nagyon támogat, hiszen jelentős mértékben megnőtt az alacsonyabb bérek adóterhelése, amit a vállalkozások vagy képesek lesznek kifizetni, vagy nem. Hogyha nem, akkor a vállalkozás bezárja a kapuit, és szélnek ereszti a dolgozóit, ennek a következményeit és ennek költségeit pedig az egész társadalomnak viselnie kell. Emlékeztetni szeretnék arra, hogy minderre akkor került sor, amikor csődközeli helyzetben vannak magyar vállalkozások, rekordszámú felszámolási eljárás indul Magyarországon. Úgy tűnik, hogy erre nincs tekintettel egyáltalán a kormány.

Szintén a képviselőtársaim figyelmébe szeretném ajánlani azt, hogy márciusi benyújtású lesz ez a törvény, és vélhetően majd csak a júniusi fizetéseknel lehet majd érvényesíteni ezeket a bérkompensációs igényeket. Magyarul a kormány egy saját maga által teremtett jogi helyzetre is öthónapos késedelemmel reagál.

Szintén föl szeretném róni hibaként, hogy ez a bizonyos 21 milliárd forintos keret, amit pályázati forrásként megjelöltek a vállalkozások számára, rendkívül kevésnek tűnik a feladat nagyságához képest. Megfordultak itt nagyobb számok is természetesen a kormányzati kommunikációban, de alapvetően azt látjuk, hogy ezt a 21 milliárd forintot szánják ennek a jóval nagyobb léptékű problémának a megoldására.

Azzal sem tudunk egyetérteni, hogy a kormány gyakorlatilag csak azokra a cégekre engedi kiterjeszteni a bérkompensációs eljárást, ezt a pályázati rendszert, akik az összes dolgozójukat bevonják a bérkompensáció rendszerébe. Nyilvánvaló, hogy a vállalkozások nem állnak olyan jól, hogy miközben Magyarországon a kormány elvárásai szerint 0,5 százalékos gazdasági növekedés lesz, a nemzetközi elemzők már recessziót jósolnak, ahhoz képest még egy több százalékos béremelésre kényszerítsék a munkáltatókat.

Még egyszer mondom, nem az emberektől sajnáljuk a pénzt, arra utalunk, hogy ennek az adórendszernek az alacsony jövedelműeket sanyargató jellege meglehetősen kontraproduktív módon működik jelenleg a gazdaságban, és arra utalunk, hogy ezt a piaccal szemben követi el ismét a kormány, és ennek súlyos következménye és még nagyobb ára lesz.

Köszönöm szépen, elnök úr.

ELNÖK: Amennyiben nincs további hozzászólás... *(Jelzésre.)* Bocsánat, Herman István képviselő úr, aztán majd én is szeretnék szólni néhány szót a végén.

HERMAN ISTVÁN ERVIN (Fidesz): Köszönöm szépen. Olyan törvény, ami mindenki igényeinek megfelel, nincs. Nem várható el tehát, hogy a Szocialista Párt a törvény kapcsán halleluját fogalmazzon meg. De vajon tudják-e, hogy mennyi magyar kis- és középvállalkozó van ebben az országban? Vajon tudják-e azt, hogy ebből az uszkve 700 ezer kis- és középvállalkozóból hányan fognak élni ezzel a lehetőséggel, amit most a kormány biztosít számukra? Vajon tudják-e az ellenzéki képviselőtársak, hogy a kis- és középvállalkozói szférában hány vállalkozó zsebből fizeti a dolgozóit, miközben minimálbéren van gyakorlatilag foglalkoztatva.

Ez a törvényjavaslat pontosan azt a célt szolgálja, hogy aki mégis segítségre szorul, azon a kormány igyekszik segíteni. Mert mióta világ a világ, mindig volt kéz, ami adományért nyúlt, és jelen pillanatban mindig van kéz, ami az adományt elfogadja. Hát ez pontosan ezt a célt szolgálja, hogy ne engedjük el a kis- és középvállalkozói szférának azon szektorait, amelyek erodálódnának, hogy ezek ne erodálódjanak. A feketegazdaság kifehéritését is szolgálja többek között ez a törvény, és igenis ezen az úton kell továbbhaladni.

Vajon vizsgálták-e már önök azt az egyszerű tételt, hogy egy adott városban, egy adott szakmai csoportban mennyi volt a tb-járulék befizetése azonos szakmai területen? Semmi egyebet nem kellene vizsgálni, rögtön rájönne arra, hogy egy adott szakmában, adott városban micsoda szórás van a bérkifizetésben. És csodálkoznak rajta, hogy a magasabb jövedelmet biztosító cégtől mégis átmennek a minimálbéren tartott jövedelem felé. Azért, mert zsebből fizetik ki őket. Kérem szépen, ezeket is legyenek szívesek tiszteletben tartani és átgondolni, mielőtt ilyen markáns véleményeket fogalmaznak meg.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Tukacs István képviselő úr, parancsoljon!

TUKACS ISTVÁN (MSZP): Köszönöm a szót, elnök úr. Azt gondolom, hogy Herman képviselőtárs kemény szavai indokolatlanok ebben a kérdésben. A szocialista képviselők azt fogalmazzák meg, hogy egy olyan helyzetet kell orvosolni ezzel a törvénnyel, mely helyzetet véleményünk szerint nem kellett volna megteremtteni. De ha már ez a helyzet fennáll, azt mondjuk, hogy minden eszköz, ami valamilyen módon segít, az alkalmas. Szóval, hogy képszerűen írjam le, képviselőtársam, tehát ha felgyújtjuk a bozótot, és nem áll rendelkezésünkre tűzoltókocsi, a vödör is jó. Csak lehet, hogy nem kellett volna felgyújtani.

Tehát azt gondoljuk, egy normálisan működő személyi jövedelemadó-rendszerben nagy valószínűséggel nem kellene bonyolult kompenzációs rendszereket alkalmazni. De ha már ez a helyzet előállt, a mi véleményünk ebben világos, azt mondjuk, hogy minden segítség jó, ami segítséget ad ahhoz, hogy tisztességes béremelést kapjanak emberek.

Van azonban ennek a dolognak – és ezért kértem szót inkább – egyetlen vitapontja, hogy szolgálja-e a fehéredést az előttünk fekvő javaslat. Mert abban teljes egyetértés van közöttünk, hogy nagyon sok ágazatban és Magyarország nagyon sok régiójában jellemző az, hogy inkább a szürke- és a feketegazdaság felé tolja ki a munkáltató a foglalkoztatottakat.

Számomra van egy nagyon árulkodó passzus ebben a javaslatban, ez pedig az, hogy a teljes agrárszférát kiveszi a javaslat a szankcionáló részeiből. Magyarul abból, hogy ott éppen a szezonális, a bérek ilyen-olyan, amolyan volta miatt ez ne legyen alkalmazható. Ha valahol ágazatban jellemző – hogy is mondjam – a nagyon szürke felé hajló bérezés, akkor ez az, ahol nagyon szívesen alkalmazzák a vállalkozók azt, hogy követhetetlen bérezést alkalmaznak, hogy nagyon finoman fogalmazzak. Ezért tehát én vitatnám ennek a fehéredést elősegítő vonzatait, inkább azt mondom, hogy 21 milliárdért egy olyan intézkedéssort tervez, amelyet nagy valószínűséggel nem a mikro-, kis- és középvállalkozások teljes köre vagy a nagyvállalkozók teljes köre fog igénybe venni, de valamilyen módon segítséget ad, ezért tehát



azt mondjuk, hogy igen, ha nincs tűzoltókocsi, akkor jó a vödör. Persze természetesen elfogadjuk ezeket a megoldásokat, de jobb lenne a teljes értékű megoldás. Ez a véleményünk ebben, és mondom, a vita minden szándéka nélkül azért szükséges volt ezt elmondani, hogy az álláspontunkat pontosítsuk.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Riz Gábor képviselő úr, parancsoljon!

RIZ GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Volner János alelnök úrnak szeretnék csak annyit mondani, hogy – idézve a ma reggeli információk közül – egyrészt amelyben azt hallottuk, hogy rekordméretű valóban a cégeljárás alá vont, illetve végelszámolt cégek számossága. Azonban egy részt elfelejtett közölni a ma reggeli hírekből, hogy többek között ez annak az eredménye, hogy tavaly a jogszabályok igyekeztek letisztítani azt a hazai cégtáborot, amelynek egy része a tulajdonosi körét tekintve viszonylag homályosan kezelte az újabb alapítású cégek, illetve a korábbi csődbüntett alá vont cégek esetében a tulajdonosi kört, és jól látható volt az is, hogy tavaly, amikor a jogszabály megszületett, előtte pedig rekordnagyságú cégbejegyzés volt, amit elfelejtett képviselőtársam mondani.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Ha megengedik, én is szólnék így a végén két-három szót. Az egyik: én is arra akartam utalni, amit Riz Gábor képviselőtársam már megtett, hogy szerintem az ideai cégeljárásokban bőven benne van az, hogy gyakorlatilag többé nem léphet cégtulajdonosi pozícióba olyan ember, aki előtte tulajdonosként valamilyen céget a csőd szélére sodort. Tehát nyilvánvaló, hogy itt most egy tisztulási folyamatot láthatunk, amit pontosan a tavalyi jogszabály-módosítás idézett elő ebben a formában. Ez szerintem egyébként nem baj.

A másik oldalról szeretném hozzátenni, hogy nagyon sokszor hallok azt, hogy az arányos jövedelemadó-rendszer az, ami miatt bekövetkeznek nettóbérváltozások. Nem erről van szó, önmagában az arányos jövedelemadó-rendszer, tehát az egykulcsos személyi jövedelemadó semmi ilyesmit nem idézne elő, az adójóváírás kivezetése az, ami ezt előidézi, és az adójóváírás tekintetében itt van egy örök vitatémánk. Mi mindig azt hangsúlyoztuk, hogy mi azon a személyi jövedelemadó-rendszeren belül egyrészt torzítónak tekintjük az adójóváírást így, ebben a formában, ami megállítja valahol a bérek növekedését azon a szinten, ahonnan kezdve nincs adójóváírás, mert onnantól nincs értelme bért odaadni normálisan, csak feketén, és eddig nem véletlenül így működött az egész jövedelmezési rendszer és minden fizetéssel kapcsolatos elvárási kritériumrendszer Magyarországon. Talán ennek volt köszönhető az, hogy a jövedelmek egy tetemes része egy idő után kifejezetten feketén ment zsebbe, mert nem érte meg egyébként azt adózott jövedelemmé tenni. Azt gondoljuk, az a helyes, ha olyan jövedelemadó-rendszer működik Magyarországon, amelyik többletmunka esetén többletjövedelmet is eredményez, és nem a jövedelmek eltitkolását, hanem éppen ellenkezőleg, a jövedelmek bevallását segíti elő.

Ugyancsak hozzákapcsolódik az, hogy mi ezzel párhuzamosan a személyi jövedelemadó-rendszeren belül egy nagyon komoly társadalmi – mondjuk úgy – haszon elismerését szorgalmazzuk, és ezt tettük meg a törvényekben is, ez a gyermekvállalás. Tehát a gyermekek után járó példátlan mértékű adókedvezmény az, ami megjelenik a személyi jövedelemadó-rendszerben. Azt gondolom, ez helyes, és egyébként itt utalnék arra, hogy ezért nem lehet csak arról beszélni, hogy most csak az alacsony jövedelműeknél bekövetkezett nettóbérváltozás-e vagy sem. Az alacsony jövedelműeknél például a mostani jövedelemadó-változások azzal járnak együtt, hogy egy minimálbéren foglalkoztatott, egy gyermeket nevelő személy nettó jövedelme az idén közel 10 ezer forinttal meg fog nőni, pontosan azért, mert

vége igénybe tudja venni a gyerekek után járó adókedvezményt, amire tavaly még ebben a formában nem volt lehetősége.

Én azért ezeket sem becsülném alá így, ebben a formában. Azt gondolom, végső soron 2013. január 1-jétől egy tényleg tiszta, arányos jövedelemadó-rendszer fog működni Magyarországon. Az addig vezető lépések viszont természetesen együtt járnak azzal, hogy a kormánynak be kell avatkoznia a bérlpolitikába. Egyrészt be kell avatkoznia szabályozó eszközökkel, ha Magyarországon erősebb lenne mondjuk a szakszervezeti világ az állami szférán kívül, akkor erre valószínűleg nem lenne szükség, de nagyon jól tudjuk, hogy a közszférán kívüli szakszervezeti világ gyakorlatilag nem szervezett Magyarországon. Ezért ilyen típusú lépésekre meggyőződésünk szerint szükség van.

A másik oldalról hozzá kell tenni azt, hogy szerintem az igazságos lépés, hogy gyakorlatilag idén a bérlkompenzációt úgy finanszírozzuk, hogy a magasabb jövedelműek egyfajta plusz adóbefizetésen keresztül finanszírozzák az alacsonyabb jövedelműek bérlkompenzációját, elvégre a magasabb jövedelműeknél bent hagytuk azt az ominózus, több mint 4 százalékos plusz adókulcsot, amit a félszuperbruttó jelent. Az alacsonyabb jövedelműeknél viszont kivezettük, kérem, hogy ezt ne felejtsek el. Tehát azt gondolom, itt ebből a szempontból a kormány jól jár el, hogy ezt a lépést így tervezi meg, és így gyakorlatilag egyfajta jövedelemátcsoportosítást hajt végre.

Gyakorlatilag csak 5 százalékos béremelési elvárás szándékunk van a vállalkozásokkal szemben, a többinek a kompenzálásához hozzájárul a kormányzat. Többféle módon járul hozzá, és tekintettel arra, hogy itt keverednek egymással az elképzelések, úgy látom, hogy csak ezt az ominózus 21 milliárd forintot tekintik a bérlkompenzáció alapjának, pedig ennél azért lényegesen többről van szó. Itt kérem is helyettes államtitkár urat, hogy ezt tisztázza, hogy a 21 milliárd forint ennek csak egy része lett volna, és ennek a 21 milliárd forintnak a felhasználásán változtatunk, a bérlkompenzáció alapja és eszközrendszere ennél lényegesen szélesebb, úgyhogy kérem, hogy ezt tegye meg, mielőtt félreértés alakul ki akár a bizottság tagjaiban, akár pedig a sajtó itt üldögélő képviselőiben.

Úgyhogy ez a kérés az helyettes államtitkár úr felé, egyébként pedig kérem arra, hogy ha óhajt, akkor a vitában elhangzottakra reagáljon.

Parancsoljon, öné a szó.

## **Reflexiók**

DR. KARDKOVÁCS KOLOS helyettes államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium):  
Köszönöm szépen, elnök úr. Visszafelé haladva: a bérlkompenzációra rendelkezésre álló forrás 100 milliárd forint fölötti összeg. Tehát 100 milliárd forinttal száll be az állam – ha így nézzük – az adórendszeren keresztül a bérlkompenzációba. Amiről most beszélünk, az a kiegészítő bérlkompenzáció, tehát arra biztosít forrást, hogy ahol az 5 százalék is nehézséget okoz, ott legyen lehetőség pályázati úton további forrásokat elnyerni.

Hogy mi az elvárt meg mi nem elvárt béremelés. Ezt a rendszert a munkáltatókkal és a munkavállalói érdekképviseleti szervezetekkel közösen dolgoztuk ki, tehát azt hiszem, hogy ebben a tekintetben egy konszenzusos javaslatot látunk. A másik, hogy mennyivel száll be az állam, hogy az 5 százalék fölötti részt az állam teljes egészében átvállalja és levonhatóvá teszi a szociális hozzájárulási adóból. Az 5 százalékot pedig, hogy úgy mondjam, minden évben elvárta a foglalkoztatóktól. Tehát minden évben volt nominál- és reálbér-növekedés is, most nem tesz mást a kormány, mint ezt az 5 százalékot, amit bérjárulás formájában vagy bármilyen más módon elvárt volna, ezt érvényesíti.

A másik, hogy több százezer ember nettó keresete csökkent-e. A minimálbér és a garantált bérminimum megadásánál nincs a foglalkoztatóknak mérlegelési lehetősége. A minimálbért és a garantált bérminimumot meg kell adni. Aki ilyen összegben volt foglalkoztatva, az éppen az emelés mértéke miatt egyetlen forinttal sem járhat rosszabbul,

mert eleve a béremelés az adójóváírás kivezetését teljes egészében kompenzálja, és ehhez jön hozzá, amit elnök úr is említett, hogy emellett belép a gyermekkedvezmény. Tehát hogyha minimálbéren foglalkoztatott volt, akkor önmagában az adórendszer változása miatt nem éri nettó hátrány, és még a gyermekkedvezményt igénybe tudja venni. Látható, hogy tavaly is, és idén is például a két- meg a háromgyermekeseknél kétfő számjegyű reálkereset-növekedés következett be.

Az adminisztráció terheinek csökkentéséről csak annyit, hogy ennél egyszerűbb dolgot, mint hogy a foglalkoztatóknak kompenzálja az állam az adórendszeren keresztül – tehát levonhatóvá teszi egy egyszerű művelettel – a költségeiket, azt gondolom, adminisztrációs területen ennél egyszerűbbet nem lehet bevezetni. Magánál a pályázati rendszerénél, tehát az 5 százalék alatti résznél pedig a lehető legegyszerűbb pályázati feltételekre fogunk törekedni.

Röviden ennyit, a többről úgy gondolom, hogy az inkább vélemény volt, mint kérdés, javaslat volt.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor most... *(Jelzésre.)* Tukacs képviselő úr, nem szoktam szót adni már a vita lezárása után...

### **További kérdés, reflexió**

TUKACS ISTVÁN (MSZP): Elnök úr, ismerem a szokásait, és elnézést kérek érte, hogy kihasználnám azt a rendkívüli alkalmat, hogy államtitkár úr most válaszol a kompenzáció mibenlétére. Hadd használjam ki, engedje meg nekem, és engedjék meg a bizottsági tagok is.

Kérdésem lenne erről a bizonyos 100 milliárdról, ami arra vonatkozik, hogy a 100 milliárd forintnak milyen része a közszféra bérkompenzációja, és milyen a versenyszféráé. A közszféra bérkompenzációjából, adójából és járulékából mennyi folyik vissza a költségvetésbe. Magyarul a nettó összegre lennék kíváncsi, és ha megenged még államtitkár úr egyetlenegy kérdést. A kamarák most, a regisztráció kapcsán hirdetik, hogy szolgáltatásokat nyújtanak a vállalkozásoknak. Részei lesznek-e annak a rendszernek, amely legalább eligazítja a vállalkozókat abban, hogy milyen lehetőségeik vannak?

ELNÖK: Minden tisztelem az öné, képviselő úr, csak ezt föltehetné volna a vita első szakaszában is. Azért szoktuk így lebonyolítani a vitát, és minden alkalommal világossá tettem, hogy nem adok szót a vita lezárását követően, és legközelebb arra kérem, hogy amíg nem fejezem be a mondatot, addig méltóztasson ne belevágni a szavaimba, mert az nem lenne tisztességes. Befejeztem volna a mondatot, és azután is eldönthette volna, hogy kíván-e szólni vagy sem. Tehát ezt tisztázzuk egymás között, mert azt gondolom, csak így lehet normálisan levezetni egy bizottsági ülést.

Meghallgattuk, én most annyit tudok mondani helyettes államtitkár úrnak, hogy ha akar, válaszol itt helyben, ha nem, akkor válaszol írásban az elhangzott kérdésre, de én ezt már nem tudom a vita részének tekinteni, tekintettel arra, hogy a vitát lezártam egy szakasszal korábban. *(Tukacs István: Elnök úr, javasolom, hogy írásban válaszoljon az államtitkár úr. Köszönöm.)* Ezt ő dönti el. Parancsoljon, helyettes államtitkár úr!

DR. KARDKOVÁCS KOLOS helyettes államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium): Egy mondatot mondunk a számokról.

NOBILIS BENEDEK osztályvezető (Nemzetgazdasági Minisztérium): Ez a 100 milliárdos összeg egy nettó összeg, tehát 93 milliárd forintot szán a kormány az 5 százalék fölötti bérkompenzációra. Ez egy nettó összeg, tehát ez számol a többlet járulék- és

adóbefizetésekkel, a visszatérülő összeggel is, és ez az összeg nem tartalmazza még a közszféra kompenzációját, tehát a közszféra kompenzációjára, ha jól emlékszem, további 64 milliárd forintot tartalmaz a költségvetés, amely viszont bruttó összegként értendő.

### **Határozathozatal**

ELNÖK: Végeredményben a válasz elhangzott, képviselő úr. Akkor viszont most tényleg áttérünk a szavazásra. Két törvényjavaslat fekszik előttünk, külön-külön kell szavaztatnom az általános vitára való alkalmasságról.

Elsőként az elvárt béremelés végrehajtásával és a foglalkoztatással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságáról döntünk. Aki ezzel egyetért, kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* 22 igen szavazat. Ki nem ért egyet? *(Nincs jelzés.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás.)* 4 tartózkodás mellett a bizottság az általános vitára való alkalmasságot támogatta.

A b) pontban a Magyarország 2012. évi központi költségvetéséről szóló 2011. évi törvény módosításáról szóló törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságáról döntünk. Aki ezzel egyetért, kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* 22 igen szavazat. Ki tartózkodik? *(Szavazás.)* 4 tartózkodás mellett a bizottság támogatta.

Köszönöm szépen helyettes államtitkár úrnak és munkatársainak a jelenlétet. Előadót kíván-e állítani a bizottság? *(Jelzésre.)* Úgy látom, kisebbségi előadónak Kovács Tibor alelnök úr jelentkezik. Többségi előadó ki kíván lenni a bizottság soraiból? *(Nincs jelzés.)* Ezt akkor még tisztázzuk a bizottság többségi oldalán, és a későbbiekben fogjuk szerepeltetni a jegyzőkönyvben.

### **A devizakölcsönök törlesztési árfolyamának rögzítéséről és a lakóingatlanok kényszerértékesítésének rendjéről szóló 2011. évi LXXV. törvény módosításáról szóló T/5842. számú törvényjavaslat (Kapcsolódó módosító javaslatok megvitatása)**

Most áttérünk a következő napirendi pontra, a devizakölcsönök törlesztési árfolyamának rögzítéséről és a lakóingatlanok kényszerértékesítésének rendjéről szóló törvény módosításáról szóló törvényjavaslat kapcsolódó módosító javaslatainak megvitatása, ami az én benyújtott kapcsolódó módosító indítványom. Mielőtt ebbe belevágunk, annyit szeretnék elmondani – és tisztelettel üdvözlöm Gordos József főosztályvezető-helyettes urat a Nemzetgazdasági Minisztérium képviselőjeként –, hogy ezek alternatívák. Alapvetően az eredeti 30 milliós javaslatot tartanám a helyes és jó javaslatnak, a Bankszövetséggel ebben az ügyben intenzív tárgyalásokat folytatunk, nem csak a frakció, hanem a kormány is. Több javaslat is megfogalmazódott kölcsönösen, a Bankszövetség ezekről első körben március 5-ei, tehát a mai bankszövetségi elnökségi ülésen dönt. Tehát ez azt jelenti, hogy nem egyszerűen csak ez a javaslat van letéve, hanem értelemszerűen az ő kéréseik is be vannak kérve arra, hogy kompenzációként vagy a megállapodás módosításáért cserébe mit várnának el. Ennek a kialakítása zajlik, amennyiben sikerül ilyen feltételeket kialakítani, akkor azt gondolom, szerencsés lenne a 30 milliós módosítás elfogadása. De a vita, illetve a mára tervezett szavazás nem véletlenül kerül elhalasztásra egy héttel, pontosan azért, hogy több időnk legyen az ezzel kapcsolatos kérdések és észrevételek megvitatására, és a végső álláspont kialakítására.

Ez a két alternatíva gyakorlatilag az eredeti 30 milliós javaslatot szűkíti, és annyit hozzátennék, hogy szerintem továbbra is fönntartja azt az alapirányt, amit megfogalmaztam, hogy helyesebb áttérni a lakásértékről a szerződésben rögzített hitelösszegre. Ennek két oka van. Egyik oldalról az adósnak nem áll rendelkezésére az információ minden esetben a lakásértékről. Ez azt jelenti, hogy lényegében a bank tudja neki megmondani, hogy jogosult-e erre a rendszerre vagy nem, és ezt, tekintve, hogy ez egyoldalú információs monopólium az esetek körülbelül egynegyedében, ezért nem tartanám túl szerencsés dolognak.

A másik oldalról azt még szeretném elmondani a dologhoz, hogy szerintem az utóbbi lényegesen jobban szól. Tehát azt kell látni, hogy nem biztos, hogy igazságos rendszer az, amely mondjuk azzal az eredménnyel jár együtt, hogy ha a lakásértéknél maradunk, akkor Budapesten és a nagyvárosokban az alsó középosztály ingatlanjait is képes kiszórni, ott ugyanis lényegesen magasabb az általános lakásérték. Másrészt pedig olyan helyzeteket tud eredményezni, hogy mondjuk, ha egy bank azt csinálta, hogy egy 28,5 millió forintra értékelt lakásra adott 25 millió forint hitelt, az akkor benne van a rendszerben, viszont ha egy 31 milliós lakásra adott 10 milliós hitelt, az már nincs benne. Ez szerintem így nem túlságosan helyes lépés, és egyáltalán nem tükrözi a hitelfelvevők valódi szociális helyzetét. Ennélfogva érdemesebb áttérni a hitelösszegre, ami a hitelfelvevő anyagi helyzetét rendszerint sokkal jobban és alaposabban is tükrözi. Ráadásul a hitelfelvételek többsége valamilyen standard alapján zajlott, ennél fogva valószínűleg lényegesen könnyebb is kiszámítani.

A három javaslat között az a különbség, hogy a 30 milliós lényegesen több mint 90 százalékát magában foglalja – gyakorlatilag majdnem 100 százalékát – az összes érintettnek, a 20 milliós és a 15 milliós ehhez képest jó 10-10 százalékkal egyébként csökkenteni azok arányát, akik részt vehetnének ebben az árfolyam-rögzítési programban. Azt kell látniuk, hogy ha a lakásérték marad, az körülbelül az érintettek 70-72 százalékára vonatkozna maximum, mert ennyi esetben van 30 millió alatt a lakás értéke. A hitelfelvevők körülbelül 28-30 százaléka, tehát majdnem egyharmada ebben az esetben kiesne az árfolyam-rögzítési rendszerből.

Úgyhogy ezek húzódnak meg a módosító javaslat mögött, és ezek fényében javasolnám a bizottságnak vitára. Nem tartom alapvetően szerencsésnek azt, hogy ha több alternatívát is támogat egy bizottság, de tekintettel arra, hogy itt meggyőződésem szerint még a tárgyalások során fog kialakulni a végső álláspont, azért arra kérném a bizottságot, hogy most – kicsit elvtelenül – mindegyik alternatívát támogassa, hogy ezek közül a parlament majd a megfelelő pillanatban választani tudjon. Ennyit akartam elmondani javaslattevőként.

Az 1. ajánlasi pont következik, amely a 15-re vonatkozik, de szerintem mindkettőre vonatkozóan kérhetem a kormány álláspontját. Tehát kérdezem, hogy az 1. és a 2. ajánlasi pontoknál mi a kormány vagy a tárca álláspontja a módosító indítvánnyal kapcsolatban.

**GORDOS JÓZSEF** főosztályvezető-helyettes (Nemzetgazdasági Minisztérium): Köszönöm, elnök úr. Előrebocsátva, hogy szakértői szinten az elmondottakkal szinte teljesen egyetértünk, meg kell jegyeznünk, hogy még kormányállásponttal nem rendelkezünk, így tárcaálláspontot van módunkban mondani, és mindkét javaslattal kapcsolatban: tehát a 15 és a 20 millió forintos értékre vonatkozó módosításokat a tárca nem támogatja.

**ELNÖK:** Rendben. Van-e kérdés vagy észrevétel az 1., illetve a 2. ajánlasi ponttal kapcsolatban? Mert szerintem tartalmilag végül is ugyanaz, inkább összevonnám a vitáját, ha a bizottság megengedi. *(Nincs jelzés.)* Úgy látom, nincs. Kérdezem, ki az, aki az 1. ajánlasi pontban a 15 milliós értékhatárt támogatja, azt kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Nincs jelzés.)* 22 igen szavazat. Ki nem támogatja? *(Nincs jelzés.)* Ki tartózkodik? *(Szavazás.)* 4 tartózkodás mellett a bizottság támogatta.

Áttérünk a 20 milliós javaslatra. Ki támogatja ezt a módosító indítványt? Kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* 22 igen szavazat. Ki tartózkodik? *(Szavazás.)* 4 tartózkodás mellett a bizottság ezt is támogatta.

Köszönöm szépen. Más kapcsolódó módosító indítvány nem volt, úgyhogy köszönöm szépen a tárca képviselőjének a jelenlétet.

**A magyar nemzeti értékekről és a hungarikumokról szóló T/5539. számú törvényjavaslat (A bizottság feladatkörébe tartozó módosító javaslatok megvitatása)**

Áttérünk a következő napirendi pontunkra, ami a magyar nemzeti értékekről és a hungarikumokról szóló törvényjavaslat. Itt tisztelettel üdvözlöm Andréka Tamás főosztályvezető-helyettes urat a minisztérium képviselőjeként. Amit kiküldtem, az úgy szólt, hogy a bizottság feladatkörébe tartozó módosító indítványokat vitatnánk meg, a 9-19. és a 68-73. javaslatokat, tehát a fogalmakra, illetve a védjegyre vonatkozókat vitatnánk meg. De természetesen, ha a bizottság bármely tagja ezek után még valamelyik másik módosító indítvány megvitatását is kéri a bizottságtól, arra van lehetőség, de ezek azok, amelyek szigorú értelemben véve a feladatkörünkbe tartoznak. Úgyhogy a 9. ponttal kezdeném, és a végén megkérdezem, hogy van-e esetleg olyan módosító indítvány, amelyet még a bizottság bármely tagja megvitatásra javasolna.

Tehát a 9. ajánlási ponttal kezdünk, mely Kőszegi Zoltán képviselő úr módosító indítványa. Tárca vagy kormányálláspontra hallunk?

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Tárcaálláspontra tudok képviselni, nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* Ilyen sincs, ennek megfelelően a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 10. ajánlási pontban Mesterházy Attila és Pál Béla módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* 4 igen szavazattal a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 11. ajánlási pontban Mesterházy Attila és Pál Béla képviselők módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* 4 igen szavazattal a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 12. ajánlási pontban Kőszegi Zoltán módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* A bizottság egyharmada sem támogatta.

A 13. ajánlási pontban Gulyás Gergely módosító indítványáról kérdezem a tárca álláspontról.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* A bizottság 18 igen szavazattal támogatta a módosító indítványt.

A 14. ajánlási pontban Kőszegi Zoltán módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* Ilyen nincs, ennek megfelelően a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 15. ajánlási pontban Mesterházy Attila és társai módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* A bizottság 22 igen szavazattal támogatta.

A 16. ajánlási pontban Pál Béla és társai módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* 4 igen szavazattal a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 17. ajánlási pontban Kőszegi Zoltán módosító indítványáról kérdezem a tárcát.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* Ilyen nincs, ennek megfelelően a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 18. ajánlási pontban Pál Béla és társai módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Kérdezem, hogy a bizottság tagjai közül ki támogatja, kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* Úgy látom, hogy a bizottság egyhangúlag támogatta.

A 19. ajánlási pontban Ferenczi Gábor képviselő úr módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* 4 igen szavazattal a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 68. ajánlási pontra térünk át, mely Kőszegi Zoltán módosító indítványa.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* Ilyen nincs, ennek megfelelően a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 69. ajánlási pontban Pál Béla és társai módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* 4 igen szavazattal a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 70. ajánlási pontban Gulyás Gergely módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* Ilyen nincs, ennek megfelelően a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 71. pontban Font Sándor módosító indítványáról kérdezem a tárcát.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Nincs jelzés.)* Ilyen nincs, ennek megfelelően a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 72. ajánlási pontban Magyar Zoltán módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Nem támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, kérdezem, hogy ki támogatja. *(Szavazás.)* 4 igen szavazattal a bizottság egyharmada sem támogatta.

A 73. ajánlási pontban Mesterházy Attila és társai módosító indítványa következik.

DR. ANDRÉKA TAMÁS főosztályvezető-helyettes (Vidékfejlesztési Minisztérium):  
Támogatjuk.

ELNÖK: Van-e kérdés vagy észrevétel? *(Nincs jelzés.)* Ki támogatja? *(Szavazás.)* A bizottság a módosító indítványt egyhangúlag támogatta.

Köszönöm szépen, ezzel az ajánlás általunk tervezett pontjainak a végére értünk. Itt kérdezném meg, hogy van-e valaki a bizottság tagjai közül, aki az általunk tervezett módosító javaslatokon kívül bármelyik módosító indítványt szeretné megtárgyalni. *(Nincs jelzés.)* Úgy látom, hogy ilyen nincs, akkor köszönöm szépen főosztályvezető-helyettes úrnak a jelenlétet, és ezt a napirendi pontot lezárom.



## **A személyszállítási szolgáltatásokról szóló T/6044. számú törvényjavaslat (Általános vita)**

Áttérünk a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságára, államtitkár úr ígérte magát a vitára. *(Dr. Fónagy János és munkatársai belépnek az ülésterembe.)* Tisztelettel üdvözlöm államtitkár urat, kérem, foglaljon helyet. Ezt a törvényjavaslatot már régóta várja a bizottság és a parlament is – ebbe a témába már több alkalommal belekaptunk, fogalmazzunk így, hogy a különféle módosítások kapcsán az elmúlt másfél esztendőben –, most végre egy átfogó koncepció fekszik előttünk. Az általános vitára való alkalmasságról kívánunk majd dönteni, ennek megfelelően először arra kérem államtitkár urat, hogy ha szóbeli kiegészítést fontosnak tart a törvényjavaslattal kapcsolatban, akkor azt kérem, tegye meg.

Parancsoljon, öné a szó.

### **Dr. Fónagy János államtitkár (NFM) szóbeli kiegészítése**

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Elnök Úr! Amint elnök úr a bevezetőjében említette, ez az elmúlt évek és a jelen kormányzati ciklusnak meggyőződésem szerint az egyik legjelentősebb kódexjellegű törvényjavaslata. Tehát nem saláta, nem módosítás, nem kiegészítés, hanem egy teljes ágazat átfogó, a dolog jellegéből fakadóan keretjellegű szabályozása. Különös figyelemmel arra, hogy az általános vitára való alkalmasságról van szó, ezért ha a tisztelt bizottság egyetért, már nem a részleteket mondanám, hanem magának a szabályozásnak a célját, és azokat a tapasztalatokat, amelyeket eddig ezzel szereztünk.

Jelenleg a személyi közlekedés szabályozása nem egységes, négy ágazati törvény szabályozza ezt a területet, ennek minden évtizedek alatt felhalmozódott ellentmondásosságával együtt. Az egységes személyszállítási törvény biztosítja az egységes szabályozást, az egységes szervezetet, az egységes menetrendet, az egységes tarifa- és kedvezményrendszert, és nagyon fontos az infrastruktúra szempontjából, hogy a fejlesztést egységesítő elképzeléseit. A törvény ennek megfelelően ösztönzi, hogy a szabályozási, irányítási és finanszírozási eszközök együttes alkalmazásával a közösségi közlekedési szolgáltatók hatékonyan működjenek közre. Megteremti a közösségi közlekedés szervezésével kapcsolatos megrendelői és tulajdonosi hatáskörök centralizációját, ezzel a közösségi közlekedési vállalatok egységes szakmai és tulajdonosi irányítási lehetőségét.

Külön szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a törvényjavaslat kifejezetten szorgalmazza az egységes irányítási lehetőségeket, ugyanis meggyőződésünk, hogy az elmúlt évtizedben időről időre előkerült regionalizációs, pontosabban feldarabolási törekvések Magyarországon sem a területek méretei miatt – Magyarország egy vagy két nyugat-európai megyének felel meg –, sem a szolgáltatást végző üzemek méretgazdaságossági szempontjai alapján, sem a nemzetpolitikai igények, tehát a határon átnyúló közlekedésnek az úgy gondolom, mindnyájunk által közösen szorgalmazott lehetőségei alapján nem igazán alkalmazhatók. Nem beszélve arról, hogy mindazoknak a nyugat-európai országoknak, amelyeket példaként élénk állítják, teljesen más az adózási rendszerük. Teljesen más ott a térségi, regionális vagy kisebb elemekre szétszabdalt közösségi közlekedés, ahol a helyi igények megjelenítése mellett a helyi forrásokat is képesek ehhez hozzátenni, a helyi források pedig helyi adóbevételekből adódnak. Nyilvánvaló, hogy 2012 Magyarországon ennek a lehetősége nincs meg.

A törvény jelentős változást tartalmaz a közösségi közlekedés legalább középtávú kiszámítható finanszírozása tekintetében. Ismert, hogy jelenleg éves költségvetések alapján dolgozunk, ezért a közszolgáltatási szerződéseket is évről évre mindig külön alkuk alapján – képviselőtársaim pontosan tudják – évtizedek óta mindig maradványelv alapján működően

állapította meg a mindenkori kormányzat, ennek következtében nem lehetett még középtávon sem kiszámítható üzletpolitikát folytatni.

A törvény jelentőset lép előre, és az elmúlt napok sajtóvisszhangjaiból megítélve ennek a fogadtatása is megvan, hogy egy: meghatározza a közszolgáltatás definícióját – korábban nem volt, az autóbustörvényben volt erre kísérlet, de egyébként a közszolgáltatás fogalmát önmagával magyaráztuk, mondván, hogy közszolgáltatás az, amire a kormány közszolgáltatási szerződést köt, de magát a közösségi közlekedés közszolgáltatási definícióját nem adta normaszöveg –, kettő: meghatározza a lakosság számára nyújtandó közszolgáltatási alapszolgáltatás minimumát, mondván, hogy az ország minden településén legalább naponta három járatpárt biztosítani kell. Ezt néhányan hajlamosak voltak az elmúlt napokban úgy érteni, hogy mindenütt három van, ez az alapszolgáltatás minimuma, nyilvánvaló, hogy ahol eddig is több volt és a menetrend többet állapít meg, ott több lesz. Ez egyébként – és ezt talán kérdést is megelőzendő mondom – az ország településeinek 13-15 százalékán effektív előrelépést jelent, hiszen ennyi településen ma sincs meg a három közszolgáltatási vonat- vagy autóbusz-közlekedési lehetőség.

Végezetül, de nem utolsó sorban az utasok számára a szolgáltatások egységes feltételek és követelmények mellett történő biztosítását hivatott megalapozni, amint említettem, az egységes menetrend-, jegy- és bérletrendszer és egységes szolgáltatási követelményeket. Erről korábban kevesebbet beszéltünk, ez egyértelműen a közösségi közlekedési szolgáltatások minőségi garanciáját hivatott biztosítani, tehát azt, hogy egy: az utas a menetjegyért, kettő: az állampolgár a közszolgáltatási szolgáltatásokért az ő adójából kifizetett közszolgáltatási díjért milyen alapvető minőségi követelményeket várhat el a közszolgáltató közlekedési vállalatoktól. Ezek érdekében a törvénytervezet egységesíti a szabályozást, megalapozza az intézményrendszer korszerűsítését, piacfelügyeleti és új szolgáltatási kategóriákat vezet be. Itt szeretném említeni, bár a dolog egész jellegéből parciális, de jelentősége van, hogy a taxiszolgáltatást beemeli a személyszállítás szabályozásába anélkül, hogy annak a közszolgáltatáságát elismerné. Tehát az egységes személyközlekedés része, de nem közszolgáltató.

Egyébként a törvénytervezet végrehajtási rendeleteivel együtt kidolgozandó kormányrendelet fogja szabályozni a működés, az eszközfelhasználás és a menetrendek összehangolását. Az utóbbinál az egyes közszolgáltató vállalatok, magyarán a vasút és az autóbuszok menetrendjeinek kötelező összehangolását, itt is érvényesítve azt a bevezetőben említett követelményrendszert, hogy a törvény alapvetően a közösségi és egyéni közlekedés tekintetében a közösségnek kíván elsőbbséget biztosítani, a közösségi közlekedésen belül pedig a kötőtpályásnak, és a közúti közlekedésen belül is a kötőtpályásnak. Ennek rendeli alá a menetrendeket, alapvetően természetesen a helyi közlekedésben egy: az alapszolgáltatási igények szavatolása, kettő: a lakossági közlekedési igények lehetséges kielégítése érdekében. Mint említettem, lehetőséget teremt a fejlesztések összehangolására, az egységes és hosszú távra kiszámítható finanszírozásra és ezen belül a korrupció visszaszorítására, az adatkezelésre, vagyonvédelemre, és mindezekon keresztül a versenyképesség növelésére.

Egyébként mint említettem – bocsánat, ez a harmadik bizottság, és már nem tudom, mit hol említettem, a bevezetőben kellett volna ezt is mondanom – gyakorlatilag egy szakmai konszenzus keretében 2005-ben kezdődött el számos munkacsoportban az a munka, amely tulajdonképpen most csúcspontot ért el. A magyar törvényhozásban az elmúlt 20 év gyakorlatát figyelembe véve eléggé kivételnek számító sokéves szakmai előkészítés alapozta meg ezt a javaslatot, és a 2011 májusában közzétett szöveg figyelembevételével egy nagyon széles körű társadalmi-szakmai egyeztetés előzte meg.

Azzal együtt ez egy nagyon átfogó, keretjellegű szabályozás, ezért továbbra is nyitottak vagyunk mindenfajta szakmai véleményre, javaslatra, és nagyon bízom benne, hogy részben a bizottság a javaslatot az elhangzott kérdések és az azokra adott válaszok után

általános vitára alkalmasnak fogja találni, majd az Országgyűlés az esetleges módosító javaslatok figyelembevételével ezt el fogja fogadni.

Köszönöm a türelmét, elnök úr, és várom a kérdéseket.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Egyvalamit előre kell bocsátanom: az Országos Kereskedelmi Szövetségtől Vámos György főtítkárral az aláírásával kaptunk egy levelet, ami a bizottság tagjainak szól, ezt értelemszerűen a bizottsági ülést követően el fogom juttatni mindenkinek, de előtte már nem tudtuk lemásolni, mert közvetlenül előtte kaptuk kézhez. De a vélemény – legalábbis a sajtóból – már ismert, ez az ominózus, a munkavállalók munkába járásának a költségeivel kapcsolatos szabályozásmódosítást kifogásolja, tehát ennek az ominózus 86 százalékos szabálynak az általánossá válását. Gyakorlatilag ez, illetve az ezzel kapcsolatos többletterhek-számítások és ellenérvek vannak összefoglalva a levélben, ezt értelemszerűen mindenkinek el fogom juttatni, főtítkárral.

Ezen túlmenően viszont most a vitát kezdenék meg. Kérdezem, hogy a bizottság tagjai közül kinek van az általános vitával kapcsolatban kérdése vagy észrevétele. *(Jelzésre.)* Először Volner János alelnök úrnak adom meg a szót, utána Tukacs István képviselő úr következik.

### **Kérdések**

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen, elnök úr. Én ezzel kezdem, amivel elnök úr befejezte. Megdöbbenve láttam, hogy olyan módon próbálják a közösségi közlekedéssel foglalkozó cégek anyagi helyzetét stabilizálni, illetve megteremteni ezeknek a cégeknek a rentábilis működését, hogy megpróbálja a kormány rálőcsölni a munkaadókra a dolgozók munkába járásának költségeit. Nagyon sokszor egyébként erre nincs is szükség, mert – főleg vidéken – biciklivel járnak az emberek dolgozni, mert gyorsabb, egyszerűbb, kevesebbet kell esetleg gyalognia ilyen módon, mint hogyha a közösségi közlekedést venné igénybe. Államtitkárral, azért is tartom ezt megfontolandónak, mert nemrég, a kettővel ezelőtti napirendi pontban beszélgettünk egy másik hasonlóan piacellenes kormányzati intézkedésről, most megint itt vagyunk, hogy a munkáltatókra rálőcsölünk valamit, ami egyébként nem az ő dolguk lenne feltétlenül, hogy kifizessék, és ilyen módon próbáljuk meg az egyébként megroggyant helyzetű tömegközlekedési vállalatok helyzetét stabilizálni, rendbe hozni. Én ezt nagyon rossz módszernek tartom, meg kell mondanom.

A másik: azt gondolom, strukturálisan kellene rendbe tenni ezeket a vállalatokat, és erre ez a törvényjavaslat nem nyújt garanciát. Gondoljunk csak arra, hogy több mint kétezer-egynéhány száz busz vár lecserélésre a BKV-nál. Gyakorlatilag ez a törvényjavaslat semmilyen olyan törvényi feltételt nem tartalmaz, ami ezt a cserét lehetővé tenné, ami megteremtené erre az anyagi fedezetet. Meggyőződésem szerint Magyarországnak azt kellene tennie, hogy egy legalább 10-15 éves programban kellene gondolkodnia, be kellene állítania egy olyan programot, ami átível kormányzati ciklusokon, és ezeknek a járműparkoknak a cseréjét megcélozza, ugyanis erre a mennyiségre már lehetne magyar gyártókapacitást telepíteni. Ha a kormány úgy jár el, mint ahogy ezelőtt eljárt az összes többi kormány, akkor nem történik egyéb, mint hogy időnként lesznek ilyen hullámszerű megrendelések. Jellemzően, mivel nem lehet egy hullámszerű megrendelésre állandó ipari kapacitást építeni, külföldi cégek fogják megkapni ezeket a megrendeléseket, és az a meglévő magyar ipari bázis is, ami ezen a területen kialakult, az a szakértelem egyre inkább leépül és elvész. Én tehát azt szorgalmaznám, hogy legyen egy hosszú távú program ezekre a kérdésekre.

A jövőre nézve pedig jónak látnám azt, ha a kormány – tanulva más országok gyakorlatából, most akár Észtországra is gondolhatok –, az e-közigazgatás kiterjesztésével, az elektronikus vonaljegyekkel és hasonló fejlett megoldásokkal próbálna meg előrejutni a közösségi közlekedés területén. Sokkal jobban csinálják ezt már más államok, a gyakorlati

tapasztalatok rendelkezésre állnak, ezeket gyakorlatilag át kellene venni és át kellene ültetni a magyar gyakorlatba.

En tehát azt látom, hogy a törvényjavaslat egyes pontokon valóban előremutat, de a strukturális problémákat nem oldja meg, illetve akkora hiányosságok vannak benne, amelyeket feltétlenül szükséges lenne pótolni.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Tukacs képviselő úr, parancsoljon!

TUKACS ISTVÁN (MSZP): Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Tisztelt Államtitkár Úr! Az, hogy a törvény előttünk van, önmagában is egy kisebbfajta csoda, mert a személyszállítás mint közszolgáltatás és mint versenyszféra is ezer érdek által szabdalt, és ezek között az érdekek között megteremteni a harmóniának a minimumát, nem kis teljesítmény, hiszen a kötöttpályás és a közúti, a helyi és a helyközi, az önkormányzatok által elvárt és a teljesíthető színvonal, és így tovább, mind-mind ezer konfliktust okoz. Ezt beszámítva, és a törvényhez lenne néhány megjegyzésünk az általános vita megkezdése előtt, lévén, hogy sokszor bukkant elő annak az igénye a képviselők részéről, hogy legyen egy általános szabályozás.

Az egyik ilyen ügy, amelyet már Volner alelnök úr is említett, hogy a törvényben foglalt elveknek és a fejlesztési koncepciókban rejlő lehetőségeknek mekkora az összhangja. Mert én mélységesen egyetértek azzal, hogy az egyéni közlekedés és a közösségi közlekedés között a közösségit kell preferálni, sok ok miatt. Teljesen egyetértek azzal, hogy meg kell teremteni a mindenki számára lehető legkedvezőbb feltételeket, és nem csak a közlekedésben, hanem annak az összes vonatkozásában, például a környezetvédelemben. Részben egyetértek azzal, hogy a kötött pályának legyen valami prioritása a közúthoz képest, bár ebben már nem vagyok teljesen biztos. De egyvalamit látok, hogy amennyiben ehhez nem társul koncepciózus fejlesztési politika, akkor ez írott malaszt marad, hiszen míg egy autópályás egyéni utazás feleannyi időt vesz igénybe, mint a vasúti személyszállításnál ugyanaz az útvonal, addig – azt hiszem – a választások teljesen egyértelműek lesznek a következő időszakban, vagyis inkább nem hatnak abba az irányba, hogy ezek a célok teljesüljenek.

A törvény másik tételénél azt kell említenem, hogy a törvénynek is jobban vagy karakteresebben kellene tisztáznia a versenyhez és a versenyszabályokhoz való viszonyát. De inkább kérdésként teszem fel, államtitkár úr, és tényleg az általános vita előtt kíváncsi vagyok a véleményére, hogy vajon általában a helyközi közlekedésben és a helyi közlekedés különféle módjaiban, a Volánok vagy a BKV esetében milyen a törvény, illetve a törvényt előkészítők viszonya az uniós irányelvekhez, az ezzel kapcsolatos szabályozáshoz. Kíváncsi lennék arra, hogy vajon megtörtént-e már az a felkészülési idő, amelyet a Volán-cégeknek arra szántunk, hogy lehetőség szerint alkalmazkodjanak egy versenyhelyzethez, és vajon mi a helyzet a szabályozásnak azzal a voltával, amely ott mentesít a pályáztatás vagy a verseny kötelezettsége alól, ahol nincs állami támogatás a közösségi közlekedés bizonyos formáinál. Jó bonyolultan kérdeztem ezt a mondatot, de kérdezem egyszerűbben, államtitkár úr. Megnyugtató-e a törvény azon néhány passzusa, amely mentesít a verseny alól bizonyos tekintetben.

A harmadik ilyen tétel az, hogy ha a közszolgáltatásról beszélünk, akkor nyilván mindenkinek természetes igénye az, hogy ez a közszolgáltatás működjön. Ezért tehát az elégséges szolgáltatás újfent vita kérdése. Ebben nyilvánvaló érdekkonfliktusok vannak a társaságok szakszervezeti vezetői vagy szakszervezeti szervezetei és a kíváncsalom között, mely szerint egy közszolgáltatás akkor jó, ha működik, és nem gátol bennünket abban, hogy eljussunk oda, ahova akarunk. Úgy gondolom, ezeknek a vitáknak nagyon keményeknek kell lenniük, és osztom mindenkinek azt az igényét, hogy egy közszolgáltatás, különösen, ha

támogatott, akkor arra való, hogy utazhassunk rajta. De vajon sikerül-e megtalálni az egészséges egyensúlyt ezek között az érdekek között?

A következő ilyen tétel nem egy közszolgáltatási szabályozási része lenne a törvénynek. Államtitkár úr is említette, hogy a taxi mint szolgáltatás versenypiaci szolgáltatásként, de a törvényi szabályozásba került be. A törvényi szabályozással a magunk részéről egyetértünk, a szabályozás módjával már nem annyira, hiszen megkerül egy nagyon kínos kérdést, amely úgy szól, hogy vajon megoldotta-e a piac a vállalkozók számának és a szolgáltatás minőségének a kérdését. Egyre több jel utal arra, hogy nem, és egyre több jel utal arra, hogy az a kínos kérdés, mely szerint legyen-e valakinek joga szabályozni ezeknek a vállalkozóknak a számát egy adott településen, az szükséges-e vagy sem. Mert a jelenlegi körülmények inkább arra utalnak, hogy ezen a piacon a törvényi szabályozás ellenére is ennek a kérdésnek a megkerülése miatt előállhat vagy folytatódhat az a helyzet, ami nem feltétlenül egy átlátható, világos, olcsó és az utasok számára is jó szolgáltatást eredményez.

Végül azt szeretném a törvénnyel kapcsolatban elmondani, hogy vajon vannak-e olyan passzusai ennek a törvénynek, amelyek kizárják egymást, ugye említettem már a kötöttpályaprioritást a máshoz képest, és így tovább. Vannak olyan sorok, amelyek arra utalnak, hogy nem feltétlenül vannak összhangban egymással ezek a dolgok, tehát nyilván a kötöttpályás közlekedésnek lehet prioritása a közútihoz képest, miközben a hatékonysági vagy költségfeltétel nem bukkan fel, vagy ha felbukkan, akkor kizárhatja egymást. Tehát ilyenkor hogyan alakulnak ezek az ügyek?

Összességében ezekkel a megjegyzésekkel szerettem volna, államtitkár úr a mondandómat a törvénnyel kapcsolatban elmondani, és nyilván ez a vita majd folytatódik is.

Köszönöm, elnök úr.

ELNÖK: Kovács Tibor alelnök úr!

KOVÁCS TIBOR (MSZP): Köszönöm szépen. Elnök úr is említette, államtitkár úr is mondta, hogy nagy volt a várakozás a törvényjavaslattal szemben. Hát meglehetősen csalódás ehhez képest a benyújtott javaslat. Nem beszélve arról a bizonytalanságról, és ne haragudjon, államtitkár úr, hogy ezt kell mondjam, hogy a korábbi időszak tapasztalatai alapján föl kell tennünk azt a kérdést, hogy a benyújtott javaslatot mennyire gondolja komolyan a kormány, és mennyire áll majd ellent a különböző lobbierdekeknek, amelyek a korábbi hetek-hónapok tapasztalatai alapján az egyes törvényeknél a zárószavazás előtti módosító indítványok formájában nyilvánulnak meg. És nyilvánvalóan nem lehet most semmit sem mondani arról, hogy milyen ilyen jellegű kezdeményezések jöhetnek még, amit majd esetleg a kormány támogat vagy nem támogat, nem tudom mennyire eltökélt a kormány ebben a kérdéskörben.

Aztán megfogalmazódik persze az a kérdés, amit államtitkár úr is mondott, hogy kódexjellegű a szabályozás. Ez nagyon is igaz olyan értelemben, hogy számos területen meglehetősen nagy mozgásteret ad a kormánynak, és a gyanú árnyéka itt is fölmerül, és láthatóvá válik azáltal, hogy lehetővé teszi például az egyes közlekedési ágazatokban – mondjuk a közúti közlekedés esetén – az egyes nyereséges tevékenységek vagy vonalak privatizációját, mondjuk versenyeztetés nélkül. Nem kellene-e például, amit Tukacs képviselő úr is felvetett, egyértelművé tenni a szabályozást, hogy nem lehet versenyeztetés nélkül semmilyen ilyen jellegű tevékenységet kiszervezni – úgymond – vagy vállalkozásoknak adni.

Aztán megfogalmazódik az a kérdés is, hogy mitől fog fenntarthatóvá válni a közlekedés rendszere ezen törvényi szabályozás alapján a finanszírozás oldaláról. Tehát hol nyújt ez a törvény garanciát arra, hogy a következő időszakban a közösségi közlekedés fenntartható módon finanszírozható lesz? Ez egy súlyos kérdés, és miután nem látjuk, hogy mik a kormány szándékai, a fejlesztések tekintetében sem kiszámítható ezáltal. Erről úgy gondolom, megalapozottan nem nagyon tudunk mit mondani.

Nyilvánvaló a szándék a költségcsökkentés irányában, tehát hogy költségeket akar ezen a területen elérni a kormány. Mire akarják fordítani a megtakarított forrásokat? Mert ha egyébként a közösségi közlekedés fejlesztésére akarják ezeket a forrásokat fordítani, az még rendben is lenne, csak erre meg nincs semmiféle garancia ebben a törvényben.

Hát nem tudjuk persze, hogy egyeztetett-e a kormány ezzel a törvényjavaslattal kapcsolatban bárkivel is ezt megelőzően. Megint csak azt kell mondanunk, hogy egy ilyen jelentős törvéynél azt a gyakorlatot követni, hogy pénteken benyújtják, aztán hétfőn itt már általános vitára való alkalmasságról tárgyalunk, nem éppen az a nemzeti együttműködés rendszere, amit már a tavaszi ülészakot megelőzően Lázár frakcióvezető úr többször hangsúlyozott, hogy mennyire számítanak az ellenzéki véleményekre és álláspontokra is, és lehetne még sorolni sok-sok ilyen megjegyzést a javaslattal kapcsolatban. Itt a munkáltatói költségtérítésre utalnék, és itt a vidéki képviselőtársaim figyelmét szeretném fölhívni arra, hogy eddig is a legfőbb akadálya volt annak, hogy azokról a településekről, ahol egyébként nincs foglalkoztatás vagy foglalkoztatási lehetőség, azért találtak nehezen munkát a munkavállalók, mert a munkaadók eddig sem vállalták a közlekedés finanszírozását. Márpedig ha valaki a minimálbér környékén keres, és a bejárás költsége mondjuk 30-40 ezer forint havonta, akkor kiszámítható, hogy milyen lelkesen fogják nyilvánvalóan ezt finanszírozni.

Na de itt arról szól a történet, hogy a munkaadónak kellene ezt a költséget vállalni. A munkaadó meg azt a megoldást fogja választani – és erre nincs megoldás ebben a törvényjavaslatban –, hogy egyszerűen nem alkalmaz ilyen munkavállalókat. Ezek a munkavállalók még nehezebben fognak találni maguknak munkát, mint a mostani időszakban. Mert most ugye megtehetette a munkaadó, hogy részben finanszírozta vagy valamilyen más formában, ráadásul ha kötelezővé teszik ezt, akkor az összes többi egyéb munkaadói szolgáltatásra, kafetériaszolgáltatásra azt mondja a munkáltató, hogy jó, hát ha ez kötelező, akkor ezt adom, mert ezt előírja a törvény, a másik meg nem kötelező, akkor meg azt nem adom, akkor a dolgozó meg ott van, ahol a part szakad. Igaz, hogy ez valamiféle finanszírozási megoldást jelenthet úgymond a közösségi közlekedés számára, és nyilván ez a kormány szándéka, hogy megint csak a vállalkozásoktól szedje be azt a pénzt, amit részben neki kellene finanszíroznia. Tehát azért meglehetősen aggályos, tisztelt államtitkár úr, ez a szabályozás, és nem fogja elősegíteni a munkahelyek számának a növekedését, ez bizonyosan látható.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Van-e még más kérdés vagy hozzászólás? *(Nincs jelzés.)* Én csak annyit mondanék, mielőtt államtitkár úrnak átadom a szót, hogy a törvényjavaslat ennél hosszabb ideje fekszik azért előttünk, mert nem az előző hét pénteken, hanem egy héttel korábban nyújtotta be egyébként a kormány. Azért nem tárgyaltuk az előző hét hétfőn, mert megtehetjük volna, hogy tárgyaljuk, mert kicsit hosszabb időt akartunk adni arra, hogy a bizottsági általános vita előtt megismerjék. Ez az egyik dolog.

A másik, hogy a helyi és a helyközi bérletre is kiterjesztik ugyanazt a szabályozást. Tehát azt gondolom, ez pont ellenkező hatású, mint amit a képviselő úr említett, mert eddig azért nem alkalmaztak esetleg távolabbi településekről, mert jelenthet pluszköltséget, most mindegy, hogy közelebbiről vagy távolabbiról alkalmazhat, ennek értelmében ugyanazzal a hatással jár együtt ebben a formában.

Fónagy János államtitkár úr, parancsoljon!

## **Reflexiók**

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. Csak a dátumok miatt külön felhívom alelnök úr figyelmét, hogy a tervezet 2011.

május 19-étől van kint a honlapon. Azóta fogadjuk az egyébként nagy számban bejövő észrevételeket, javaslatokat, és folytattunk le több tucat egyeztető tárgyalást a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarával, a budapesti kamarával, a Volánokkal, a MAOSZ-szal, a Volán Egyesüléssel, a Magyar Vasúti Egyesüléssel, szinte valamennyi közlekedési szakszervezettel. Tehát közel egy éve kint van a tervezet.

Hogy csak az elmúlt napokban felhabzott témát mondjam, igen, akiket érintett, azoknak elkerülte a figyelmét, hogy ez benne van a javaslatokban. Ezzel együtt – és ezt képviselő úr megjegyzése miatt mondom el –, hogy ennek a munkaadói hozzájárulásnak a jelentős, meghatározó része nem a közlekedési vállalatoké, hanem a dolgozóké. Hiszen nem a cégek kapják meg, hanem a dolgozók. Itt annyi többletbevétele van egyébként az elsősorban érintett budapesti és a regionális közlekedésnek, amennyiben a bérletek számát esetleg ösztönzi elősegíteni, vagy a bliccelők számát csökkenti. Éppen ezért nyitottak vagyunk minden ezzel kapcsolatos tárgyalásra. Az érintettek most jelentkeztek, nem mi jelentkeztünk az utolsó pillanatban, tíz hónapja kint van. De ezzel együtt mi most is – éppen a szabályozás megalapozása és hosszú távú működésének biztosítása érdekében – rendelkezésre állunk, és tudomásom szerint az egyeztető tárgyalások egyébként a hét végén részben megkezdődtek, részben a mai napon megindulnak az érintett tárcák és érdekképviseltek között.

Őn említette a megtakarítást, hogy mire költünk. Nekem meggyőződésem, hogy ebből a közösségi közlekedésből olyan túl sokat megtakarítani nem lehet. Csak példaként mondom a bizottság tisztelt tagjainak, hogy tavaly mondjuk a MÁV elköltött 350 milliárd forintot. A 350 milliárd egyharmada ment vissza pályahasználati díjnak, egyharmada az élömunka költsége, aminek fele járadékként és egyéb címen megy vissza az államnak, a másik felét a vasutasok belföldön költik el, hiszen a magyar vasutas nem arról híres, hogy Floridában költi el a pénzét. És egyharmada marad arra, hogy a vasút naponta 2100 járatot elindítson akkor, amikor a vasút ugyanott veszi az áramot, ahol mindenki más, ugyanott veszi a gázolajat, mint mindenki más, ugyanott veszi a zúzott követ, mint minden más felhasználó.

Tehát kérem, hogy a törvénytervezet vitájánál és tartalmának mérlegelésekor legalább azok a képviselőtársaim, akik felelősséget éreznek a messze nem vállalati ügyként kezelendő magyar közösségi közlekedésért – naponta négymillió embernek van ehhez valamilyen köze, tehát a társadalom jelentős része naponként érintett a közösségi közlekedés működésének biztonságában, minőségében, elérhetőségében és megfizethetőségében –, tehát legalább azok próbáljanak meg fellépni ez ellen a „közösségi közlekedés a feneketlen pénznyelő zsák” című szemlélet ellen. Kérem, messze nincs erről szó. Nyilván nem védeni akarom a közlekedési vállalatokat, nyilvánvaló, hogy szervezettséggel, fegyelemmel, a tulajdon nagyobb tiszteletével, korrupciómentesen lényegesen jobban tudnak dolgozni, de ez a minőségi változás nem alapvetően a költségekre vonatkozik, hanem a minőségre. Abban, hogy ezt sokkal olcsóbban meg lehet csinálni, én nem hiszek. Hogy ennyi pénzért jobban lehet nyújtani, abban viszont igen, az meggyőződésem.

Az pedig, hogy a most kínkeservesen összeszedett pénzekkel mit csinálunk? Képviselő úr, arra a 80 milliárdra költjük, amit a Bajnai-kormány az ön támogatásával aláírt az IMF-nek. 80 milliárddal csökkentjük a közösségi közlekedést tavaly, idén és jövőre. Igen, ezért pénzeket kell elvonni az ágazatból, nincs mese. Meg kell csinálni, a magyar kormány vállalta, ergo a következő magyar kormányoknak is ezért helyt kell állni. Tehát itt olyan nagy megtakarításról nincs szó. Privatizálásról pedig nincs szó a törvényben, semmi olyan változás a törvényben nincs, ami az eddigi szabályozásokhoz képest különbséget mutatott volna.

Tukacs képviselő úrnak: a versenyszabályok a legszigorúbb összhangban vannak az uniós szabályokkal. Csak ott térünk el a versenyztetés alapszabályától, ahol erre az uniós szabályok lehetőséget adnak, és éppen a közszolgáltatás egyenletes biztosítása miatt ez indokolt.

Tökéletesen igaza van mind alelnök úrnak, mint képviselő úrnak abban, hogy az elmúlt mondjuk 40 év lejtmenetén változtatni kell. Most körülbelül a gödör alján vagyunk közösségi közlekedésben, ez pedig éppen az infrastruktúra jellege miatt hosszú távú elképzelések nélkül lehetetlen. A közlekedésben nem egy évre, nem egy választási ciklusra, még csak nem is tíz vagy húsz évre, hanem évtizedekre – van, ahol évszázadra – kell előre gondolkodni, éppen ezért tartjuk nagyon fontosnak ezt a törvényt, mert a működtetési és fejlesztési struktúrák, koncepciók, elképzelések – amelyeket önökhöz hasonlóan gondolunk – hosszú távra kell szóljanak. Ha tudjuk, milyen szerepe lesz mondjuk a kötöttpályás közlekedésnek az elkövetkezendő évtizedekben Magyarországon, ahhoz kell igazítani a fejlesztéseket, és a fejlesztésekhez kell igazítani például a magyar iparpolitika fejlesztési elképzeléseit – hazai gyártás, et cetera, nem veszem igénybe képviselőtársaim türelmét, mindnyájan pontosan tudjuk ennek a folyamatát –, ehhez viszont egy olyan törvény kell, ami ennek a hosszú távú koncepcióját megalapozza.

Azt kell mondanom, hogy az elmúlt években számos hosszú távú koncepció készült. Korábban mi is csináltunk, és az elmúlt 8 évben is készültek ilyenek, és vannak olyanok – csak hogy az elmúlt 8 évet mondjam, hogy ne mindig a rosszat mondjam ebből –, például a varratnélküli Európa, amely a közép-európai közlekedési koncepciókat csinálja, amit valamikor 2007-2008-ban dolgoztak ki, az szakmailag egy nagyon jó anyag, és a dolog jellegénél fogva kiválóan alkalmas arra, hogy például ezeknek a közép- és hosszú távú koncepcióknak ebből a szempontból, ami gyakorlatilag a '920-as trianoni határoknak a mindennapi átjárhatóságát, tehát nem a rendkívüli, hanem a túllépését jelenti, úgy gondoljuk, hogy a koncepció részét képezi.

A közszolgáltatás működtetésénél, ha jól értettem képviselő úr szavait, akkor a még elégséges szolgáltatásra akart rákérdezni. Ezt is közzétettük, egy egyeztetés részét képezi. Kétségtelen – és itt a harmóniára is szeretnék utalni –, hogy különböző érdekek találkoznak. Találkozik egy csoportérdek – a csoportérdek alkotmányos lehetősége, hogy munkavállalói jogait érvényesítse –, és találkozik egy sokmillió embernek a közszolgáltatási lehetőségek igénybevételére vonatkozó igénye. Úgy gondoltuk, ez egy olyan középút, ami egyébként tárgyalások és egyeztetések során alakult ki, és bízunk benne, hogy ez az elv, és azért is mondom, hogy nem pont a 66 százalék és nem pont az 50 százalék, de valahol a középút, tehát ott, ahol a munkavállalói érdekérvényesítés és az alapvető társadalmi érdek találkozik, kompromisszumot sikerül ebben megkötni. Gondolom, ebben nincs is közöttünk markáns ellentét.

A taxiknál a limitálás kérdése. Említettem, ennek a végrehajtási rendeletei során kormányrendelet jön – talán más képviselőtársam is kérdezte a limitálást –, önkormányzati hatáskörbe tervezzük adni. Egyébként ez gyakorlatilag Budapesten jelent igazán kiélezett dolgokat. Régi vita, de a szabályozás során gondolni fogunk rá.

Ami az elmúlt napokban előkerült, engedjék meg, hogy ismételjem, ez a munkáltatói hozzájárulás is tíz hónapja kint van, ismétlem, ez nem a vállalatoknál jelenik meg, ennek az egyeztetésére nyitottak vagyunk. Egyébként ez ennek a személyszállítási törvénynek, bár összegében rendkívül jelentős, de mint szabályozási terület egy marginális kérdése, tehát a törvény egészének sem a reményeim szerinti elfogadását, sem a gyakorlati végrehajthatóságát ezzel nem kívánjuk veszélyeztetni.

Minden, ami a jövőre szól, mert elhangzott a gazdaságosság, a versenyképesség, a versenyszabályok, a fejlesztési koncepciók kérdése – elnézést, hogy egyes szám első személyben beszélek –, személy szerint is meggyőződésem, hogy egy ország infrastruktúráját nem a jelenlegi helyzetből kiindulva kell vizsgálni. Nem az a kérdés, hogy ma hányan utaznak a vonaton, nem az a kérdés, hogy ma egy nagyvárosi és ezen belül fővárosi tömegközlekedés milyen aktuális, egyébként nagyon jelentős nehézségekkel küzd. A törvényhozói felelősségünk abban van, hogy merre indul ennek a jelenlegi helyzetnek a megváltoztatása, és



ennek alapján öt vagy tíz év múlva, 30 vagy 50 év múlva hova alakul a magyar vasúthálózat, hova alakul a magyar közúti közlekedés, hova alakul a főváros tömegközlekedése. Ez a törvény ezt kívánja alapvetően megalapozni, és lehetővé tenni, amit Volner képviselő úr is mondott például a vállalatok stabilitásával vagy Tukacs képviselő úr a fejlesztési stratégiákkal kapcsolatban. A törvénynek ez az elsődleges célja.

Köszönöm a türelmüket.

### **Határozathozatal**

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor a vitát lezárom, és ha megengedik, rátérünk a döntéshozatalra. Itt az általános vitára való alkalmasságról döntünk, méghozzá első helyen kijelölt bizottságként. Tehát kérdezem, hogy a bizottság tagjai közül ki támogatja a törvényjavaslat általános vitára való alkalmasságát, azt kérem, kézfelemeléssel jelezze. *(Szavazás.)* Úgy látom, 22 igen szavazat. Ki nem támogatja? *(Szavazás.)* A bizottság 4 nem szavazat mellett általános vitára alkalmasnak találta.

Köszönöm szépen, ezzel a napirendi pont végére értünk. Államtitkár úrnak is köszönöm a jelenlétet. Kérdezem, ki lesz a kisebbségi, illetve a többségi előadó. *(Jelzésre.)* Tukacs képviselő úr a kisebbségi előadó, és kérdezem Manninger képviselő urat, vállalja-e a többségi előadói szerepet. *(Manninger Jenő: Én leszek a vezérszónok.)* Az, hogy a frakció vezérszónoka meg a többségi előadó egyezik, nem egyszer fordult elő a történelemben, ezzel nincs semmilyen gond.

### **Az ülés bezárása**

Köszönöm szépen, ezzel az ülés végére is értünk, mert nekem az egyebekben nincs más, úgyhogy a bizottsági ülést berekesztem.

*(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 9 perc)*

**Rogán Antal**  
a bizottság elnöke

**Jegyzőkönyvvezető:** Szoltsányi V. Katalin