



Ikt. sz.: FFB-42/12-3/2022.

FFB-3/2022. sz. ülés
(FFB-3/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Fenntartható fejlődés bizottságának**
2022. május 19-én, csütörtökön, 11 óra 14 perckor
az Országház Herman Ottó termében (földszint 10.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszterjelölt kinevezés előtti meghallgatása</i>	
<i>(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 44. § (2) bekezdése alapján)</i>	5
<i>Dr. Palkovics László expozéja</i>	5
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	13
<i>Dr. Palkovics László válaszai</i>	20
<i>Határozathozatal</i>	30
<i>Egyebek</i>	30
<i>Az ülés berekesztése</i>	30

Napirendi javaslat

1. Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszterjelölt kinevezés előtti meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 44. § (2) bekezdése alapján)
2. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: Dr. Keresztes László Lóránt (LMP), a bizottság elnöke
Bencsik János (Fidesz), a bizottság alelnöke

Herczeg Zsolt (Fidesz)
Dr. Koncz Zsófia (Fidesz)
Varga Gábor (Fidesz)
Harrach Péter (KDNP)

Helyettesítési megbízást adott

Dr. Turi-Kovács Béla (Fidesz) Bencsik Jánosnak (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Hatvani Szabolcs bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszterjelölt
Arató Gergely országgyűlési képviselő (DK)

Megjelentek

Dr. Raisz Anikó államtitkár (Igazságügyi Minisztérium)
Steiner Attila államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 14 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (LMP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Köszöntök mindenkit az Országgyűlés Fenntartható fejlődés bizottságának 2022. május 19-ei ülésén. Köszöntöm a bizottság tagjait, és köszöntöm dr. Palkovics László miniszterjelölt urat és munkatársait.

Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes. Jelzem a tisztelt bizottságnak, hogy dr. Turi-Kovács Béla alelnök úr nem tud jelen lenni a bizottsági ülésen, őt Bencsik János alelnök úr fogja helyettesíteni.

Tájékoztatom a tisztelt bizottságot, hogy Szabó Rebeka alelnök asszony és Orosz Anna képviselő asszony esetében még fennáll az összeférhetetlenség, tehát ők a mai ülésen nem fognak tudni részt venni, nem gyakorolhatják ilyen módon a képviselői jogosultságaikat.

A mai ülés napirendjére a következők szerint tettem javaslatot. Az első napirendi pont lesz dr. Palkovics László miniszterjelölt meghallgatása, a második napirendi pont pedig az egyebek. Kérem tisztelt képviselőtársaimat, hogy aki egyetért, kézfelemeléssel támogassa a napirendi sort! *(Szavazás.)* Jelzem, hogy a bizottság elfogadta a mai ülésünk napirendjét.

Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszterjelölt kinevezés előtti meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 44. § (2) bekezdése alapján)

Tehát az első napirendi pontban következik dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszterjelölt meghallgatása. Tájékoztatom a bizottságot, hogy a miniszter úr kinevezés előtti meghallgatását az Országgyűlés elnökének felkérése alapján tesszük meg, aki nyilván Orbán Viktor miniszterelnök kérése alapján fogalmazta meg felénk ezt a felkérést.

Tájékoztatom a bizottság tagjait és miniszterjelölt urat, hogy nem alkalmazunk időkeretet. Először miniszterjelölt úr fogja ismertetni a szakmai programját, majd a bizottság tagjainak a kérdései, észrevételei után lesz lehetősége a viszonzásra.

Tájékoztatom a bizottságot, hogy miniszter úr írásban előzetesen jelezte, hogy az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 38/A. § (3) bekezdésében foglaltaknak megfelelően szemléltetéssel szeretné alátámasztani prezentációját. Kérem a tisztelt bizottságot, hogy ezt tegyék lehetővé egy szavazással. Aki támogatja a szemléltető eszközök alkalmazását, kérem, kézfelemeléssel szavazzon! *(Szavazás.)* Megállapítom, hogy a bizottság hozzájárult a szemléltetéshez.

Egyúttal elrendelem a házszabály 134. § (2) bekezdés a) pontja alapján, hogy a szemléltetés eszközeit csatoljuk a bizottság jegyzőkönyvéhez. Átadom a szót dr. Palkovics László miniszterjelölt úrnak.

Dr. Palkovics László expozéja

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ technológiai és ipari miniszterjelölt: *(Az előadást vetítés kíséri.)* Köszönöm szépen, elnök úr. Szeretném köszönten a képviselő hölgyet és a képviselő urakat. Az a sajátos helyzet fordult elő, hogy Koncz Zsófia képviselő asszony mellettem ül, ezen az oldalon, de ennek indoka van. Hadd ragadjam meg az alkalmat, hogy a minisztérium vezetését is be tudjam mutatni.

A minisztérium az átalakulás során alapvetően négy területtel fog foglalkozni. Az egyik terület az ipar területe, ez magában foglalja egyébként a digitalizációt, illetve a munkaerőpiaci ügyeket. Ennek a vezetésére Kutnyánszky Zsoltot kértem fel - ő most

nincs itt, az előző bizottsági ülésen részt vett. Innentől kezdődően a maradék három terület mind a Fenntartható fejlődés bizottsága témakörébe tartozik. Az egyik a közlekedés, erről érintőlegesen ma szó lesz, Vitézy Dávidot kértem fel ennek a vezetésére - azt hiszem, hogy az ő tudását, tapasztalatát nehéz kétségbe vonni. A másik terület az energetika és a klíma területe, itt Steiner Attila államtitkár urat szerintem az előzőekből már mindenki ismeri. S az utolsó területünk a környezetvédelem, illetve a körforgásos gazdaság, valamint a közművek területe, itt pedig Raisz Anikót kértem fel arra, hogy ezt a területet vezesse. Szerintem őt is mindenki ismeri, talán nem kell bemutatni. Ami némiképp magyarázatot igényel, hogy a képviselő asszony miért ül mellettem, őt pedig a politikai, a parlamenti államtitkári pozícióra kértem fel, tehát ő lesz a minisztériumnak a miniszterhelyettese. Ez a ruháján már látszik is, mert a bizottsághoz megfelelő ruhát vett fel. (*Derültség.*) Ez a vicces része volt, de egyébként ez látszik a minisztérium arculatának a megváltozásán is.

Nem voltunk túl kreatívak a minisztérium nevét illetően. Nagyon sokat gondolkodtunk, hogy mit jelezzünk a minisztérium nevében, ugyanis a portfólió továbbra is nagyon széles, illetve a mélysége lényegesen nőni fog az elkövetkező időszakban, ami az operativitást illeti. Nem voltunk kreatívak, ezért megtartottuk a „technológiai”-t és az ipart csak megcseréltük, ITM helyett most TIM lett a minisztérium neve. Viszont a tartalmát illetően - és azt hiszem, hogy ezt tudjuk jelezni az arculattal is - a zöld és a kék szín domináns lett az eddigi tisztán kék helyett. Ha ennek van jelentősége, akkor ezt kérem, hogy a bizottság vegye figyelembe, amikor majd szavazni fog.

Amiről én ma szeretnék beszélni, ez a bizottság témájába tartozik. Erről nagyon hosszasan lehetne beszélni, és szerintem itt csak érintőlegesen fogok tudni témákat megjeleníteni, ami talán abból a szempontból nem baj, hiszen nemrég, decemberben volt az utolsó bizottsági meghallgatásom, és ennek a minisztériumnak az esetében tulajdonképpen mi azt kívánjuk folytatni, ami az elmúlt időszakban megkezdődött, erre szeretnénk építeni. Nyilvánvalóan a december és a most között egy sor dolog megváltozott a világban, tehát nagyon lényegesen átrajzolódtak különböző ügyek, átrajzolódott az energiapolitikai környezetünk, ez aztán nyilván magával hozta a klímapolitikai kérdéseket, tehát a világ nem ugyanaz, mint ami volt egyébként tavaly decemberben, de azt hiszem, hogy ehhez fogunk tudni alkalmazkodni.

Tulajdonképpen, ha sorrendbe kellene tennem azokat a nagy témákat, amik az elkövetkezendő négy év kormányzását jelentik, akkor a kormány szintjén ebből talán az első számú téma az energetika témája, tehát ez az, ami a legtöbb kérdést veti fel. Alapvetően a klímapolitika és az energiapolitika összefüggése az, ami a kihívás igazán, hiszen, mondjuk, a keleti energiáktól való függetlenedés egy fontos szándék, de ha ezt úgy fogjuk megtenni, hogy egyébként azokat az eredeti célokat nem tudjuk maradéktalanul betartani, amiket kitűztünk, akkor itt azért erőteljes konfliktus lesz, és lesznek ilyen konfliktusok, tehát ez fogja jellemezni az elkövetkező időszakot. Hogy a minisztériumnak miért „ipari és technológiai” a neve, azért, mert ezeket a konfliktusokat pontosan az ipari és a technológiai megoldásokkal lehet feloldani - tehát a célfüggvényben azok az ügyek szerepelnek, amik klímával, környezetvédelemmel, energetikával kapcsolatosak -, de ennek a feloldása, hogy ténylegesen hogyan tudjuk ezt a konfliktusrendszert kezelni, ez viszont pont a technológiának és az iparnak az eszközeivel fog menni. Tehát ezért van ez a környezet.

Ami a klímapolitikát illeti, alapvetően három fő eleme van: egy kibocsátáscsökkentési elem, egy alkalmazkodási elem és egy tudatosítási elem. Ezek azok, amik az eszközökhöz tudnak vezetni. Az energiapolitika ezzel persze számos tekintetben konfliktusból álló elemeket tartalmaz, az ellátásbiztonság, a megfizethetőség vagy a fenntarthatóság szempontjai nem minden esetben egyeznek meg a klímapolitikai szempontokkal, ezeknek a feloldása szükséges.

Ennek feloldását mind a nagyobb környezetünkben, az Európai Unióban, mind Magyarországon - ezen belül a Kárpát-medencével kapcsolatos követelményekkel - megkezdjük jogszabályi szinten, illetve megkezdjük ezek megvalósítását. Magyarország az elmúlt időszakban abban az értelemben jól állt, hogy a gazdasági fejlődésünk és a kibocsátási értékeink elváltak egymástól, tehát az olló szétnyílt, de ha megnézzük azt, hogy 2020-ban, ami persze nem volt egy tipikus év, de annyira azért nem volt nem tipikus sem, ott 34 százaléknál tartunk most már, tehát a tendencia tovább folytatódik.

Ugye, ebbe a helyzetbe került bele a Bizottság újabb javaslata, a „Fit for 55”, tehát az 55 százalékos kibocsátáscsökkentésre vonatkozó követelmények. Mi törvénybe foglaltuk azt, hogy hogyan fogjuk elérni a 40 százalékot. Ez egy új helyzetet jelentene, erre majd visszatérnék, és ennek az eszközeiről lesz szó alapvetően ebben a rövid bevezetőben.

Megjelentek azok a kérdések, amelyek Magyarország számára az elhelyezkedésünkől, a méretünkől, a nyersanyaghiány vagy az energiahiány miatt adódnak; előtte is kérdés volt az energiaszuverenitás kérdése, és ez most egy egészen más megközelítést kapott, hiszen a világ átalakult körülöttünk, nemcsak az energia típusa, hogy mennyire zöld, mennyire nem, nemcsak az ára, hanem az elérhetősége miatt. És az elérhetőséget nemcsak a körülöttünk lévő háború befolyásolja, hanem ezzel párhuzamosan zajlik egy erőteljes gazdasági növekedés, ami, akár szeretjük, akár nem, energiaigényes.

Egy sajátos helyzet áll elő, hogy az egyik oldalról ez a következő időszaknak az egyik meghatározó megoldása arra, hogy a megújuló energiák területén egyáltalán hatékonyan tudjunk működni - ezek a galvanikus tárolókapacitások, leegyszerűsítve az akkumulátorok -, tehát az egyik oldalról ez egy pozitív dolog.

A másik oldalról, ha megnézzük, hogy az akkumulátor gyártásához mi kapcsolódik, milyen energiaigény, milyen nyersanyagigény, milyen környezetterhelés, akkor ez a másik része a dolognak, tehát a kettő között kell valamilyen formában balanszt teremteni.

Itt aztán újraértékelődtek különböző ügyek, újraértékelődtek olyan dolgok, hogy Magyarországon akkor akarjuk növelni az olajkitermelést, akarunk, tudunk további gázkitermeléssel foglalkozni, meghosszabbítjuk a meglévő erőműveink élettartamát, mert már valóban nem arról beszélünk, hogy milyen színű meg hogy mennyibe kerül, hanem hogy van vagy nincs, és ez nagyon egyszerű kérdéssé teszi az egész dolgot. Na, ez az, amivel a minisztériumban az elkövetkező időszakban erőteljesen kell foglalkozni.

Aztán, ha megnézzük, hogy ehhez mi tartozik: az energiahatékonyság kérdése kifejezetten gyorsan átvértékelődött. Két-három évvel ezelőtt még azt mondtuk, hogy persze, ezek jó dolgok, mert igen, ne használjunk felesleges energiát, most egy szükséges dolog, egyszerűen muszáj mindenre annyi energiát fordítani, amennyi ahhoz éppen szükséges, és semmiképpen nem többet, de a nagy rendszereink, a villamosenergia-hálózatunk fejlesztése egy kiemelt terület. Az elmúlt 30 évben bizonyos elemeit fejlesztettük, bizonyos elemeit nem fejlesztettük, egyszerűen azért, mert az az energiabőség, ami jellemezte a környezetünket, az ezt nem feltétlenül igényelte ezzel a sebességgel.

Ez most megváltozott, és van egy sor dolog, ami viszont olyan innovatív megoldásokat igényel, ami eddig nem volt talán annyira érdekes. Múlt héten tartottunk egy workshopot a Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatalban. Meghívtunk minden olyan magyar tudóst, szakembert, aki Magyarországon fellelhető akár energiaforrásokkal, akár anyaggal foglalkozik, és olyan dolgokat vettünk elő, amikre azt mondtuk két éve, egy éve, hogy nem érdemes foglalkozni velük. Képviselő úr ezt szerintem pontosan ismeri, például a mecseki uránbánya kérdése. Urán van persze ott, csak eddig azt mondtuk, hogy az urán világpiaci ára annyira alacsony, hogy miért kellene kitermelnünk, meg egyébként is. Na, most ez egy másik kérdést jelent.

Az a kohósalak, amit leraktunk Salgótarján környékén valamikor 50 évvel ezelőtt, az a környezetet egyelőre ugyan nem szennyezi, de ott van. Kérdés az, hogy ebből például ki lehet-e vonni azokat a ritkaföldfémeket, amik benne vannak. Eddig ez nem volt biztos, hogy jó, de ugyanez a helyzet a makói palagázmezővel, hogy néhány évvel ezelőtt azt mondtuk, hogy ez most kitermelhetetlen, mert mélyen van, túl meleg, nincs rá technológia, és most újra elő kell venni, és meg kell nézni, hogy egyáltalán mit tudunk ezzel kezdeni, ugyanis az energia elérhetősége meg az energiaszuverenitásunk ezt mind igényli. Tehát egy borzalmasan érdekes világ jön az elkövetkező időszakban, és a Technológiai és Ipari Minisztérium erőteljes innovációs gyökerekkel és lehetőségekkel ebben mindenképpen komoly feladatokkal rendelkezik.

Amire építjük az elkövetkező négy évet, az tulajdonképpen az a környezet, amit az elmúlt években felépítettünk. Magyarország volt a régióban az első, aki megfogalmazta a 2050-es klímacélokot, törvénybe foglaltuk ezeket, és ugyanezt megtettük a 2030-as célokkal. Nyilván ezt most majd át kell értelmeznünk, de mi egy megállapodásra jutunk, hogy mit is jelent ténylegesen a „Fit for 55”, és milyen célokat milyen eszközökkel akarunk elérni. Mindenesetre ami működik, az működik, itt látszik ez a 34 százalékos kibocsátáscsökkentés.

A legfontosabb energiapolitikai célkitűzésünk az volt, hogy 2030-ra 90 százalék fölötti legyen a karbonsemleges módon előállított elektromos energia struktúrája Magyarországon. Ennek két alapeleme van: az egyik a nukleáris kapacitások kérdése, a másik pedig a megújuló, ezen belül is nyilván a naperőmű-kapacitások. Itt az a jó hír, hogy sokkal gyorsabban haladunk, mint ahogy egyébként ezt gondoltuk, tehát itt ebben a scenárióban még azt feltételeztük, hogy 2030-ban 6 gigawatt telepített kapacitás lesz. Gyakorlatilag 2024-ben meglesz a 6 gigawatt, ezt fel is tudjuk engedni a hálózatra, és 2030-ra valószínűleg már el fogjuk érni a 12 gigawatt kapacitást.

Ez egyik oldalról pozitív, hiszen itthon állítunk elő nagy mennyiségű energiát, ráadásul zöldenergiát, ami viszont feladatot jelent, az előbb erre röviden utaltam, hogy a hálózatfejlesztést, a hálózat irányítását, illetve a tárolókapacitásunkat meg kell oldanunk valahogy, mert egyébként nem fogjuk tudni sem kikompenzálni, sem kihasználni az ebben rejlő lehetőségeket. Tehát így gyorsabban haladunk.

Azt, hogy gyorsabban haladunk, azt nemcsak mi mondjuk, itt szoktak bennünket érni mindenfajta... - bár az utóbbi időben egyre kevesebb, például az utóbbi néhány Fenntartható fejlődés bizottsági ülésen már nem történt ilyen, Magyarország ezt az ügyet tulajdonképpen komolyan veszi, ezt a KPMG-tanulmányt célszerű megnézni, definiáltak egy Zero Readiness Indexet, ahol sok mutató alapján vizsgálnak különböző országokat. Megnéztek 25 legjobban teljesítő országot és 7 megfigyelhető országot. Na, ebből a 25-ből Magyarország a 13. helyezést szerezte meg, és csak olyan országok előztek meg bennünket, amelyeket nem sújtott, mondjuk, 50 év kommunizmus, és ez a kérdés ugyan nem volt kérdés nekik, ez kérdés volt, de tulajdonképpen jól állunk.

Ami fontos talán, hogy itt a kormány szerepét és a kormány tevékenységét szokták kiemelni, hogy mi itt nem nagyon vagyunk klímabajnokok- itt pont az ellenkezőjét mondják. Gyakorlatilag a magyar jogszabályi stratégiai rendszer egyike annak az öt országnak, amely maximális pontszámot kapott arra, hogy mennyire vagyunk készek például jogszabályi vagy stratégiai oldalról.

Különböző scenáriókat dolgoztunk ki, nem akarok ennek a részleteibe belemenni. Ezek azért majd változni fognak, hiszen a világ is megváltozott körülöttünk, ezek üzleti modellek. Két üzleti modellt, egy halasztott cselekvés és egy korai cselekvés modellt dolgoztunk ki. Ezekből a modellekből tulajdonképpen az látszik, hogy mind a kettő modell megtérülő modell, de azt kell eldönteni, hogy melyik irányt fogjuk majd venni. Mind a kettőnek megvan az előnye Magyarország szempontjából, megvan a potenciális veszélye is. Ilyen értelemben viszont van megoldásunk arra, hogy a 2050-es klímacélok elérését hogy tudjuk biztosítani. Én most azt mondanám, mérnökként előre jelezni 30

évet nem annyira szép dolog, mert nem minden eszközünk van meg hozzá, de hogy a 2030-as célokat tudjuk teljesíteni, azt gondolom, ha nem változik lényegesen semmi, az rendben van, és a 2050-es célok teljesítéséhez sem kell a következetes munkát, és most már nem beszélünk róla, hanem teljesen végre kell hajtani, de ha ezt végrehajtjuk, akkor ezek elérhetőek lesznek.

A klíma- és a természetvédelem legalább annyira tudatosítás, mint végrehajtandó feladatok. Ez indokolta azt, hogy 2019-ben létrehoztuk a Klíma- és Természetvédelmi Akciótervet. Nyilván ez nem tartalmaz mindent, ami a stratégiánkban, a cselekvési terveinkben szerepel, hanem azokat az elemeket tartalmazza, amiket el akarunk mondani, hogy ez legyen látható, ami kiemelhető. Ez egy 8 elemből álló terv volt, ami folyamatosan zajlik. Sajnos a '20-as vírusválság a figyelmet elvitte ezekről az ügyekről.

Ennek ellenére a minisztérium ezeket ugyanolyan lendülettel vitte tovább, és ebben gyakorlatilag az illegális hulladéklerakók felszámolásától kezdve az egyszer használatos műanyagok kivezetésén keresztül egészen odáig, hogy olcsó elektromos járműveket támogatunk, ezek mind megjelentek. Gyakorlatilag nincs olyan alcél a nyolc közül, ami ne teljesült volna vagy ne a teljesülés irányába haladna előre.

Csak néhány példa, és nem akarok nagyon sok részletet mondani. Az illegális hulladéklerakatok felszámolása megindult. Ez abból látszik, hogy bizonyos területein az országnak az ügyvédeknek nagyon komoly feladatai lettek azáltal, hogy a hulladékhatóságok, ami kormányhivatalokon belül működő főosztályokat jelent, elkezdtek ebben az ügyben bírságot, és úgy tűnik, hogy elkezdett tisztulni az ország. Eddig olyan 60 milliárd tonna illegális hulladékot gyűjtöttünk össze, és ez folyamatosan zajlik. Ebben persze egy sor program benne van, van hozzá applikációnk - ez a HulladékRadar applikáció -, és az is látszik, hogy az embereket mégiscsak zavarja, hogy egy zacskótól kezdve egészen sok száz tonnáig temérdek illegális hulladéklerakat található az országban. Ezeknek a felszámolása megkezdődött. Ez néha kellemetlen annak, akit ez érint, de ebben mindenképpen próbálunk segíteni, tehát adunk olyan támogatásokat, amivel, ha valakinek nem önhibájából került a területére egy hulladéklerakat, akkor annak az újratermelődését is tudjuk támogatni, hogy meg tudja akadályozni, illetve segítünk abban, hogy ez felszámolásra kerüljön. Ugye, Tamásiban - mennyi volt? - 8 ezer tonna műanyag-hulladék került valahogy lerakásra, ezt elszállítottuk, és most zajlik az ártalmatlanítása. De ez csak egy csepp a tengerben, mert ez sokkal nagyobb területet jelent.

Az egyszer használatos műanyagokról szerintem sokat nem kell beszélni. Itt nagyon gyorsan meghozta a parlament azt a döntést, hogy kivezetjük, ez megtörtént. Most az látszik, hogy ez elkezdett valóban működni. Úgy tűnik, hogy sem a vásárlóknak, sem a boltokban ez olyan nagyon nagy gondot nem okoz. Persze néha megjelenik a hírekben, hogy hát igen, akkor most a műanyag zacskóért fizetni kell, vagy kell venni helyette egy másikat, de tulajdonképpen ez a dolog rendben van. Olyannyira rendben van, hogy még azt az iparágat sem érinthette, aki ilyet gyártott előtte - Magyarországon nagyon komoly iparág szerveződött erre -, hiszen nekik akkor felajánlottunk egy speciális pályázati konstrukciót két évig, 10-10 milliárd forinttal, hogy a technológiájukat ki tudják cserélni, és át tudjanak térni más gyártásra. Ez olyan jól sikerült, hogy tulajdonképpen ennek az összegnek a negyedét használtuk el nagyjából, de az az összeg továbbra is elérhető azért, hogy az ő tevékenységüket tudjuk tovább támogatni.

Egy nagyon fontos elem lesz a visszaváltási rendszer bevezetése. Itt ez már nemcsak a hulladék keletkezését, hanem a hulladékból származó anyagnak a visszanyerését jelenti. Ez majd a koncesszor feladata lesz. Itt elkezdtünk ezen dolgozni. Itt alapvetően a tiszta, ilyen értelemben, tehát az italcsomagolási hulladékokról beszélünk, úgyhogy ez is zajlik.

Mátrai Erőmű, ez egy nagyon jó kérdés. Itt minden annak megfelelően halad, amit elterveztünk, tehát 2025-ig leállítjuk az erőművet. Zajlik az erőmű energetikai

egységének a kicserélése, tehát részben CCGT turbinára, részben naperóműre, részben pedig már újra nem hasznosítható RDF-hulladék égetésének a telepítésére. Nagyon bízunk abban, hogy ezt a folyamatot nem kell megakasztanunk, tehát, hogy az energiatülség teljesíthető lesz enélkül is. Egyelőre itt erre vonatkozóan nincs terv, de nagyon nem tudjuk kiszámítani, hogy mi történik. Ami Németországban, illetve, mondjuk, Lengyelországban történik - ők persze sokkal több ilyenrel rendelkeznek -, ezt megpróbálnánk elkerülni. Remélhetőleg ez sikerülni fog, ha nem, akkor persze nyilván más megoldás kell, változtatunk. Erdőtelepítés zajlik. Nemcsak a tervben vállalt, hanem itt van egy programunk az Agrárminisztériummal, amit mi finanszírozunk - ez évi 2 milliárd forint -, ahol egyébként további erdőtelepítésről beszélünk. Itt jelentős a növekedés az ország erdősiségét illetően.

Illetve, hogy 2030-ig meghatszorozzuk a naperóművek kapacitását, ezt már túlteljesítettük, úgyhogy itt is új célt kell kitűznünk, mert nem 6 ezer megawatt lesz 2030-ban, hanem jóval több, és korábban ezt el fogjuk érni. Így gyakorlatilag mind a nagyméretű naperóművek, mind az otthon, háztetőre szerelhető naperóművek esetén jelentősen haladunk előre.

Elektromos mobilitás, én azt hiszem, hogy lehet látni, hogy a program zajlik, annyira zajlik, hogy megháromszorozódott a zöldrendszámú autók száma. Ehhez hozzáadva még egy sor más mikromobilitási eszközt, bicikli, teherkerékpár elektromos változatának a vásárlását támogatjuk, illetve zajlik a Zöld Busz Program. Éppen most írtunk ki egy 350 további autóbusz vásárlására is alkalmas összeget a városok számára, hamarosan megkezdődik ezeknek a tendereknek az elbírálása, és aztán majd a szállítása.

A zöldállamkötvényünk példátlanul sikeres volt. Itt kicsit gondolkodtunk, hogy miért lett ilyen sikeres. Úgy tűnik, ha itt összerakjuk az általában a magyar közösségről alkotott véleményt, amit ez a KPMG-tanulmány jól leképez, akkor valószínűleg az a bizalom, ami a magyar gazdaság zöldítése szempontjából van, az eredményezte ennek a kötvénynek a nagymértékű lejegyzését.

Energetika, szerintem erről sokat nem akarnék beszélni. Itt látszik az a volatilitás minden energiatípusnál, ami az elmúlt időszakot egyértelműen jellemzi. Az illúzióink, hogy ha a háború más módon folytatódik vagy abbamarad, hova fog ez visszakerülni, ezt most nem tudjuk. Tehát minden olyan ügy, amit az elején említettem, ezek továbbra is feladatok. Ez igaz egyébként mindre, gázra, illetve a legutóbbi ügyünk, ez a kőolajjal kapcsolatos kérdéskör, aminél nem biztos, hogy egyetértünk mindenkivel az Európai Unióban, hogy Magyarországot ez milyen módon érinti. Kívülről sok mindent lehet gondolni, de nekünk itt ez arról szól, hogy tudunk-e elegendő finomított terméket előállítani, és valószínűleg a mi számaink itt jobbak, mint bárki más számai. Tehát nagyon sokan akarnak segíteni, elmondani, hogy hogy is kell átalakítani a százhalombattai finomítót, meg hogy kell megszüntetni az Adriának a horvátországi szűkületét, de őket ez nem érinti, bennünket meg igen. Tehát itt azért ezt nagyon komolyan kell venni.

Például biztos, hogy a rezsicsökkentés elemei továbbra is működnek, és amíg valami erre bennünket rá nem kényszerít, addig ezt szeretnénk fenntartani. Az elmúlt időszakban, azt hiszem, hogy a magyar emberek azt tudták értékelni, hogy nálunk vannak a legalacsonyabb gáz- és villamosenergia-árak Európában.

Az olajjal kapcsolatos ellátásbiztonsági kérdés egy aktuális kérdés. Nem túl szerencsés a helyzetünk, bár egyébként Szlovákiával együtt ugyanabban a cipőben járunk, tehát lehet, hogy nekik egy kicsit rosszabb a helyzetük, de erre is megoldást kell találnunk.

Ami a földgázzal kapcsolatos, részben hálózati, részben beszerzési forrásokat illeti, itt most látszik az, hogy mennyire volt értelme annak a politikának, amit több mint tíz éve folytatunk, hogy minden környező országgal legyen olyan átadási pontunk, ahonnan gázt valamilyen formában tudunk beszerezni. Amikor süt a nap, minden szép, és jön a

gáz a vastag csövön, akkor nincs is ezzel baj, probléma akkor van, amikor ez nem így van. No, ott van jelentősége annak, hogy Magyarországnak egy olyan gázrendszere van, ami számos forrással rendelkezik, számos átvételi ponttal rendelkezik, és egy nagyon komoly irányítórendszerrel rendelkezik. Tehát amíg molekulát tudunk ebbe a rendszerbe behelyezni, addig azokat a célokat, amiket egyébként Magyarország akár energiabiztonság, akár ellátás szempontjából elérni akar, ezeket el fogjuk tudni érni, tehát egy kiváló rendszerrel rendelkezünk.

Ami az orosz gázzal kapcsolatos polémiákat jelzi, egyelőre, ugye, ez most nem kérdés, de ne zárjuk ki, hogy ez is egyszer majd kérdés lehet. Végigelemeztük azt, hogy milyen formában tudjuk pótolni. Most az a kijelentésünk, hogy ha minden nagyon működik, akkor még mindig maradni fog nagyjából 4 milliárd köbméter hiányzó gáz, amit nagyon rövid távon nem tudunk pótolni, de erre is készülni kell. Van egy bizottságunk, ami most már gáz-, olaj- és villamosenergia-stratégiai bizottság, hetente ülésezik, és hetente tekintjük át a helyzetet, tehát, ha bármi olyan irányváltást látunk, azonnal be tudunk avatkozni.

Egy nagyon fontos dolog, és szerintem, amikor ezt 2020-ban a kormány elfogadta, mindenki vonogatta a vállát, hogy hát miért kell ezzel foglalkozni. Energiahatékonyság? Hát most van energia, lesz, szigeteljünk házat, nem tudom, miért kéne ez. Most látszik az, hogy miért van erre szükség, most látszik az, hogy minden olyan energia, ami nem arra hasznosul, amire akarjuk, azt elveszítjük. Ezért vezettük be és ezért fogadta el a parlament az Energiahatékonysági Kötelezettségi Rendszert. Ez ugyan 2021 januárjától bizonyos szempontból felfüggesztésre került, de ezt nagyon komolyan kell vennünk, hiszen itt van arra módunk, hogy az energiaszolgáltatókat ebben a folyamatban megjelenítsük. Magyarországon a Kádár-kockában lakó nagynéném nem fog kazánt cserélni, mert egyedül van, és ha valaki nem oldja meg helyette, akkor a házat se fogja leszigetelni, ebben mindenképpen meg kell jelenni másoknak, és ezek az energiaszolgáltatók, tehát ez a rendszer ez jelenti. Ez egy jó üzlet egyébként, tegyük azt is hozzá, különösen a mostani energiákkal egy jó üzlet. Tehát a világ átalakult, nagyjából egy év alatt alakult át, tehát az energiahatékonyság mint fogalom újra megjelent. Itt aztán a szakpolitikának is van feladata, a támogatáspolitikánk is egyébként ebbe az irányba halad. Ha megnézzük részben az újabb MFF-es forrásainkat, illetve az RRF-es forrásainkat tulajdonképpen jelentős részben energiahatékonyság-növekedésről beszél, amellelt, hogy persze újabb energiaforrásokat is majd kell keresnünk valamilyen módon. Úgyhogy itt nagyon komoly tevékenységet folytatunk.

A távhő egy olyan terület, amit egy kicsit tologatunk magunk előtt, de ez nem lesz sokáig így. Azért nem lesz így, mert ha megnézzük azt, hogy 2050-ben azokat a célokat, amiket kitűztünk, melyik fogyasztási terület befolyásolja, a lakossági fűtés a legnagyobb terület. Ebben két megoldásunk van: az egyik a hibrid a városokban, a másik pedig, lehet ezt persze még cizellálni, sokfajta egyéb alternatíva létezhet, hogy a gázt helyettesítjük tisztán hidrogénnel, de valószínűleg valamifajta elektromos típusú hűtés-fűtési rendszerrel. Tehát ez nagyon komolyan veendő terület, ez lesz a következő négy évnek az egyik nagyon fontos, fejlesztendő területe.

A hidrogénstratégiát a kormány szintén elfogadta 2021-ben. A hidrogénnek esetünkben két lényegi funkciója van. Az egyik az, hogy mint zöldenergia-forrás, ezt használjuk az energia előállítására, vagy úgy, hogy elégetjük, vagy úgy, hogy valamivel átalakítjuk. A másik pedig a tárolási lehetőség. Itt arról van szó, hogy az a mennyiségű a napelemkapacitás, amivel rendelkezünk, amikor süt a nap, messze meghaladja az ország igényét, tehát valahova el kell raknunk. Nem nagyon van más módunk egyébként, tehát vagy galvanikusan oldjuk meg, vagy pedig hidrogént tárolunk, és a hidrogént alakítjuk vissza. Tehát innentől kezdve a hidrogénstratégia felgyorsítása ki van dolgozva, elkezdjük a megvalósítását, egyszerűen gyorsítani kell minden szempontból. Itt még azért vannak technológiai kérdések. Egy sor olyan projektünk van, ahol azt vizsgáljuk, hogy hogyan

tudjuk szállítani, hogyan tudjuk tárolni, mi a legjobb módja a visszaalakításának; amíg nincsenek nagy teljesítményű üzemanyagcellák, addig lehet-e például gázturbinában blended módon, tehát gázzal elegyítve vagy önmagában használni. A technológia viszont fejlődik, és sokkal gyorsabban fejlődik, mint egy évvel ezelőtt gondoltuk.

A szintetikus üzemanyag mint energiaforrás kapcsán két-három évvel ezelőtt Európa azt mondta, hogy na, hát szintetikus üzemanyagot, azt ne, semmiképpen, tehát az ugyanígy emisszióval rendelkezik, lokálisan igen, viszont a karbonfootprintjét teljesítette már egyszer ez az anyag, amit itt felhasználunk. Ez a dolog újra előkerült, Nyugat-Európa nagy járműgyártói már nem akarnak megszabadulni a belsőégésű motoroktól. Különösen igaz ez egyébként a gázturbinákra, a repülőgép-gázturbinákra, hanem nézzük azt meg, hogy a szintetikus eljárások mennyire industrializálhatóak - ezek azok egyébként, ezek sztenderd megoldások. Olyan projektet hoztunk létre az Audival, a Mollal, a Waberer's-szel, illetve több egyetemmel, hogy Magyarország legyen képes arra, hogy ilyen módon állítsunk elő akár gáz-, akár folyékony halmazállapotú üzemanyagot, és ez egy jó iránynak tűnik, ha van hidrogénünk és egyébként van valamilyen formában elérhető szén, akkor maga a technológia ezt tudja biztosítani. Ezt a programot nemrég, pár héttel ezelőtt jelentettük be egyébként a résztvevőkkel. Ez például a meglévő belsőégésű motoros járműveknél megoldja a helyzetet, tehát ott az emisszió ilyen értelemben neutralizálódik. Az új járműveknél persze majd az ipar eldönteni, hogy mit tesz. Én nem zárom azt ki egyébként, hogy az új járművek esetében is, a belsőégésű motor egy egyszerű dolog, ez maradni fog.

Az energiaszektor termelése és rugalmassága, ez két nagyon fontos kifejezés. Az egyik, ahogy mondtam, most már az energia típusa vagy színe és az ára háttérbe szorult a mögött, hogy hogyan lesz energia, figyelembe véve azokat az iparosítási és egyéb felhasználásainkat, említettem itt az akkumulátort, amik meg fognak történni. Úgyhogy az a struktúraváltás, ami az energiaforrások között van, tehát egyre inkább az elektromos energia irányába fogunk átállni, ez átrendez egy csomó mindent. Át fogja rendezni azt is, hogy a hagyományos erőmű-kapacitásokat meddig tudjuk megtartani, mi történjen.

A Paks I. üzemidő-hosszabbítása, Paks II. felgyorsított megépítése fog megjelenni egy igen erőteljes kérdésként. A Mátrai Erőműnek főleg a helyzetéből adódóan a teljes átalakítása, ennek a felgyorsítása, és az a fajta elosztott energiaelőállítás, ami ma nem nagyon van, egyszerűen azért, mert ezeket szeretjük egy helyen tartani. Ennek van persze praktikus indoka, ennek ellenére ezt meg kell néznünk, tehát egy naperőmű önmagában még nem meríti ki ezeket a feltételeket, mellé kell telepíteni valamilyen módon tárolókapacitást és egy visszaalakító kapacitást, tehát ilyen értelemben ez is erősödni fog. Az energiaközösség mint olyan például komoly jelentőséggel fog bírni.

Általában aztán ebből egy csomó kérdés lesz majd. Ezek egy részét, különösen ami a megújulóenergia-forrásokhoz kapcsolódik, egy jelentős részét már elkezdjük, tehát meghatároztuk, azt mondjuk a METÁR-tenderben, hogy 10, illetve most majd 30 százaléknyi tárolókapacitásra egy másfajta kompenzációt tudunk adni; lesznek különböző olyan módosítások, amelyek ezeknek a tárolókapacitásoknak a hálózatba történő integrációját fogják elősegíteni. Fogunk adni egyébként effektív pénzügyi támogatást is ahhoz, hogy ezeknek a megtérülését elősegítsük. Ez egyébként egy jó üzlet. Kiszámoltuk, nagyjából 30 százalék támogatásintenzitással néhány éves megtérülést lehet elérni, mondjuk, egy nagyobb akkumulátortároló eszköznél.

A „Fit for 55” program. Szerintem olyat sokat erről nem akarnék beszélni. Ahogy mondtam, mi ennek minden részletét kidolgoztuk. A Bizottsággal vannak még nyitott kérdéseink. Egy dolgot nem kívánunk elfogadni, az ETS kiterjesztését az épületekre és a közlekedésre. Úgy gondoljuk, hogy ez egy nem fair rendszert eredményezne. Bármilyen kompenzációt is fogunk egyébként ehhez kitalálni, itt a szerencsésebb helyzetű országok és Magyarország, illetve kelet-európai országok között jelentős különbség van. Félreértés ne essék, tehát nem az 55 százalékos célt kívánjuk kétségbe vonni, tehát úgy gondoljuk,

hogy mi teljesíteni tudjuk, csak nem biztos, hogy ezen a módon, tehát itt még diszkutálunk erről az ügyről.

Vannak javaslataink egyébként, hogy hogyan gondoljuk ezt elérni anélkül, hogy erre a kettőre vonatkozó vállalásokat tennénk, és egyébként valamilyen kompenzációs, tehát szociális alapú kompenzációs mechanizmust vezetnénk be, és úgy gondoljuk, hogy ezekkel ugyanazt a hatást tudjuk Magyarországon elérni, tehát itt még kérdések fognak felmerülni.

A hulladékgazdálkodásról néhány szót, ezt röviden érintettük ugyan. Itt nem az illegális hulladékról van szó, bár az is egy fontos dolog, mert annak a mennyisége már olyan, ami az egész anyagmérlegét a teljes körforgásos rendszernek lényegesen tudja befolyásolni, hanem egyáltalán a körforgásos gazdaságra vonatkozó teljes áttérés ügyeit, jogszabályi oldalát kialakítottuk, a koncesszió struktúráját létrehoztuk. 2023 júniusától egy koncessziós rendszer, egy egy koncesszorra épülő koncessziós rendszer fog működni, és itt a koncesszornak lesz az a feladata, hogy a rendszerét úgy működtesse, hogy azokat az elvárásokat, ami 65 százalékában anyagában történő újrahasznosítás, maximum 10 százalékos lerakási ráta, tudja teljesíteni, és egyébként azokat a módokat is, hogy ami egyébként még marad, azt hogyan tudjuk energetikailag hasznosítani; ha szükséges, az elégetésről, vagy pedig hogy ilyen módon, de kémiai anyagában történő újrahasznosításról is tudjunk beszélni.

Akkor még egy rövid fólia a KEHOP-ról, a KEHOP Pluszról. Szerintem a KEHOP egy kiváló program volt, a KEHOP Pluszt ugyanilyenre konstruáltuk. Tehát az elkövetkező időszakot ugyanilyen módon szeretnénk továbbvinni.

Azt hiszem, ennyit szerettem volna rövid bevezetőként elmondani. Ez megint fél óra lett! Nem tudom, mennyi időm van?

ELNÖK: Nem használunk időkeretet, úgyhogy még van ideje miniszterjelölt úrnak.

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ technológiai és ipari miniszterjelölt: Köszönöm szépen. Itt akkor most befejeztem, és akkor válaszolok a kérdésekre.

ELNÖK: Jó, akkor köszönjük szépen a programismertetést, miniszterjelölt úr. Kérdezem a tisztelt bizottság tagjait, hogy ki kíván felszólalni, kérdést, észrevételt megfogalmazni. *(Jelzésre:)* Alelnök úrnak megadom a szót.

Kérdések, hozzászólások

BENCSIK JÁNOS (Fidesz), a bizottság alelnöke: Tisztelt Miniszterjelölt Úr! Tisztelt Bizottság! Két részletkérdést emelnék ki részben az elhangzottak közül, részben pedig egy olyan kérdést fogalmaznék meg, ami itt nem hangzott el, de én úgy látom, hogy alapvetően kétszeresen is a minisztérium hatáskörébe fog tartozni.

Az egyik a kötőtpályás közlekedés kérdése. Azt mindannyian látjuk itt, a Fenntartható fejlődés bizottságában is, de a hétköznapiakban is, hogy a közlekedésből származó környezetterhelés csökkentésének az egyik legalkalmasabb és leghatékonyabb módja a kötőtpályás közlekedés fejlesztése. Ez alapvetően a települések között a vasúti közlekedés, a településen belül pedig akár a troli, akár a villamos, vagy főváros esetében a HÉV-közlekedés alkalmazása, illetve a fejlesztése. A kérdés az, hogy miként látjuk, hogy a következő években azok a beruházások, azok a fejlesztések, amelyek a kötőtpályás közlekedés vonzóvá és elérhetővé tételét szolgálták, azok tudnak-e folytatódni.

Egy nagyon fontos célkitűzése volt a kormánynak az, hogy minden megyeszékhelyet érjenek el gyorsforgalmi utak, ezzel be lehessen kapcsolni az ország gazdasági vérkeringésébe a széleken élő, széleken elhelyezkedő, az országhatár közelében elhelyezkedő megyeszékhelyeket is.

Ugyanilyen fontos, hogy a vasúti közlekedésben a megyeszékhelyeken olyan vonzó állomási, kiszolgálási, átszállási lehetőségek kerüljenek kialakításra, amelyek az utazóközönséget odaterelik ezekre a kötöttpályás közlekedési eszközökre. Tehát az intermodalitás megteremtése, az utasforgalmi létesítmények korszerűsítése, a főváros környezetében lévő megyeszékhelyek mint elővárosi viszonylatok kialakításához szükséges műszaki feltételek biztosítása. Bár teszem hozzá, hogy az igazolást figyelembe véve, hogy Vitézy úr fogja a közlekedési területet koordinálni, az ad arra reményt és talán esélyt is, hogy a korábbi évekhez képest egy gyorsabb, radikálisabb beavatkozás történjen. Ha az a stratégia megvalósulásba mehet át, amelyet az elmúlt két esztendőben az érintett településekkel, önkormányzatokkal, képviselőkkel leegyeztettek Vitézy úrék, akkor azt gondolom, hogy egy érdemi előrelépés történhet. Ezt nagyon támogatnám és pártolnám, hogy a minisztérium ebbe az irányba hatékony lépéseket tegyen.

Ugyanilyen fontos a nem kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése. Van vitánk bizottsági szinten is, meg szakpolitikai szinten is, hogy az elektrifikációnak az az üteme, ami zajlik összességében a közúti közlekedésben, az helyes irány-e vagy egyáltalán hosszú távon fenntartható irány-e. De ha ebből kiemeljük a közösségi közlekedést, és az amortizált, lestrapált autóbusz-állományunk villamos energia által hajtott járművekre történő cseréjét és átállítását, akkor azt kell mondani, hogy ez megint egy olyan pontja a minisztérium tevékenységének és a hazai fejlesztéspolitikának, amely nagyon szépen bele tud simulni a környezetpolitikába, a környezetvédelembe, sőt a környezet-egészségügyi céljaink elérésébe is, hiszen, ha a legforgalmasabb városokban a közösségi közlekedési eszközöket ki tudjuk váltani elektromos hajtású eszközökre, abban az esetben a környezetterhelés, a levegőminőség is jelentős mértékben fog javulni, és ennek nagyon komoly környezet-egészségügyi hozzáadott értéke lehet.

A harmadik kérdés, amiről itt nem volt szó, ez érinti a közműveket, a víziközmű-szolgáltatást, és itt van egy kapcsolat az iparral. A tegnapi bizottsági meghallgatáson is előtérbe került ez a kérdés, hogy fontos az, hogy az ország a nemzetgazdasághoz tudjon kapcsolódni a nemzetközi gyártási láncolatban, és ezzel a hazai hozzáadott érték többlet pénzügyi forrást jelentsen a jóléti szolgáltatások biztosíthatósága érdekében. Ugyanakkor oda kell figyelni és kiemelt figyelmet kell szentelni annak, hogy az új beruházások, amelyek természetierőforrás-igénnyel lépnek fel, a lehető leghatékonyabb technológiával, a legtakarékosabban használják ezt a természeti erőforrást.

Tehát azokban az esetekben, amikor az iparfejlesztés során nagy vízigényű beruházás valósul meg, és különválasztható a technológiai és a hűtési vízigény, akkor legyen előírva a befektetőnek kötelező jelleggel, hogy a hűtési célú vízigény esetében a visszaforgatás nem opcionális, hanem kötelező beruházási tevékenység. Tehát a letelepedés, a beruházás megvalósításának feltétele legyen a hűtési célú vízigény ilyen formában történő biztosítása. Ha ezt nem írjuk elő, akkor nagyon kellemetlen meglepetések érhetnek bennünket. Ugyanolyan meglepetések érhetnek bennünket, mint a telephelyválasztás során vagy a potenciális telephelyek kiajánlása során annak a kevésbé figyelmes megvizsgálása, hogy a szükséges villamosenergia-igény rendelkezésre áll-e abban a térségben, szükség van-e jelentős addicionális, akár közösségi forrásokból finanszírozódó hálózati kapacitás-fejlesztésre, mert ha igen, akkor egy vonzó beruházás összességében elveszítheti ezt a fajta vonzerejét, versenyelőnyét vagy gazdasági hasznosságát a gazdaságfejlesztés összessége területén, vagy a nemzetgazdaság teljesítményének összessége területén. Ez egy nagyon komoly feladat. Én annak örülök, hogy mindezek a részfeladatok, amelyek eddig külön-külön helyezkedtek el más minisztériumban, összekapcsolásra kerültek egyrészt a körforgásos gazdaságért felelős és a környezeti szempontok érvényesítéséért felelős államtitkárság kompetenciájába, portfóliójában, másrészt pedig az iparfejlesztés és a környezetpolitika egy minisztériumban történő szemlélése és az eltérő érdekek közös nevezőre hozása jó eséllyel megvalósulhat már első körben.

Ennek a területnek a legérzékenyebb része talán az akkumulátor-előállítás, amely az elektrifikációhoz kapcsolódik, illetve a fotovoltaiikus villamos energia kiegyenlítését vagy hasznosítását is biztosító technológiák fejlesztési körébe. Magyarország ezen a területen, mondjuk úgy, hogy élen jár. Egy olyan résziparágot tudott magához vonzani, ami a jövő iparágának mutatkozik, még akkor is, ha fenntarthatósági szempontból az én megítélésem szerint vannak kockázatok. Sajnos a zöldek, környezetvédelemmel foglalkozó civil szervezetek vagy pedig iparági lobbisták, amelyek zöldnek adják el magukat, ezt nem feltétlenül látják, de ez az irány, és nemzetközileg most ez a PC, ebbe az irányba kell mennünk, nekünk is valamiből meg kell élnünk. A nemzetgazdaság szempontjából lényeges szempont, ugyanakkor a természeti erőforrások takarékos és hatékony felhasználásánál a saját nemzeti érdekeinket, speciális megmaradási érdekeinket is figyelembe véve olyan technológiákat kell javasolni, előírni, amelyek minimálisra tudják csökkenteni ezeknek a nehezen megújuló erőforrásoknak a használatát.

Egy Fenntartható fejlődés bizottsága részéről, azt gondolom, hogy ezek olyan méltányolandó kérések, elvárások, szempontok, amelyek viszonylag csekély mértékű pénzügyi beavatkozással, beruházással kezelhetők, s ezáltal nagyobb biztonságban érezhetjük magunkat vidéki térségekben is, ahol szükség van gazdaságfejlesztésre, szükség van munkahelyekre, ugyanakkor az életterünkről is szó van, azokról a ritka, nehezen hozzáférhető és hosszú időtávon megújuló erőforrásokra is, amelyek a mindennapi jólétünkhöz szükségesek. Nagyon szépen köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen, alelnök úr. Tájékoztatom a bizottságot, hogy a házszabályi rendelkezések értelmében azon frakciók, akik nem rendelkeznek képvisellel a bizottságban, delegálhatnak tanácskozási joggal képviselőt. A DK frakcióvezetője tájékoztattott, hogy Arató Gergelyt delegálja a bizottságunkba. A képviselő úr jelezte, hogy szót kér, ezért átadom neki a szót.

ARATÓ GERGELY (DK): Köszönöm szépen. Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Bizottság! Ha megengedi miniszter úr, akkor három kérdést tennék fel, talán kicsit tömörebben, mert sok mindenről beszélt alelnök úr, amit én is szóba akartam hozni, bizonyos kérdések inkább kiegészítő kérdésnek tekinthetők.

Az első, hogy én is a kötöttpályás közlekedés fejlesztésére szeretnék rákérdezni, csak én a másik felére, tudniillik a budapesti agglomeráció ügyeire. Mindannyian tudjuk, hogy a budapesti környezeti problémák megoldásának egyik nagyon fontos eleme az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése, intermodális csomópontok, P+R parkolók és a többi fejlesztése. A BFK padlása tele van erre vonatkozó tervekkel, vasútfejlesztési, HÉV-fejlesztési tervekkel, ugyanakkor a megvalósulásról, annak ütemezéséről nagyon-nagyon keveset lehet tudni. Ráadásul én nem osztom alelnök úr optimizmusát annak kapcsán, hogy az ezzel kapcsolatos átszervezések segítenék a budapesti agglomerációs projektek megvalósulását, ezért aztán sokkal több aggodalommal kérdezem, hogy egyáltalán ki lesz a gazdája ezeknek a projekteknek, az önök minisztériuma, vagy a Lázár János által vezetett, általam még meg nem jegyzett nevű minisztérium, illetve, hogy ha az önök minisztériumának van ehhez köze, akkor milyen ütemezésben lehet számítani az agglomerációs vasútfejlesztési stratégia és a HÉV-eket érintő fejlesztések, illetve az ehhez tartozó további kötöttpályás és intermodális fejlesztések megvalósulására.

A második ügyben is konkretizálni szeretnék itt egy olyan kérdést, amit miniszter úr említett, mert abban nyilván mindannyian egyetértünk, hogy a legkörnyezetbarátabb energia az, amit nem pazarlunk el, magyarul szólva hogy az energiahatékonyság javítása egy alapvető cél. Ezen belül engem különösen érdekel az, hogy milyen konkrét tervek vannak, az egyszerűség kedvéért nevezzük panelprogramnak, tehát a panelprogram

folytatására, valójában a házgyári technológiájú lakások hőszigetelésére. A mi értékelésünk szerint ez a projekt finoman szólva is dőcögött az elmúlt években.

Én azt szeretném, hogyha a miniszter úr mondana egy második konkrét számot is, tehát amellet, hogy a vasút- és HÉV-felújítások mikor kezdődnek, a második konkrét szám kapcsán azt szeretném kérdezni, hogy a következő négy év folyamán konkrétan hány házgyári technológiában épült lakás felújítását tervezi a kormány, mi az a számon kérhető szám, amit aztán meg fogunk tudni kérdezni, hogy időarányosan hogyan halad.

Végül a harmadik kérdés egy kicsit általánosabb, ez a megújuló energiára vonatkozik. Jól láthatóan a kormány itt kizárólag napelemben gondolkodik, vagy elsősorban napelemben gondolkodik, erről szól az energiastratégia is. Egyrészt itt vannak furcsa jelenségek, hiszen ugyanazon a héten jelentették be azt, hogy a naperőművek csatlakozását leállítják, és hogy az MVM közben bejelentett egy nagyon jelentős naperőmű-fejlesztési programot. Hasonlóképpen korlátozzák a házi napelemek esetében is azt, hogy mekkora teljesítményt lehet a hálózatra felterhelni. Van egy olyan benyomása az embernek, hogy az uniós pénzek felhasználását egy csatornába kívánják irányítani napelemügyben vagy napenergiaügyben, és hogy ez az egy csatorna ezek szerint az MVM-ben vagy annak környékén van, és valahogy mintha a többiek nem egyenlő feltételekkel szállnának be a napenergia-termelésbe. Ebből, őszintén szólva, a vállalkozói rész engem kevésbé izgat. Az sokkal jobban izgat, hogy a lakossági napenergia- és megújulótermelés nem tűnik a kormány prioritásának, mint hogyha a nagy naperőművek lennének a kormány prioritásai.

Illetve kérdezem azt, hogy továbbra is fent akarják-e tartani a szélerőművekre vonatkozó abszolút tilalmat, és terveznek-e valamilyen előrelépést a geotermikus energia felhasználása területén. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Én magam is tartalmi hozzászólást tennék, addig átadom az ülés vezetését alelnök úrnak.

(Az ülés vezetését Bencsik János, a bizottság alelnöke veszi át.)

BENCSIK JÁNOS (Fidesz), a bizottság alelnöke, a továbbiakban ELNÖK: Elnök úr számára adom meg a szót.

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (LMP): Köszönöm szépen, alelnök úr. Köszönjük szépen miniszterjelölt úr programismertetését. Most nem feszegetve a bizottsági ülés kereteit, olyan nagyon hosszan nem kívánok erről beszélni, de mindenképpen szeretném rögzíteni, hogy minket, Magyarország zöldpártját felettébb súlyos aggodalommal tölti el, hogy a fenntarthatóság kérdését, a környezetvédelem kérdését és a szorosban kapcsolódó területeket szétszabdalták a kormányban.

Az is súlyos aggodalommal tölt el minket, hogy az iparfejlesztésért felelős miniszter egy személyben a környezetvédelemért felelős miniszter. A természetvédelem ügye az Agrárminisztériumnál marad. A miniszterjelöltek meghallgatásánál én minden alkalommal feltettem a kérdést, hogy a vízügyekkel, az egyik legfontosabb természeti erőforrással, természeti kincsünkkel, a vízügyekkel ki foglalkozik a minisztériumi struktúrában, és erre senkitől nem kaptam, még csak részben értelmezhető választ sem. Ezt súlyos problémának tartjuk.

Egy konkrét példával, egy konkrét kérdéssel szeretném megvilágítani az aggodalmaink okát. Itt többször is említésre került alelnök úr által is az akkumulátorgyártás kérdése. Látjuk, hogy egy konkrét probléma merült fel Göd térségében. A civilek által, a Göd-ÉRT Egyesület által megrendelt független vizsgálat kimutatta az akkumulátorgyártáshoz használt vegyi anyagok jelenlétét a talajvízben. Egyrészt aggodalommal tölt el minket, hogy ezt nem a hazai, szétvert hatósági rendszer

vagy környezetvédelmi intézményrendszer mutatta ki, hanem a civilek által megrendelt független kutatás, és azzal szemben, hogy a kormány védené alapvetően az adott térségben élő emberek érdekeit és a természeti kincseinket, a kormánnyal kell pereskedni a civileknek, hogy a különböző monitoringkutak eredményeit megkapják, és hogy egyáltalán fel tudják mérni azt, hogy ennek a szennyeződésnek mi a forrása, tehát hogy egy egyszeri baleset történt, vagy folyamatos szennyeződés van. Konkrétan ezt az egy példát szétszálazva, miniszterjelölt úr, miképpen oldaná fel ezt az ellenmondást, tehát miniszterként konkrétan mit tenne egy ilyen esetben, amikor egy ilyen kiemelt, speciális, különleges gazdasági övezetként elindított projektből gyakorlatilag az önkormányzatot is kizárták, a helyi közösségeket kizárták, és egy ilyen környezeti probléma merül fel?

Hasonlóképpen képviselőtársam tegnap Nagy Márton gazdaságfejlesztésért felelős miniszterjelölttől kérdezte azt, hogy mit tervez tenni a kormány annak érdekében, hogy a szennyező nagyvállalatok, a multinacionális cégek megfizessék a szennyezést és így a természeti erőforrások, természeti kincsek túlhasználásának a költségeit, illetve milyen módon kívánja megakadályozni a kormány, hogy ezek a cégek rombolhassák a természeti erőforrásainkat. Akkor miniszterjelölt úr, Nagy Márton, egész egyszerűen úgy válaszolt, hogy erre ő nem tud válaszolni, mert erre a környezetvédelemért felelős miniszter tud válaszolni.

Akkor én felteszem a kérdést miniszterjelölt úr felé, ilyen módon is tolmácsolva Nagy Márton tanácsalanságát is, hogy ebben a kérdésben mit tervez tenni a kormány.

És akkor részben egyébként államtitkár asszony felé fordulnék, de nyilván most a miniszterjelölti meghallgatás van, tehát a kérdésemet miniszterjelölt úrnak teszem fel, a víziközműszektor kérdéseit. Az elmúlt években már nagyon sokszor szegeztem ezt a kérdést miniszter úr felé is, hogy gyakorlatilag, például hogyha, mondjuk, a víziközműrendszert nézzük, gyakorlatilag az összeomlás szélére került ez az ágazat, a szakmai szervezet vagy a szakmai ernyőszervezet, a Víziközmű Szövetség szinte évente kiad egy nagyon-nagyon fontos és én azt gondolom, hogy elég súlyos megállapításokat tartalmazó jelentést, és egy azonnali kérdésem nyomán még miniszterelnök úr is elismerte, hogy a hiányzó források középtávon - itt most beszélünk egy 15 éves távról - 1000 milliárdos nagyságrendűek ahhoz, hogy a legfontosabb közszolgáltatást, az egészséges ivóvíz biztosítását, a szennyvízelvezetést és a vízbázisok védelmét biztosítani lehessen.

Az látható, hogy a probléma kumulálódik, hogy elmaradnak a megfelelő karbantartások, nincs forrása a víziközműcégeknek, és egyre nagyobb szakaszok kerülnek menthetetlen állapotba. Mára 20 százalék alatti a megfelelő minőségű vízrendszerek aránya, és 2011-től rendelkezünk statisztikával arról, hogy duplájára nőtt a csőtörések és a problémák száma.

Én éveken keresztül hallgattam egyébként még Schanda Tamás miniszterhelyettes úr válaszait, hogy készül a stratégia. Ez a stratégia mit tartalmaz, és a legfontosabb, hogy honnan tervezi a kormány a forrásokat bevonni annak érdekében, hogy ezt a szektort meg lehessen menteni az összeomlástól? Tehát ismétlem, hogy az egészséges ivóvízellátást és a vízbázisok védelmét meg lehessen oldani. És például hogyha egy konkrét számot kérhetnénk arról, hogy a jövő évi költségvetés kapcsán ha legalább annyit tudhatnánk, hogy milyen nagyságrendben tervez víziközmű-rekonstrukcióra, pótlási és karbantartási munkákra betervezni a kormány forrásokat. Illetve arra is rákérdeznék, hogy mik a céljai a kormánynak. Jelenleg van negyvenegynéhány víziközmű-szolgáltató cég, amelyből néhány állami és a legtöbb vegyes tulajdoni rendszerű, de többségükben önkormányzati rendszerűek. Én nagyon bízok benne, hogy marad nemzeti kézben, nemzeti fenntartásban a közművagyon, nyilván ebben teljes mértékben egyetértünk, de én nagy aggodalommal tekintek arra, hogy az állam esetleg magához kívánja vonni ezeket az infrastruktúrákat. És itt kérdésként merül fel, Mager Andrea nem lesz már tagja ennek a

kormánynak, hogy akkor ki felel majd, államtitkár asszony felel-e majd ilyen módon az állami vagyonkezeléséért, a víziközművagyonért.

A közösségi közlekedés kérdése felmerült. Hát, ezt a kérdést sem először teszem fel. Én azt gondolom, hogy egyetértés van abban, hogy ha az éghajlatváltozás hatásai elleni küzdelem frontvonalát tekintjük, akkor ott a települések, a városok vannak, és ott kiemelt szerepe van a közösségi közlekedésnek. Egy egész komoly ellentmondásokkal terhelt időszakon vagyunk túl. Én már tettem fel kérdést annak kapcsán, hogy korábban a kormány úgy döntött, hogy megbízza miniszter urat, hogy dolgozza ki a helyi közösségi közlekedés állami finanszírozásának a modelljét, aztán született egy országgyűlési döntés, amely a fővároson kívül a vidéki városoktól megvonta az állami támogatást a helyi tömegközlekedés fenntartásához. Ez egy súlyos ellentmondásként jelent meg. Ezt nem sikerült feloldani a parlamenti vitában, de mit tervez a kormány?

Én azt gondolom, azt mindenki elfogadhatja, és egyet kell hogy értsen azzal, hogy a vidéki városok önállóan képtelenek arra, egyetlen egy ilyen város sincs, amelyik képes önállóan megoldani megfelelő minőségben a helyi tömegközlekedés finanszírozását, és amennyiben ez nem működik megfelelően, akkor én azt gondolom, hogy a klímavédelemről, a klímacélok megvalósításáról, a levegőszennyezettség csökkentéséről aligha beszélhetünk.

Itt kérdésem merült fel a járműpark cseréjére vonatkozóan is, és itt nem is csak a helyi tömegközlekedés, hanem a helyközi, mondjuk a vidéki autóbussz közlekedés esetében azt láttuk, hogy vannak különböző buszcseréprogramok, ilyen-olyan-amolyan, bizonyos nagyságrendben megvalósuló beruházások, ugyanakkor ismereteim szerint az állami Volánbusz járműparkja még mindig messze-messze afölött az életkori érték fölött van, hogy egyáltalán a majdani, a közelünkben lévő piacnyitás esetében egyáltalán csak pályázni tudjon a Volánbusz. Ezzel a problémával mit tud tenni a kormány, mit tervez tenni? Konkrétan milyen lépések állnak előttünk a kötelező, általunk sajnálatosnak tartott piacnyitási kötelezettség előtt?

Milyen módon és milyen ütemezésben, milyen volumenben fogja tudni, figyelembe véve egyébként a környezetvédelmi célokat is, végrehajtani a kormány a Volánbusz járműparkjának a cseréjét?

Valóban nagyon fontos kérdés a fenntartható, megújuló energiákkal kapcsolatban, hogy milyen indokkal kívánja továbbra is megtiltani a szélenergia használatát a kormány. Arató Gergely is megfogalmazott erre vonatkozó kérdést. Én ezt kérdeztem Szijjártó miniszterjelölt úrtól, aki megerősítette, hogy ez a tilalom marad a továbbiakban is. Akkor egy szakmai érvet szeretnék kérni, és nem is magunk, hanem talán a nyilvánosság számára, hogy mi alapján tiltja a szélenergia alkalmazását a kormány.

Beszélt miniszterjelölt úr az illegális hulladéklerakók felszámolásáról, és itt fölmerült a Tamásiban történt eset ügye is. Én egy kicsit árnyalnám a képet. Én úgy tapasztalom, járva az országot és rengeteg megkeresést kapva, hogy ez a probléma nem megoldódni látszik, hanem eszkalálódni, tehát én egyre több ilyen problémáról kapok tájékoztatást. Ezt jeleztem Szijjártó Péter felé is - mégiscsak külügyekről van szó részben -, hogy egyszerűen áramlik be a külföldi szemét, főleg a külföldi műanyagszemét Magyarországra, és amilyen ügyekkel én találkozok itt jellemzően, az Olaszországból származó külföldi műanyagszemét áramlik be, és én hiába hoztam az előző ciklusban javaslatokat, amik konkrét törvénymódosítással megakadályoznák ezt a folyamatot, ezeket akkor vita és módosítási szándék nélkül leszavazta a kormányoldal. Azt tapasztalom, hogy sem az önkormányzatok, sem a hatóságok nem tudnak a jelenlegi jogszabályi környezetben fellépni a probléma ellen.

Tamási városban én rengetegszer jártam, amint múlt év elején megvalósult ez a probléma, ott 8-10 ezer tonnányi, Olaszországból származó műanyagszemetet helyeztek el. Úgyhogy mi azonnal megtettük a feljelentést, és a hatóság megállapította, hogy tűzveszélyes módon helyezték el. Egy 5-6 méter magas hatalmas hegyet kell elképzelni.

Attól számítva, hogy a hatóság megállapította, hogy mindenféle vonatkozó szabályt megsértett a hulladékot odadeponáló cég, még 130 napon át hordták a szemetet, és konkrétan azóta megduplázták, megháromszorozták ennek a hatalmas szeméthegeynek a méretét. Azt gondolom, hogy rossz belegondolni abba, hogy ha tüzet fogott volna ez a hatalmas műanyaghegy, akkor az Tamási város belterületén mit okozott volna. Én ebben az ügyben kétszer kellett hogy feljelentést tegyek, hogy a hatóságok egyszer elkezdjenek foglalkozni ezzel a kérdéssel.

De millió ilyen ügygel találkoztam. Ugye, Mánfa mellett, Pécs mellett is volt egy ilyen eset. Onnét átszállították az illegálisan lerakott hulladékot, ami nem olyan régen meggyulladt Pécs mellett, és ott már fölmerült bizonyos városrész evakuálása. Ebben az ügyben is hiába tettem feljelentést, nem történt semmi.

Tehát a kérdésem arra vonatkozik - ezzel kapcsolatban némi biztatást kaptam Sziijártó miniszterjelölt úrtól -, hogy azáltal, ha mi ismét előterjesztjük a jogszabálymódosító javaslatainkat, hogy állítsuk meg a külföldi műanyagszemét beszállítását, azt támogatja-e a kormány. Erre szeretnék, mondjuk úgy, hogy ígéretet kapni miniszterjelölt úrtól is, hogy az ilyen irányú tevékenységünket támogatni fogja a kormány, ha már elmaradt az előző ciklusban a kormányoldal részéről a jogalkotás.

Nukleáris energia, atomenergia, Paks II. Itt egy olyan nyilatkozatát figyeltem meg az imént miniszterjelölt úrnak, hogy felmerült kormányzati szinten a jelenlegi működő paksi blokkok újabb üzemidő-hosszabbítása. Ezzel kapcsolatban még Kaderják államtitkár urat kérdeztem, ő kategorikus nemmel válaszolt a plenáris ülésen, hogy ez már nem elképzelhető szakmailag. Nyilván ezt mi is látjuk, hogy... (*Dr. Palkovics László közbeszól.*) Tehát, hogy újabb üzemidő-hosszabbítás, azt válaszolta Kaderják államtitkár úr, hogy nem valósítható meg. (*Dr. Palkovics László közbeszól.*) Hát, olyan másfél évvel ezelőtt talán. Nem sokkal államtitkár úr leváltása előtt. Remélem, hogy nem ez a válasza volt az oka államtitkár úr leváltásának. Nyilvánvaló, hogy ez nem politikai kérdés, ez egy szakmai-műszaki kérdés, úgyhogy erre majd szeretnék egy világos választ kapni.

Illetve a Paks II. projektnél azt gondolom, hogy egy önálló vitanapot is megérne, és ezt egy kicsit részletesebben kifejtettük tegnap Sziijártó miniszterjelölt úr meghallgatásánál, ugyanakkor olyan mértékben föltenném a kérdést, hogy azért látható, hogy még nincs létesítési engedély. Aszódi professzor úr kijelentette, hogy az oroszokat már nem lehet megfelelő partnernek tekinteni, tekintve, hogy Ukrajnában semmibe vették a nukleáris biztonsággal kapcsolatos nemzetközi egyezményeket, illetve itt komoly szakmai kérdések lógnak a levegőben. Mi a forgatókönyve a kormánynak abban az esetben, ha az oroszok nem lesznek képesek a magyar és az európai szabványoknak megfelelő terveket továbbra sem elkészíteni? Illetve azt láthattuk, hogy a Fidesz európai parlamenti delegációja megszavazott egy olyan javaslatcsomagot, ami a szankciós politikát kiterjesztené a Roszatommal való mindennemű együttműködésre. Ezzel kapcsolatban mi az álláspontja miniszter úrnak?

Nagyon sokszor beszélt, helyesen egyébként, miniszter úr, a körkörös gazdaság kérdéséről, és fölmerült itt a hulladékok kérdése. Egy olyan kérdésem lenne még, hogy 2010-2018 között másfélszeresére nőtt a hazai anyagkitermelés, alapvetően az építőipari felhasználás miatt, és ebben a hatékonysági mutatóink folyamatosan romlanak. Az építőipar a hulladéktermelés 35 százalékáért felelős, és egyre növekvő arányban. Miért ellentétesek a tendenciák azzal szemben, amit, mondjuk, a kormány programként megfogalmaz?

Az utolsó kérdésem - nem akarom kifeszíteni a bizottsági ülés kereteit - részben kapcsolódik ahhoz, amit Arató képviselő úr említett. Kiemelt projekt volt, és olvastam is, hogy a Gazdasági bizottságnál előkerült a Budapest-Belgrád vasútfejlesztési projekt ügye. Milyen módon tervezi megoldani a budapesti belterületi részek elkerülését, ha megvalósul ez a projekt, és ha megvalósul nagy volumenben az áruszállítás a pireuszi kikötő irányából, akkor milyen útvonalon fog átjutni a Dunán, lesz-e Vo-s vasúti elkerülő

szakasz, milyen módon lehet mentesíteni az agglomerációt és Budapest belső területeit egy ilyen elképesztő volumenű áruszállítás tekintetében? Azt gondolom, hogy ez minden budapestit és a környéken élőt joggal érdeklő kérdés. Köszönöm szépen előre is, ha ezekre a kérdésekre választ kaphatok.

ELNÖK: Az ülésvezetést visszaadom Keresztes elnök úr részére.

(Dr. Keresztes László Lóránt, a bizottság elnöke átveszi az ülés vezetését.)

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (LMP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Ismét felteszem a kérdést, hogy felmerült-e újabb kérdés, észrevétel képviselőtársaim körében. *(Senki sem jelentkezik.)* Úgy látom, hogy nem. Akkor megadom a szót Palkovics miniszterjelölt úrnak, hogy tudjon reflektálni.

Dr. Palkovics László válaszai

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ technológiai és ipari miniszterjelölt: Köszönöm szépen. Elkezdem a kérdések sorrendjében, de lesznek átfedések.

Itt van mindjárt az első, a kötöttpályás közlekedési rendszer alakítása. Az a helyzet, hogy ha megnézzük az európai tendenciákat, nagyjából egy lehetőség van arra, hogy azt a környezetterhelést, amit a személyszállítás, illetve a teherszállítás okoz, lényegesen le tudjuk csökkenteni, ez pedig a vasúti szállításra történő áttérés. Az Európai Unió célja, hogy 2050-ig a mostani 20 százalékos teherszállítási részarányt 50 százalékra emelje. Ez egy nagyon komoly kihívás. Nálunk egy kicsit jobban állunk, nem 18 százalék, hanem 22, de lényegileg nem különbözik. Tehát igazán egy irány van, ez a vasúti közlekedés fejlesztése.

Jelen pillanatban az elkövetkező időszakban - ami jelenti 2021-2027-et - 6 ezer milliárd forint az, amit részben európai uniós, részben hazai forrásból tervezünk arra, hogy a vasúti rendszerünket továbbfejlesszük. Ebből a 6 ezer milliárdból 4 ezer milliárd a pálya és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése, 2 ezer milliárd pedig a gördülőállomány fejlesztése. Tehát ez nagyjából így néz ki. A vasúti fejlesztés egy borzalmasan drága dolog. Láttuk azt, hogy például a déli elkerülő szakasz megépítése a bonyolultsága miatt milyen összeget jelent - ez most a Budapesten belüli részét jelenti. De ha, mondjuk, megnézzük a Budapest-Belgrád építését, ez is egy nagyon komoly összeget jelent, vagy ha már a képviselő úr is kérdezte, a Vo, és hogy hogyan fog a kettő összefüggeni. A Vo-st meg kívánjuk építeni, olyannyira, hogy a HUNGRAIL tett javaslatot különböző nyomvonal-variációkra, és ezek közül kiválasztottuk azt, ami az értékelési szempontrendszer szerint egyébként a leginkább elfogadható. Ez egy olyan szakaszt jelent, ami Szolnokot Kecskeméten keresztül összeköti Székesfehérvárral úgy egyébként, hogy ez Budapesttől nagyjából 50-60 kilométer délre, tehát a Csepel-szigetnek a déli részénél megy át a Dunán.

A teljes Vo-s Záhonytól kezdődik, Győrnél csatlakozik az 1-es vonalhoz, és ott megy ki az országból. Ennek a legfontosabb eleme ténylegesen a Kecskemét, Duna-híd és utána pedig Börgöndig vezető szakasza. Ez lesz egyébként az első prioritás. Ennek a megépítését pontosan úgy tervezzük, hogy ugyanakkor, amikor a Budapesten belüli déli vasútnak a beruházási munkái véget érnek, arra legyen kész. Ez pont amiatt van, hogy ne kelljen behozni semmilyen teherforgalmat Budapestre. A Vo-s a Budapest-Belgrád vasútvonalat Tassnál keresztezi. Tasstól kezdődik az az elővárosi forgalom, ami egyébként is megnehezítené a teherszállítást, hiszen az egy ütemezett forgalmat jelent, és nem is kívánunk annál beljebb jönni. Tehát a kérdésre az a válasz, hogy nem akarunk Tass fölé jönni. Ha maradnak még esetleg bármilyen irányvonalak - egyébként főleg északról jönnének lefelé, tehát Szob irányából -, az nagyon kevés forgalmat fog jelenteni, de azok sem kell hogy átmenjenek a Dunán. A Dunán át tudnak lépni majd a Vo-nak a

nyomvonalán, azt mindenképpen szeretnénk szinkronizálni. Tehát értem Budapestet, az az áruforgalom, ami Pireuszból Európa közepe irányába irányul, ennek gyakorlatilag nem lesz olyan része, ami Budapestre bejönne, mert nem kell hogy bejöjjön, egy folyamatos szűkületet jelentene. Tehát ez el fog menni a Vo-son. A jelenlegi tárgyalásaink szerint azok a logisztikai elemek, amik ahhoz kellenek, hogy egy teherszállító irány jól tudjon működni, ugye, ehhez tartoznak rendezőpályaudvarok, tartoznak konténerterminálok, illetve egyéb terminálok, de idetartoznak azok az intermodális ügyletek, amik, mondjuk, egy repülőtérrel való viszonyt jelentenek, vagy pedig valamilyen folyami hajózással kapcsolatos viszonyt jelentenek. Ezek ennek mentén fognak megvalósulni.

Tehát a kérdésre a válasz az, hogy igen, a Vo-t tervezzük, és pedig úgy tervezzük, hogy az a szakasz, ami a kritikus szakasz, tehát a Dunán átmenő szakasz és Kecskemét és Székesfehérvár, Börgönd összekötése, az egyeztetve valósuljon meg, tehát nem akarjuk azt, hogy Budapestre bármifajta olyan, ezek főleg irányvonalak, nem nagyon sok rendezés lesz, azt meg föl tudja oldani Szolnokon, a szolnoki rendező valamilyen szintű bővítésével; nem akarjuk azt, hogy Budapestre ezek bejöjjenek, és nem is kell egyébként. Tehát gyakorlatilag a budapesti átmenetelt teljes mértékben, még ami kibővített átjárás is, a személyforgalom teljesen le fogja foglalni.

Tehát ami a Vo-, illetve a budapesti elővárosi forgalmat jelenti, igen, Vitézy Dávidtól én most ebben a helyzetben nem félnék, hanem inkább örülnék annak, hogy ő az, aki a közlekedéspolitikáért felelős államtitkár lesz, ugyanis az elmúlt időszakban az ő tevékenységéből pontosan az látszott, hogy a budapesti kötöttpályás és az agglomerációs kötöttpályás közlekedésnek ő volt a legnagyobb támogatója, és azt hiszem, a legjobb értője is, tehát ha valakinek ezzel kapcsolatosan bármilyen érzései lennének, akkor én most itt inkább az örömet javasolnám érzésnek, és kevésbé az aggodalmat. Ebbe persze beletartoznak olyan ügyletek, mint a HÉV, tehát a gördülőállomány-beruházások. Ez a 2000 milliárd forint tartalmazza a HÉV-szerelvények cseréjét is. Itt egy nagyon komoly vasútfejlesztési program indult el. Az első eredményét, a 115 új mozdonyt a beszerzésére vonatkozó tendert a Siemens megnyerte, áron alul nyerte meg egyébként, ennek lesz a következő eleme a HÉV-szerelvények kérdése. Ott néhány technikai kérdést merült fel, ami nem a szerelvényekkel volt kapcsolatos, hanem a 150-es vonalnak a budapesti bevezető szakaszával, illetve a szerelvények kompatibilitása miatt. Arra a kérdésre, hogy az északi szakaszra, tehát a Soroksár és a Ferencváros közötti szakaszra vonatkozó tendert kiírtuk, de ezt nem hagytuk jóvá. Úgy tűnik, hogy ezt nem fogjuk megépíteni, mert nem lesz rá szükség. Tehát az, ami most ott van, az arra a forgalomra, ami az elővárosokban van, bőségesen elég lesz, tehát nem szükséges ezt tovább bővíteni. A HÉV-vel való szinkronizálás egy kérdés, arra vonatkozóan még van néhány technikai kérdés, ennek a tervei is készülnek.

Ami az ország kötöttpályás ügyeit jelenti, ott egyébként hasonló stratégiát fogalmaztunk meg, mint a gyorsforgalmi utak esetén, hogy részben legyen az ország átjárható. Jelen pillanatban nem átjárható, mert csak Budapesten lehet keresztül menni, tehát nincs más modul. Budapest és a megyei jogú városok, nagyvárosok között legyen értelmezhető személyszállítási kapcsolat, amit egyébként úgy lehet elérni, hogy az autóbusszos közlekedést és a vasúti közlekedést szinkronizáljuk abban az értelemben, hogy ahol egyébként nem szükséges, akkor ott a ráhordást autóbusszal oldjuk meg, ez kényelmes, kipróbáltuk, kiválóan működik. A Budapest-Zalaegerszeg szakaszon azért sikerült elérni azt a menetidőt, ami jelen pillanatban 2 óra 20 perc nagyjából, mert egyszerűen meg tudtuk oldani azt, hogy autóbusszos ráhordással tudtuk a megállók számát csökkenteni. Tehát ez a dolog zajlik.

Ami az elektromos autóbusszt, illetve általában a vidéki városok tömegközlekedését jelenti: a tömegközlekedés az önkormányzat feladata, a parlament így döntött, egyelőre a főváros volt kivétel, az említett 12 milliárd forintos támogatás, amit a főváros megkap.

Volt sajtója, amikor Lázár miniszter úrral együtt elindítottuk a tram-traint, de ott ő üzent valamit a fővárosnak, mindenesetre a vidéki városokat a kormány egyébként számos módon támogatja. Tehát, hogyha megnézzük az autóbusz-beszerzési programokat, mondjuk ha megnézzük az elektromosautó-beszerzési programokat, akkor ezeket a buszokat most 80 százalék intenzitással szerezzük be a városok számára. Így egyszerűen az történt, megnéztük, hogy ennek mennyi az üzemeltetési költsége, kiszámoltuk az üzleti modelljét, és ebből az jött ki, hogyha a város egyébként ehhez 80 százalék támogatást kap, akkor az autóbusz megéri, ezt a támogatást mi biztosítjuk.

És egyébként ez igaz a Volánra is. A Volán esetében itt kérdésként felmerült, hogy a Volán a piacnyitásnak hogyan fog tudni megfelelni. A Volán már 2000 buszt kicserélt, és zajlik további 1500 busz cseréje, tehát jelentős járműállomány-csere zajlik. Az már csak hab a tortán, meg jó hír, hogy ezek jelentős részét Magyarországon tudjuk most már gyártani a négy autóbuszgyár valamelyikében. És egyébként a Volán esetében is zajlik egy erőteljes, főleg a vidéki városok tömegközlekedésében részt vevő, akkumulátoros, zéró kibocsátású járműveknek a támogatása. Itt még van azért feladatunk. Egyelőre akkumulátoros járművekről beszélünk. Ez énszerintem sem a jó megoldás, tehát a fedélzeten előállított energia valamilyen zöldmódon, akár üzemanyagcella, hidrogén-üzemanyagcella, akár más módon, ez egy jobb megoldás. Ezeknek a buszoknak a támogatását is meg fogjuk kezdeni.

Képviselő úr kérdezte a víziközműveket egy olyan aspektusból, ami közös ügyünk. Ez alapvetően a nagyméretű iparágak telepítése; ez minden olyan dolog, ami az akkumulátorokhoz kapcsolódik. Szóval, az a helyzet, hogy itt azért az az elv, hogy egyszerre mindent nem tudunk. Tehát ahhoz, hogy a megújulóenergia-forrásainkat valamilyen módon optimálisan tudjuk használni, ahhoz tárolókapacitásra van szükség. Németországban, csak hogy értsük a nagyságrendet, a német elektromos rendszer annyira jól szabályozott, és annyira van tele egyébként galvanikus, tehát akkumulátorokkal - nem mással, akkumulátoros tárolókapacitásokkal, hogy ők évente nagyjából a teljes kiegyenlítő energiáért fizetnek 320 millió eurót. Mi, Magyarország, egy tizedakkora gazdaság, vagy tizedakkora ország körülbelül, mi 340-et fizetünk azért, mert nem ilyen a rendszerünk, tehát nem fogjuk tudni azt kikerülni, hogy mi is ebbe az irányba haladjunk el. Azon lehet vitatkozni persze, hogy ez most akkumulátor legyen, vagy üzemanyagcella legyen, vagy elektrolizátor legyen, de mindegyiknek az előállítási módja, a költsége ugyanaz, tehát itt nem nagyon vannak csodák. Sajnos az akkumulátorok jelen pillanatban igénylik azt a mennyiségű energiát, amit mondtam, tehát egy 100 gigawattórányi akkumulátorkapacitást előállítani képes gyárnak olyan 700-800 megawatt között van a folyamatos kapacitásigénye, csak hogy a 800 megawattos számot észleljük: a BMW-gyárnak közel 80 megawatt nagyjából Debrecenben, egy akkumulátorgyárnak ott a környékén mondjuk 800 megawatt. 1000 köbméter/óra frissvízigénye van, és egyébként utána ennek a tisztítása és a visszaforgatása egy következő igényt jelent. Itt pont az iváncsai, illetve a komáromi, gödi gyárak kapcsán ezen tevékenykedünk, hogy hogyan tudjuk ezeket a szinteket csökkenteni úgy, hogy újra használjuk. Sajnos az a probléma, hogy a technológiai víz az frissvíz kell legyen, tehát ott a tisztított víz nem alkalmas, mert az nem jó minőségű erre. Ez az ára annak, hogy Magyarország viszont ilyen értelemben az akkumulátorgyártás területén egy önálló nagyhatalom lesz, és egyébként stratégiai szempontból nekünk van akkumulátorunk, másoknak meg nincs. Tehát ez átrendezi az ökoszisztémát egyébként.

Azt lehet látni, hogy egy akkumulátorgyár ökoszisztémájának a felépítése kapcsán minden hozzá tartozó, nemcsak a gyár, hanem az energetikai rendszer, a hozzá tartozó egyéb közművek annyira drágák és annyira bonyolultak, hogy inkább az autógyárak mennek az akkumulátorgyár mellé most már, mint fordítva, és ennek még nincs vége. Ez az ára annak a döntésnek, amit hoztunk, hogy bizony-bizony elektromos autókkal akarjuk az elkövetkező időszakot leélni, nem belsőégésű motorossal. A belsőégésű

motoros jármű az nem bonyolult, egy elektromos autó pedig bonyolult, és ilyenekkel jár. Tehát mindig figyelembe kell venni, hogy mi ennek az ára. Ma a világon technológiailag más megoldás nincs. Akkumulátort szállítani, ha, mondjuk, ezt Ázsiában gyártanánk, az megint egy rossz üzlet, mert olyan mennyiségű akkumulátort szállítani meg nem éri meg. Tehát ilyen értelemben ebben a viszonyrendszerben lehet gondolkodni. Mindennek ára van. Ha megtartottuk volna a belsőégésű motort, akkor ezek mind nem lennének, de nem tartottuk meg, hanem helyette más döntéseket hoztunk. Ezeknek ez a következménye.

Arató Gergelynek már mondtam, hogy ne izguljunk Vitézy Dávid miatt, szerintem ő rendben lesz. Ami a budapesti kötöttpályás közlekedést illeti, itt gyakorlatilag a tervek elkészültek. Ezeket most elő fogjuk venni, és megnézzük, hogy hogyan fogjuk létrehozni. Ez a minisztérium dolga, tehát a Budapest Fejlesztési Központ átalakul. Van egy része, amely a kivitelezéssel foglalkozik, ez lesz Lázár miniszter úr dolga, a szakpolitikai rész pedig a mi feladatunk.

A víziközműre még visszatérve, egy kérdés, hogy a víziközművel mi a helyzet. Az a helyzet, hogy a víziközmű nálunk van, ennek államtitkár asszony a felelőse, tehát minden, ami nem a felszíni vizek menedzsmentje, tehát ami abba a körbe tartozik, hanem közmű, ivóvíz, szennyvíz, az a mi ügyünk. A kérdés arra vonatkozott, hogy milyen mennyiségű összeg szerepel a költségvetésben. A KEHOP mostani szakaszából 540 milliárdot, a következőből 300 milliárdot fogunk fordítani víziközmű-felújításra, illetve a következőkben, itt a nagyságrendek azért nagyobbak, tegyük hozzá, tehát az a cikkcakk, amikor itt a víziközműveket eladtuk, visszavettük, eladtuk, különböző kormányok alatt... Én örülök annak, hogy képviselő úr is aggódik, nehogy a víziközművek külföldi tulajdonba kerüljenek. Ez nem a mi kormányunk alatt került oda, hanem az pont az ellenkező oldalon történt, de abban egyetértünk, hogy semmiképpen ne kerüljön oda.

És még mindig jobb az állam tulajdonosként, mint ha nem működik egy víziközmű, annál, hogy egyébként egy külföldi céghez kerüljön. Ott a környéken voltak ilyenfajta problémák. Tehát a víziközműveknek a teljes felújítása egy nagyon komoly összeg. Az említett víziközmű-stratégián még néhány módosítást meg fogunk tenni, és hamarosan publikáljuk. Azért ebben 2000-4000 milliárd forint közötti összegekről beszélünk, ami csak ahhoz szükséges, hogy a víziközműveknek a csőelemeit intakt módon tudjuk tartani, ugyanis itt is megint nem az a probléma, hogy a víz elfolyik, hanem az a baj, hogy nem lesz víz. Tehát erről magában lehet polemizálni, hogy elfolyt, elfolyt, majd valahogy visszajön – nem, nem lesz víz! Tehát a probléma ennél nagyobb. Ez a 2000-4000 milliárd forint közötti összeg, ez azon múlik, hogy milyen állapotban van, illetve, hogy milyen technológiát választunk a felújítására. Ezt most elemezzük, most végezzük azokat a méréseket, hogy megnézzük azt ténylegesen, hogy a nagy átmérőjű azbesztcsőveket milyen sorrendben kell majd kicserélni, a csere módja micsoda - kiássuk, helyette rakjuk be, mellé ássuk, oda rakjuk be, vagy pedig kibéleljük, ez a három dolog van. Nyilván ebből a legolcsóbb a béleléses technológia, de itt még nem hoztunk döntést, mert azzal kapcsolatosan is van néhány kérdés, ez hamarosan meg fog történni. Ez egy ilyen összeget fog jelenteni. Én erőteljesen kétlem azt, hogy az államon kívül ezt az összeget bárki más meg tudja finanszírozni. De aztán, hogy ez mit jelent a víziközmű-vállalatokra vonatkozóan, ez meg persze az ő döntésük nyilván. Ez ma egy más struktúrát jelent. Annak idején így döntöttünk, ennek a döntésnek ez a következménye. Az állam készen áll arra, hogy ebben bármilyen támogatást nyújtson.

A Nagy Mártonnak fölített kérdés, hogy hogyan és milyen módon büntetjük vagy ösztönözzük a nagyvállalatokat, ezt valóban nem neki kellett volna föltenni, mert ő alapvetően a gazdasági életért felelős miniszter. Az ETS-rendszer pont ezt teszi. Az ETS-rendszer pont arra ösztönzi a nagyvállalatokat, hogy azokat az energetikai megoldásokat, amelyek a környezet terhelését nagyobb mértékben végzik, azokat ne tegyék, és egyébként ezeket a forrásokat meg arra fordítjuk, hogy kvázi olyan innovatív és egyéb más módokon módosítsuk ezt a rendszert.

De idetartozik egyébként az EKR-rendszer. Az EKR-rendszer nem büntet senkit, az EKR-rendszer csak kötelezi az energiaszolgáltatókat - a Molt, az E.ON-t, az MVM-et - arra, hogy foglalkozzanak azzal a kérdéssel, hogy egy panellakást menjenek és újítsanak fel, ha ők szolgáltatják az energiát, ugyanis az ott lakók nem biztos, hogy felújítják. Ehhez egyébként a forrásaik rendelkezésre állnak. Bízom abban, hogy ezek a cégek nem azt a megoldást választják, hogy inkább befizetik az alapba büntetésként - ez egyébként magasabb -, és akkor jöjjön a kormány, és adja oda valakinek, hogy újítsa fel, hanem ők, miután rendelkeznek eszközökkel - ezt nagyon fontos lenne megérteni, hogy ők azok, akik direkt kapcsolatban annak a partnerekkel, ők azok, akik eszközökkel, üzleti modellekkel rendelkeznek ahhoz, hogy ezzel bármit kezdeni tudjanak. Tehát csak az államtól várni azt, hogy legyen panelprogram - persze lehet, erre egy sor pénzünk van egyébként, magánlakásokra, állami épületekre, de emögött viszonylag kevés üzleti modell van. Az ő ügyük mögött van üzleti modell, s ezzel próbáljuk ösztönözni őket. Ők tiltakoznak ellene, persze, a Mol is tiltakozik, az E.ON is tiltakozik, az MVM is tiltakozik, hogy én gázt szolgáltatók, miért kell nekem azzal foglalkozni, hogy ezt mire használják, hát fűtenek, nem? Tehát ez egy másfajta megközelítés. Úgyhogy javasolom képviselő uraknak azt, hogy ezt mindenképpen támogassák, mert ez egy kifejezetten jó rendszer. Itt a kormány és az energiaszolgáltatók nem azonos oldalon állnak, pont az ellenkező oldalon állnak, de mi azt gondoljuk, hogy nekik ez mindenképpen feladatuk.

Ami a szétszabdalást illeti, szerintem meg pont összeraktuk. Tehát az a helyzet, hogy a környezetvédelem, az energiapolitika, a klímavédelem és a körforgásos gazdaság most egy minisztériumban van. Eddig nem egyben volt. Tehát eddig ezek két minisztériumban voltak, most összehúztuk. Az pedig, hogy az iparral együtt van, hála istennek. Ugyanis, ahogy mondtam, itt önmagában addig, amíg környezetvédelemről, klímáról úgy általában beszélünk ilyen holisztikus megközelítésekkel, az nagyon jó, az elveket jelent, meg nagyon szép dolgokat jelent, de ezt meg kell valósítani, ez technológiát jelent, ez ipart jelent. Ha két kézben lenne, akkor lenne konfliktus, ugyanis az iparnak nem biztos, hogy pont az a szándéka, mint ami egyébként a környezetvédelemnek valamelyik eleme, így viszont egy kézben van, tehát ezt tudjuk szinkronizálni. Tehát azt gondolom, hogy pont az a jó, ha ez egy kézben van, és aki nem így csinálja, szerintem hibát követ el. Biztos indoka van, hogy miért nem így csinálják.

Ha a zászlóra ki akarjuk írni, hogy mennyire zöldek vagyunk, és mennyire foglalkozunk vele, arra persze tökéletes egy önálló minisztérium, arra viszont, ha meg is akarjuk oldani a dolgot - és mérnök lévén, én inkább megoldanám, mint beszélnék róla -, inkább azt gondolom, hogy legyen minden eszköz a kezünkben. Egyébként az innovációs eszközeink jelentős része is megvan, hiszen például az a kvótaalap, amit innovációs feladatok végrehajtására kell fordítani, az is nálunk van, tehát ebből tudjuk ezeket az ügyeket finanszírozni. Ebből tudjuk azt finanszírozni, hogy hogyan tudunk hidrogént tárolni Magyarországon, mondjuk, bizonyos gáztárolók helyén. Ebből tudjuk azt finanszírozni, meg tudjuk azt nézni, hogy, mondjuk, a hidrogén szállítására alkalmas-e például az a hálózat, ami ma gázra van. Tehát én ezt pont pozitív dolognak tartom.

Paks. Azért kérdeztem, hogy mikor volt ez a kijelentése Kaderják úrnak. Ha ez másfél évvel ezelőtt volt - nem ezért rúgtuk ki, nem is rúgódott ki egyébként, tehát Kaderják úr azóta is örömmel dolgozik, és pont azt a tevékenységét végzi, amihez ő kiválóan ért, és minden tanácsát megfogadjuk, mi ketten mindenképpen, és ez egy nagyon fontos dolog. Ez másfél évvel ezelőtt volt - de hát akkor még nem volt ukrán háború, meg nem volt az orosz energetikától való függetlenedés, meg egy csomó minden nem volt, most meg van. Meg akkor még nem úgy nézett ki, hogy egyébként, mondjuk, az atomenergia támogatott lenne Európában, de időközben most támogatott, tehát változott a helyzet. Azt gondolom, hogy minden eszközt meg kell vizsgálnunk arra, hogy legyen elegendő energiánk, és legyen egyébként függetlenségünk. Innentől kezdve, ha nem tudjuk az oroszoktól megvenni, mert nem tudjuk, akkor honnét fog jönni? Ez jelenti

a problémát. Azt gondolom, hogy most minden nem konvencionális dolgot meg kell néznünk.

Azt hiszem, hogy a bajor energetikai rendszer egy jó rendszer, önnek is nyilván tetszik, nekem mindenképpen. Söder elnök úr azt mondta, hogy megtartják az atomerőműveiket, mert nem tudják leállítani őket, sőt még üzemidőt is hosszabbítanak rajtuk, mert egyszerűen ebben a pillanatban az egy vagy két évvel ezelőtti állapot nem ilyen. Ha ők ezt teszik, akkor ezt nekünk is mindenképpen meg kell fontolni, és igen, meg kell építeni a Paks II.-t is. Paks II. azért van a Külügyminisztériumban egyébként, mert az Európai Unióval kötött szerződésben volt egy feltétel, hogy nem lehet ugyanazon miniszter felügyelete alatt a Paks II. felügyelete, ahol a Paks I. felügyelete van. Ez sajnos nemcsak a működéstől kezdődik, hanem már a létrehozástól is. Tehát ez az indoka a dolognak, ezért nincs ebben semmifajta implauzibilitás.

Az a helyzet, hogy a Paks II. egyelőre nincsen szankciós listán, tehát magyar tulajdonú lesz. Nyilván, ha a helyzet változik, akkor az egy új helyzetet jelenthet, de Szijjártó miniszter úrral abszolút egyetértek abban, hogy nekünk energiaproblémánk lesz, és arra a Paks II. megoldást talál. Ha a helyzet változik, nyilván akkor alkalmazkodni kell hozzá. A Paks I. üzemidő-hosszabbítása pedig technológiailag lehetséges, tehát ezzel akkor sem volt baj, amikor Kaderják Péter ezt a kijelentést tette, hiszen neki elég komoly része volt, azt hiszem, hivatali elnökként akkor, amikor például létrehozták ezeket a felújítási terveket. Tehát nem technológiai probléma volt. Azt mondtuk, hogy a Paks II. helyettesíteni fogja. De, ugye, a helyzet azóta megváltozott.

Ami a külföldi hulladékot illeti, a jó hír az, hogy mind az RDF, mind a szennyvíziszap behozatalát már két éve megtiltottuk, tehát Magyarországra egyik sem jöhet be. Elvileg persze ez csak akkor lehetséges, ha egy adott országban azon hulladéktípus, amit, mondjuk, valamilyen felhasználási céllal hoznak be, nem áll rendelkezésre. Mi azt mondtuk, amíg a magyar RDF-et el nem használják az erőművek, addig nem lehet behozni, illetve szennyvíziszapot egyáltalán nem lehet, de szennyvíziszap nem is jön. Ha jön, akkor az teljesen illegálisan, az egy rendőrségi ügy. Nagyon szeretném látni azt, hogy például az említett Tamásiba hozott műanyag-hulladék-cég vezetője néhány évre börtönbe megy - azért már hat év letöltendő kéne kapni a jelenlegi szabályozások szerint, amit mi hoztunk, egyébként tegyük hozzá.

Ami most történik - és ezt egyébként szintén meg fogjuk oldani -, hogy nem azzal a kóddal hoznak be műanyag-hulladékot, tehát nem RDF-kóddal hoznak be, hanem alapanyagként hoznak be. Egyébként ez nem az erdőszélen végzi, tegyük hozzá, tehát ebből nem illegális hulladék lesz, ebből azokban az erőművekben, ahol többet fizetnek úgynevezett kapupénzként azért, hogy elégezzék ezt a műanyag-hulladékot, ott lesz belőle egyébként energia. Tehát a helyzet nem annyira vészes, de ez sem jó, meg fogjuk akadályozni. Tehát, ami most bejön műanyag-hulladékként, amit lehet látni, az abban az értelemben legálisan jön be, hogy egy másik termékkódot kap, és ezzel a termékkóddal pedig be kell engedni. Csak, ugye, most meg kell néznünk azt, hogy a termékkód micsoda. RDF-ként biztos, hogy nem jöhet be, mert a magyarországi RDF-et kell először felhasználni. Úgyhogy ez egy tiszta rendőrségi ügy, amit kezelni fogunk. Amikor a másik teherautó-sofőr eltölt néhány éjszakát előzetesen, meg utána a cégtulajdonos, ahova vitte volna, ő is eltölt néhány éjszakát, és utána azonnal meg fogja fontolni, hogy ez nem jó így. Itt sajnos azok a vállalatok, akiknek a tonnánkénti 28 euró több mint a 20 euró, amit a magyar RDF fizet, ez nekik megéri. Ennek az legyen a következménye, hogy akkor viszont ők eltöltenek néhány éjszakát olyan helyen, ahol valószínűleg nem szeretnének lenni, és akkor megfontolják, hogy tegyék-e ezt úgy, ahogy ez egyébként zajlik.

Azt hiszem, hogy elmondtam mindent talán...

ELNÖK: A gödi talajszennyezés.

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ technológiai és ipari miniszterjelölt: Ja, a gödi talajszennyezés! Az a helyzet, hogy egy állammal szemben mindig vannak ilyen rossz érzések, hogy állam nem tud jól működni. Az a helyzet, hogy a minisztériumok közötti együttműködés ezeken a területeken szerintem tökéletes. Tehát ahogy a kormányhivatalok működnek, nincs itt Lázár miniszter úr, nem kell megdicsérnem őt, de ezt kiválóan létrehoztuk. Elmondom mindig egyébként, hogy azok a funkciók, amit a kormányhivatalokhoz telepítettünk, ezek kiválóan működnek, az együttműködés a részfőigazgatósággal, a kormányhivatalok között kiváló.

A gödi talajszennyezés nem a gyárból származik. Ez egy olyan jelenség, ami kapcsán, ha egyébként, mondjuk, egy 10 kilométerrel arrébb fűrnának egy ugyanilyen lyukat, és ott ugyanezt elvégeznék, valószínűleg ugyanezt találnák ott is. Tehát ez, most nem azt mondom, hogy egy politikai ügy volt, mert éppen ott vannak ilyenfajta ügyek, de nem sikerült beigazolni. Tehát technológiailag a vizsgálatot többször elvégezték, ennek semmi köze a gyárhoz. A gyár egyébként zárt rendszerben működik. Persze, higgyük azt, hogy egy dél-koreai gyár nem high-tech gyár, és, mondjuk, éppen azzal szórakoznak, hogy kiengedik ezt a fajta anyagot - ezt én nem gondolnám, ők erre sokkal érzékenyebbek, nem a magyar jogszabályok miatt, hanem a saját cégfilozófiájuk miatt.

Tehát nem onnét származik. Ha baleset történik, az egy másik ügy, de ebben az igazolódott be, hogy ez nem a gyárból származik. Ez egy létező ügy, ami létezhet arrébb is, és ha valaki ezt a mérést elvégzi, mondjuk, 10 kilométerrel arrébb, akkor ott ugyanezt fogja találni nagy valószínűséggel, tehát ez nem a gyárból származó ügy. És egyébként pont itt látszott az, hogy nagyjából néhány napon belül sikerült a komplett folyamatot lezárni, tehát a kormányzati szervek együttműködése ebben is például kiváló volt.

De mondom, ez ugyanabba a kategóriába tartozik, hogy akarunk akkumulátort, vagy nem akarunk. Tehát szennyezést nem akarunk, ez egészen biztos, ez ilyen. Az előbb a másik bizottság ülésén mondtam, hogy amikor ezek a gyárak idetelepülnek, vagy építenek egy ilyen gyártóüzemet, akkor megépítik ennek az újrahasznosító üzemét is. Tehát a negyedik, amiről most tárgyalunk, ott lesz egy gyár, lesz hozzá sok minden, meg egy újrahasznosító üzem, ami egyébként a BASF-fel és a Mollal együtt hozza ezt létre. Tehát ez egy ilyen világ. Köszönöm.

ELNÖK: Jó. Szélenergia.

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ technológiai és ipari miniszterjelölt: Szélenergia, kedvenc témám. Az a helyzet, hogyha valaki Magyarországra ránéz, Magyarország egy medencében van. Ebben a medencében a domborzati viszonyok olyanok, hogy tulajdonképpen egy olyan szélcsatorna van - ezt nem én mondom, hanem mondjuk az osztrákok, hogy hú, de építik ezeket a szélerőműveket -, ez a Móri-árok. Ez egy árok, tehát ott a szél valóban egy irányba, és nagy biztonsággal fúj. Aztán nagyjából az ország többi részében ezt már nem lehet garantálni.

Miután egy szélerőműnek a teljesítménysűrűsége pont azt hiszem, pont tizenegyedrészre mondjuk az atomerőműnek, egyszerűen ilyen, tehát tizenegyszer annyi anyag kell egy szélerőműbe 1 kilowatt energia vagy teljesítmény előállításához, mint az atomerőműben, és sokkal-sokkal több, mint egyébként a naperőműben, ezért úgy gondoljuk, hogy ne szélerőművet építsünk, ha már egyébként megújulóról beszélünk, hanem olyat, ami egyébként Magyarországon van - ez a napsütés. A szélerőműhöz ugyanolyan formában kell tárolási kapacitás, hiszen a szél akkor fúj, amikor nem fúj. Németországban ennek a mostani energiaválságnak az egyik kezdeményezése pont az volt, hogy egyszerűen nem fűjt a szél néhány hétig, és utána a német energia összedőlt, nem tudták kikompenzálni, vagy csak nehezen tudták kikompenzálni. A rendszerük jó. Ezen keresztül minden energiát el tudtak szívni, mi pedig ezt megjártuk, tehát ezért azt gondoljuk, hogy egyelőre a szélerőművek, ha valami más nem indokolja, például az

éjszakai működésük - de megint, a szélbiztonságunk ott sem garantálja ezt -, akkor inkább napenergiába, inkább geotermikus energiába fektessünk, mint, mondjuk, egy olyanba, aminek a működése, és így aztán a megtérülése nem biztos, hogy biztosított. Van szerencsém speciel pont ezt a technológiát viszonylag jól ismerni, szóval, ez egy nehéz technológia.

Ami a geotermikus energiát illeti, az szintén egy nehéz ügy. Az egyik prioritásunk az elkövetkező időszakban az lesz, hogy a távfűtés területén hogyan tudjuk a geotermikus energiát értelmezhetőbben, megtérülő módon használni, ugyanis a technológiák jelentős része ott sem áll még úgy rendelkezésre, hogy teljesen megbízható legyen.

Tehát a kőzetreperesztéses technológiák van, ahol működnek, van, ahol nem működnek, hatalmas beruházást igényelnek. Hogyha a vizet vissza kell sajtolni a földbe, annak az energiaigénye magas, nem tudunk minden energiát kivenni belőle; a repesztéses technológiával nem biztos, hogy működik, ugyan ott zárt lenne a fűtőkör, tehát itt azért még van annyi nyitott kérdés, óhatatlanul, az biztos, hogy ez egy olyan terület, ami a következő időszakban az egyik fókuszterületünk lesz.

Itt a rizikóját is elkezdjük mérsékelni, tehát adunk ahhoz támogatást, hogyha valaki egyébként ilyet akar létesíteni, akkor a fúrásainak a költségeihez hozzájárulunk, pont azért, hogy ezt a rizikót csökkentsük. Ez egy nyitott kérdés, de itt látunk lehetőséget, csak ez is olyan, amit nem lehet nagyon sok helyen alkalmazni, hanem célszerű, mondjuk, egy város távfűtő rendszeréhez kapcsolni.

ELNÖK: Köszönjük szépen miniszterjelölt úrnak. Alelnök úrnak adom meg a szót ismét.

BENCSIK JÁNOS (Fidesz), a bizottság alelnöke: Tisztelt Miniszter Úr! Köszönöm szépen a válaszokat. Itt az utolsó két kérdéssel kapcsolatban annyi észrevételt azért tennék képviselő úr irányába is, hogy a geotermia magyarországi lehetőségei azért korlátozottak.

Többes igény merült föl, és a többes igényeket figyelembe kell venni, a kapacitásokat a meglévő kapacitásokhoz mérten; ellátásbiztonsági kérdés is van. A magyarországi geotermiának a hőmérsékleti tartománya fűtési célú hasznosítás tekintetében nem a legoptimálisabb. Európában vannak olyan országok, államok, olyan természeti adottságokkal, ahol ez sokkal inkább rentábilis lehet.

Az ellátásbiztonságnál figyelembe kell venni azt is, hogy a kutakat, a geotermikus kutakat pihentetni is kell, viszont a pihentetés időszakában ugyanarra a rezervoárra ugyanolyan hőmérséklet kinyerésével meglehetősen bajos kutat mélyíteni, és a pihentetési időszakban is kell biztosítani az adott szolgáltatási területnek a hőenergiával való ellátását.

Ami a szélenergia-hasznosítást illeti, én a tatai medence képviselője vagyok, és nálunk ér véget az a szélcatorna, amely értelmessé teszi, vagy értelmezhetővé teszi a szélerőművek telepítését, de ne gondolja senki, hogy ez környezeti szempontból és az ott élők szempontjából fantasztikus sikertörténet, ennek is megvannak az árnyoldalai is mind madárvédelmi, mind zajhatás tekintetében.

És azért az élettartam végén ezeknek a leszerelése, az ártalmatlanítása, az esetleges újrahaznosítása meglehetősen problematikus, tehát ez idáig azokat a nagy lapátokat, ezeket a karbonkevlár lapátokat egyszerűen fogták és elföldelték. Tehát vannak ezzel kapcsolatosan problémák, ráadásul ez a szélenergia akkor éri meg a termelőnek, hogyha megemelt árral, felárral történik a felvásárlás, ez pedig azt jelenti, hogy ennek az árát a piac fogja megfizetni, egy olyan gazdasági-geopolitikai környezetben, amelyben most éljük az életünket. Ez még nagyon hiányozna nekünk, hogy púpként megkapjuk a hátunkra! *(Arató Gergely távozik a bizottság üléséről.)*

Miniszter Úr! Nem vitattam, hogyha figyelmesen hallgattuk egymásnak a mondandóját az akkumulátorgyártással, az elektrifikációval kapcsolatosan. Én is azt mondom, hogy ez egy adottság, ebbe az irányba ment el a gazdaság, a szabályozórendszer. Nekünk is szükségünk van arra, hogy meg tudjunk élni. Bevételekre van szükség, működő gazdaságra van szükség. Az elektromosautó-ipar ezt tudja szolgálni, ahhoz akkumulátorok is kellenek, idáig tökéletesen egyetértünk.

Én viszont mégiscsak azt mondanám, hogy amikor különválasztottuk, és ezt mondtam a felszólalásomban, a technológiai vizet és a hűtéshez szükséges vizet, azért arra törekedjünk... (*Dr. Palkovics László közbeszól.*) ...az Ipari Minisztérium törekedjen arra, hogy hogy ami viszont takarékos és hatékonyabb felhasználást tesz lehetővé, az kerüljön beépítésre. Olyan mértékű versenyhátrányt ez nem fog a befektetés egészére és a működtetés-üzemeltetés területén keletkeztetni, ami veszélybe sodorná a telephelyi adottságainknak a szépségét és a kívánatosságát, ugyanakkor a helyi közösségek számára a helyi erőforráshoz, a vízhez, az ivóvízhez, a tiszta ivóvízhez való hozzáférés hosszú távú garantálása azért megköveteli tőlünk, hogy ahol lehet hatékonyabb és takarékosabb felhasználást előírni és alkalmazni, ott alkalmazzunk.

Ami pedig az ipari környezetszennyezés kérdését illeti, órszerep is van. Tehát nekünk, állami szinten, kormányzati szinten, mint az örkutya, úgy kell figyelni arra, hogy az előírások, a szabályok betartásra kerüljenek. Ezt senki más helyettünk nem fogja elvégezni. Szükségünk van ezekre a fejlesztésekre, szükségünk van iparra, szükségünk van gazdaságra, ugyanakkor szabályozott körülmények között kell működniük; játékszabályok vannak, minden félnek be kell tartani. Ahhoz, hogy ez be legyen tartva, bár szép ez a játék, a gazdaságfejlesztés, ahhoz ellenőrzésre is van szükség. Ugyanolyan ez, mint a foci, hogyha a szabályok szerint járna el mindenki, akkor se játékvezetőre, se partjelzőre nem lenne szükség. Így van a gazdaságfejlesztéssel, az ipar működésével is. Nagyon szép az együttműködés, nagyon fontosak a szabályok, de még fontosabb az, hogy akinek a síp és a zászló a kezében van, az időközönként használja is annak érdekében, hogy rend legyen ezen a területen is. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Nekem még egy kérdésem merült fel, miniszterjelölt úr beszélt nagyon röviden ezekről a lehetőségekről, és az uránbányászat kérdését említette itt. Nem értettem egészen pontosan ezt a kontextust, erre még rákérdeznék, hogy pontosan milyen tervei vannak a kormánynak az uránbányászattal kapcsolatban. Akkor vissza is adom a szót miniszterjelölt úrnak, köszönöm.

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ technológiai és ipari miniszterjelölt: Köszönöm. Az uránbányászat csak példa volt arra, hogy azok a részben energiaforrások, részben anyagok, amik Magyarország területén elérhetők, energia- és anyagfüggetlenségről beszélünk, azok esetében két-három évvel ezelőtt nem volt érdemes foglalkozni velük. Most esetleg érdemes megfontolni.

Semmilyen terve nincs a kormánynak egyébként az uránbányászatra, ugyanúgy, mint egyébként a palagáz kinyerésére sem, ezek csak arra példák, hogyha minden nagyon rossz irányba halad, akkor viszont vannak bizonyos tartalékaink, amelyekkel érdemes foglalkozni. Egyébként ugyanide tartozik a lignit is. Emlékszünk rá, amikor a lignitről beszéltünk, azt mondtuk, hogy a lignitvagyonunk vagy szénvagyonunk nagyjából száz évre az ország komplett energiaigényét tudja biztosítani, ha van olyan technológiánk, ami egyébként arra alkalmassá teszi ezt vagy a kinyerésére, vagy a felhasználására.

Ugye, az urán, a palagáz, a technológiai gázok, ezek mind ebbe a kategóriába tartoznak. Semmifajta tervünk nincs. Ezeket néztük végig, hogy olyan hulladéklerakatok - például a vörösiszap. A vörösiszap temérdek ritkaföldfémeket tartalmaz. Nincs erre technológiánk, hogy ezeket kinyerjük, de lehet, hogy érdemes ezzel foglalkozni. Vannak rá ötletek, egy csomó tudós ember foglalkozik vele. Ez csak arra volt példa, hogy el kell

kezdenünk foglalkozni ilyen ügyekkel. El kell kezdeni foglalkozni azzal - és ezt csinálják egyébként cégek -, hogy, mondjuk, a Magyarországon még intakt gázmezők, azok most évente másfél milliárd köbméter gázt biztosítanak. Ezzel a technológiával rendelkezünk, de ha nincs máshonnan gáz, akkor meg kell fontolni, hogy fölvihető ez is, és ha igen, akkor hova, milyen technológiával. Tehát ezekkel el kell kezdeni foglalkozni. Mondtam, amikor süt a nap, és minden szép, akkor ez nem érdekes, amikor viszont nem, akkor ez a helyzet. Tehát nincs semmifajta konkrét tervünk, egyszerűen átnéztük azt, hogy mi a helyzet.

A másik ügy, amire valóban nem válaszoltam, hogy az alapanyag-, nyersanyagbányák termelése megnövekedett. A helyzet összetett. Ezeknek a bányáknak a jelentős része külföldi kézben van. Konkrétan két cég kezében van. Eddig is elég magas volt ezeknek a kitermelése, de ez az anyag kikerült Magyarországról. A szokásos játék az, hogy Ausztriában vagyunk, hagyjuk ezeket a bányákat, ne piszkáljuk őket, inkább vegyük meg Magyarországon, és termeljük ki. Ez nem egy jó helyzet. Ezt eladtuk annak idején, ez most egy adottságot jelent, nem így kéne hogy legyen, tegyük hozzá, nem kellett volna eladni őket, akkor most le tudnánk kontrollálni, de ezt kontrollálni nagyon nehéz, ennek ellenére megpróbáljuk.

Amit viszont tehetünk - és ezt elfelejtettem mondani -, ezek az építési törmelékkel kapcsolatos ügyek. Ugye, nagyjából 18 millió tonna keletkezik évente ebből. Ennek jelentős részét rekultivációra használjuk, tehát például a Karolina-bánya rekultivációja valami ilyesmivel történik, bányameddő... Inkább bányameddő... *(Közbeszólás.)* Mindenesetre viszont ez egy értékes anyag. És itt megint a kormány és a piac érdekei nem azonosak. A kormánynak az az érdeke, hogy ezt az anyagot, ami kapcsán nyilván itt van egy sor kérdés, hogy akkor most, ha a pala belekerül, az most veszélyes hulladék, nem veszélyes hulladék, ha van benne korom, bármi más, akkor mi történik vele, de az biztos, hogy az egyik irány - és erre sok támogatást adunk - ennek az újrahasznosítása. Tehát azt nekem senki nem tudja elmagyarázni, hogy azért kell kék bazaltot rakni egyébként az autópálya alapjába, mert a kék bazalt megfelelő szemcséi, azok nem tudom, hogyan lapolódnak át, és pont erre nem jó egyébként az az építési törmelék, amiben van téglamegabarcs, mert az egyébként dilatál, ha megszívja magát vízzel, vagy ha elveszti azt a vizet. Érdekes módon Németországban ezzel nem foglalkoznak, ott azt mondják, hogy jó. Tehát itt vannak üzleti érdekek.

Ezt a dolgot nagyon komolyan kézbe vennénk, ugyanis a 18 millió tonna ilyen típusú hulladék, ami keletkezik, ez még így lesz egy darabig. Tehát még mindig bontunk, és még mindig építünk. Tehát például a Moto GP-pálya nem teherhordó felületeibe ilyen fogunk beépíteni. Az egy elég nagy állami projekt, és meg tudjuk azt mutatni, hogy nem így van. Ennek a jogszabályi oldalát is elkezdtuk felépíteni, sőt elkezdtuk felépíteni a céges oldalát. Építeni mindig jobb dolog, mert az olyan szép. Amikor az építési törmelékkel kell foglalkozni, az meg nem szép, holott sokkal jobb üzlet, sokkal egyszerűbb üzlet, rizikómentesebb. Tehát elkezdünk olyan támogatásokat adni, ami erre a második részre vonatkozik. Ezt a piacnak meg kell oldani. Tehát az államnak itt csak szabályozni kell, meg támogatást adni, de ezt a piacnak magának meg kell oldania. Meg tudja egyébként, és indoka is van a dolognak.

Ami a vizet, szennyvizet illeti, abszolút egyetértek, akkor lehet, hogy nem voltam egyértelmű. A két nagy beruházásnál, az iváncsainál és a debreceninél, ott már ebben az értelemben tárgyalunk a partnerekkel, hogy az nem fog menni, hogy azt a vízmennyiséget, ami tisztított szennyvízként kikerül, azt akkor elengedjük, és akkor majd belefolyik a Dunába. Ebből van tipikusan az, hogy több víz folyik ki az országból, mint ami befolyik. Tehát erre vonatkozóan most készítjük elő azokat a jogszabályokat, amelyek ezt ilyen értelemben, igen, növelik a beruházás költségét, tehát sok pénz, viszont ezzel meg tudunk oldani ügyeket.

Ugyanezt most az energiára nézzük, ugyanis ezek a vállalatok szintén zöld certificate-tal rendelkező villamos áramot akarnak, akkor viszont, miután ezek

akkumulátorgyárok, akkor telepítsünk olyan napelemparkokat, ahol egyébként melléraknak 30-50 százaléknyi akkumulátorkapacitást, és akkor egyébként valóban a 19 forint/kilowattórás zsinóráramot el lehet érni, úgy egyébként meg persze nyilván nem. Tehát elkezdjük összetetten kezelni ezt a kérdést.

ELNÖK: Köszönjük szépen, miniszterjelölt úr. Kérdezem képviselőtársaimat, hogy van-e újabb kérdés, észrevétel. *(Senki sem jelentkezik.)* Úgy látom, hogy nincs.

Határozathozatal

Kérem a tisztelt bizottsági tagokat, hogy szavazzunk arról, hogy támogatjuk-e a bizottság miniszterjelölt úr kinevezését. Aki támogatja, kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* Köszönöm. Megállapítom, hogy a bizottság 6 igen szavazattal és 1 nem ellenében támogatta dr. Palkovics László miniszterjelölti kinevezését. A bizottság nevében gratulálok a bizottság döntéséhez, és jó erőt, egészséget és jó munkát kívánok miniszterjelölt úrnak! Két perc technikai szünetet rendelék el.

(Szünet: 12.54 - 12.56-ig)

Egyebek

Második napirendi pontunk az egyebek. Itt annyi jelzést szeretnék tenni, hogy a következő ülésünk pontos időpontját még nem tudjuk. Azon az ülésen fogunk majd döntéseket hozni a bizottság működésével kapcsolatos kérdésekről, alelnökök helyettesítési sorrendje kérdéséről, munkatervről, egyebekről. Ezt a bizottság elnöksége előkészíti, minden döntés-előkészítő anyagot eljuttatunk majd a bizottsági tagoknak, és időben tájékoztatást adunk a következő ülésről.

Az ülés berekesztése

Kérdezem, hogy van-e még az egyebekben hozzáfűznivaló. *(Senki sem jelentkezik.)* Akkor nagyon szépen köszönöm, ezennel bezárom a bizottság mai ülését. Köszönöm szépen képviselőtársaimnak az együttműködést.

(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 57 perc)

Bencsik János
a bizottság alelnöke

Dr. Keresztes László Lóránt
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Madarász Mária és Horváth Éva Szilvia