



Ikt. sz.: GAB-42/39-5/2023.

GAB-17/2023. sz. ülés  
(GAB-38/2022-2026. sz. ülés)

## **J e g y z ő k ö n y v**

az Országgyűlés **Gazdasági Bizottságának**  
2023. november 20-án, hétfőn, 9 óra 33 perckor  
az Országház Tisza Kálmán termében (főemelet 37.)  
megtartott üléséről

## Tartalomjegyzék

<b><i>Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása</i></b>	<b>5</b>
<b><i>Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)</i></b>	<b>5</b>
<i>Lázár János tájékoztatója</i>	5
<i>Kérdések, vélemények</i>	16
<i>Lázár János válasza</i>	28
<b><i>A külföldi befektetők rövid távú ingatlankiadásainak korlátozásáról szóló H/5752. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i></b>	<b>45</b>
<i>Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése</i>	46
<i>Hozzászólás</i>	46
<i>Z. Kárpát Dániel reflexiója</i>	47
<i>Határozathozatal</i>	47
<b><i>Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal Országgyűlési beszámoló 2022 (B/3062. szám) (Döntés a beszámoló elfogadásáról)</i></b>	<b>47</b>
<i>Határozathozatal</i>	47
<b><i>Az ülés berekesztése</i></b>	<b>48</b>

## **Napirendi javaslat**

1. Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása  
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)
2. A külföldi befektetők rövid távú ingatlankiadásainak korlátozásáról szóló határozati javaslat (H/5752. szám)  
(Z. Kárpát Dániel (Jobbik) képviselő)  
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
3. Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal Országgyűlési beszámoló 2022  
(B/3062. szám)  
(Döntés a beszámoló elfogadásáról)
4. Egyebek

## **Az ülés résztvevői**

### **A bizottság részéről**

#### **Megjelent**

**Elnököl: Bánki Erik** (Fidesz), a bizottság elnöke

Barcza Attila (Fidesz), a bizottság alelnöke  
Cseresnyés Péter (Fidesz), a bizottság alelnöke  
Witzmann Mihály (Fidesz), a bizottság alelnöke  
Dr. Seszták Miklós (KDNP), a bizottság alelnöke  
Dr. Dávid Ferenc (DK), a bizottság alelnöke  
Dr. Mellár Tamás (Párbeszéd), a bizottság alelnöke  
Erős Gábor (Fidesz)  
Riz Gábor (Fidesz)  
Dr. Szeberényi Gyula Tamás (Fidesz)  
Varga Gábor (Fidesz)  
Z. Kárpát Dániel (Jobbik)  
Orosz Anna (Momentum)  
Tordai Bence (Párbeszéd)  
Csárdi Antal (LMP)

#### **Helyettesítési megbízást adott**

Dr. Molnár Ágnes (Fidesz) Cseresnyés Péternek (Fidesz)  
F. Kovács Sándor (Fidesz) Riz Gábornak (Fidesz)  
Szatmáry Kristóf (Fidesz) Bánki Eriknek (Fidesz)

### **A bizottság titkársága részéről**

Dr. Palkó Katalin bizottsági főmunkatárs  
Dr. Szőke Máté bizottsági munkatárs

## **Meghívottak**

### **Hozzászólók**

Lázár János építési és közlekedési miniszter

### **Megjelentek**

Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)  
Csepreghy Nándor miniszterhelyettes, államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)  
Lánszki Regő Balázs államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)  
Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)  
Dr. Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 9 óra 33 perc)

## **Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása**

BÁNKI ERIK (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó reggelt kívánok! Köszöntöm a Gazdasági Bizottság tagjait, a megjelent érdeklődőket és előterjesztőket. A bizottság tagjai a mai ülésre szóló meghívót a szokásunknak megfelelően írásban megkapták. Kérdezem, hogy a meghívótervezettel kapcsolatban van-e bárkinek észrevétele. *(Nincs ilyen jelzés.)* Úgy látom, hogy nincs. Akkor ezzel a tartalommal teszem fel szavazásra.

Kérem, hogy a napirendről most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. 15 igen szavazattal, 1 tartózkodás mellett a bizottság a mai ülés napirendjét elfogadta. A jelenléti ív alapján megállapítom, hogy bizottságunk határozatképes, így a munkáját megkezdheti.

## **Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)**

Elsőként Lázár János építési és közlekedési miniszter úr meghallgatása történik. Köszöntöm miniszter urat a bizottság ülésén, valamint államtitkár asszonyt és államtitkár urakat is, akik elkísérték. Miniszter Úr! A szokásos forgatókönyv szerint történik a meghallgatás. Elsőként lehetőséget kap arra, hogy szóban tájékoztassa a bizottság tagjait az elmúlt időszak eseményeiről. Utána pedig képviselőtársaimnak egy körben nyílik lehetősége arra, hogy kérdéseket tegyenek föl, illetve véleményt mondjanak. A végén arra kérem miniszter urat, hogy adjon választ az elhangzott kérdésekre. Öné a szó!

### **Lázár János tájékoztatója**

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Jó napot kívánok! Tisztelt Képviselőtársaim! Tisztelettel köszöntöm a Gazdasági Bizottságban részt vevő képviselőtársaimat. Tisztelt Elnök Úr! Azzal szeretném kezdeni, hogy szeretném megköszönni a Gazdasági Bizottságban dolgozó parlamenti képviselőtársaim elmúlt esztendőben tanúsított együttműködését itt és a Ház munkájában is. Lehetőség szerint igyekszem minél több kérdésükre válaszolni, ezért próbálom rövidíteni a beszámolót.

Sok mindenről lehetne szót ejteni a beszámoló kapcsán, mégis általános észrevételeket szeretnék tenni és néhány ténnyel próbálom gazdagítani a Gazdasági Bizottság tudását. Ha két szóval lehetne jellemezni a minisztériumom munkáját az elmúlt egy esztendőben az építészet és a közlekedés területén, akkor ezt az újraszabályozás és a pótlás szavakkal tenném, tehát az elmúlt egy évben újraszabályozás és pótlás történt.

Az újraszabályozást némileg még érinteném, hiszen ez a közös munkánk, a törvényhozás kapcsán merül fel. A pótlás kapcsán pedig nyilván a hardver és a szoftver, mindkettő pótlásra szorult mindenképpen, az építészet ügyében és a közlekedés ügyében is.

Ami változott a korábbiakhoz képest, hogy az elődeimhez képest - akár az elmúlt 12 évben az elmúlt 32 évhez képest - nekem kevesebb pénzből és rövidebb idő alatt kellene eredményt elérnem. Ez a feladat hárul rám. Bajban van egy miniszter a bizottsági meghallgatáson, mert vagy azt csinálja, hogy felmondja a szokásos szövegeket, de azt unalmasnak tartanám így hétfőn reggel, vagy pedig megpróbál egy általános tájékoztatást adni a képviselőtársainak kicsit mélyebben, mint ami a parlament plenáris ülésén lehetséges.

Két területtel foglalkozik a tárcám, ez egy új tárca: az építészet ügye, az építés ügye, illetve a közlekedés ügye; először az építés, az építészet, az állami beruházások, majd tavaly november óta a közlekedés témaköre. 1678 emberrel végzi a minisztérium a

munkáját, és csak a Volán- és MÁV-csoporthoz 57 ezer munkavállaló tartozik; a többi vállalatról nem beszéltem.

Van egy kapcsolatunk a törvényhozáson keresztül. A törvényhozásban, a jogalkotásban közösen végezzük a munkánkat, és van egy kapcsolatunk abban, hogy önök parlamenti képviselőként a végrehajtó hatalmat kell ellenőrizni. Az építészet és az építésügy területén a teljes jogalkotói keretrendszer, a jogi keretrendszer újraalkotására megpróbáltam sort keríteni. Egy miniszternek mi a dolga? Először is, megkapja a lehetőséget a miniszterelnöktől, hogy dolgozzon, és ki kell alakítani azokat a szabálykereteket, szabályozási kereteket, amelyek a munkáját lehetővé teszik, meghatározzák, vagy újra kell szabályozni az új társadalmi-gazdasági igényekhez megfelelően illesztve.

Az építészet területén a legfontosabb dolognak azt tartom, hogy az önök tárgyalása alatt áll a magyar építésze-tről szóló törvény és joganyag, ami lényegében az állampolgárok építészetre, építésügyre vonatkozó összes teendőjét, lehetőségét és működési feltételét szabályozza. Ebben négy terület került összekapcsolásra: az építésügy törvénye, az építésze-tről, az építésügyről szóló törvény, az örökségvédelemről szóló törvény, a kamarákról szóló törvény és a településképi törvény - egy nagy joganyag, egy komplex, mintegy 300 paragrafusos joganyag. Amennyiben ezt az Országgyűlés elfogadja, ez lépésről lépésre hatályba lép, megváltoztatja az ország építési, építésgazdasági viszonyait. Ha ennek a tárgyalását a parlament befejezte, akkor teljesen új világ kezdődik a magyar építészetben.

Ez a joganyag arra vonatkozik, hogy a magánszereplők hogyan és miként építkeznek Magyarországon és mik az építésgazdaság keretei. Egy törvényt már elfogadott az Országgyűlés, hatályba is léptette néhány nappal ezelőtt: ez az állami beruházások rendjéről szóló törvény, mert azon túl, hogy makroszinten meghatározzuk önnel közösen, hogy mit lehet, mit kell és hogyan lehet építeni Magyarországon, tehát mit építünk, hogyan építünk, miből építünk milyen feltételek, milyen játékszabályok mellett, arra tettem javaslatot az Országgyűlésnek, hogy külön szabályozzuk azt, hogy a magyar állam hogyan építkezik. Ezzel a munkával készen vagyunk, ami azt jelenti, hogy az állami beruházások rendjéről szóló törvény hatályba lépett. Meggyőződésem szerint ez mindent megváltoztat, számos törvényhozói kételyre és kérdésre választ ad, ami ebben a bizottságban is felmerült.

Nem kap elég fókusz az intenzív közéleti vita közepette, hogy ez milyen óriási változást jelent az állami beruházások rendjében. Tekintettel arra, hogy megváltozik a beszerzés, a beruházás folyamata, a kivitelező kiválasztása, a beruházások megtervezettség, az egész egy tízéves keretrendszerbe illeszkedik. Most minden minisztériumnak el kell fogadni a saját beruházási tervét, ami egy nagy kormányzati beruházási programba illeszkedik, tehát a törvényhozás pontosan tudni fogja, hogy melyik tárca mit tervez a következő tíz évben fejleszteni, és a nyilvánosság számára teljesen transzparensten megérthető és követhető, hogy a végrehajtó hatalom a következő tíz évben mit akar az adófizetők pénzéből a köz javára megvalósítani. A játékszabályokat is rögzítettük, amiben két fontos tételre hívnám fel a figyelmet, ami részétel, de nagyon fontos: arra, hogy hogyan változik meg a világ Magyarországon. Az egyik, hogy Magyarországon a jövőben állami beruházások kapcsán csak részletes, árazott kiviteli tervet lehet közbeszerzésre bocsátani, tehát megszűnt az az állami gyakorlat, hogy a kivitelező tervezte meg az épületet. Különválasztottuk a tervezés folyamatát - leszabályozva egyébként az egész folyamatot - és a tervek kimunkálása után kerül sor a közbeszerzésre. Ez jelentős minőségi változást fog eredményezni, a beruházások időbeli igényének megnövekedése mellett természetesen, mert a jó dolgokhoz idő kell, és nyilvánvalóan ez nem lesz ezáltal sem gyorsabb, sem olcsóbb, de nem az a célunk, hogy olcsóbb legyen, hanem az a célunk, hogy jobb legyen.

A második tétel, ami érdemi változást hoz és minden kérdésre választ ad: egy ajánlat nem ajánlat a törvény hatálybalépése óta, tehát megszűnik Magyarországon az egy ajánlattal megnyerhető közbeszerzések intézményrendszere, ezt a jövőben nem kívánjuk érvényesíteni. Csak az a közbeszerzés érvényes a jövőben, ahol minimum két érvényes ajánlat érkezett be, tehát mindenképpen a verseny felé toljuk el az egész állami beruházási rendszert.

Szeretném azt elmondani ennek keretében, hogy a tárcám két fontos - mindjárt mikropéldával hivatkozom a törvény hatását illetően - beruházást készített elő a múlt héten. Az egyik Hercegszántón egy új határátlépő állomás, 15-16 milliárd forintos becsült beruházási értékkel, a másik pedig Iváncsán az iváncsai ipari parkhoz közútfejlesztés, szintén 12-16 milliárd forintos becsült költséggel.

Az egyik esetben 50 százalékkal olcsóbb ajánlatok érkeztek, a másik esetben pedig 40 százalékkal olcsóbb ajánlatokat kapott a magyar állam, többek között magyar kivitelezőktől is, nem csak külföldi multinacionális cégektől.

Tehát a beruházási törvény, az új minisztérium, az egész építésgazdasági változás valamiféle piaci változást elindított és az adófizetők számára, úgy látom, hogy az adóforintok fölhasználása egy másik irányba fordul, ebben egészen biztos vagyok a beérkezett ajánlatok alapján, hiszen nyilván a gyakorlat fogja eldönteni, hogy jó-e a törvény.

Önmagában a törvény hatálybalépése az ajánlattételi gyakorlatot már megváltoztatta. Hét-nyolc érvényes ajánlat van, közülük szinte mindegyik jóval alacsonyabb, 30-40-50 százalékkal, mint a korábban becsült összeg.

Ez, persze, rávilágít arra, hogy az elmúlt évtizedekben - nem az elmúlt tizenkettőben, az elmúlt harminckettőben - a magasépítésben, mélyépítésben és útépítésben dolgozó cégek milyen haszonkulccsal dolgoztak, illetve hogyan áraztak az állam felé kormányoktól függetlenül. Itt ebben érdemi és nagy változások lesznek végre; új rendszer és teljesen új rezsim kezdődik, ami azt gondolom, megnyugtató lehet a törvényhozás számára, aki ellenőrzi a végrehajtó hatalmat.

Ide szeretném hozni azt is, hogy nyilvánvaló, hogy az építészet és építésgazdaság területén vannak olyan területek, mint az örökségvédelem kérdése, ami szintén újraszabályozást igényel, és vannak bizonyos örökségvédelmi joganyagok, amelyeket megváltoztattunk.

A szabályozásnak van a törvényi szintje, van a kormányrendeleti szintje, és van a miniszteri rendeleti szintje. Úgy gondolom, hogy ezek mind rendben zajlottak. Az év végére eljutunk oda, hogy a teljes magyar építészettel, építésgazdasággal, építésüggyel, állami beruházásokkal kapcsolatos anyagot teljes egészében újraszabályozzuk.

Minden egyes jogalkotási momentumnál, amit én a kormány elé hoztam és a parlament elé beterveztettem, huszonhat európai uniós tagország benchmarkját követjük. Nincs olyan intézkedésünk, amely más európai uniós tagországban ne létezne, ezért aztán idáig az Európai Uniótól az én tárcám az új törvények kapcsán jelentős mértékű, jogi alapokon nyugvó kritikát nem is kapott.

Itt szeretném azt is elmondani, hogy ennek a szintnek, ami a törvényhozást illeti, az ellenőrzésén, az együttműködésén túl van egy másik szint, a végrehajtó hatalmi szint. Ez maga a minisztérium munkája.

Amikor én itt a tárcám fölállításával kapcsolatban tájékoztatást adtam önöknek, hogy mit tervezek, akkor elmondtam, hogy megszüntetek állami vállalatokat, amelyek beruházásokat bonyolítottak le, és behozom a minisztériumba. Négy helyettes államtitkárság működik 800 szakemberrel az állami beruházások lebonyolítása érdekében: mélyépítés, magasépítés szekcióra értelemszerűen fölosztva, külön az út, külön a vasút.

Ennek kapcsán sikerült az átalakítás. 1400 emberrel dolgozott korábban ez a négy téma, most 800 ember végzi ezt a munkát, egyelőre megfelelő módon, átlátható módon, és visszakerültek a kormányzatba a döntési mechanizmusok, a korábbi nemzeti infrastruktúra-fejlesztő helyett. Sokan pesszimisták voltak a tekintetben, hogy ez lassítja vagy gyorsítja a folyamatokat. Meggyőződésem szerint sokkal szakszerűbb, átláthatóbb.

A Közlekedéstudományi Intézetet tulajdonképpen árszakértői intézménnyé alakítottuk át részben, tehát új feladatokat kapott. A minisztériumomnak egy háttérintézménye van, a Közlekedéstudományi Intézet, amely építésgazdasági kérdésekkel is foglalkozik, hiszen árszakértői munkát is végez.

Ez azt jelenti, hogy a végrehajtó hatalmon belül, a kormányon belül, a minisztériumon belül helyettes államtitkárok végzik a beruházások kivitelezését. Ez azt jelenti, hogy mérnökök, műszaki ellenőrök, árszakértők, tervezők és kivitelezői felügyeleti kapacitás is létezik a kormányzaton belül. Ez megfelelő garancia arra, hogy a törvényben kitűzött elvek mind megvalósuljanak.

Ebben a szekcióban jelentős állami vállalati portfólióval nem rendelkezik a minisztérium. Körülbelül ennyit jegyeznék meg előljáróban az építésgazdaság ügyéről. Néhány dolgot majd ki fogok az építkezések, nagy építkezések kapcsán emelni.

Ami a közlekedés ügyét érinti, itt is tervezek egy teljes átalakítást. Erre vonatkozott a hardver és a szoftver. A hardver a közlekedés területén minden, a közlekedésre vonatkozó joganyag. Szeretném elmondani, hogy - az építésüggyel ellentétben - az Európai Unióban jelentős jogalkotás zajlik, ami a közlekedési szabályok, a közlekedési irányelvek, a közlekedési módok megváltoztatását illeti.

Magyarország július 1-jétől az Európai Unió elnöki szerepét tölti be, ez azt jelenti praktikusán, hogy a közlekedés fontos téma lesz az előttünk álló esztendőben, hiszen az európai együttműködésben a közlekedési infrastruktúra építése, a közlekedés szabályozása új fejezet.

Itt a hardverrész jelenti azt is, hogy a kötőtpálya lesz a főszereplő a magyar közlekedéspolitikában. Ez nem autóellenességet jelent, de kötőtpálya-pártiságot. Jelenti azt is, hogy nyilvánvalóan a hardver keretében érdemi érdemi fejlesztések végrehajtására kell hogy sor kerüljön.

A kötőtpálya fejlesztése érdekében két héttel ezelőtt a magyar kormány első olvasatban megtárgyalta a magyar vasút fejlesztésének tíz pontját, ami összesen 6500 milliárdos fejlesztési elképzelés a következő tíz esztendőt illetően. Ez a teljes magyar kötőtpályás rendszer átalakítását jelenti. Ebből a 6500 milliárdból 1500 milliárd az európai uniós támogatás lehetősége, ami jelen pillanatban teljes egészében a tárcámat illetően föl van függesztve. Az európai döntéshozatali fórumokra vár, többek között az Európai Parlament támogatására, így a baloldali pártok támogatásában is nagyon bízom most, hogy meg tudom győzni önöket, hogy érdemes Magyarország EU-s támogatását támogatni az Európai Parlamentben, hiszen 1500 milliárdnyi, a magyar nép érdekében végrehajtandó közlekedési beruházás is függőben maradt.

Ez 60 nagy projektet jelent, döntő mértékben kötőtpályás projekteket. A többi 5000 milliárd forint két részre bontható: vasútépítésre, illetve járműbeszerzésre. Körülbelül 3000 milliárd forintról beszélünk, ami a járműbeszerzést illeti tíz év alatt, és 2000 milliárd forintról beszélünk, ami a vasúti pálya újítását illeti.

Erről még sokat fognak hallani. A kormány első olvasatban elfogadta és támogatta az előterjesztést. Nyilvánvaló, hogy ez gigantikus mennyiségű pénz bevonását jelenti, aminek a pénzügyminisztériumi egyeztetése megkezdődött, és december 20-áig a kormány második olvasatban is meg fogja tárgyalni. Tehát a magyar kötőtpálya-fejlesztés területén fognak olyan dolgok történni, amelyek a hardvert meg fogják javítani.

A szoftver tekintetében, amikor az európai uniós szabályozás változására utaltam, akkor jeleztem azt, hogy új szabályozás lesz. Ez jelenti például a jogosítványra vonatkozó



szabályok megváltoztatását, jelenti a közlekedési szabályok változását. Magyarországon elkerülhetetlennek tartom rövid távon a KRESZ kiegészítését. Nem a módosítását, hanem a kiegészítését olyan közlekedési módok szabályozására, amelyek nincsenek szabályozva jelen pillanatban a KRESZ-ben, ilyen a roller például. Erre vonatkozóan az összes nemzetközi benchmarkot megnéztük, és a szabályozási javaslat a Belügyminisztériummal közösen készül.

Elengedhetetlennek tekintem, hogy a KRESZ teljes fölülvizsgálata megtörténjen Magyarországon, és egy új KRESZ kerüljön elfogadásra. Ennek a leghamarabbi hatálybaléptetése csak 2026. január 1-je vagy '25. szeptember. És a munka legalább másfél-két évet vesz igénybe.

Tehát azt tudom jelenteni a szoftver tekintetében, hogy lesz egy KRESZ-kiegészítés olyan közlekedési eszközökre vonatkozóan jövő év első félévében, amelyek Magyarországon eddig nem voltak leszabályozva, és meggyőződésem, hogy egy teljesen új szemléletű KRESZ-re is szükség van, igazodva az Európai Unió trendjeihez, az európai uniós trendekhez, illetve ahhoz, hogy megváltoztak a közlekedési szokások, megváltozott a terhelés, folyamatosan nő a gépjárművek száma Magyarországon, megjelentek új közlekedési eszközök - de ezt érintettem -, és vannak meg nem válaszolt társadalmi, demográfiai kihívások is, amelyeket a KRESZ-ben is le kell képezni, le kell reagálni. Egy teljesen új, egyszerűbb, bürokráciacsökkentő, alapvetően más szemléletű és más formátumú KRESZ-t kell létrehozni.

Felmerül persze az a kérdés, hogy új KRESZ kell, vagy a mostanit kell toldozni-foldozni. Szerintem nem toldozásra-foldozásra van szükség, hanem az egész közlekedési terület szabályrendszerét illetően az újragondolásra.

De ide, a szoftverre vonatkozik az is, hogy milyen vállalatirányítási eszközökkel dolgozik a magyar állam. A közlekedés területén azt kell látni, hogy a magyar állam egyrészt a közjó érdekében megrendelői szerepben van. Ebből a szerepéből adódóan a magyar állam elég nagyvonalú, teszem hozzá. Tehát két kabátja van a magyar államnak, amikor közlekedésről beszélünk: egyrészt a magyar választópolgárok érdekében megrendeli ezt a közszolgáltatást az európai versenyszabályoknak megfelelően. E tekintetben minden évben 800 milliárd forint elköltése közösségi közlekedésre a magyar költségvetésen belül nem egy rossz szám. Lehetne több, félreértés ne essék, de 800 milliárd forint az nem kis szám; ebben nincsenek fejlesztések, teszem hozzá. Ezek azok a támogatási-, illetve szolgáltatásdíj-tételek, amelyeket a kötöttpályás közlekedésért és az autóbuzsós közlekedésért fizet a magyar állam a magyar választópolgárok érdekében. Ez, még egyszer hangsúlyozom, európai összehasonlításban nem rossz.

A probléma akkor van, amikor a magyar állam szolgáltatóként is megjelenik. Ez a második kabátja a magyar államnak, amikor a magyar állam saját magától rendel szolgáltatást, ez a MÁV- és a Volán-csoportot jelenti. Ebben a közlekedési ágazatban a makroszintű szabályok újradolgozásán, a közlekedési struktúra fölállításán túl 17 vállalattal is dolgozom; a 17 vállalatban összesen 62 366 munkavállalónk van. Ebből 57 ezer a MÁV- és Volán-csoport munkavállalói létszáma. Ez az a második kabát, amivel a magyar állam ellátja ezt a szolgáltatást. A magyar állam nem feltétlenül kellene, hogy a MÁV-val vagy a Volánnal lássa el ezt a szolgáltatást, ez piacosítható, akár az osztrák államvasutak is szolgáltatathatna a magyar vasúti pályán. Hogy ez mindenki számára világos legyen: a vasúti pálya a Kincstár tulajdona, a járműeszközök a MÁV-START tulajdonát képezik és a MÁV-START, ugyanúgy, mint a Volán az autóbuzsokkal, egy piaci szolgáltatóként vesz részt. Ezt a piacot, mármint a közösségi-autóbuzsóközlekedést és közösségi vasutat majd liberalizálni kell a következő években. A liberalizáció mindkettő esetében európai uniós elvárás; ezt Magyarország vállalta, és teljesíteni is kell.

Hogy ott a Volán és a MÁV versenyképes ajánlatot tud-e tenni a megrendelő magyar Kincstár, a Pénzügyminisztérium és a Közlekedési Minisztérium számára, az egy

másik kérdés. Tehát nagyon szeretném pontosan rögzíteni, hogy a magyar állam mint megrendelő azzal a szolgáltatásmennyiséggel, amit megrendel, azzal a menetrenddel, amit a magyar állam megrendel a magyar választók javára, azzal a díjtétellel, amivel a magyar állam ezt a szolgáltatást hozzáférhetővé teszi a magyar választók javára, úgy gondolom, hogy az elmúlt években, évtizedekben kifejezetten jól teljesítettünk. Az egy másik kérdés, hogy a szolgáltatást milyen minőségben tudjuk biztosítani a választópolgártársaink számára.

Szeretnék néhány adatot mondani a minisztérium, illetve néhány témát szóba hozni a minisztérium konkrét működése kapcsán. Először is, a minisztériumnak jutott az a megtisztelő, ám nem könnyű feladat, hogy az elmúlt esztendőben a költségvetés egyensúlyban tartása érdekében néhány döntést meghozzunk. Ez a döntés volt a már sokszor említett beruházások sorsa, az állami beruházások leállítása, vagy az állami beruházások fölfüggesztése. Az állami beruházásokról szóló törvény hatálybalépéséig teljesen újra kellett kezdeni a beruházási politikát, és ennek jegyében kellett döntéseket hozni a fölfüggesztéseket illetően.

Most már az összes döntést meghoztuk, ezeket a következőkben szeretném pontosan ismertetni: mintegy 5500 milliárd forintnyi beruházás fölfüggesztésére került sor. Ezeknek a listája hozzáférhető és mindenki számára megismerhető. Ez egy nagyon nehéz feladat volt, hiszen nyilvánvaló társadalompolitikai-gazdasági szempontokra is tekintettel kellett lenni.

A beruházások 270 beruházást érintettek, és jelenleg 5107 beruházás áll Magyarországon megvalósítás alatt; a folyamatban lévő, le nem állított beruházások száma, bruttó aránya 9332 milliárd forint. Tehát a leállításon túl jelen pillanatban 5107 darab beruházás áll megvalósítás alatt, ami 9332 milliárd forintot jelent. Ez volt az egyik fő munkánk: beruházás, fölülvizsgálat, leállítási, fölfüggesztés és továbbengedés.

A másik nagyon nehéz kérdés volt, hogy a minisztériumnak döntenie kellett egy nemzetgazdasági problémáról, ez szintén alsóbb szintű jogalkotás, egy kormányrendelet meghozatalát jelentette. Az építésgazdaság területén a ráemelés problémájával kellett küzdeni, ami minden vállalkozó számára ismert, hiszen aki megrendel egy szolgáltatást, növekszik az ár; aki megrendel egy beruházást, egy új csarnok építését, azonnal jelentkezik az építési kivitelező, hogy megváltoztak az árak az infláció, a háború és minden más miatt, ezért növelni kell az árat. Így volt ez az állam esetében is. Ki kellett alakítani annak a módját, hogy a közbeszerzési rendelkezések európai uniós irányelvét tiszteletben tartva hogyan lehet a kivitelezőknek a háború és az inflációváltozás miatt bekövetkezett árnövekedését lekezelni.

Az előzetes kalkulációk szerint - ebben a bizottságban is elmondtam ezt és az építésgazdaság területén olvashatták - 300-400 milliárd forintos, csak az államot illető költségnövekedéssel számoltak. Tehát 9330 milliárd forint van folyamatban, amire rá akarnak emelni 300-400 vagy akár 500 milliárd forintos nagyságrendet, hogy mindenki számára érthető legyen.

Ez a költségvetés számára egy gigantikus összeg lett volna, de sikerült felállítanunk egy szigorú rendszert, eleget téve természetesen a vállalkozói érdekképviseletekkel való együttműködésnek. Ennek jegyében 206 darab ráemelési kérelem került benyújtásra; 174 darab kérelem került elbírálásra, és ebből, azt tudom mondani, hogy az általunk végzett szakértői árbecslés és az új kormányrendelet szellemiségében, ami meghatározta, hogy milyen építőipari alapanyagok, munkabér-növekedés számolható el, összesen 20 milliárd forint értékű ráemelés történik meg az állami beruházásoknál. Tehát a korábbi, pesszimista jóslásokkal szemben nem több száz milliárd forintot kell ráemelnünk, hanem igazságügyi szakértők és szakértői árbecslés bevonásával 20 milliárd forintba tehető az a ráemelés, ami be fog következni. Ez azt jelenti, hogy a korábbi 15-20-

30 százalékos ráemelés helyett 1-5 százalék között van az az összeg, amely jogszerűen és gazdaságilag indokolható módon ráemelésként érvényesíthető.

Ez úgy áll elő, hogy természetesen a ráemelésekkel lealkudjunk az előzetes profitcélt. Tehát, ha valaki megnézi, hogy egy magasépítési vagy mélyépítési beruházásnál mekkora volt a fedezeti összeg és mekkora profittal dolgoztak ezek a vállalatok, akkor valójában az történik, hogy az állam a minisztérium képviseletében ezt az összeget jelentős mértékben lealkudja. Volt miből, tehát a vállalkozói profitok rovására tudja az állam a saját érdekeit védeni, és ilyen értelemben sikerült a ráemelési nyomást, a gazdasági nyomást kivédeni.

Szeretném azt is elmondani, hogy a kormánytól kaptam lehetőséget mintegy 68 beruházás újraindítására is, tehát nemcsak beruházásleállítás és nemcsak a folyamatban lévő beruházások konszolidálása volt, hanem új beruházások megindítására is sor került.

3467 milliárd forint értékben indítottam már én beruházást, ez az én tárcám új döntése. Ebből útfejlesztés 11 darab, ami várhatóan 525 milliárd forintba fog kerülni. Ezek az útfejlesztések szinte kivétel nélkül gazdasági beruházásokhoz, iparipark-építésekhez kötődnek, vagy pedig nagy közúti infrastruktúra-fejlesztésekkel kapcsolatos tervezői munkát jelentenek. Jó néhány - később még szóba hozandó - gyorsforgalmiút-fejlesztéssel, alsóbbrendű közúthálózat korszerűsítésével kapcsolatban a tervezői feladatokat a tárcám elkezdte és a tervezéseket megrendelte.

Ebből kiemelném azt, hogy Mohácsnál egy új Duna-hídat fogunk építeni, amely a leghosszabb távú Duna-híd lesz a magyar hídépítés történetében. Magyarországon a közútkezelő 6500 hídát üzemeltet és kezel; ez eggyel több lesz Mohácsnál, ami mintegy 300-320 milliárd forintba fog kerülni. Ezt a tárcám elrendelte; az ajánlatok beadása most folyamatban van, és érdemben fogja a déli régió, Baranya, Bács, az Észak-Vajdaság és Horvátország közlekedési viszonyait befolyásolni.

A második nagyon fontos döntésünk volt az M49-es kivitele az országhatárig, ami beilleszkedik abba a folyamatba, hogy a gyorsforgalmi úthálózatot úgy szeretnénk megfejleszteni, hogy minden gyorsforgalmi utunk az országhatárra kijusson.

A harmadik döntés az M4-es továbbépítése Törökszentmiklóstól keleti irányba. Nyilván a cél Karcag elérése, már csak azért is, mert a pénzügyminiszter karcagi, és utána pedig Debrecen elérése, a viccet félretéve. Ez is több száz milliárd forintos beruházás. Tehát valójában három nagy projektindításra kaptam a kormánytól fölhatalmazást, és alacsonyabb rendű, elsősorban ipari parkokat kiszolgáló útépítésekre kaptam tervezői és megvalósítási mandátumot. Még egy mondattal ezt majd érinteni fogom, amikor a koncepcionális kérdéseket szóba hozom.

Azt is szeretném elmondani, hogy a tárcám megrendelt két vasútfejlesztést 57 milliárd forint értékben, a Gubacsi vasúti híd és a Corvin-csomópont kivitelezését, valamint az észak- és dél-balatoni vasútállomás-építési munkálatokat, és három magasépítési projektbe kezdünk bele 270 milliárd forint értékben: a Pázmány Péter Katolikus Egyetem, a Nemzeti Védelmi Szolgálat irodaépülete - ez nemzetbiztonsági beruházás -, továbbá Zalaegerszegen építünk egy mentőállomást.

A víziközmű- és hulladékgazdálkodás területén pedig 102 milliárd forintnyi beruházást indítunk el. Itt szeretnék néhány megjegyzést tenni ezzel az ágazattal kapcsolatban, ha megengedik, néhány részletet kiemelve. Ez pedig az lenne, hogy Magyarország most érte el 2004 óta, tehát lassan 19 évnyi munkával 2023 decemberére érjük azt el, hogy az 5000 fő fölötti településeken kiépült a zárt szennyvízcsatorna és a zárt ivóvízhálózat. Tehát Széchenyi után 170-180 esztendővel értük azt el, hogy Magyarországon az 5000 fő fölötti településeken ki tudtuk építeni teljes egészében az ivóvízhálózatot és a zárt csatornahálózatot. 2000 és 5000 fő között majdnem készen vagyunk, és a 2000 fő alatti településeken erre a kérdésre egyedi megoldásokat, tehát a település döntése szerinti, nem hálózatos, hanem egyedi szennyvízkezelési megoldásokat

alkalmazunk. Tehát 2000 fő fölött lényegében ezt a kötelezettségünket teljesítjük az ország felé. Mindenki, aki 2000 vagy annál nagyobb fős településen lakik, hozzájut egészséges ivóvízhez, és a szennyvíz kezelésre kerül. Ezt értük el 2004-től lényegében 20 év alatt, a tárcám által elköltött utolsó, erre szánt 100 milliárd forintot illetően.

Ami a kormánnyal kapcsolatos munkát illeti. Nemcsak a magyar vasút jövőjére vonatkozó előterjesztés készül, hanem a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére vonatkozó előterjesztés is készül. Itt szeretnék egy érdekes dolgot mondani. Egy 2035-ig terjedő koncepciót teszünk le a kormány asztalára, ami két részből áll: a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztéséből, ami részben koncesszióba szervezett, a másik része pedig a 31 ezer kilométernyi magyar állami kézben megvalósuló úthálózat karbantartásából és fejlesztéséből.

A magyar állam két részre osztotta az úthálózatát. Az egyiket koncesszióba adta több évtizedre. Ott mintegy 10 milliárd euró elköltésével valósul meg fejlesztés. Az a terv, hogy 2026-ban első lépésként megkezdődik a Győr-Budapest autópálya hatsávosítása, ami Magyarország történetének legnagyobb közúti beruházását illeti, mintegy 800 milliárd forint értékben. Ennek az első szakasza a Budapest-Bicske szakasz. Ezt a koncesszió vállalta, és reményeink szerint meg is tudja kezdeni. Ez nincs benne az állami költségvetésben, hiszen ez a koncesszió által finanszírozott.

Az államnak foglalkoznia kell azzal, hogy a maradék gyorsforgalmi úthálózatot, például Esztergom és az M1-es autópálya összekötését, vagy Zalaegerszeg és az M7-es autópálya összekötését mikor és milyen formában valósítja meg, illetve mi a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére vonatkozó elképzelés.

Ezt meghaladóan, második tételként a 2-3-4. számú úthálózatból van 31 ezer kilométer; 7000 kilométer körülbelül a gyorsforgalmi úthálózat, és 31 ezer kilométer az alsóbbrendű út. Annak a fejlesztésére is javaslatot kell tenni a kormányzat számára, hogy ezt hogyan tudjuk rendbehozni.

Azt kell látni, hogy nemcsak a magyar vasút van sebességkorlátozás alatt 50 százalékban - tehát minden második vasútvonal, a magyar vasúthálózat 50 százaléka sebességkorlátozott; ez más országokban 20 százalék -, hanem a magyar közúthálózat is 50 százalékban rossz állapotú, és felújítást és beavatkozást igényel. Itt nincs az a pénz, ami elég lenne, teszem, hozzá.

Nem volt ilyen kormány az elmúlt 60-70 esztendőben, aki elég pénzt tudott volna költeni Magyarországon útépitésre. Ha valaki megkérdezi most egy városban vagy egy faluban a lakosságot, hogy mi a legfontosabb, akkor az úthálózat minőségét hozza, az elköltött ezer és ezermilliárdokkal együtt is, hiszen az elmúlt harminc évben minden kormány arra törekedett, hogy hazai és EU-s forrásból úthálózatot fejlesszen.

Itt a legfontosabb célkitűzésünk a gyorsforgalmi úthálózat bővítése, ahol azt tudnám mondani, hogy most úgy állunk, hogy a lakosoknak... Inkább így mondanám, hogy 2010-ben a lakosság 42 százaléka ért el 30 percen belül autópályára vagy gyorsforgalmi útra. Tehát négysávos úthoz a lakosoknak 2010-ben 42 százaléka fért hozzá. Ez változott meg 2020 végére. 86 százalék legfeljebb fél óra alatt jut el gyorsforgalmi úthálózatra. Tehát megdupláztuk azon magyar lakosok számát, aki fél órán belül gyorsforgalmi úthálózathoz jut. És körülbelül 8 millió ember ma Magyarországon fél órán belül gyorsforgalmi úthálózathoz jut. Húsz percen belül - ami egy óriási versenyképességi előnyt jelent a mobilitás, helyben tartás és a társadalom éltszínelővonalának növekedése miatt, a minőségi élet egyik feltétele nyilvánvalóan - 1531 darab település, 7 millió 145 ezer ember jut el 20 percen belül autópályára vagy gyorsforgalmi útra. Ma van öt olyan település Magyarországon, aki 60 percnél messzebb esik a legközelebbi gyorsforgalmi úthálózattól. A célkitűzés az, hogy tíz év fejlesztés után Magyarországon 20 percen belül el fog jutni 8 és fél millió ember az autópályához. És 30

percen belül pedig lényegében a lakosság 100 százaléka el fog jutni autópályára. Ez volna a gyorsforgalmiúthálózat-fejlesztési célkitűzésünk.

A másik nagy kérdés a karbantartás kérdése. Itt szeretném azt elmondani, hogy készül a kormány számára nemcsak egy gyorsforgalmiúthálózat-fejlesztési elképzelés, hanem egy útfenntartási elképzelés is.

Az 1998-as kormány megszüntette az útkasszát. Az út Magyarország szempontjából óriási bevételt termel. Magyarország olyan ország, amely vitathatatlanul nagy logisztikai előnnyel rendelkezik vagy rendelkezik. Közút esetében az autópályák gigantikus bevételt hoznak a költségvetésnek. Tehát az átmenő autóforgalom és az átmenő teherszállítás betesz a magyar államkasszába 500 milliárdot, ami egy-két éven belül 700 milliárd forint lesz. Ma a Magyar Közút költségvetése 120 milliárd forint. Tehát a gyorsforgalmi utakkal keresünk 500 milliárd forintot, mindjárt 700 lesz az áremeléssel együtt a pályából. Az árakat egységesen az Európai Unió is szabályozza részben, és az egész szabályozási rendszer központosítva van; az alsóbbrendű utakra pedig ráköltünk 120 milliárdot.

Én azért szeretnék harcolni a kormányzaton belül - egyelőre még senki nem támogatja ezt a gondolatot, de jó gondolatnak tartom, ezért lobbizok most parlamenti képviselőtársaimnál -, hogy legyen újra egy útkassza a magyar költségvetésben. Ezt a pénzügyminiszter nem szereti - még csak a gondolatát sem - hallani, és ez az útkassza címkézzé meg az útdíjbevétel egy részét, és ez fordítható legyen éves arányban, kiszámítható módon a 31 ezer kilométernyi alsóbbrendű úthoz.

Én azt tudom mondani a kollégáim becslése alapján - a Magyar Közúttal üzemeltetjük az úthálózatot, 6000 kiváló munkatársunkkal -, hogy Magyarországon hozzávetőleg évi 300 milliárd forint elköltésével jelentős eredményt lehetne elérni. Tehát 300 milliárdot kellene betenni az alsóbbrendű utakba ahhoz, hogy ez az 50 százalékos általános készültségi szint jelentősen növekedjen, és azoknak az utaknak a száma, amik jó állapotban vannak, fölmenjen 70-80 százalékra.

Megyénként változó formában azért rengeteg pénzt költöttünk el, ha valaki végigmegy az országban, láthatja. Minél távolabbi és minél alacsonyabb rendű utakról van szó, ez annál nagyobb probléma.

Itt szeretném szóba hozni, úgymond unikális projektként azt az új közútfejlesztési elképzelésünket, ami csatlakozik az eddigiekhez. Eddig, ugye, két fontos dolgot mondunk. Minden megyei jogú várost bekötünk az autópályahálózatba. Ez nagyrészt megvalósult. Hiányzik Zalaegerszeg, hiányzik Esztergom, és hiányzik Baja. Tehát 25 megyei jogú városból 23 autópályaköttetése megvalósult vagy megvalósítás alatt áll. Sopront mindjárt befejezzük, az országhatárig, Zalaegerszeg nincs megoldva, Esztergom nincs megoldva, Baja nincs megoldva. Kaposvár most lett kész. Ezt tovább kell vinni. Tehát a hiányzó megyei jogú városokat be kell kötni. Zalaegerszeg bekötése bele fog kerülni 300-350 milliárdba, Esztergom bekötése pedig az M1-es felől bele fog kerülni szintén 350-400 milliárd forintba. Ezt pontosan kell látni, hogy milyen nagyságrendekről beszélünk.

A másik célkitűzésünk volt, hogy minden gyorsforgalmi út menjen ki az országhatárig, ezt csináljuk folyamatosan. M6-os, M49-es építése tervezés alatt áll.

Viszont van az országnak egy déli része - Baranya, Dél-Bácska, Csongrád megye déli része -, ami nincs jól összekötve elsősorban a Vajdasággal, és miután ez gazdaságilag is, munkaerő-utánpótlás szempontjából sem közömbös, ezért itt tervezünk egy nagy projektet. Ennek a projektnek a lényege, hogy Szerbia számára Magyarország akar az Európai Unió kapuja lenni, tehát mindenki, aki Szerbián keresztül a Balkánról jön föl Bulgária, akár Törökország irányából - áruszállítás, személyszállítás - az Magyarországon keresztülmenjen.

Ennek ma egy szűk keresztmetszete van, a röszei határátkelő. Itt 13 millió belépő van egy évben, Nagylakon szintén 13 millió belépés. Ez az Európai Unió két legjelentősebb határforgalmi bázisa.

Ezért volna részben fontos Románia Schengen-csatlakozása, és ezért nagyon fontos, hogy Rösze helyett három határátlépési pont legyen. Meg fogjuk fejleszteni Kelebiát. Kelebiától építeni fogunk Jánoshalma, Szekszárd irányába egy négysávos gyorsforgalmi utat, ez lényegében M9-es folytatása lesz. Tehát Szekszárd-Jánoshalma-Kelebia irány.

Hercegszántót összekötjük Bajával, és Hercegszántótól Északra majd nyugati irányba a mohácsi hídon keresztül az átmenőforgalmat rákötjük direktben az M6-os autópályára. Ez csatlakozik ahhoz az észak-vajdasági programhoz, amit a kínaiak finanszíroznak. Romániából indul egy autópálya Újvidék felé, aminek meg van kötve a kivitelezési szerződése.

Ezért Románia kapcsán a szerb-román-magyar hármastól déli irányból lesz a magyar határral párhuzamosan egy négysávos autópálya nyugat-keleti irányba, és nekünk gazdaságilag fontos érdekünk fűződik ahhoz, hogy a teherforgalom és a személyforgalom ne Horvátországon keresztül menjen, hanem Magyarországon keresztül menjen, mert az innen származó bevételekből lehetne megteremteni annak a lehetőségét, hogy a magyar alsóbbrendű közúthálózatot meg tudjuk finanszírozni. Tehát azt tudom mondani, hogy ha utat fejlesztünk, utat építünk, az annyi bevételt fog hozni és annyi bevételt tud hozni, ami meg tudja finanszírozni, önfenntartóvá tudja tenni a magyar alsóbbrendű közúthálózatot.

És egy másik projektet is szeretnék szóba hozni, ami sokakat érint a jelenlévők közül: ez Budapest elkerülése. A magyar közlekedésnek Budapest az átmeneti szűk keresztmetszete. Ez azt jelenti, hogy a vasúti forgalom is Budapestnél torlódik föl, van, hogy az áruforgalomnak napokat kell várni Budapesten. Budapest vasúti átterelési kapacitása a nullával egyenlő, ezért nagyon fontos minden vasúti híd megerősítése. Még kell vasúti hidat építeni valahol Kalocsa és Budapest között, és kellene egy VO-s vasúti elkerülőt építeni Budapesttől délre. Ez azt jelentené, hogy összekötésre kerülne Komárom, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét vasúton, szintén Budapest tehermentesítése érdekében, és szinte ugyanezt a nyomvonalat követné egy MO-2, ami lényegében azt jelentené, hogy Székesfehérvártól Dunaújváros, és Dunaújvárostól az M5-ös autópálya összekötése történhetne meg, illetve Székesfehérvárnál északi irányba, Komárom irányába lehetne egy új autópályát építeni. Ez egyébként a koncesszió része, és ők vállalták, hogy megépítik, erről szerződésünk van. Mint láthatják, elég jelentős tervekkel rendelkezünk a tekintetben, hogy mit és hogyan fogunk építeni.

Amit még itt szeretnék szóba hozni: 57 ezer munkavállalója van a MÁV-Volán-csoportnak, és a minisztériumomnál a közlekedés területén 62 ezer ember van. Ez azt jelenti, hogy amikor a minisztérium beszámol a parlamentnek, akkor nemcsak a jogalkotásról vagy nemcsak a végrehajtó hatalomról számolok be, hanem mint foglalkoztató, mint munkaadó is kell néhány mondatot mondanom. Amikor átvettem egy esztendővel ezelőtt a MÁV-Volán-csoport felügyeletét, társaságitulajdon-jog gyakorlását, az állam nevében én vagyok a tulajdonosjog-gyakorló, akkor az átlagbér 350-400 ezer forint volt, a nemzetgazdasági átlagot messze elhaladó módon. 34 szakszervezet dolgozik a MÁV-Volán-csoportban. Aki vezetett már vállalatot, az ennek a bukéját, azt hiszem, hogy érzékelheti. A 34 szakszervezettel korrekt, normális kapcsolatokra törekedtem, és a MÁV-Volán-csoportnál és a közlekedés területén munkabéke van jelen pillanatban. Ennek az az oka, hogy a kormánytól sikerült forrást szereznünk és minden dolgozóra kiterjedően minimum 53 ezer forintos béremelést hajtottunk végre. Ez minimum 53 forint volt; ez valakinek 5 százalékot jelentett, de valakinél 25 százalékos béremelést jelentett. Ez azt jelentette, hogy a nemzetgazdasági átlag most 560 ezer körül van, és a

MÁV-Volán-csoportnál ezt fel tudtuk vinni 500 ezer forint közelébe. Tehát nem vagyunk a nemzetgazdasági átlagnál; a nemzetgazdaság átlag alatt vagyunk valamennyivel, de ami a lényeges, hogy a fizikai dolgozók és a nem szellemi foglalkozású, nem vezető-irányító beosztásban lévők esetében egy nagyon jelentős béremelést hajtottunk végre 2023-ban. Ez föltétlenül fontos ahhoz, hogy a közlekedési ágazat működési stabilitása rossz infrastruktúra mellett meglegyen, mert nem kell mondanom, ha ilyen rossz az úthálózat, ha ilyen rossz a vasúthálózat, ha ilyen a járműpark, akkor fejlesztések hiányában vagy több évtizednyi fejlesztés lassú bepótlása esetén a működtető személyzetnek, a működtető munkatársaknak a hozzáállása, a felkészültsége, a lojalitása és anyagi megbecsülése a rendszer karbantartását és életben maradását jelenti.

4,5 millió ember ingázik naponta Magyarországon, ami, azt gondolom, egy óriási szám és egy óriási eredmény. Az ő életüket, mondjuk, az országbérlettel és a vármegyebérlettel jelentősen könnyebbé tettük. Szeretném azt elmondani, hogy 3,5 millió bérletet adtunk el fél év alatt, ami azt jelenti, hogy a tömegközlekedés iránt is van igény, és ennek a megfizethető része iránt is van fogadóképes kereslet. Mindenki gyalázní szokta a magyar tömegközlekedési viszonyokat, ami alapvetően sértés annak az 57 ezer embernek, aki naponta felkel és ezt működteti, de azért szeretném hozzátenni - a sajtóban megjelent képet némileg árnyalni fogják a forgalmi adatok, ugyanis a 2023. évet valószínűleg úgy fogjuk zárni az eddig bejött adatok alapján, jegyértékesítésről beszélek, tehát nem arról beszélek, amit becsül a KSH, hogy mennyi bérletet és mennyi jegyet adtunk el -, azt tudom mondani, hogy soha ennyi bérletet és soha ennyi jegyet nem adtunk el, mint 2023-ban. És valószínűleg az adatok azt fogják mutatni, hogy soha ennyi ember nem utazott a Volánnal és a MÁV-val, mint 2023-ban, ezért kérem majd a minisztériumom előterjesztéséhez a parlament és a kormány támogatását is, hogy ezt a rendszert készek és képesek legyünk modernizálni.

Készültem természetesen más ügyekből is, de ezekkel nem tartanám most fel a tisztelt bizottságot. Amennyiben kérdés van, bármilyen kérdésre, részletkérdésre is szívesen válaszolok.

A minisztériumi struktúrát illetően még egy dolgot hoznék szóba, ez a személyi része a dolognak. Nem meglepő módon Csepregy Nándor miniszterhelyettes úr végzi az általános államtitkári feladatokat, akivel hosszú évek óta dolgozom együtt, és részben parlamenti munkát is végez. A közlekedés bejövételénél azt szerettem volna, hogy legyen a parlamenti képviselők számára egy kapcsolattartó képviselőtársunk, ezért Agh Péter csatlakozott tavaly a csapathoz, akinek egyetlen dolga van: a parlamenti képviselőkkel, polgármesterekkel tartsa a kapcsolatot, és lehetőség szerint a törvényhozást az ügyek menedzselésével kiszolgálja, pártállástól függetlenül.

A két nagy szakterületet Lánszki Regő viszi építészetért felelős államtitkárként; ő az országos főépítész is, hiszen az egyik újítás az Országos Tervtanács rehabilitálása és revitalizációja; ő alkotta meg az építészetéről szóló összes joganyagot. Azt gondolom, hogy a magyar építészársadalom megelégedésére végzi ezt a munkát. Természetesen a kivitelezők támadják folyamatosan. Rengeteg gyalázkodást kapok a beruházóktól és a kivitelezőktől, hogy nem enged meg akármit nekik, és nem lehet Magyarországon akárhová, akármit és akárhogyan építeni. Még tartom magam egyelőre, valószínűleg azért, mert a beruházóknak most kevesebb pénze van a magas kamat miatt, és egyelőre még minden ostromot ki tudtam védeni, hogy még több randább és undorítóbb dolog ne épülhessen Magyarországon a pénz jegyében, de hozzáteszem, hogy ez mindig nagy küzdelem, nem olyan egyszerű dolog. Regő végzi ezt a munkát. És keszthelyi képviselőtársunk, Nagy Bálint csatlakozott hozzánk közlekedési államtitkárként. Nagy ellenszélben végzi természetesen a munkáját, de azt remélem, hogy az eredmények őt is visszaigazolják majd. A stábot vagy az operációt pedig Juhász Tünde közigazgatási államtitkár irányítja, aki szintén régi kollegám.

Ennyit tudtam jelenteni a bizottságnak a 2023. esztendőről.

ELNÖK: Köszönjük szépen, miniszter úr. Láthatóan, a felszólalásra jelentkezők számából is kiderül, hogy élénk érdeklődésre tartott számot mindaz, amit miniszter úr elmondott. Itt most képviselőtársaim kapnak lehetőséget arra, hogy az elhangzottakhoz véleményt fűzzenek vagy kérdést tegyenek föl. Elsőként Z. Kárpát Dániel képviselő úrnak adom meg a szót.

### **Kérdések, vélemények**

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Nagyon szépen köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelettel köszöntöm miniszter urat és kedves munkatársait. Eredetileg kettő rövid, precíz, jól célzott kérdéssel készültem. Most hétnél tartok miniszter úr expozéja után. Igyekszem ezeket kellő rövideggel összefoglalni, ugyanakkor annyi fontos területet visz, hogy ezek kikerülhetetlen kérdések.

A közlekedésből következik az, hogy főleg a buszos cégeknél és főleg a sofőrök frontján az utóbbi hónapokban számos céghíradás kezdett arról beszélni, hogy a krónikus munkaerőhiány enyhítése érdekében külföldről, titkosan a harmadik világból hoznak szervezett módon, áramvonalasítottan munkaerőt. A több száz Indiából érkező buszsofőr hölgy sajtóhíre és az erre érkező reakciók vetettek fel talán nagyobb hullámokat.

Én elsőre nagyon megnyugodtam akkor, amikor a budapesti képviselők olyan hangot engedtek meg maguknak, hogy itt teljesen kizárt az, hogy a harmadik világ munkavállalói akár buszsofőrként teret nyerjenek a jövőben. Tudjuk, hogy nemcsak az a probléma, hogy sokan jobboldali közlekedéssel bíró országból érkeztek, az átképzések minősége azért egy utóítéletes műfaj, tehát előre nem tudjuk megítélni, hogy mennyire hatékony egy néhány hónapos átképzési program.

És azt is látjuk, hogy bár volt egy ilyen budapesti reakció, hogy nem lesz ilyen; amikor az Arriva nevű cég képviselőit kérdezték, akkor már a „vizsgáljuk a lehetőségeket” című kitétel jelent meg, tehát egyértelműen nyitva van a kapu afelé, hogy adott esetben Budapesten és adott esetben később a közösségi közlekedésben is a harmadik világ munkavállalói vállaljanak szerepet. Gondoljunk végig egy egyszerű szituációt, amikor egy közlekedési konfliktus alakul ki, vagy utas-sofőr közötti konfliktus, vagy utasok közötti konfliktus, amelyeket manapság azért tipikusan nagyon sok esetben fel tud oldani az a buszsofőr, aki az ehhez szükséges készségekkel rendelkezik.

Nem tartanánk jó ötletnek, hogyha kinyitnák ezt a kaput. Egy egyértelmű miniszteri, minisztériumi véleményt szeretnék hallani arról, hogy szerencsésnek tartaná-e miniszter úr, ha a harmadik világ munkásai töltenék be adott esetben a buszsofőrpozíciókat. Ha pedig nem, és ebben egyetért velem, akkor hogyan kívánják a krónikus munkaerőhiányt csillapítani? Mert úgy gondolom, ezt csak egy normális béreket célzó koncepcióval lehet.

Itt mindig egy pozitív előjelű programot érdemes keresni. A röghöz kötés, a különböző erőszakos jogi módszerek még soha nem vezettek eredményre, de a szülőföldön való boldogulás modellje, normális béreket célzó modell, a bértámogatások segítése minden esetben eredményre vezet, és segítheti azt, hogy a magyarok a szülőföldjükön boldoguljanak, és a lehető legkisebb számban érkezzenek ide a harmadik világból munkavállalók.

Ez - nagyon helyesen emelte ki - az 57 ezer munkavállaló tekintetében, már a MÁV-VOLÁN-csoportot illetően is egy megnyugtató garancia lehet, hogy nem kell attól félniük, hogy valaki idejön a harmadik világból, és elveszi a munkájukat.

Hiszen - legyünk őszinték egymás között, nem annyira szűk körben, de az őszinteség fontos - nagyon sokszor artikulálja ez a kormány azt, az egyébként támogatott alapvetet, hogy magyar ember munkáját ne vehesse el az, aki nem Magyarországról



érkezik ide. De a munkavállalók frontján és fogadóórákon egyre több olyan észrevételt kapunk, hogy azzal fenyegetik a magyar munkavállalókat, hogy ha nem mennek bele bizonyos, számukra kedvezőtlen munkaköri feltételekbe, túlórak feltételekbe, akkor majd hozunk a helyetekre valakit külföldről. Tehát kezdett egy ilyen tendencia a munkáltatók frontján kialakulni, és nagyon fontos társadalmi felelősséget látok abban, hogy mind a kormány, mind akár egy ellenzéki képviselő artikulálja azt, hogy Magyarországon a magyarok az elsők, és a szülőföldön való boldogulás elsősorban annak jár, akinek ez a szülőföldje itt, ezen a területen. Összességében tehát látjuk a sajtóhíreket, egy megnyugtató minisztériumi álláspont azért sokat segítene.

Ami szintén önökhöz tartozó terület - legalábbis nagy részben - ez a munkásszálló-építések projektje. Több parlamenti kérdést tettem fel. Több mint 24 milliárd forintot költött a kormány 61 munkásszálló építésére, bővítésére, fejlesztésére, korszerűsítésére. És soha ne legyünk ellendrukkerek! Ez nem egy rossz dolog. A magyar munkaerő mobilizálása, ha mondjuk a szabolcsi zsákfaluból elhozzuk a munkavállalót Kisvárdára egy új helyre, ott megkapja a szükséges készségeket, képességeket, aztán adott esetben egy nagyberuházás helyszínén egy munkásszállón lakik és dolgozik átmenetileg, ezzel semmi baj nincsen.

A problémánk azzal van, hogy rengeteg adófizetői pénz ment ide, és azt tapasztaljuk a helyszíneken és a hozzánk érkező panaszok alapján, hogy a magyarok számára épített munkásszálló-helyeket egyre nagyobb hányadban a harmadik világ ázsiai migráns munkásai foglalják el. Egy rotáció alakult ki: csökken a magyar munkavállalók létszáma, és mondjuk Székesfehérváron vagy mondjuk Budapest külső kerületeiben azt tapasztaljuk, hogy egyre nagyobb számban azok jönnek. Egy műszakváltás során egyébként az egyik sajtótájékoztatón éppen begördült egy ilyen busz, és nagyon látványos volt az a változás, ami az utóbbi hónapokban tetten érhető.

Úgy gondolom, hogy nem lehet ellenséget keresni azokban, akik idejönnek a harmadik világból. A szülőföldön való boldogulás esetükben azt jelenti, hogy az ő szülőföldjükön kellene segíteni a boldogulásukat, és nem érezzük azt, hogy a magyar adófizetők támogatásából épített munkásszállók ne a magyarokat kellene hogy gazdagítsák.

Tehát egy alapelvet szeretnék tisztázni. Mi azt szeretnénk - és a politikai közösségünkben ez megfogalmazódott -, hogy a magyar adófizetők pénzéből csak olyanoknak adjunk támogatást, akik magyarok által betöltött munkahelyeket finanszíroznak. Ez tipikusan a magyar kvóta képében tud megvalósulni, aminek az értelme az lenne, hogy a vissza nem térítendő, jellemzően multiknak adott támogatásokat csak olyanok kaphassák, akik legalább 90 százalékban vállalják, hogy EGT-n belüli állampolgárokat foglalkoztatnak, tehát tipikusan magyarokat. Ez tehát egy rettenetesen fontos kérdés.

Harmadsorban: a közúttal és az átmenő forgalommal kapcsolatos statisztikákat külön köszönöm. Nagyon örülök ennek, régi vesszőparipám, hogy óriási bevétel keletkezik azon, hogy itt egy átmenő forgalom érhető tetten, és nem mindegy, hogy ezt hogyan menedzseljük, hogyan kezeljük.

Ezek a több száz milliárdos összegek - ugye, 500 és 700 milliárdot említett miniszter úr - egy másik gondolatot is elindítottak bennem. Van ugyanis egy olyan szabályozatlan területe az autópályák használatának, ami magyar családokra vonatkozik, és mondjuk arra, hogy egy nem rendszeresen autópályát igénybe vevő honfitársunk orvosi kezelésre szállítja egy családtagját, egyszer vesz igénybe egy autópályát, és ezért eddig, ugye, tipikusan egy tíznapos díjat fizetett.

A huszonnégy órás autópálya-matrica koncepciója a mi közösségünkötől ered. Azt követően született egy európai szintű döntés, amit én nagyon támogattam, ennek átültetése ugyanakkor egyáltalán nem mindegy, hogy hogyan történik.

Miniszter úr említette, hogy részben vagy egészében uniós direktívák befolyásolják azt, hogy milyen módon vezethető ez be, de én konkrétan szeretnék eligazítást kérni abban, hogy milyen áron lesz elérhető egy huszonnégy órás autópálya-matrica. Hiszen, ha, mondjuk 1000 vagy 1500 forintnál drágább, akkor úgy gondolom, hogy nem tudja elérni azt a célt, hogy a magyar családokat támogassa, és egy igénybe nem vett szolgáltatást fizettetnék ki a továbbiakban is, ami álláspontom szerint megengedhetetlen. Tehát arra kapacitálom a kormányt, hogy minden eszközzel támogassa, hogy rendkívül nyomott áron és a magyarok által egy nagyon kedvezményesen elérhető huszonnégy órás pályamatricát támogasson. Évek óta küzdünk ezért, nagyon örülünk, ha megvalósul, de egyáltalán nem mindegy, hogy hogyan.

A közbeszerzésekről egy szót ejtenék. Maximálisan üdvözlöm, hogy megszűnik az egyajánlatos közbeszerzések rendszere. Régóta irritáló dolog volt ez, de - és mindig az a lényeg, ami a de után következik egy ilyen mondatban - mi történik azokkal az ajánlatokkal, ahol bár papíron két ajánlat születik, de egyértelműen tetten érhető, hogy ez ugyanattól a tulajdonosi körtől vagy üzleti hálózattól ered? Milyen fogyasztóvédelmi jellegű vagy akár versenypiaci mechanizmus az, ami elejét tudja venni ennek, hogy ez szervezett módon és rendszerszinten megtörténjen. Tehát mi az orvossága a kormánynak az ellen, hogy oké, bár egyajánlatos nem lesz, de a két ajánlatot ugyanaz az üzleti kör adja be, és adott esetben valamelyik el is hozza a megrendelést?

Nagyon fontos beszélnünk ezen felül a budapesti tehermentesítés kérdéséről. Én örülök, hogy ezt említette. Észak-Budapesti, óbudai lakosként régóta követem azt, hogy az MO-s körgyűrű befejezése körül mi a helyzet. Teljesen őszinte leszek ebben. Egyik korábbi terv sem nyerte el a tetszésemet, tehát sem a Pilis átvágása, sem a zöldterületek tönkretétele, sem pedig az, hogy húsz-harminc évig halogassunk egy ilyet. Jól értem-e, miniszter úr, hogy most nincs a csőben ennek a végleges befejezése? Vagy ennek a forrástömege hiányzik, vagy adott esetben még a tervek is ingazodnak? Nagyon szeretnék ebben tisztán látni, hiszen egy irritálóan régóta húzódó kérdéstről van szó. Tudnék még ilyet mondani, az óbudai gázgyári mentesítés és ott a mérgező anyagok megléte szintén egy több évtizedes, irritáló, régóta húzódó és megoldatlan történetnek tűnik.

Nagyon fontos megemlítenünk a KRESZ kiegészítését, illetve módosítását. Amit a rolleresekről mondott, ennek látjuk a nemzetközi nagyvárosi mintáit. Maximálisan üdvözlöm. Tehát az a Western és Chicago, ami néha zajlik itt a budapesti Kis- vagy Nagykörúton, egészen elképesztő, ennek elejét kell venni! A rolleresekkel kapcsolatban a maximális és szigorú szabályozás pártján állok, üdvözlöm, hogyha ilyen gondolkodásúak.

Továbbra is irritál viszont az, hogy balesetek, haláleset és elképesztő irritáló szituációk után a gyorsulási versenyek Budapesten még mindig zajlanak. Nem kell semmit tenni ehhez a III. kerület lakójaként, csak kinyitni éjjel és hajnali 1 óra között az ablakokat vagy szellőztetni; tökéletesen hallja az ember, hogy a nagy útjainkon vagy éppen a Megyeri híd túloldalán, Dunakeszi térségében ugyanúgy, változatlanul zajlanak azok a gyorsulási versenyek, amelyek minimális figyelemmel, minimális odafigyeléssel megakadályozhatók lennének.

Már gondolkodtam azon, hogy én kiállok egy kamerával valamikor éjjel, és megteszem a szükséges bejelentéseket, mert annyira egyszerű tetten érni, hogy mi történik. Értetlenül állok ez előtt. Nem egy minisztérium felelőssége, de tisztázzuk a kérdést, ha már közlekedésről és közlekedési szabályokról beszélünk. Vannak ilyen vadhajtások, amelyek egész egyszerűen nem tarthatók fenn a rendszerben, hiszen ezek eredményeit, a haláleseteket és a tragédiákat ismerjük.

Nagyon fontos kérdés, hogy mi lesz a vadkár tekintetében. Itt negatív irányú elmozdulás történt. Most előállhat az a helyzet, hogy egy vaddal ütköző autós mindenféle felelősség híján is fizet, vagy milliókat fizet. Támogatja-e tehát miniszter úr a Jobbik-

Konzervatívoknak azt a javaslatát, hogy a vétlen autóvezető ne fizessen abban az esetben, hogyha vadkár keletkezik a gépkocsijában, és legyen egy olyan mechanizmus, amely egyértelművé teszi, hogy ha nincs felelőssége, akkor ilyen típusú helytállást nem lehet egy autóvezetőtől elvárni.

Összességében azt kell hogy mondjuk: a lakhatás tekintetében mi már beszélgettünk arról, hogy maximum negyedsorban forduljak miniszter úrhoz lakhatási kérdésekkel, de egy záró félmondatot talán megenged nekem ebben. Látom, hogy négy minisztérium között van azért valamelyest szétdobva ez a terület. De azt is látom, hogy amikor egy országos bérlakásprogramot követelek - és egyébként ezt több mint tíz éve teszem -, akkor tipikusan minden minisztérium a másikra mutat. Legyünk korrektek: teszi ezt némiképp joggal, hiszen nincsen egy helyen koncentrálni ez a terület, de a rozsdáövezeti szabályozás kapcsán kérdezem azt, van-e olyan országos koncepció végre, hogy a rozsdáövezetek rendbetétele folytán ott abszolút korszerű, akár több száz lakásos bérlakásblokkok jöjjenek létre? Én ezt nem úgy képzelem el, mint a korábbi idők bérházait, hanem úgy, hogy a földszinten irodák és üzletek működnek, a másodikon mondjuk egy konditerem és egy háziorvosi rendelő, de közben méltó élőhely a magyar fiataloknak, maximum a piaci bérleti díjak feléért. Sikeres együttélés és társadalmi együttélési szabályok betartása esetén pedig 6-8 év után válhatna akár megvásárolhatóvá az a bérlakás, aminek mi a célja? Megint csak a szülőföldön való boldogulás lehetősége és az, hogy a magyar fiatal kényszerből, az alacsony fizetések miatt ne vándoroljon Nyugatra, és a jövő adófizetői ilyen szándék esetén születhessenek meg Magyarországon. Ennél fontosabb közpolitikai célkitűzést nehéz lenne elképzelni.

Ezekre a kérdésekre tehát várom megtisztelő válaszát. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Riz Gábor képviselő úr következik. Öné a szó.

RIZ GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Államtitkár Urak! Miniszter úr, köszönöm szépen a beszámolót, amely imponáló és nagyon sok részletre fényt derített. Hozzászóláskor az ember néha tudathasadásos állapotban van, mert részben az egyéni képviselői mivolta, amikor egy választókerületet vagy egy térséget képvisel az ember, és részben kormánypárti képviselőként értelemszerűen a frakciócsaládunk álláspontját is kell hogy tükrözsem.

Az utóbbi egyik része az, hogy azok a célok, amelyeket a miniszter úr kijelölt magának, jelesül hogy azokat a nagy növekedési centrumokat az országos vérkeringésbe bekapcsolni, megemelni a közút, illetve a kötöttpályás közlekedés áteresztőképességét, valóban mind azt szolgálják, hogy azok a térségek is, amelyek részben már korábban, részben pedig most jutnak abba a helyzetbe, hogy a gazdasági növekedés útjára lépjenek, helyzetbe kerülnek.

A mondandóm másik része a tegnapi nap inspirálása kapcsán úgy indul, hogy győzött a magyar válogatott, egyenes ágon kijutottunk a labdarúgó Európa-bajnokságra. Ez azt jelenti, ahogy miniszter úr is mondta, hogy az úthoz, a vasúthoz mindenki ért, tehát legalább két napig most a vasút és az út helyett mindenki a fociválogatottat fogja dicsérni.

Fontos számomra az is térségi képviselőként, hogy részben visszaállnak azok a természetes társadalmi gravitációk, amelyek a határon túl közelsége miatt a térségemben elsősorban a Felvidéket, a történelmi Magyarországot jelentik Szlovákia felé. Ezek is bőven átítatottak újraéledő gazdasági kapcsolatokkal és társadalmi kapcsolatokkal is. Azokkal a területekkel, mint például Kassa, mint Rimaszombat, mint Losonc, eleve egy gazdasági kapcsolat alakul ki a régi és az új kapcsolatok mentén is.

A keresztmetszetekre szeretném felhívni a figyelmét miniszter úrnak például Hidvégardó határátkelőhellyel kapcsolatban, amely Kassa közelsége miatt fontos rész volt a Boldva völgye, illetve a borsodi iparvidék között. Itt jelen pillanatban 2 kilométer híján

nincs organikus együttműködés a vasútvonalak között. A vasúti pálya részben megvan, de a műszaki létesítmények, a vasútbiztonsági létesítmények hiányoznak. Szeretném arra felhívni a figyelmet, hogy mint említettem, természetes módon helyreálltak a gazdasági kapcsolatok. Jelen pillanatban is szállítás folyik a közúton kifelé a kassai acélműbe kő, kőzúzalék és egyéb mészkőadalékok tekintetében, ami azt a térséget bizony elevenen érinti, és a 27-es út felújítása jelentős volt az ott élők számára, hiszen a szendrőládi híd megújítása lehetővé tette, hogy nagyobb, súlyosabb járművek is tudjanak közlekedni. Kérnénk, hogy a határátkelőhelyen a súlykorlátot, amennyiben lehetséges, próbálják megnövelni, mert ez további lehetőséget biztosítana az ottani gazdasági szereplőknek mind a határ egyik, mind a másik oldalán.

Azzal folytatnám, és zárnám is a magam gondolatait, hogy Ózd és térsége számára nagyon fontos volt - ez egy 30 éves álom volt, vagy több is -, hogy a borsodnádasi szerpentin újra gyorsabb és járhatóbb legyen. Jelen pillanatban mindkét oldalon, a hevesi és a borsodi oldalon is folynak már munkák. Tudom, hogy ez hegyhez kapcsolódó műemléket jelent, ami költség- meg időigényes. Várjuk a mielőbbi befejezését, hiszen akkor a 23-as és a 25-ös utak újra gyorsabbá válnak.

És kérném, hogy a Kazincbarcikáig eljövő négysávos út továbbgondolását kellene majd legalább terv szintjén egészen Bánréve országhatárig megtenni, hiszen mint említettem, ez egy nagyon fontos közúti és vasúti határátkelőhely, és a bánrévei közút jelen pillanatban egyedül Putnoktól a határig, nagyjából 6 kilométeres szakaszon kell hogy megújuljon. A többi már megújult az elmúlt években. Tehát amennyiben Barcikáig egy-két éven belül eljön most már a gyorsforgalmi, onnantól kezdve az út egy része már minőségi és a közlekedők számára is komfortérzetet jelentő út lesz.

Én ezeket kérném. Köszönöm szépen a munkájukat. Mondom, a 30 éves álom beteljesüléséhez pedig külön köszönet Ózd térsége részéről.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Dávid Ferenc alelnök úr következik. Öné a szó.

DR. DÁVID FERENC (DK), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen, elnök úr. Én is nagy figyelemmel hallgattam miniszter úr érdekes beszámolóját. Rengeteg számot zúdított rá, hál'istennek, nem is lehetett mindegyiket jegyezni. Majd a jegyzőkönyvből, azt gondolom, tanulságos... (*Lázár János: Elküldöm szívesen.*) Nagyon szépen megköszönöm, mert tényleg rendkívül sok érdekes dolgot mondott

Én abszolút konkrét ügyekre kérdeznék rá. Én is megpróbálom kettéválasztani és tematikusan kezelni a kérdéseket. Az egyik egy megismétlő kérdés lesz, amit Z. Kárpát Dániel képviselőtársam feltett. Miniszter úr nem beszélt az MO-sról, egy alternatív MO-sról beszélt. Minket, képviselő úrral, ha jól értettem, a meglévő MO-s északnyugati szegmense érdekel, hogy mikor záródik ez a kör. Szerintem Budapest szempontjából ez kulcskérdés.

A másik, szintén Budapestet érintő kérdésem lenne: a Gellért-hegyi sikló-projektről ha tudna miniszter úr bővebben tájékoztatást adni, azt megköszöném. És általános jelleggel kérdezném, ezek egészen konkrét ügyekkel voltak kapcsolatosak: bizonyára miniszter úr is olvasta a KSH-nak a lakásépítéssel, illetve az építőipar termelési volumenének alakulásával kapcsolatos elképesztően rossz számait. Ha visszaemlékszik, a lakásépítés 20 százalékos feletti mértékben zuhant vissza az egy évvel korábbihoz képest, és ami a jövőről szól, az nagyon szomorú. Az engedélyek és a bejelentések 40 százalékkal csökkentek.

Na most, világos, hogy a családi otthonteremtési program jövő évi verziójában ez valamennyit puhulni fog és valószínűleg segíteni fog a lakásépítés újraélesztésében, de ilyen mértékű visszaesést nagy valószínűséggel nem fog tudni kompenzálni. Miben

gondolkodik a tárca, hogy legalább valamilyen módon visszakapaszkodjon ez a nagyon-nagyon fontos építőanyag-ipar, a lakásépítés és az építőipar. Ugyanis a bruttó hazai termék vonatkozásában mind a három meghatározóan nagy ágazat, tehát ahol pörögnek ezek az ágazatok, ott általában a bruttó hazai termék is dinamikusan nő. Tudjuk, hogy az elmúlt négy negyedévben ez nem így történt. Most azt látjuk, hogy vélhetően a mélyponton vagyunk, de ha ezek az ágazatok nem pörögnek fel, akkor megint egy helyben topogásnak leszünk a szemtanúi és az átéltői.

A következő kérdéskör, mondhatnám egy kicsit pongyolán, a vasúttal kapcsolatos. Egészen konkrét kérdésem lenne. Lenne egy olyan, igazából sajtóhírekből értesültünk róla, és én azért is kérdezem miniszter urat, mert tudom, hogy jogi végzettségű: a GYSEV osztrák vezérigazgató-helyettese szolgálati viszonya megszüntetésének a körülményei érdekelnének. A sajtóban az ember mindenfélét olvashat. Én azt gondolom, mind a ketten jogtisztelő emberek vagyunk, és tudjuk, hogy a GYSEV milyen tulajdonosi szerkezetű, valamint tudjuk, hogy milyen beosztásban volt a kolleganó. Igazából ennek a jogi része, a jogi megalapozottsága érdekelne, és természetesen még egy: az indoklása. Tudom, hogy vezető beosztásban nem kell indokolni egy felmondást, de azt gondolom, hogy ekkora méretű vállalkozásnál azért tudhatjuk azt, hogy mi váltotta ki ennek a számunkra gyors és viharos elbocsátásnak a megtörténtét.

A vasúttal kapcsolatban szeretném még azt is megjegyezni, hogy a miniszter úr - ezt felírtam, nagyon jó volt hallgatni - a kötöttpályás közlekedés primátusát emlegette. Na most, itt is olyan hírre vagy olyan forrásra hivatkozom, ami természetesen megkérdőjelezhető, de nekünk a sajtóból is kell tájékozódni. Most, a napokban jelent meg a Közlekedő Tömeg Egyesület közleménye - nem tudom, a miniszter úr kezébe került-e: azt írják, hogy az egyesület szerint a közérdekűadat-igénylésre azt válaszolta a MÁV és a Volán, hogy a vonatpótló buszok mellett már az első hónapban lényegesen kevesebben döntöttek. Azt írják, hogy havi 3000 utazás lehetetlenült el, tíz vonalon átlagosan 30 százalékos visszaesés történt a jegyeladásokban. Ez engem elbizonytalanít, mert tudjuk azt, hogy a nyáron tíz vasútvonalat, szárnyvonalat megszüntettek. Én nem tudok arról, hogy itt milyenfajta előzetes egyeztetés történt a polgármesterekkel, a lakossággal arról, hogy ezek megszűnjenek. Egy második etapban, szeptembertől született volna meg a második tíz, abból részben megmentettek vasútvonalakat, de az első tízben - nem fogom felsorolni, mert miniszter úr fejből tudja - olyanok is vannak például, ha már itt szóba került a Felvidékkel való összeköttetés, mint a Balassagyarmat-Ipolytarnóc vonal megszüntetése.

Személyen néztem meg azt ottani viszonyokat. Arról, hogy hogy néz ki a balassagyarmati pályaudvar, most jobb nem beszélni, de megint a történelmi távlatokra hivatkozva: valamikor Losoncra is elment ez a vonal, most természetesen ez el van vágva. Busszal is kipróbáltam ezt a menetet, a Balassagyarmat-Ipolytarnócot. Hát, megmondom őszintén, elég megrázó. Vonattal már nem sikerült, mert nem járt.

Tehát azt gondolom, hogy ha a kötöttpályás közlekedést önök ennyire fontosnak tartják, és ugye, miniszter úr tényleg grandiózus számokat mondott, hogy 6500 milliárd forint van egy vasútfejlesztésben, én azt elfogadom, nyilvánvalóan, hogy az észszerűségnek mindig győzni kell, de vannak szerintem olyan léptékek és olyan gondolatok is, amikor talán érdemes felülvizsgálni ezeket. Ott egyébként, a balassagyarmati pályaudvaron az van kiírva - és ebben, kérem, segítsenek -, hogy ideiglenesen van megszüntetve december 3-áig.

Nem a Ferenc napra gondoltam most konkrétan, hanem hogy újra fogják gondolni ezek visszaállítását. Tehát szeretném megkérdezni, hogy az a tíz vasútvonal, amelyeket augusztus 1-jétől megszüntettek, amely vonalakon voltak egyébként számomra érdekes módon állomásfelújítások is, és mire a vasútvonalat bezárták, arra az állomást

felújították; ezek azért nem kétfilléres dolgok lehettek, gondolom én. Erre mindenféleképpen szeretnék választ kérni miniszter úrtól.

A legvégén a közlekedéstől és a vasúttól független kérdésem lenne. Arra szeretnék választ kapni, illetve egy picit, hogyha lehet ismertetni: a hírek szerint a Jövő Nemzedék Földje Alapítvány ingyenes vagyonszerzési megkapja az ATEV Fehérjefeldolgozó Zrt.-t, ami állami tulajdonú vállalat. Ennek a körülményeiről érdeklődnék. Úgy tudom, hogy ön az alapítványhoz, gondozásához, létrehozásához közel áll; mondhatom, hogy közel áll az ön szívéhez és tevékenységéhez. Ugye, ez az alapítvány úgy indult annak idején, hogy önfenntartó alapítvány lesz, 600 millió forinttal indult. Aztán kapott még egyszer egy 15 milliárdos kis injekciót, és most kap egy olyan céget, ami egyébként nyereséges és az én ismereteim szerint - javítson ki, ha hibás a szám - 20-30 milliárd forintos árbevétele van, tehát nem egy kisvállalkozásról beszélünk.

Szeretném megkérdezni ennek a jogi hátterét, hogy ez hogy történik, és a legfontosabb, hogy miért történik.

Köszönöm szépen a figyelmüket.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Mellár Tamás alelnök úr következik felszólalásra. Öné a szó.

MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Nagy élvezettel hallgattam miniszter úr beszédét, amiből kiderült, hogy van víziója, van elképzelése arról, hogy merre is kellene menni, és a jövő hogy fog kinézni.

Én azonban messzemenően nem vagyok annyira optimista, mint miniszter úr, mert amiket ön itt elmondott, óriási mennyiségű forrásokat tételeznének föl, és a magyar gazdaság jelenlegi és várható, közeljövőbeli állapota ezt nem igazából teszi lehetővé. Itt végül is húsz-harminc éves mulasztásokat kellene mindenképpen pótolni. Tehát a munka nagyon heroikus lenne, és ehhez képest a források kevesek.

De külön örömmel töltött el az, hogy a mohácsi új Duna-híd tervbe van véve, és a déli autópálya is. Ez nyilvánvalóan sokat fog segíteni Dél-Baranyának, hiszen az elmúlt harminc évben szintén nagyon mostohagyerek volt.

Miniszter úr arról beszélt, hogy az állami beruházások körében meg fog változni szinte minden, mert az új törvény olyan módosításokat hoz elő. Azonban nem tért ki arra a kérdésre, hogy vajon milyen módon lesz majd az, hogy a korrupciót csökkenteni lehet, tehát milyen eszközökkel lehet ezt megcsinálni.

Mert, ugye, az, hogy egy ajánlat vagy több ajánlat van, erre vonatkozóan képviselőtársam az előbb mondta, ez borzasztó könnyű, és az elmúlt időszakban lehetett látni, hogy a szakmában ezt csinálták a pályázók, hogy még két másik vállalkozást megkértek arra - ezek úgynevezett fejlesztők vagy versenytársak voltak -, hogy ők is adjanak be ajánlatot, így akkor két-három ajánlat is került az asztalra, és akkor ebből mégis ki lehetett választani a megfelelőt.

A másik trükk, ami ugye szintén általános, hogy ugyan alacsony árat mondanak az egészre, és az nyerni fog, de aztán a későbbiekben majd a tervet módosítják, illetve pótkerületeket indítanak el, aminek következtében mégis emelni fogják.

Az az elképzelés, az áremelés 1-5 százalék között legyen csak, nagyon szép terv, de beruházásoknál, amelyek egyedi termékek, ott borzasztó nehéz bázist találni, valójában nincs is. Gépeknél, ilyen dolgoknál nyilvánvalóan van, de építészeti objektumoknál nyilván nincsen, tehát ezt szintén nem lehet tartani.

Ebből következően azt kérdezném, hogy vajon nem fordult meg önökben az, hogy a korrupció csökkentése szempontjából fontos lenne egyrészt a nyilvánossághoz való fordulás, és a társadalmi ellenőrzés, a társadalmi ellenőrzöttség megteremtése? Tehát az, hogy az egyes nagyberuházásoknál a különböző társadalmi szervezetek kapcsolódjanak

be, vehessenek ebben részt, mert ez, azt gondolom, hogy jelentős mértékben javíthatná a helyzetet, és így talán a korrupciót csökkenteni lehetne.

A következő kérdésem pedig az - szintén a beruházásokkal kapcsolatos dolog -, hogy ön valóban és nyilvánvalóan, mivel ennek a törvénynek a betervezője ön volt, úgy gondolja, hogy az jó megoldás, hogy az önkormányzati beruházásoknál, ott, ahol a külföldi rész több mint 50 százalék, teljes egészében az ön ellenőrzése alá kerül, és ön dönthet arról, hogy hogyan, milyen módon történjen meg ez a beruházás?

Nyilvánvalóan az önkormányzatok jogát és a hatáskörét csökkenti jelentős mértékben, és természetesen, persze, értem én ennek a politikai célját, hogy ne legyen már az legyen, hogy az Európai Unió majd ad nekünk támogatásokat, de nem a kormánynak adja, ahol a kormány arra használja, amire akarja, és főként ugye a csókosok között osztja el megfelelően magas korrupció mellett. Hogy ne legyen már az önkormányzatoknak legyen már némi mozgásterük, ezért aztán önök akarnak ebbe mindenképpen belenyúlni, és ezt a lehetőséget teljes egészében kizárni. Nyilvánvalóan vannak az önkormányzati beruházásoknál is normatív részek, tehát be kell tartani bizonyos szabályokat, szabványokat, de ezeket azt gondolom, hogy normatív törvényekkel meg lehetne tenni. Semmi szükség nincs arra, hogy ez miniszteri hatáskörbe kerüljön, kerülhessen ez a dolog.

A következő kérdésem az, hogy ön azt mondta, hogy nemcsak a KRESZ kiegészítése fog megtörténni, hanem egy új KRESZ is lesz. Kérdezem, hogy akkor ez azt jelenti, hogy minden egyes vezetőnek újból vizsgáznia kell? *(Közbeszólások. - Lázár János: Nem.)*

Csak hát, ha új lesz a KRESZ, akkor nyilvánvalóan amit mi a régi KRESZ-ben megtanultunk, ugye, az tulajdonképpen elévült. Lehet, hogy a jobbkézzsabály sem fog érvényesülni, vagy hogyha mégsem, akkor pusztán arról van szó, amit az eddigi évtizedekben megszokhattuk, hogy némi apró módosítások lesznek, de alapvetően nem lesz a történet más.

Végezetül még egy kérdésem van. Miniszter úr azt mondta, hogy 5500 milliárd forintnak megfelelő, 270 darab beruházás felfüggesztése történt meg. Nyilvánvalóan erre nagy szükség volt. Kérdésem az, hogy mi lesz most ezekkel a beruházásokkal. Ezek ott fognak állni, ott lesznek mementóként darabban, vagy van a minisztériumnak erre elképzelése, van-e erre terve, hogy ezeket vissza fogják bontani, értékesíteni fogják, próbálnak vele valamit tenni? Erről nem volt semmilyen megjegyzés, és azt gondolom, hogy 5500 milliárd forint nagyon jelentős pénz. Mi ezt láttuk már annak idején a szocializmusban, hogy ezek a félbemaradt beruházások hosszú évtizedekig csúfították a környezetet, és ugyanakkor hatalmas mennyiségű pénzlekötést is jelentettek. Kérdezem, hogy van-e ezzel kapcsolatban valamilyen terv. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Csárdi Antal képviselő úr következik, öné a szó.

CSÁRDI ANTAL (LMP): Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! Először is, szeretném megköszönni a beszámolót. Nagyon sok kérdésem van, és ezért elnézést kérek. *(Moraj a kormányparti képviselők körében.)*

Megpróbáltam strukturálni, hogy könnyebben követhető legyen, hogy ne összevissza érkezzenek a kérdések. Érdemes a beruházásépítési törvénnyel kezdenünk, mert ennek a tartalma, azt gondolom, sok olyan, nagyon súlyos megfogalmazást tartalmaz, ami, mondjuk ki nyíltan: tökéletesen szembe megy azzal, amit ön egyébként általában kommunikál. Tehát nekem nagyon fontos kérdésem volna, hogy miért tartja miniszter úr szükségesnek és elérendő célnak, hogy gyakorlatilag rombolja az önkormányzatok, tehát a választott testületek szuverenitását. Ez a törvény gyakorlatilag, hát, kis túlzással egy az egyben veszi ki a döntési jogkört a különböző önkormányzati vagy részben önkormányzati, részben állami finanszírozású beruházásoktól.

De ami nekem a legjobban fáj, hogy miniszter úr a beszámolója kapcsán egyetlenegy fél mondattal sem mondott semmit a környezet és az épített örökségünk

védelméről, hogy hogyan kívánják ezt megvalósítani. Pontosan láttuk az elmúlt években, és azt gondolom, hogy erre szükséges egy érdemi választ kapnunk, hogy az állami beruházások az esetek jelentős százalékában környezetrombolással, környezetpusztítással zajlottak. Én azt szeretném kérdezni miniszter úrtól, hogy háttat fordít-e az eddig tapasztalt gyakorlatnak a jövőben az állami beruházások összessége.

A közlekedéssel kapcsolatban miniszter úr egy nagyon mély elemzést mondott el számunkra. Az egyik egy nagyon fontos kérdés, ami kérdésként merült fel: arról beszélt miniszter úr, hogy milyen jó Magyarországnak, hogyha az átmenő teherforgalom Szerbia felől rajtunk megy keresztül. Szeretném kérdezni miniszter urat: miért gondolja azt, hogy egyébként a súlyos környezetterheléssel járó átmenő, tehát nem minket célzó teherforgalom jó Magyarországnak, mert nincs az az útdíj, ami egyébként ezeket a károkat finanszírozni volna képes?

És ha már közlekedés, a vasút tényleg egy egészen önálló fejezet kell hogy legyen. Azt gondolom, kezdjük az aktualitásokkal. Én annyit szeretnék kérdezni miniszter úrtól, hogy volt-e konkrét panasz a GYSEV működésével kapcsolatban akár osztrák, akár magyar oldalon, tehát hogy mi az érdemi indoka, amit képviselőtársam már megkérdezett, ennek a menesztésnek. Illetve bennem felmerült egy kérdés, és azt gondolom, miniszter urat meg lehet kérdezni szemtől szembe, hogy van-e olyan terv, ami alapján a magyar állam megvenné a Strabag részesedését, hogy kétharmados többsége legyen a GYSEV-ben? Ha igen, akkor ennek mi az oka? Ha nem, az értelemszerűen egy másik irányt jelent.

És azt gondolom, ha a vasútról beszélünk, akkor nem lehet elmenni szó nélkül a mellékvonalak bezárása mellett. Az első kérdés, hogy terveznek-e további mellékvonalakat bezárni? Illetve azt mondta miniszter úr, hogy 6500 milliárd forintos vasútfejlesztést tervez be a következő évekre. Ez jelentheti-e azt, hogy egyébként ezek a bezárt mellékvonalak újra megnyitásra kerülnek?

És értelemszerűen, de nem rosszmájúságból kérdezem, hogy ezek mikorra várhatóak nagyságrendileg? És most tényleg csak egy nagyságrendi választ várok, mert 6500 milliárd forint valóban egy érdemi fejlesztési lépést tenne lehetővé. A miniszter úr beszámolójából azért kiderült, hogy miniszter úr is azt gondolja, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése a magyar közlekedésfejlesztés szükséges iránya.

Illetve ön nemrég Tóth Bertalan képviselőtársam írásbeli kérdésére, amiben a MÁV-privatizációval kapcsolatban kérdezett, azt válaszolta, hogy a MÁV működése sokkal jobban kell hogy hasonlítson a piaci működéshez, és most a beszámolójában is liberalizációról beszélt. Szeretném kérdezni, hogy milyen módját kívánják megvalósítani ennek a liberalizációnak. Lehet-e arra számítani, hogy a közeljövőben vagy közép- és hosszú távon privatizálják a magyar államvasutakat, vagy annak egy részét vagy egészét? Ez volna az egyik.

Akkor vannak olyanok, amik a szívemhez sokkal közelebb állnak, merthogy a választókerületemet, illetve a közvetlen lakókörnyezetemet érintik, és menjünk sorba. Több módon is próbáltam a Belügyminisztériumtól információt szerezni arra vonatkozóan, hogy a Dél-budai Centrumkórház megépítésével kapcsolatosan mi várható; hogy néznek ki a tervek; mikor kezdődhet el az építkezés; mikorra fejeződhet be az építkezés; mikorra kezdhet el működni a centrumkórház? Érdemi választ a Belügyminisztériumtól sajnos nem kaptam. Most önt szeretném megkérdezni, hátha sikerül, különösen annak ismeretében, hogy a fejlesztések listájáról le lett húzva a Dél-budai Centrumkórházzal kapcsolatos útfejlesztés. Függetlenül ettől a döntéstől, mikorra várható, hogy a Dél-budai Centrumkórház megépül? Tudni kell, hogy Budapest viszonylatában rendkívül nagy szükség lenne erre a centrumkórházra, és gyakorlatilag azon kívül, hogy ki van jelölve ennek a területe, tényleg egy kapavágás nem történt. Évek



óta haladnak el budapestiek százezrei az érintett gázos terület mellett. Tehát a kérdés egyszerű: mikorra lesz Budapestnek megépítve a Dél-budai Centrumkórháza?

És szeretnék érdeklődni, hogy bár önök lehúzták a Gellért-hegy fejlesztése kapcsán a közpark átfogó közterületi megújítására és szabadidős pihenőparkként történő fejlesztésének az előkészítésére szánt 1,5 milliárd forintot, de lehet látni, hogy a Gellért-hegyi sikló megvalósítása még a tervek között szerepel. Azt gondolom, ez egy nagyon súlyos kérdés, mert akik a területen élnek, a XI. kerület és az I. kerület lakói, gyakorlatilag minimális információval rendelkeznek. A turistabuszok működésének, mozgásának megszervezésén túl azt látjuk, hogy nagyon súlyos környezeti károkat okozhat vagy súlyos környezeti kockázatokkal jár a Gellért-hegyi sikló megépítése. Szeretném kérdezni miniszter urat, hogy egyébként ezzel a beruházással mik a konkrét terveik. Lehet-e arra számítani, hogy egy érdemi társadalmi egyeztetés elkezdődik a sikló fejlesztésének kapcsán?

És ha már társadalmi fejlesztés, akkor most jön a legkellemetlenebb rész, legalábbis számomra: a Pázmány Péter Katolikus Egyetem kampuszának a felépítése kapcsán, ami a Magyar Rádió ingatlankomplexumán épülne föl, szeretnék érdeklődni, tisztelt miniszter úr, hogy születtek-e döntés-előkészítő, környezetvédelmi, közlekedési, tömegközlekedési, illetve bontási hatástanulmányok. Mert jelen pillanatban azt tapasztaljuk, hogy bár a Józsefvárosi Önkormányzat több alkalommal próbálta meg a minisztériummal felvenni a kapcsolatot, nem jutott hozzá érdemi válaszokhoz. Értelemszerűen nem jutottak érdemi válaszhoz sem a Palotanegyedben élők, sem a helyi civil szervezetek, amelyek informálódni szerettek volna, és ez értelemszerűen teljesen ellehetetlenítette azt is, hogy esetleg megkezdődjön-e egy átfogó közös gondolkodás a kampusz megvalósítása kapcsán.

Szeretném előrebecsíteni, hogy nem a kampusz megépítését nehezítik a helyben élők, hanem annak a módját, és egyébként előkészítettek egy alternatív tervet is, amire megint csak nem kaptak semmilyen típusú választ a minisztériumtól.

Ezért szeretném kérdezni a miniszter urat, hogy számíthatnak-e arra a Palotanegyedben élők, a helyi civilek, hogy érdemi, az ő véleményüket is figyelembe vevő társadalmi egyeztetés végén úgy épüljön meg a Pázmány Péter-kampusz, ahogy az ott élők érdekeinek a figyelembevételére is megtörténjen. Azt gondolom, hogy ez nagyon fontos lenne.

Ugye, azt mondta Z. Kárpát Dániel képviselőtársam, hogy a lakhatás kérdései egynegyed mértékben tartoznak miniszter úrhoz. Nekem egyetlenegy darab kérdésem volna: lehet-e arra számítani, hogy a közeljövőben a múltban jól működő városrehabilitációs programok, amelyek közös finanszírozásban voltak az állam, az Európai Unió és az önkormányzatok által, újra elindításra kerülnek? Azt gondolom, hogy egy ilyen típusú városrehabilitációs program, sőt, programsorozat nagyon-nagyon fontos lenne, hogy a lakhatási helyzeten javíthassunk.

További kérdésem, hogy említette az iváncsai útfejlesztést. Ezzel kapcsolatban merült föl az a kérdésem, hogy meg tudja-e nekem miniszter úr mondani, hogy az akkumulátorgyárak számára elvégzett vagy a jövőben elvégzendő infrastrukturális beruházások összértéke mekkora? Amit gyakorlatilag azért és csak azért végeztet el az állam a közös államkasszából, hogy egyébként ezek az akkumulátorgyárak vagy azoknak a kiszolgálóegységei idetelephessenek.

És akkor egyetlenegy kérdésem van már csak a KRESZ-szel kapcsolatban. A KRESZ módosítása tíz éve zajlik. Tehát tíz éve hallgatjuk azt, hogy zajlik a KRESZ módosítása, és tudom, hogy ez nem miniszter úr felelőssége. Az én kérdésem az, hogy jól értettem miniszter urat, hogy ez 2025 végére végérvényesen lezárul, és a módosított KRESZ hatályba is lép? Köszönöm szépen, és elnézést kérek.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Orosz Anna képviselő asszony következik. Ön a szó.

OROSZ ANNA (Momentum): Köszönöm a szót. Az elmúlt években a kormány jóvoltából 1000 milliárd forint értékű közvagyon került át magánalapítványokhoz. Egy ezek közül az alapítványok közül a Jövő Nemzedék Földje Alapítvány, amelynek ön a kuratóriumi elnöke, miniszter úr.

Az alapítvány több körben milliárdos nagyságrendű állami támogatást kapott, megkapott erdőket, szántókat, legelőket a vagyonkezelésébe, illetve a Nemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság 100 százalékos részvénycsomagját is.

Én is azt szeretném kérdezni, ahogy korábban képviselőtársam, hogy mi indokolja azt, hogy egy most a parlament előtt heverő törvénymódosítás értelmében az ATEV Fehérjefeldolgozó Zrt. is ennek az alapítványnak a tulajdonába fog kerülni. Itt egy nyereséges, 30 milliárd forintos árbevétellel rendelkező állami vállalatról beszélünk. Nagyon kíváncsi vagyok, hogy ön szerint mi indokolja ezt az átruházást.

A következő kérdésem az állami beruházásokról szóló törvényhez, illetve a magyar építészetéről szóló törvényhez kapcsolódik. Volt újbudai alpolgármesterként azt tapasztaltam, hogy a települések közösségeinek szempontjából az elmúlt években a beruházásokkal kapcsolatos legfontosabb probléma az volt, hogy senki nem tudta a fejlesztőkkel szemben érdemben érvényesíteni a helyi közösségek érdekeit, nevezetesen, hogy megszülessen a fejlesztésekhez kapcsolódó, minimálisan szükséges infrastruktúra - legyen az közlekedési infrastruktúra vagy humáninfrastruktúra -, illetve a környezeti szempontokat, a zöldszempontokat is egyre nehezebben lehetett érvényesíteni.

Ezt a helyzetet szerintem most tovább súlyosbítja ez a két új törvény, hiszen egyrészt az önkormányzatok fejlesztései abban az esetben, ha meghaladják a közbeszerzési értékhatárt, illetve ha nem közvetlen uniós támogatásból vagy legalább 50 százalékban kormányzati forrásból valósulnak meg, akkor, ahogy azt képviselőtársaim is elmondták, gyakorlatilag minisztériumi hatáskör alá kerülnek. És persze a fejlesztésről, illetve a kivitelezésről döntő bizottságokban ott lesznek az önkormányzatok delegáltjai, de nincs kétségünk afelől, hogy ezek gyakorlatilag csak díszpozíciók lesznek, és az önkormányzatoknak nem lesz érdemi beleszólásuk akár egy olyan fejlesztésbe sem, mint egy óvoda fejlesztése vagy komolyabb felújítása.

Ezentúl a kiemelt státusz köre is bővült. Minden tízmilliárd forint költségigényt meghaladó fejlesztés ezt a kiemelt státuszt kapja meg. Pontosan tudjuk, hogy már eddig is mennyi probléma volt abból, hogy kiemelt kormányzati beruházással vagy éppen rozsdadózevtti beruházással nyilvánítottak fejlesztéseket, és innentől kezdve az önkormányzatoknak semmiféle beleszólásuk nem volt abba, hogy mi történik az ő településükön, ami az általuk képviselt választókat a mindennapjaikban érinti.

A következő kérdésem a déli körvasút fejlesztésére vonatkozik. 2021 szeptemberében a Mészáros Lőrinc érdekeltségébe tartozó V-Híd Zrt. nyerte meg a kivitelezésről szóló közbeszerzést 338 milliárd forintos összértéken. Ez kilométerenként számolva is többszöröse a hasonló német, francia, svéd projektek árának is, illetve egy korábbi VFK-beclés szerint ez a projekt nagyjából 90-120 milliárd forint közé tehető, tehát egy súlyosan túlárzott közbeszerzésről beszélünk.

A V-Híd Zrt. azóta kapott már 100 milliárd forint előleget a kormánytól, miközben érdemi munkát nem végeztek, ha csak a fakivágásokat nem tekintjük érdemi munkának.

A bíróság kétszer mondta ki, hogy nem érvényes a projekt környezetvédelmi engedélye, 2022-ben és 2023-ban, és most ősszel katonai célúvá minősítették a beruházást, ami gyakorlatilag minden jogszabályi akadályt elsöpör a projekt megvalósításának útjából.

Két kérdésem van a déli körvasúthoz kapcsolódóan. Az egyik, hogy nem gondolja-e, hogy a projekt indokolatlanul drága, és hogy ezzel egyrészt pazarolja az adófizetők pénzét, másrészt súlyos korrupciós kockázatokat vet föl? A második kérdésem pedig az, hogy nem gondolja-e, hogy ahhoz, hogy meggyőzzék az újbudai polgárokat arról, hogy ez számukra is előnyös beruházás, nem jogszabályi kiskapukon kellene keresztülrugdosniuk ezt a fejlesztést, hanem érdemi válaszokat adni az újbudaiak jogos kérdéseire és jogos aggódalmaira a saját lakókörnyezetüket velejéig érintő fejlesztéssel kapcsolatban.

És végezetül a lelőtt kormányzati állami beruházások én választókerületemet érintő vonatkozásaira szeretnék rákérdezni. Országosan majd 300 fejlesztés marad el, ezek fontos oktatási, egészségügyi, közlekedési fejlesztések.

Újdubán nem lesz például Gellért-hegyi közparkfejlesztés, nem lesz új vasúti megálló Albertfalván, nem lesz Galvani híd, kérdéses - ahogy képviselőtársam elmondta - a Dél-budai Centrumkórház sorsa, nem újítják fel a romokban heverő kelenföldi indóházat, és nem alakítják ki az Újbudát és Budafokot összekötő Duna-parti sétányt. Ezek egyébként egytől egyig olyan fontos fejlesztések, amelyeket megszámlálhatatlan alkalommal ígértek meg a kerületben előszeretettel roadshow-zó kormánypárti politikusok, úgy mint Simicskó István, Németh Zsolt vagy Fürjes Balázs korábban.

Kérem, adjon magyarázatot az újbudaiaknak, hogy miért pont ezek a beruházások és fejlesztések maradnak el, miközben még mindig van pénz Vodafon-felvásárlásra vagy a repülőtér állami felvásárlására. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Végül Tordai Bence képviselő úr, öné a szó.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr, és a beszámolót, miniszter úr. Én már gyors leszek. Bár az MO-sról nem terveztem beszélni, de mint a leginkább érintett választókerület egyéni képviselője, akkor én is rögzítem itt az álláspontot, és lehet, hogy a miniszteri meghallgatáson egy ellenzéki vitát játszunk le, de mi a magunk részéről szintén nem látjuk, az ott élők többsége nem tud támogatni az ismert nyomvonaltervek közül egyet sem, sőt, egyébként elképzelni is nehéz olyat, ami a II-III. kerületben növelné a forgalmat és az ott élők terhelését.

Úgyhogy örülök, hogy miniszter úr elkerülte az erről szóló beszédet, ezt annak tudom be, hogy akkor nincsenek erre vonatkozó terveik, illetve alternatív és messzebb vezető megoldásokat preferálnak.

És ha már autópályákról beszélünk, volt szó a beszámolóban az autópályakoncessziókról, ami nem önhöz, hanem Rogán miniszter úrhoz tartozik. Szeretném kérdezni, hogy mi a véleménye erről az egész koncepcionális megoldásról. Az Európai Unió minden bizonnyal vizsgálja, azt tudjuk csak, hogy kötelezettségszegési eljárást folytat koncessziós ügyekben, de elég valószínű, hogy a 35 éves autópályakoncesszió az egyik, amit vizsgál. Mennyire tartja célszerűnek, tekintettel arra, hogy a G7 friss számításai szerint összehasonlíthatatlanul drágább még a sokat kritizált PPP-konstrukciónál is. És a teljes időtartamra vetítve a koncesszornak legalább 700 milliárdot közelítő profitot generál, ami azt is jelenti, hogy ennyi pluszkiadást jelent a magyar adófizetőknek, vagy ennyivel kevesebb forrást jelent más területekre. Miniszter úr azt mondta, hogy a kötöttpályás közlekedést részesíti előnyben. Azt szeretném kérdezni, hogy 700 milliárd forintból milyen kötöttpályás fejlesztéseket valósítana meg első körben.

Budapest főváros kérdését szeretném tolmácsolni a lehúzott beruházásokkal kapcsolatban. A főváros is elég sokat veszített ezeken. Azt a kérdést intézték a minisztériumhoz, hogy az elkészült terveket át tudják-e adni, hogy adott esetben saját forrásból, saját finanszírozásban megvalósítsák ezeket a kormány által lehúzott beruházásokat.

Illetve az utolsó kérdésem: múlt héten Lánszki Regő államtitkár úrral az építészeti törvényt már alaposan kitárgyaltuk. Itt csak egy megerősítést szeretnék kérni, mert egy pozitív fejlemény mindenképpen van, hogy Szabó Rebeka, a Párbeszéd-Zöldek képviselője, társelnöke javaslatára a balatoni nádasok védelmi zónáját 2-ről 10 méterre emelnék a törvényben. Ez az egyébként is ex lege védett és a Balaton ökológiai rendszerét jelentős részben támogató nádasok esetében kiemelt fontosságú. Meg tudja-e miniszter úr erősíteni, hogy ezt a módosítást felkarolják és átveszik? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Úgy látom, hogy a felszólalók listájának a végére értünk. Nem kevés kérdés érkezett miniszter úrhoz. Arra kérem, hogy az elhangzott kérdésekre adjon választ. Öné a szó!

### **Lázár János válasza**

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen a kérdéseket. Egy kérdést mindenképpen kiemelnék. Utána, ha megendi elnök úr, akkor a képviselőtársaim kérdései sorrendjében, illetve képviselőnként mennék tovább: ez pedig az, hogy a közlekedésfejlesztésnek van-e fedezete vagy nincs. Magyarország GDP-je egy évben 66 ezer milliárd forint. A magyar költségvetés főösszege 40 ezer milliárd forint/év. Én éves szinten 650 milliárdot kérek, ami a javaslatot illeti, tehát hogy mire van pénz vagy mire nincs, az egy relatív dolog. Ez az összeg, amiről beszélek, tíz év alatt a költségvetés főösszegéhez képest nem egy elviselhetetlenül nagy összeg. Az más kérdés, hogy ezt hogyan és miként kell megfinanszírozni.

Két megjegyzésem még mindenképpen ide kívánczok. Az egyik az, hogy Magyarországon az építési kapacitás, a vasút építése, ami azt jelenti, hogy felújítás, villamosítás, tehát a XXI. századnak és az európai sztenderdeknek megfelelő vasútépítési kapacitás évente 100 milliárd forint, amit fel lehet futtatni jó esetben 120-150 milliárdra. Tehát ami a közinfrastruktúra építését illeti, tehát a vasútipályá-építést illeti, Magyarországon az összes rendelkezésre álló kapacitás nem tud egy év alatt többet megépíteni, mint 100-150 milliárd forint értékű vasutat, tekintettel arra, hogy ezek az eszközök korlátozott mértékben állnak rendelkezésre, és nem lehet egyik oldalról a másikra beszerezni őket. Olyan speciális vasútépítési gépekről beszélek, amikből Európában is csak egy-kettő darab áll rendelkezésre. Tehát ha a költségvetés azt mondaná, hogy igen, rendben van az előterjesztés, akkor sem lehetne többet elkölteni '24-ben, mint 60-70 milliárd forint, '25-ben 100 milliárd, és esetleg '26-27-ben mehetne föl 120-150 milliárd forintra. Ez a piaci realitás, hogy mennyit lehet megépíteni, hiszen van a piacnak egy áteresztőképessége, mármint hogy mennyit tudnak a kivitelezők megvalósítani.

Ami pedig a járműmegrendelést illeti. Ha ma a magyar kormány a MÁV-START-nak, ami a magyar kormány tulajdonában álló vállalat, vagy Magyarország tulajdonában álló vállalat, megrendelne vasúti járműveket, ez mozdonyt és kocsit jelent, ennek a leghamarabbi szállítási ideje 2026-27, ami azt jelenti, hogy 2024-ben és '25-ben érdemi pénzügyi kötelezettséget a '24-es és '25-ös költségvetésre nem jelent. Ez alól kivétel a HÉV, bár most itt nem beszéltünk róla, de nekünk a HÉV is vállalatunk, ahol 100 darab jármű fut; a járművek egy részének 60 év az átlagkora, és mondjuk 50 járműre van az asztalunkon ajánlat, hogy 50 járművet 1-1,5 év alatt ki lehetne cserélni. A HÉV iszonyatos forgalmat bonyolít; mi az összes HÉV-vonal felújítását megterveztük és benyújtottuk az Európai Bizottságnak, aki el is fogadta, tehát a Budapestre vezető összes HÉV-vonal felújítása előkészítés alatt áll, de ha a HÉV-vonalak felújítása megvalósul EU-s pénzből, amit egyébként a főváros is támogat, akkor is marad még a kérdés, hogy milyen járművek lesznek rajta, és a járműveket mindenképpen hazai forrásból kell megvásárolni. Tehát HÉV-járművet lehetne viszonylag gyorsabban vásárolni, vasúti járművek vásárlása 3 éves

szállítási idővel lehetséges. Persze, meg lehet próbálni használt flottát felépíteni, mármint használt járművet vásárolni, ezzel lehet próbálkozni, csak ennyi, ilyen volumenű használt jármű nem áll rendelkezésre sehol sem szabadon. És az egy kérdés, hogy új vagy használt.

És akkor nem beszéltünk arról, hogy bár a MÁV és a közlekedésimérvnök-szakma szereti úgy feltüntetni, mint hogyha ez agysebészet lenne, de ez attól nagyon távol áll. Ez ugyanolyan, mint amikor képviselő úr bemegy az autószalonba, és eldönti, hogy kifizeti az autót, kibérli az autót, lízingeli az autót, részletre veszi az autót, használt autót vesz, ez ugyanaz. A piaci kínálat pedig végtelen a szállítói finanszírozástól az európai hitelezési konstrukciókon keresztül. Tehát itt nem az a kérdés, hogy a finanszírozás konkrét formáját hogyan találjuk meg, mert arra van lehetőség. Az a kérdés, hogy ezt a legfontosabb társadalmi ügyek közé emeli-e a kormányzat, a parlament és a társadalom, és azt mondja, hogy akkor számos kötelezettségünk és ügyünk mellett 4,5 millió ember napi ingázását megpróbáljuk ezáltal az átalakítás által jobbá tenni. Szerintem ennél zöldebb program, minthogy kötötpályára próbáljuk a lakossági tömegközlekedést terelni az országbérlettel, ennél zöldebb program nincs Európában.

Az, hogy Magyarországon 3,5 millió ember vett megyebérletet és országbérletet, ez azt jelenti, hogy leteszi az autóját, nem használja az autóját. Én most csak az eladott jegyekről beszélek, nem a mérésekről, a konkrét, megvásárolt jegyekről. Ennél nagyobb zöldítés Magyarország történetében nem volt, minthogy kedvező árajánlattal megpróbálunk minden embert rávenni arra, hogy becsábítsuk a tömegközlekedésbe, aminek a színvonala, félreértés ne essék, igen megkérdőjelezhető.

Idehoznám a mellékvonal-fővonal-egyszerűsítés, -racionalizálás és más kérdéseket. Nem az a kérdés, hogy bezárunk vagy nem zárunk. Az a kérdés - hasonlóan egyébként az egészségügy megválaszolatlan fő kérdéséhez is -, hogy mi az a szolgáltatási minimum, amit a jegyért adunk, és mi mint magyar állam mit rendelünk meg. Arra gondolok, hogy ma Székesfehérvárra visz egy hatpályás autópálya; viszünk gyorsbuszt és viszünk egy teljesen felújított vasútvonalat. Akkor melyiket, hogyan és milyen módon biztosítjuk, viszonylag olcsón? Melyiket biztosítjuk piaci áron vagy afölött, vagy melyiket nem biztosítjuk? Tehát nem arról van szó, hogy be akarunk bármit is zárni, a párhuzamosságokat szeretnénk megszüntetni. Ahol a gyors, jó minőségű autóbusz ki tudja váltani a vasutat, ott át kell menni autóbuszra; ahol a vasutat meg felújítottuk, akkor nem biztos, hogy szükség van autóbuszra. Ezek a lépések, én tudom, hogy nem fognak tetszeni se az országnak, se a jelen lévő képviselőtársaimnak - pártállástól függetlenül ebben minden képviselő egyetért, hogy ez egy vitatható lépés -, de a párhuzamosságok megszüntetése és az irracionális pénzegetés az, amit az ország szerintem nem engedhet meg magának. Ezt folyamatosan vizsgálatom.

Készült egy táblázat - ha érdeklő képviselőtársaimat, szívesen oda tudom ezt is adni - mind a tíz vonalról, aminek az eszközmódosítása megtörtént, azaz a vasútról autóbuszra álltunk, az autóbusz követte a vasút menetrendjét, megállóhelyeit, és zsír új buszok álltak rendelkezésre, teszem hozzá. Én azt a módszert választottam, hogy nem bíztam a véletlenre, és az államtitkár kollegáimat köteleztem arra - ez mondjuk egy egészen kőkorszaki menedzsmentmódszer -, hogy ne jelezzék előre, hogy mikor, de menjenek végig a vonalon.

Juhász Tünde államtitkár asszony megjelent a mezőhegyesi vonalon, méghozzá IX. hónap 1-jén, 4 fővel utazott együtt Mezőhegyesről Újszegedre, és leírta nekem a személyes tapasztalatait. Az összes vonalat végigjárták az államtitkár kollegáim, pontosan azért, hogy első kézből legyen visszajelzés, hogy tiszta volt a busz, jött menetrendben, időben, milyen volt a buszsofőr - úgyse ismerték fel őket, a miniszter elnyomja a nyilvánosságban az államtitkárait -, ezért fontos információkkal rendelkezünk arról, hogy mi volt az utaslétszám például azon a napon. Tíz fő alatti utaslétszámmal mentek az autóbuszok, és tíz fő alatti utaslétszámmal mentek ezek a vonatok is.

Én ezzel nem azt mondom, hogy nem okoztunk esetleg kárt vagy nehézséget embereknek, csak az a kérdés, hogy mit tudunk közösségként vállalni az egyes ember felé, és itt az észszerű párhuzamosságokat mindenféleképpen érvényesíteni kell.

Azt szeretném mondani, hogy most Volán-járatokban gondolkodom, és nem szeretnék mellébeszélni, a saját választókerületemben is egyéni képviselő vagyok.

Megépült a vasútvillamos Szeged és Hódmezővásárhely között. Nyilván csúcsidőben 110 százalékos kapacitással megy, kell mellé autóbusz. De amikor a vasútvillamos láthatóan kevesebb kihasználtsággal megy - mondjuk egy napközben időszakban - akkor párhuzamosan nem biztos, hogy az autóbusz-forgalmat is olyan mértékben kell garantálni, hanem azt kell ajánlani az embereknek, hogy menjenek vasútvillamossal; az a kérdés, hogy ezeket a párhuzamosságokat érdemes-e végigbeszelnünk. Ha le tudjuk választani erről azt a politikai felszínt, ami nyilván arról szól, hogy minden választókerületi elnök és minden választókerületi képviselő védi a saját érdekeit. Tehát nem gondolkodom ennél többen. Ebben azonban mindenféleképpen gondolkodom, mert az irracionális pénzszerzésnek szerintem nincs értelme, de az egész nyilván eszeveszettül nagy dosszié.

Az autóbuszsofőrökről és a mozdonyvezetőkről annyit szeretnék mondani, hogy az ön kérdésére a legjobb válasz, hogy ha megfizetett munkaerő áll rendelkezésre Magyarországon, és ezért a megfizetett munkaerőt megbecsüljük és nem versenyeztetjük külföldi munkaerővel. A mostani törvényjavaslat arról szól, hogy ahány üres munkahely van Magyarországon, csak arra lehet behozni adott esetben munkaerőt akár az Európai Unióból, akár az Európai Unió kívülről. Az autóbuszsofőrök bérét megkétszereztük, a mozdonyvezetők bérét is 64 százalékkal fölemeltük.

Magyarországon - az ön kételyeinek eloszlátása végett: 5 millió ember dolgozhatna; még nem dolgozik 5 millió ember, dolgozik körülbelül 4 millió 7-800 ezer ember. Még van magyar állampolgár 2-300 ezer ember, aki a munkaerőpiacra visszavezethető, ugye? És van külföldi, nem magyar állampolgár 120 ezer, aki bent van az országban és dolgozik. Az 5 millióhoz képest a 120 ezer európai összehasonlításban az egyik legalacsonyabb. Ez az 100 ezer ember, aki bent van - köztük nagyon sokan ukránok egyébként, teszem hozzá - nem jelentenek szerintem valódi piaci kihívást a munkaerőpiacon, mert a 4 millió 700 vagy 800 ezer áll szemben a 100-120 ezerrel. Ezt kell mérlegelni, hogy ha itt tartjuk ezen a számon, tehát ez nem megy föl félmillióra, hanem marad 100 ezer ember állandóan, és ez már hosszú ideje így van egyébként, akik nem magyar állampolgárként és nem EU-s állampolgárként - hiszen ott nem korlátozható a munkaerő szabad áramlása - Magyarországon dolgoznak, akkor azt gondolom, ezzel számolni lehet, és ez kezelhető.

Ha Románia megkapja a Schengen alóli fölmentést, és a román-magyar határon nem lesz ez a kiszámíthatatlan időgap, magyarul, egy munkaadó nem tudja megmondani, hogy mennyi idő alatt tud átvinni vagy behozni munkaerőt, akkor az a munkaerő-mobilitás erősödni fog, ez egész biztos, hogy Békés megyéből lesz, aki Aradon vagy Temesváron fog dolgozni, és fordítva is. De ez az Európai Unió belül működik; elvileg ezért hozták létre, hogy ezt szabad legyen. Itt még ez az egyetlenegy dolog várat magára az én megítélésem szerint.

Ami a Volánt illeti, ide beszúrnék egy megjegyzést. A Volán sokkal jobban áll, mint a MÁV, hiszen lassan nyolc év lesz az autóbuszok átlagéletkora, 5950 darab busz lesz az év végére. 3243 buszt vásárolunk a következő négy évben, és leszállítottak már 2200 buszt. Tehát 5500 darab új buszt vásároltunk egy hitelkonstrukcióval, amit a Volánbusz Zrt.-nek engedélyezett a Pénzügyminisztérium, és ez hasonló lehetne a MÁV-START-nál is új járművek vásárlását illetően.

Nem szeretnék a részletekbe belemenni, de hogy csinálták az osztrákok és a németek? Az osztrák állam megrendelt az ÖBB-től egy szolgáltatást, van egy szerződéses rendszer. Annak a szerződésnek kötelező eleme a fix profit. Tehát az ÖBB az osztrák állam

által kifizetve a jegyet, jegyárat, támogatást, profittal kell hogy működjön, és ennek a profitnak a terhére tudott az ÖBB hitelt fölvenni, és ez a profit volt a hitel-törlesztőrészletnek a fedezete. Tehát azt állítani, hogy nem létezik olyan finanszírozási konstrukció, amiből meg lehetne csinálni a MÁV-START járműállománya fölújítását, ez nem így van.

A vasúti pálya, amiből 6000 kilométert használunk, és 8000 kilométer van nekünk, nem terhelhető, mert kincstári vagyon. Azt nem fogja senki meghitelezni. De a járműre, még egyszer mondom, rengeteg finanszírozási lehetőség van, és ezt a Volánnál meg is csináljuk, és ha valaki fölszáll ma egy vidéki Volánbuszra - most az idén, még karácsonyig átadunk 250 darabot -, akkor pozitív benyomásokat szerez.

Általában azt kell gondolják a közlekedésről, hogy a kötöttpálya élvez prioritást. Fog tetszeni vagy nem, én a Volánt mindenféleképpen be fogom tolni a MÁV alá. Tehát a vállalati struktúra is úgy fog kinézni, hogy egy vállalat lesz, ahol a MÁV a főnök - ez sokak érdekeit fogja sérteni, természetesen nem fog tetszeni -, mert az alapszervezés a kötöttpálya, és a busznak arra kell ráhordania azutasokat. A kettő rendszert össze kell illeszteni.

És ez így is volt! Ha valakinek vannak emlékei a 60-as, 70-es évekből, akkor alapvetően a Volánt azért hozták létre, hogy a vasúti tömegközlekedésre ráhordja az embereket, mert teljesen nyilvánvaló, hogy ha nem vesszük figyelembe a különböző társadalmi megtérülési szempontokat, nagyvárosok között a munkaerő-mobilitást és a mobilitást biztosítani vonaton jobban megéri, mint autóbusszal, viszont kistelepülésekről meg a vonatra ráhordani sokkal jobban megéri autóbusszal. Ez a realitás. Ha valaki erről a politikai felhangokat félretéve próbál gondolkodni, akkor ez a valóság, és ez a realitás, és ez kormányoktól független, mert ha visszaemlékszik valaki, 2010 előtt is voltak ebbe a körbe vágó, nagy társadalmi vitákat kiváltó kérdések.

A képviselő úrnak azt tudom mondani, hogy 2024. március 1-jétől vezetjük be a 24 órás matricát, ami 5 150 forintba fog kerülni. Tehát a kérdésére ezáltal igyekeztem válaszolni.

Ami a munkásszálló-építést illeti. Azt hiszem, hogy a munkásszálló-építésnek sokkal nagyobb jelentősége van a Magyarországon belüli munkaerő-mobilitás biztosításában, és az, hogy a nagyvállalatok munkásszállókat próbáltak építeni, az egy nagyon jó dolog, a közúti átmenő forgalmat pedig én kifejezetten - ahogy mondtam - támogatom.

És nem értek azzal egyet, amit fölvetnek, hogy ennek a környezetszennyező hatása nagyobb kár, mint a bevételi oldala. Megépítettük ezeket az autópályákat. Ez egy post festa vita abból a szempontból, hogy ezeket az autópályákat fogják használni, mert ilyen minőségű autópálya-hálózat keletről nyugatra nem vezet máshol. Ez a valóság, ez a realitás; és ezzel pénzt lehet keresni, ezt a pénzt nem szabad otthagyni.

Ezt az átmenő forgalmat az én véleményem szerint akkor csinálni kell, professzionálisabb módon kell csinálni, félreértés ne essék, tehát jobban kell megszervezni az átmenő forgalom lebonyolítását - parkolók, tisztaság, logisztika -, meg kell fizettetni az árát, hogy aki idejön, az külső pénzen hozzájáruljon a magyar közlekedés fejlesztéséhez.

Ami az Mo-s kérdését illeti. Itt, ugye belefutunk egy olyan kérdésbe, ami nem szándék kérdése, bár az is lehetne, 1000 milliárd forintról beszélünk a befejező északi szakaszt illetően, nagyságrendileg. Ennek a kérdése a Pilis kérdése és a Pilis átvágása.

Nem hiszem azt el, hogy létezik olyan megoldás, amely egyszerre teljesíti az Európai Unió szerinti környezetvédelmi elvárásokat, a lakossági elvárásokat, az országnak megéri, és technikailag gyorsan, gyorsan és könnyen kivitelezhető. Én ilyen megoldást nem ismerek. Ezt a négy szempontot nem tudtuk összehangolni, és nem tudjuk

összehangolni. És nem tudom, hogy valójában megéri-e a környezetbe ilyen mértékben beavatkozni.

Ha zöldálláspontot képviselek, akkor nem biztos, hogy ez a jó megoldás, hogy a Pilit teljesen föltúrjuk, aláteszünk egy gigantikus alagutat, amiben elképesztő mennyiségű pénzt égetünk el. Nem vagyok benne biztos, hogy ez a jó megoldás. Annyi pénzért meg tudunk építeni szinte egy MO-2-t, ami délről egy második forgalmi pályát nyit. Ez az én véleményem.

És még egyszer mondom, miután zárójelbe semmiféleképpen nem lehet rakni az ottani tiltakozást, ha a közlekedési szakma meg is egyezik egy MO-s megoldásban, ha még netán környezetvédelmi szabályoknak meg is felelne - már itt el fog bukni a dolog, szerintem -, akkor még mindig ott marad a lakossági tiltakozás.

Ez olyan környezeti beavatkozással jár és olyan gigantikus építkezés a Pilit átvágni, amire szerintem nem vagyunk fölkészülve, és az értelmét is megkérdőjelezem. Ezzel most nagyon sokak érdekeit fogom sérteni, vagy sokaknak nem fog tetszeni, de ez volna az én világos véleményem.

Rollerügyben annyit szeretnék mondani, hogy a rollerszabályozás kiegészítő szabályozás lesz. Semmiféleképpen nem lehet szigorúbb, mint a hozzánk hasonló berendezkedésű német, osztrák, svájci modell, azt a szigorúságot viszont kell hozni. Általában a közlekedési szabályokat - és ezt válaszolom a KRESZ tekintetében is - nem szabad szigorúbbra venni, mint Nyugat-Európa, mert nem hülyébbek a magyarok, mint a nyugatiak. A magyar embereknek nem szabad szigorúbb közlekedési szabályokat szabni annál, mint amit egy osztráknak szabnak, mert ez azt jelentené, hogy mi, magyarok hülyébbek vagyunk, és nekünk szigorúbb szabályok járnak. Zárójel bezárva. A rollerre is ugyanaz vonatkozik, hogy ugyanazokat a szabályokat, amiket bevezetett vagy érvényesít Németország vagy Ausztria, azt nagyjából itt is fogjuk: a sebességlimitet és a kötelező védelmi eszközöket. Ha jól idézem most a kollégákat, 25 kilométernél lesz a határ a roller esetében, 25 kilométer fölött közlekedési eszköznek fog minősülni, az arra vonatkozó biztonsági szabályokkal együtt - 25 kilométer alatt nem -, és ez mindent eldönt. Azt csinálják a nyugatiak, hogy kitűzik azt a sebességet, amely fölött közúton közlekedő közlekedési eszköznek minősül a rá vonatkozó szabályokkal, 25 kilométer alatt nem minősül annak.

Gyorsulási verseny. A gyorsulási verseny kapcsán először is van egy vitapont az Európai Unióban, hogy lakott területen mennyi legyen az átlagsebesség. Ez nincs kibeszélve Magyarországon. Most 50 kilométer/óra, de Nyugat-Európában viszik lefelé bizonyos zónákban általánosan 30 kilométer/órára. Ez az egyik kérdés, és ebben nincs állásfoglalás.

Általában a KRESZ-ről azt szeretném mondani, hogy tíz év előkészítő munkája van benne, nem kell új jogosítványt váltani senkinek sem, hiszen európai alapelvekről van szó. A jobbkéz-szabály mindent elrendező szabály, ha nincs tábla akkor is, tehát ezt senki nem fogja megváltoztatni. De sok minden van a KRESZ-ben, aminek nem ott van a helye, mert abszolút műszaki szabályokról van szó, aminek semmi köze a KRESZ-hez. Sok minden hiányzik belőle. Az előbb érintettem pár kérdést és még van ezen kívül is: a kerékpáros közlekedés, a kerékpárosokat, általában a gyengébbeket védő szabályok gyengék a magyar KRESZ-szabályozásban. Tehát felülvizsgálat, kiegészítés és az egésznek egy új szerkezeti megközelítése kell. Arról nem beszélve, hogy a jogosítványhoz való hozzáférés szabályait is modernizálni kell és ma minden a KRESZ-ben vagy azzal összefüggő jogszabályanyagban van.

A vadkár kérdésében a közös felelősségviselés elvét képviselem, mind az érintett vadgazdálkodónak, vadásztársaságnak, mind az autós közlekedőnek viselni kell a felelősséget. Most ez valóban el lett billentve, mivel ez folyamatosan egy nagy téma volt. A szabályok betartása talán megoldja ezeket a kérdéseket.



Volt egy nagyon fontos kérdés többek részéről: a rozsdaoövet. A magyar építészeztől szóló törvény új fejezetet nyit, mert világosan megmondja, hogy hol kell és hol lehet építeni. Az összes aggályra az a válasz, hogy több zöldterület beépítésére nem szabad lehetőséget biztosítani Magyarországon, ha van a városban rozsdaoövet, ha pedig zöldterületet épít be, akkor ugyanannyi zöldterületet kell a beruházónak a belterületen belül adnia. Ez nem lesz egy egyszerű dolog sem az önkormányzat, sem a beruházó szempontjából. Tehát ha jön egy beruházó és akar építeni 500 darab lakást, megcsinálhatja, de az 500 lakás érdekében elvont zöldfelületet az adott belterületen belül a város vagy kerület területén meg kell csinálnia. Tehát ha kivon három hektár zöldfelületet, akkor azt a három hektár zöldfelületet vissza kell adnia az adott városban vagy az adott kerületben. Nem építhető meg másként, a helyi szabályozás ettől nem térhet el. A város határán nem vonhat be termőföldet építésbe, mert egy ötszáz méteres zónát kell kihagynia. A rozsdaoöveteket kell feltárni, ami sokkal drágább lesz a beruházók szempontjából, hiszen a kármentesítés és az egész átépítése egy másik beruházási filozófia.

Én nem szeretném, és ezt képviseltem a beruházási törvény, illetve az építészeti törvény vitájában is minden ellenzéki kritika ellenére, hogy az olcsóság vagy a nagyobb haszon érdekében a környezet terhére, a környezet kárára bárki is beruházni tudjon Magyarországon. Akkor fizessék meg ennek a pénzügyi következményeit, csináljanak zöldfelületeket, alakítsanak át rozsdaoöveteket, tárjanak fel akkor olyan területeket, amelyek ott vannak beépítetlenül. De azt, hogy valaki a nagyobb haszon érdekében a könnyebb ellenállás irányába haladjon, ki kell zárni az építészeti rezsimből állami szinten, de a helyi önkormányzatoknak sem szabad megengedni, hogy ilyen kedvezményeket ebbe az irányba tegyenek. Szerintem ez egy nagyon fontos kérdés. Az építészeti törvényben szó szerint ezek az elvek vannak megfogalmazva és leírva.

A kivételeket is beszűkítettük jelentős mértékben, hatályon kívül fogjuk helyezni azt a 2006-os, nem '16-os, 2006-os törvényt, amely a nemzetgazdasági kiemelésekről szól, annak érdekében, hogy valóban érdemben leszűkítsük a kiemelésre kerülő beruházások körét. Természetesen egy katonai beruházás, egy nemzetbiztonsági vagy egy energetikai beruházás lehet kiemelt beruházás a mai világban, de az, hogy egy magánvállalat kiemelt státuszt kapjon, mondjuk, egy budapesti ingatlanfejlesztő Budapest bármelyik pontján, akár ellenzéki, akár kormánypárti kerületben kiemelt beruházói státuszt kapjon, ez a jövőre nézve el fog lehetetlenülni. *(Csárdi Antal közbeszól.)* Amikor a törvény hatályba lép. Most tárgyalja a parlament. Ez el fog lehetetlenülni.

Az, hogy egy nagy hozzáadott értéket képviselő iparvállalat gyorsabban és másképp épüljön meg, vagy Paks másképp épüljön az atomenergia miatt, az minden országban bevett gyakorlat. Tehát szeretném mondani, hogy nagy változások lesznek, mert a nemzetközi brandbe és gyakorlatba beilleszthető változások meg fognak történni Magyarországon is a nemzetgazdasági kiemelések vonatkozásában. Én elég sok harcot folytattam és elég sok tárgyalásom volt ebben az ügyben, de bizonyos dolgokat nem lehet megengedni. A legmeggyőzőbb fegyver a kezemben az, hogy készítettem egy katalógust a kormány számára arról, hogy a nemzetgazdasági kiemelések esetén mi épült meg. Mindegy, hogy iskoláról volt szó, kórházról, laktanyáról, magánberuházásról volt szó, borzalmas, 80 százaléka építészeti kiállítás szempontjából vállalhatatlan. Ez azt jelenti fordított logikában - 2006-os a törvény, nem 2016-os, 2006-os a törvény -, hogy ha kiveszel bármit is az építészeti szokások, törvények, helyi vétó alól, akkor az lesz a következménye, bármit is ígér a beruházó, legyen az akár az állam vagy magánberuházó, hogy vissza fog élni a helyzettel. Annak például esztétikai környezetszennyezés lesz a hatása, hogy másról ne beszéljek. Ez világosan dokumentálható, az összes korábban megépült kiemelt beruházást visszaneztük és elemeztük ilyen szempontból, elég meggyőző volt.

Riz Gábor képviselőtársam támogató szavait szeretném megköszönni és azt is, hogy hozzájárult ő is ahhoz, hogy az északi, szlovák-magyar határ megnyitása több ponton megtörténhessen. Én a 23-as, 25-ös utak összekötését, mely nagyon régi ígéretünk, nagyon fontos dolognak tartom. Általában ez az északi gyűrű, tehát az M3-astól északra, Miskolc, Eger, Salgótarján összekapcsolása ezen településvonalról északra, a szlovák-magyar határ mentén, ez gazdasági értelemben egy nagyon fontos célkitűzésünk. Az eddigi legnagyobb autópálya-építésünk a Kassa-Miskolc autópálya volt, ez 340 milliárd forintba került, és ezt fogjuk folytatni, mind a Zemplén irányába fogunk közútkorszerűsítést végrehajtani, mind pedig Észak-Magyarországon, Eger, Salgótarján és a megyék, tehát Nógrád és Heves megye északi összekötésében fogunk érdemben dolgozni a tekintetben, amit kérdezett képviselőtársam, a szolgáltatások biztosítását illetően is.

Dávid képviselő úr Mo-sra vonatkozó kérdésére válaszoltam, azt gondolom. Tiszta és világos válasz volt.

Mi a Gellért-hegyi siklót akarjuk. 2021-ben a kormány felhatalmazta a Miniszterelnökséget, hogy a szükséges lépéseket, akkor még a budapesti fejlesztő társaságon keresztül, tegye meg. Az Információs és Technológiai Minisztérium ki is adott egy engedélyt, akkor oda tartozott a közlekedési főosztály, magára a járműre is. Van egy kft., amely ezzel foglalkozik. Ezt az engedélyt, a környezetvédelmi, az építési engedélyt, a járműhasználati engedélyt Budapest főváros önkormányzata folyamatosan támadja a bíróságon. Jelen pillanatban bírósági jogvita van, de ezt nem a kormány kezdeményezte. A kormánynak a Gellért-hegy fejlesztése a turizmus, a forgalom csökkentése és a siklóra való áttelése okán kifejezetten érdekében áll. Az, hogy a fővárosi önkormányzat ezt támadja bíróságon és folyamatos pereskedés van a Kúriánál, folyamatos pereskedés van az elsőfokú bíróságon, hatósági eljárás megtámadása van. Az egy másik kérdés, hogy meg kell próbálni olyan egyezségekre jutni, ha ebben tudnak segíteni, megköszönöm, hogy ez a siklókonceptió vagy valamelyik siklókonceptió megvalósulhasson. De nagyon fontos, hogy a siklóban abszolút érdekeltek vagyunk és nem az a célunk, hogy ezt ellehetetlenítsük. Tehát a Gellért-hegy bevonása az idegenforgalomba, az idegenforgalmi terhelés csökkentése, a buszok kikapcsolása és más közlekedési eszközzel való feljutás a Gellért-hegyre, ez kifejezetten a kormány fejlesztéspolitikájában benne van.

Gigantikus az építőipari visszaesés. Az építőiparnak három lába van. A lakáspiac egy önálló láb. Magyarországon sokkal kevesebb lakás épül, mint amennyinek kellene. A legtöbb lakás Magyarországon a kétezres évek elején épült, ahol talán 40 ezer volt a legnagyobb szám. Most, ha húszezer lakást tudunk építeni egy évben, az már komoly dolog, de ez messze kevesebb annál, mint amit a magyar lakáspiac adott esetben kívánna. Azt remélem, hogy a családi otthoneremtési kedvezmény fog egy újabb lendületet biztosítani ennek, de biztos, hogy van egy másfél év. Tehát ha tőlem megkérdezi valaki, például alelnök úr, hogy mennyi az átmeneti idő, az a válaszom, hogy 2025 előtt a lakáspiacon, az építőipar-piacon fellendülés biztosan nem lesz.

A második láb a magánberuházások lába. Ez kétarcú dolog. Vannak vállalatok, akiknek jól megy, például az autóiipari beszállítók, 1-es, 2-es, 3-as is, kifejezetten sokat investálnak és beruháznak, jól csinálják, csarnoképítést például. Rengeteg csarnok épült, rengeteg logisztikai, ipari csarnok épül. Budapest körül felépül egy logisztikai körgyűrű jelen pillanatban. Az ipari parkokban gigantikus mennyiségű négyzetméternyi ipari csarnok épül, és óriási verseny zajlik ezeknek a beruházásoknak a megszerzéséért.

A probléma a török építőipar megjelenése Magyarországon. Megjelentek a török építőipari vállalkozások román, EU-s vállalkozásokon keresztül, a törökök román céget vásárolnak fel, a román cég meg jön és épít. Tehát megjelenik a török építőipari kapacitás és ár a magyar építőipari piacon. Kevesebb a megrendelés, lakásban nincs is megrendelés, nincs vásárlás, mert amíg ennyi a banki kamat, nem fognak lakást venni az emberek. Hat százalék a lélektani határ állítólag, ami körül lakáshitelt felvesznek az emberek.

Kettő. A gazdaság növekedése az ipari oldalon fog bekövetkezni, iparilésítmény-beruházások lesznek. Ott viszont megjelennek a török konkurensok például, akik akarnak majd szintén csarnokot építeni. Meg kell nézni, hogy az ipari parkokban, bármilyen BMW-építésnél, kínai befektetéseknél az építkezések kiknek a kezébe mennek át. Ott, ugye, a magyar államnak nincs beleszólása, mert jól tudják, alelnök úr is és a bizottság minden tagja, hogy egy profitorientált vállalatnak van egy struktúrája, hogy hogyan választja ki a kivitelezőket: ott a számok beszélnek és a minőség, és az nagyon szigorú. Ha ott 3 százalék hasznot tud realizálni egy kivitelező egy ipari beruházásnál, egy külföldi befektetőnél, akkor sok pénzről beszélünk, olyan monitoringrendszerrel és kontrollingrendszerrel üzemeltetnek megrendelőként.

A harmadik tétel pedig az állami beruházások. 28 000 milliárdnyi állami beruházás volt 2010-22 között, ami a 2023. esztendőben teljes egészében le lett állítva, és a '24. esztendőben is nagyon rosszul néz ki. Tehát amit mondtam, annyi beruházást és annyi tervezést indítottam újra. Ez nem fogja a magyar piacot fölrázni. Ahhoz, hogy a magyar építőipari piac jól menjen, kellene éves szinten 3000-4000 milliárdos állami megrendelés. Ez nincs meg. És úgy, hogy nincs minden nálam, mert a katonai megrendelések vagy az energetikai megrendelések nincsenek nálam.

A racionalizálásra, a tízéves fejlesztésre a kötött pálya ügyében válaszoltam.

Két kérdést többen is feltettek: ez a GYSEV és a Jövő Nemzedék Földje Alapítvány. Talán a Jövő Nemzedék Földje Alapítványra a végén térek majd ki, csak el ne felejtsem.

GYSEV. Ugye, van egy közös, nagyon régi vállalatunk osztrák barátainkkal, még a Monarchia idejéből származik. Ennek a tulajdoni viszonyai megváltoztak, az elmúlt 15-20 esztendőben folyamatosan változtak, és az osztrák fél uralja ezt a vállalatot huszonegynéhány százaléknyi tulajdoni aránnyal, a magyar félnek pedig 65 százaléknyi tulajdoni aránnyal a vállalat jelenéről és jövőjéről kevés döntési kompetenciája van. Én megkerestem az osztrák közlekedésminiszter-kollégát, egy ajánlatot téve a vállalat átalakítására és meghíva őt Budapestre. Holnap délután találkozom az osztrák közlekedési miniszterrel Budapesten, annak érdekében, hogy a GYSEV jövőjéről beszéljünk.

Az a modell, hogy az osztrákok vannak fölül, és mi magyarként balekként vagyunk alul, ez a modell nem működik. Az osztrákokkal a GYSEV-ben akkor tudunk együtt dolgozni, ha partnerség lesz, ami azt jelenti, hogy ez egy valóban közös vállalat lesz, közös irányítás alatt, közösen szedjük ennek a vállalatnak a hasznait és közösen viseljük ennek a vállalatnak a kötelezettségeit és költségeit. A vállalatnak nyilván Magyarországon is és Ausztriában is jó pozíciói vannak.

Ha a kérdés az - és itt elhangzott egy konkrét kérdés is Csárdi Antal képviselő úrtól -, hogy a magyar kormány lát-e fantáziát abban, hogy a GYSEV-en belül vagy az osztrák fél rovására a tulajdonviszonyokat átalakítsa: igen, látunk ilyen fantáziát, és készek vagyunk ebbe invesztálni is. Tehát ha az osztrákok ki akarnak szállni a GYSEV-ből, akkor mi szívesen vásároljuk ki az osztrák oldali részt is, tehát a GYSEV-ben lévő osztrák érdekeltséget szívesen vásároljuk vissza, a Budapest Airporthoz hasonlóan. De az osztrák oldalon is szívesen vagyunk egy olyan vállalatnak tulajdonosai, amelynek csak magyar tulajdonosa van, és nincs osztrák tulajdonosa. Ha ennyire rossz a helyzete az osztrákoknak, akkor mi szívesen átvesszük az egész vállalatot, és tisztességesen kifizetjük őket. Mint ahogy nem titok, hogy a Strabagnak is tettünk ajánlatot, de innentől kezdve a számok már nyilván nem a nyilvánosságot illetik. Tehát a GYSEV-vel terveink vannak, és ezeknek a terveknek a magunk szerény eszközeivel próbálunk helyet és lehetőséget biztosítani.

Mellár képviselő úrnak - aki a számokat majdnem mindannyiunknál jobban ismeri -, azt hiszem, világosan válaszoltam, hogy társadalmi szándék kérdése ez a fejlesztés. Tehát nem jelent szerintem elviselhetetlen terhet, ha ez egy prioritás. Azt kell eldönteni,

hogy a közlekedés prioritás-e... (Dr. Mellár Tamás: *De eddig nem volt!*) Igen... De erre azt tudom mondani, képviselő úr, hogy az igazi dilemma az, hogy ezt a közlekedést ilyen színvonalon vagy ehhez hasonló alsó színvonalon, vagy hát, a szükséges minimális szinten üzemeltetjük, vagy éppen gazdasági fantáziát látunk. Én azt gondolom, hogy az áruszállításban Magyarországnak logisztikai szerepe lehet. 54 vállalat használja most a magyar vasúthálózatot. Ha megépül a Budapest-Belgrád vasútvonal, miután a görög kikötőket fölvasárolták a kínaiak, a kínai áru a Budapest-Belgrád vasútvonalon és ennek a vasútvonalnak a keleti és délkeleti folytatásán keresztül fog följönni Európába. Ez egy óriási lehetőséget ad logisztikában, nemcsak a magyar áruszállításnak, hanem más áruszállító vállalatoknak is. Ugye, teljesen világos az, hogy a kínaiak behozzák Közép-Európába az árut tengeren, a tengeren átrakják az árut vasútra, fölhozzák Belgrádig, és onnan hozzák Magyarországon keresztül Nyugat-Európába. Ennek a vasútvonalnak ez a legfontosabb küldetése, és a belgrádi kormány rá fogja szervezni az egész délkelet-európai, illetve balkáni régiót erre a vasúti hálózatra, sőt még bővíteni akarja Törökország irányába is, a bolgárokkal közösen.

Tehát ugyanúgy, mint ami 1914 előtt működőképes volt, hogy a Magyar Államvasutak az osztrákokkal közösen Délkelet-Európában, a Balkánon érdemi befolyást tudott szerezni, érdemi befolyása volt az áruszállítás bonyolítására, nemcsak a banki, kereskedelmi, hanem az áruszállítási logisztikai kapacitás bonyolítására is, Magyarország logisztikai nagyhatalom tud lenni a következő tíz évben, közúti fuvarozás miatt is és vasúti áruszállítás miatt is. Az ukrán háború átrendezi az áruszállítási viszonyokat, Ukrajna és az a régió mint átmenő forgalom kiesik, vagy északra, vagy ettől a régiótól délre fog történni az áruszállítás. Én nem kevesebbet állítok, mint hogy Magyarországnak ebből lehet üzleti hasznot csinálni. Általában a miniszterek minden kormányban a pénzt költeni szeretik, de arra is javaslatot kell tenni, hogy hogyan lehet pénzt keresni. Abban, ha ebbe invesztálunk, és az átmenő forgalomból Magyarország megpróbál hasznot húzni, vagy ha Budapest körül egy nagy logisztikai gyűrű épül Nyugat és Kelet hídjaként, szerintem van gazdasági lehetőség.

A mohácsi Duna-hídnál többről van szó, mint tervről. A közbeszerzési eljárás talán ezen a héten zárul, ajánlattétel lesz, és ki fogjuk választani a kivitelezőt. Ez azt jelenti, hogy '26-27-nél hamarabb nem fog megépülni, mert egy hidépítés három-négy év. Ugye, most a kalocsai híd fog megvalósulni, ez szerintem jövőre készen lesz. A mohácsi Duna-hidat tudjuk elkezdni, és három-négy év alatt tudjuk megépíteni. És még kell a Dunán hidat építeni, ez tehát még nem elég, mert Budapestnél sincs elég híd, és általában kell építeni minden kormányzati ciklusnak legalább egy-két hidat, a Dunán még mindenféleképpen további hidépítésre van szükség. De Kalocsán - ne felejtsek el, Paks miatt - egy hidépítéssel mindjárt készen vagyunk.

A korrupció tekintetében, vagy inkább azt mondanám, ha megengedi, a jelenségek egy részének vitatásával egyetértek, de inkább a „visszaélések” szót használnám. Azért mondom a visszaélést, mert ismerünk vállalkozókat mindannyian, sőt vannak, akik a gazdaságból jönnek a parlamentbe, ők maguk is vállalkozók voltak vagy a vállalati szektorral szoros kapcsolatban vannak, és ez nem szégyen, hiszen gazdaság és politika kéz a kézben kell járjon mindig. Azt azért világosan kell látni, hogy egy vállalkozó addig megy el, amíg a szabályozó engedi. Nem a vállalkozót kell hibáztatni, ha él a szabályozó által megnyitott lehetőségekkel. Ha egy ajánlatot elfogad egy kormány egy beruházásnál, akkor az egy ajánlatot fog adni. Mert amit mi nem tudunk befolyásolni kormányzati székéből, az a piaci egyezség, a kartell. Azt tőlem ne várják el, hogy én a piaci egyezségeket vagy a kartellezést bármilyen formában a kormány székéből tudjam befolyásolni. Ha a kormány a szabályokat megváltoztatja, és itt a játékszabályok megváltoztatásáról van szó; azt kérdezte konkrétan képviselő úr, hogy ő nem érti, milyenek azok a konkrét mozdító kerekek vagy forgató rugók, amin keresztül ezeket a változásokat meg lehet tenni. Én

abban a hitben élek húsz éve, amióta a parlamentben ülök, hogy részletkérdések megváltoztatásával a nagy egész is meg lehet változtatni.

Én azt gondolom, hogy a korrupció vagy a visszaélés - nevezzük így - melegágya volt az, hogy odaadták a kivitelezőknek a tervezést. Úgy indulnak Magyarországon beruházások az állami és az önkormányzati szektorban, hogy jön egy kivitelező, és ő csinálja a tervet. Ezt tűzzel-vassal ki kell irtani, és a tervet a magyar állam vagy az adófizetőket képviselő önkormányzat kell hogy megrendelje, és a tervet kiviteli tervig meg kell csinálni, árazott kiviteli tervet kell közbeszerzési eljárásra bocsátani. Mert onnantól kezdve nincs vita arról, hogy mi mennyibe kerül. Úgy kezdődtek Magyarországon beruházások, hogy nem volt meg a végleges kiviteli terv, nem csak az államnál és nem csak ennél a kormánynál, az elmúlt 25 évben ez tételes gyakorlat volt. Azt csinált a kivitelező, amit akart. Annyi pénzt nyomott le a mindenkori önkormányzat és kormány torkán, amennyit nem szégyellt.

Tehát vannak olyan eszközök: kiviteli terv, árazott kiviteli terv, műszaki ellenőrzés, egyajánlatos közbeszerzés kiirtása, majd a több ajánlat beérkezése után árlejtés, majd az a szempont, hogy nem csak az ár a döntő adott esetben, hanem más társadalmi szempontok is vannak - milyen embereket foglalkoztat például, hátrányos helyzetűek foglalkoztatása, s a többi -, amelyek igazi versenyt tudnak generálni; költséginformációs rendszer. És ami elsikkadt a vitában, hogy az ajánlatot nyilvánosságra kell hozni.

A társadalmi nyilvánosságra vonatkozó kontroll azt jelenti, bár nyilván egy vállalkozó nem fogja megadni, hogy per négyzetméterre a beton árát hogyan számolta ki, de az ajánlat nagy részét nyilvánosságra kell hoznia. Az van az állami beruházások rendjéről szóló törvényben, hogy az elfogadott ajánlat nyilvánosság tárgyát képezi. Tehát a vállalkozónak úgy kell beadnia az ajánlatát, hogy abba bele fog matatni a nyilvánosság. Ez nem az EU-s beruházásokra vonatkozik, ahol működik egyébként költséginformációs rendszer, hanem az állami beruházásokra, ami saját erőből valósul meg. Ezek az eszközök, úgy gondolom, együttesen egy más piaci helyzetet fognak szülni és főképpen pedig az a mondanivalója az építési miniszternek, aki megrendelő, hogy azt kell tudomásul venni minden építési vállalkozónak Magyarországon, útépítőknél, magasépítőknél, mélyépítőknél, hogy nem fognak annyi pénzt keresni az állami beruházásokon, mint kerestek az elmúlt két évtizedben. Nem fognak annyi pénzt keresni, teljesen más képlet fog működni. Ha az építőipar az állam számára szolgáltat, nem fog akkora haszonkulccsal tudni dolgozni, mint dolgozott eddig. Ezt tudomásul kell venni, ez a fal, ez a pajzs áttörhetetlen, és így is kell hogy maradjon.

Ami az önkormányzati beruházásokat illeti, itt van azért egy ebben a kérdészónában elszunnyadó, elsikkadt, ez a jó szó, szempont, hogy ezek nem önkormányzati forrásból megvalósuló beruházások. Az önkormányzatnak van saját adóbevétele, azt csinál a pénzével, amit akar, úgy épít, betartva az építési törvényeket, ahogy akar. Ehhez nekem semmi közöm nincs. A mi minisztériumunk akkor lép be az egészbe, ha a beruházás több mint 50 százalékban központi forrásból valósul meg, ami azt jelenti, hogy az összes magyar adófizető finanszírozza. Akkor az a dilemma áll a kormány előtt, nemcsak a mi kormányunk, hanem minden kormány előtt, hogy ha mi adjuk a pénzt a beruházáshoz, kinek a szabályai szerint és milyen elvek szerint kell megvalósítani a beruházást, csak a helyi szempontok játszanak, vagy vannak más szempontok is, amelyeket figyelembe kell venni.

Azért az állam sem mondhat le bizonyos központi érvényesítendő szempontokról, például a többajánlatos versenyről, például a nyilvánosságra hozatalról, ha egy önkormányzatnak ad támogatást. Nem beszélve arról, hogy vannak olyan méretű önkormányzatok, ahol az a kapacitás, ami egy ilyen beruházási munkához kell, kiviteli terv felülvizsgálata, műszaki ellenőrzés kézben tartása, nem áll rendelkezésre. A megyei jogú városoknál biztos, a közepes városoknál biztos, de egészen kis településeknél nem

feltétlenül, vagy nem építették ki, illetve egyik falu igen, a másik nem. Nekem 19 település van a választóközvetemben, egyik ilyen, a másik olyan. Én senkitől nem akarok elvenni semmiféle beruházást, félreértés ne essék, és arra törekszem, hogy minél több beruházás az önkormányzatoknál maradjon. De az önkormányzatnak, ha marad a beruházás az önkormányzatnál, egy szerződést kell velünk kötni és biztosra kell mennünk abban, hogy a beruházási törvényben megfogalmazott garanciákat teljesíti. Nincs olyan, hogy odaadja az önkormányzat az állam pénzéből megvalósuló beruházásnál a kivitelezőnek a tervezést. Ez lehetetlen. Tehát vagy a játékszabályokat tartja be, a játékszabályokat tartatom be vele szerződéses úton, vagy én magam valósítom meg a beruházást. Ez a két opció lehet. De ennek a szabályrendszernek valamilyen szinten érvényesülni kell az önkormányzatok világában is.

Itt szeretném világosan a nyilvánosság előtt mondani: nem tervezem, hogy bármelyik önkormányzatot is bármilyen beruházástól elvonjam. Nem akarom a problémáim számát növelni, hanem, ha lehet, csökkenteni szeretném. Tehát nem akarok százmillió forintos beruházásokkal foglalkozni. Volt egy javaslat, hogy ötmilliárd forint fölött vagy alatt. De ezt nem ez alapján lehet megítélni, hanem a beruházás jellege, minősége és a megkapott önkormányzati jogosultság alapján.

Ami a KRESZ-re vonatkozik, Mellár képviselő úrnak próbáltam válaszolni, hogy az egy más típusú felülvizsgálat.

A felfüggesztett beruházások kapcsán azt szeretném elmondani, mert többen kérdezték, hogy mi lesz a sorsuk Budapestet illetően és minden más választókerületet illetően. Azt mondta az állami beruházási törvény, hogy most minden miniszter létrehoz egy beruházási listát a saját tárcáját illetően. Pintér Sándor minisztériumában fog készülni egy lista arról, hogy a következő tíz évben mely iskolákat kell felújítani Magyarországon, amely állami üzemeltetésben van. Tehát amit én felfüggesztettem, az nem veszítette el a lehetőségét arra, sőt, hogy mivel valamilyen szinten elő van készítve, bekerüljön ebbe az állami beruházási listába, amit aztán a kormány hagy jóvá.

Hozzá szeretném tenni, hogy egyetlenegy torzót nem hagyunk. A másik elv az, hogy ami megkezdődött, ahol az építési napló megnyitásra került, azt mind be kell fejezni. Ezekkel dolgozom és nyúglódom is, átvettük például a székszárdi uszoda megépítését úgy, hogy ez valóban ott van félkész állapotban. Egy csomó helyen az építési napló megnyitása után a káosz és a romhalmaz maradt, amit most a tárcának romeltakarítás címszóval be kell fejeznie. Ahol nem nyitották meg az építési naplót, ezek a beruházások felfüggesztésre kerültek, de az adott tárcák joga az, hogy ezeket beemelje a kánonba, bevegye a misébe és mindegyik beruházás rákerül egy listára. A lista pedig nyilvános, transzparens lesz és számonkérhető lesz. Nem l'art pour l'art képviselői lobbizás, hogy ezt itt szóba hozom -, vagy más társadalmi lobbizás fogja eldönteni, hogy most a dél-budai kórház fel lesz-e újítva.

A dél-budai kórháznál is az a válasz, hogy majd az egészségügyi szakpolitika eldönti, hogy tíz évvel vagy tizenkét évvel az eredeti ötlet után a dél-budai kórháznak van-e relevanciája vagy nincs. Mert beszélni kell arról is, hogy vannak olyan beruházások, amelyeket eldöntöttünk 12 éve és kapavágás nem történt, szét lett lobbizva. Az előkészítés, a tervezés, a fene tudja, mi történt. Nem tudom megmondani, hogy ma az egészségügyi szakpolitikának az-e a felfogása, mint a miénk volt 2014-ben, hogy Budapestet egészségügyi ellátás szempontjából négy részre kell osztani, Észak-Pest, Dél-Pest, Észak-Buda, Dél-Buda és négy központi kórházat kell megvalósítani. Fogalmam sincs arról, hogy a mai kapacitásátfedések közepette, lásd SOTE-Klinikák, országos intézetek - sorolhatnám ezt a problémát, ha nagyon akarnám, le tudnám porolni a dossziét a fejemben, hogy ez akkor hogyan volt -, ez most így van vagy nincs így. Majd az egészségügyi államtitkárság és egészségügyi kormányzat eldönti, hogy a Dél-budai Centrumkórház első ötlete, hogy így kell a budapestieket ellátni - ami a legnagyobb

ellátási felelősség, hiszen 3,7 millió ember ellátásáról beszélünk, nem kis pálya és ez van a legrosszabb állapotban, teszem hozzá - szükséges vagy nem szükséges. Tehát ami felfüggesztésre került, azt akarom érzékeltetni a kormány álláspontjaként a kormánypárti és ellenzéki képviselőtársaimmal, az nem vész el, bemegy egy nagy központi listába az adott tárca esetében.

Az önkormányzati kérdésre válaszoltam, úgy gondolom.

A környezetvédelemről is beszéltem, a zöldfelület védelmét különösen fontosnak tartom. Mi, konzervatívok nagyobb zöldek vagyunk, mint az új zöldek, tekintettel arra, hogy mi konzerváljuk... *(Derűltség, moraj az ellenzéki képviselők között.)* Muszáj valamivel feldobnom az adrenalin szintjüket. ...tekintettel arra, hogy konzerváljuk az állapotokat, és ha valahol zöld van, akkor azt kell konzerválni konzervatívként, a szó maga adja. *(Csárdi Antal: Hú!)* A brit konzervatívok sokkal zöldebbek, mint a brit munkáspártiak. Ajánlom figyelmébe a vonatkozó szakirodalmat.

Komolyabbra fordítva a szót: ajánlom figyelmébe képviselőtársamnak, hogy a két törvényt együtt kell olvasni, a beruházási és az építészeti törvényt együtt kell olvasni és az építészeti törvény 299 paragrafusa nemcsak a Balaton tekintetében, hanem az egész ország tekintetében ebbe az irányba megy el. Persze a fejlődés, a progresszió és a konzervatív státuszvédelem, tehát a zölde szempontok, a zöldkörnyezet védelme, ez mindig vita. Ha az országban az ipar 4.0 jegyében FDI-alapú GDP-t akar valaki építeni pártállástól függetlenül, annak környezetvédelmi ára is lehet. A társadalmi ár: mi éri meg, hol van az a határ, ami megéri, mennyire szennyezett Magyarország. Ha valaki ránéz az ENSZ-ből vagy kívülről Magyarországra, láthatja, hogy az elmúlt 32 évben a károsanyag-kibocsátás tekintetében Magyarország élen járt. Tehát nem arról van szó, hogy mi feléltük volna a jelent vagy a jövőt, mi károsanyag-kibocsátás tekintetében brutális eredményeket értünk el, az egyik legjobb munkát végeztük el az elmúlt 32 esztendő folyamán. Tehát nem arról van szó, hogy arányaiban... *(Zaj az ellenzéki képviselők között.)* Nyilván most más helyzetben vagyok, mert nem tudnak önök reflektálni, és nyilván nem velem kell a zöldvitát lefolytatni, csak jelzem, hogy a magyar lépések ilyen szempontból szerintem minimum többféleképpen értelmezhetők. *(Dr. Mellár Tamás távozik.)*

Az átmenő forgalomra is próbáltam önnek válaszolni, a GYSEV-re világos választ adtam, a mellékvonalakra szintén.

A piaci liberalizáció kérdése. Nézze, ez egy nagyon izgalmas kérdés! Hogy sokkoljam a bizottságot, nem feltétlenül kellene nekünk Volán vagy MÁV, mert mi magyar államként - törvényhozók, végrehajtó hatalom - megrendelők vagyunk. Megmondjuk, milyen menetrendet akarunk, megmondjuk, milyen szolgáltatást rendelünk meg, megmondjuk a szociális díjtarifát, kiírunk egy versenyt egész Európában és jöhet bármelyik buszszolgáltató, meg jöhet bármelyik vasúti szolgáltató, hogy Magyarországon ezt megcsinálja. Ennek az európai piaci liberalizációs szabályai között semmiféle akadály nincs. Zéró. Holnap reggel más is szolgáltatathatna a MÁV helyett, ha erre volna valakinek ennyi pénze, igénye vagy kapacitása. De attól félek, hogy ez sokkal többbe kerülne a magyar államnak, mint ez a 800 milliárdocská, amit erre ráköltünk.

Tehát szélsőséges esetben ez a piaci verseny is létezhetne, de most ez nem létezik, mert az a magyar államstratégia - amikor egy évvel ezelőtt engem a miniszterelnök megkérdezett, hogy szerintem hogyan legyen, akkor én azt az álláspontot képviseltem és most is azt mondom -, hogy az ország olyan bonyolult területi adottságú és szerkezetű, a Kárpát-medence magyar nyelvű területeiről már nem is beszélve, hogy egy ilyen ország mobilitásához és a lakosság helyben való boldogulásához profi közlekedésre van szükség. Annak pedig az a feltétele, hogy állami kontroll is érvényesüljön benne. Tehát a magyar állam nélkül közlekedést szervezni vagy működtetni nem lehet szerintem profi módon Magyarországon. Amikor a Magyar Államvasutakat 1867 után brutálisan elkezdték fejleszteni, akkor a fővonalakat állami forrásból fejlesztették, állami hitelgaranciával, a

mellékvonalak viszont magántulajdonban voltak. A Magyar Államvasutak, a magyar vasúti hálózat államosítása a harmincas években fejeződött be. Addig ennek a hálózatnak egy jelentős része magántulajdonban lévő hálózat volt, magánszolgáltatók is voltak a piacon. Nyolcvan év alatt került sor erre az államosításra, alapvetően az államrezon szempontjából és működtetésében.

Én ebben nem gondolkodom. Tehát azt szeretném, ha a Volán egy piaci tenderen indulna, megnyerné a beszerzést; azt szeretném, ha a MÁV közszolgáltató vállalat lehetne. De ehhez jobban kell működtetni; hatékonyság, produktivitás. Az én fölfogásom arra vonatkozott, hogy az, hogy ez egy nagy állami vállalat, amely az összes politikai hatalom számára átláthatatlan, megérthetetlen, és a közlekedési szakemberek minden kormányt azzal terrorizálnak, hogy márpedig ha nem ad több pénzt, akkor ez leáll, ennek a világnak véget kell vetni. Ezért van a MÁV-nak professzionális igazgatósága, a MÁV-csoportnak is profi üzletemberekből szerveződött igazgatósága van, mert azt szeretném, ha egy hatékonyságnövelő lépéssorozat is végbemenne. Ami azt jelenti, hogy amikor pénzt kérek önöktől, akik a költségvetést megszavazzák, akkor nekem azt kell tudni mondani, hogy régi rendszerbe új pénzt nem lehet betenni. Új pénzt új rendszerbe lehet betenni. Tehát annak slankosabbnak, hatékonyabbnak, professzionálisabbnak, versenyképesebbnek kell lenni. Ha most megnéznék azt, hogy hány mozdonyvezető van és a mozdonyvezetőkre hány humánpolitikás jut, tehát hogy ezt a vállalatot valóban hányan működtetik buszsofőrként, mozdonyvezetőként, hány fizikai állományú van, aki ott van a vasút mellett és üzemelteti, és őket hányan dokumentálják, adminisztrálják, akkor megdöbbenő számokat látnának. Ez nem egy professzionálisan szervezett vállalat, sosem volt ilyen szempontból, vállalati alapon jól megszervezve; szerintem ebben vannak tartalékok. De nem olyan tartalékok, amelyek az állami forrásokat kizárnák. Azt kell megérteni: nincs olyan kötöttpályás szolgáltatás Európában, Angliát is ideértve, amelyik állami támogatás nélkül működne. Tehát nincs piaci alapú tömegközlekedés; állam által támogatott tömegközlekedés van, mert az emberek biztonságos célba juttatása az államrezon egyik legfontosabb célja. Ezért aztán marad ez. Hogy mondjuk, a karbantartást lehet-e liberalizálni, az egy másik kérdés; az alapvetően versenyszámok kérdése.

Képviselő asszonynak volt kérdése, ami részben a déli körvasútra vonatkozott... *(A jegyzetei között lapozva:)* Bocsánat, itt még... - a Dél-budai Centrumkórházra válaszoltam, a siklóra válaszoltam - Pázmány.

Most olyat fogok mondani, ami nem biztos, hogy mindenkinek tetszeni fog, de muszáj mondjam. A Pázmányról fogunk ma délután a parlamentben beszélni. A Pázmány-kampusz megépítése az állam egyik legfontosabb célkitűzése. Ugye, nem a kerületnek építjük, hanem az országnak építjük, ez teljesen világos, de nem hagyjuk ki ebből a kerületet. A VIII. kerület főépítésze azt mondta az Országos Tervtanács ülésén, jegyzőkönyvben rögzítve: a tervezett épületegyüttes kialakításával egyetért, az a környezetbe illeszthető és megfelelő. Azt gondoltam, hogy ezek után az önkormányzattal nekem... - ha a főépítész támogatja, akkor mit tud még ehhez hozzátenni Kispista Jóska VIII. kerületi települési képviselő? Hát, gondolom, építészeti ügyekben - ami a gerincmagasság, cserép, nyílászáró - mégiscsak a főépítészt kell megkérdezni! Ha a VIII. kerület főépítésze ezt jegyzőkönyvbe adta, nem most, hanem az elmúlt időszakban háromszor, akkor ki a fenével egyeztessek még az önkormányzat részéről? Egyébként beszéltem a polgármesterrel is egyszer, ott is az volt a benyomásom, hogy igazából a menedzsmenttel, az operációval, a főépítéssel kell majd megegyezni arról, hogy ez mennyire legyen magas épület. Ugye, mi tettünk ajánlatot a katolikus egyháznak egy másik helyszínre, azt nem fogadták el, ezt nekünk tiszteletben kell tartani; ezért a Palotanegyed közepében 50 ezer négyzetméteren fog megvalósulni egy új, hétemeletes kampusz. Nem lesz kicsi az épület. Arra törekedtünk - háromszor dobta vissza a



tervtanács -, hogy építészeti kiállításában, minőségében megfeleljen. Ha a kerület főépítésze támogatja, akkor nem értettem, hogy mi a probléma.

Na most, amit viszont nem szeretnék, hogy lakossági ingatlanpiaci kufárkodás legyen a dologból. A Palotanegyedben lehetnek olyanok, akiknek az érdekeit ez így vagy úgy érinti. Óvnám a képviselőtársaimat attól, hogy lakáspiaci kerületi bizniszbe bárki is beszálljon. Mi is távol tartjuk magunkat ettől. Mi nem akarunk egyetlenegy, Palotanegyedben érdekelt ingatlanossal, ingatlanforgalmazóval, ügyvéddel, lakásbérlővel, lakástulajdonossal sem seftelni. Nincs ilyen szándékunk. Ezért nagyon óvatos vagyok azzal, hogy a társadalmi egyeztetés és a civil egyeztetés mit jelent. Azokkal egyeztetetek szívesen, akiknek személyében, szervezetében nincsenek a helyi kerületben vagy a Palotanegyedben lakás- és üzleti érdekei. Ne kavarodjanak össze a dolgok! Tehát a főépítéssel beszéltünk, a főépítész támogatta. Valóban van még tájékoztatási adósságunk, de ezt meg fogjuk tenni, hiszen a kiviteli tervek még most készülnek el, még nincs leütve a dolog, tehát még semmi sincs veszve.

Egy épület körül kirobbant egy vita: ez a Magyar Rádió volt épülete; nem az Esterházy-palotáról beszélek. *(Közbeszólásra:)* Igen... Na most, képviselő úr, ha valamit le kell bontani ebben a városban, akkor ez az az épület. Amit onnan vezetek le, hogy mégiscsak ez az a ház, ahonnan az ávosok '56. október 23-án emberek százait lőtték le. Szerintem ezt a házat már régen le kellett volna bontani. Ennyit a helyi védettségről. Tehát ha valamit le kell ebben a városban bontani, szimbolikusan, akkor ezt kellett volna az elmúlt 32 évben az első helyen - ez nem élvezhet helyi védettséget! Egy olyan épületet helyi védettség alá tenni, ahonnan '56. október 23-án az ávosok sortűzet nyitottak a békés tüntetőkre, az azért kicsit meredek! *(Közbeszólás az ellenzéki oldalról: És a Parlament?)* Nem innen lőttek egyébként, az nem ez az épület volt, innen nem lőttek - nagy különbség! Ide lőttek! Nagy különbség, hogy innen lőttek vagy ide lőttek! A Magyar Rádió épületével kapcsolatban óvatosságot javaslok ebből a szempontból, mert a helyi védettség szerintem teljesen fals. Építészetiileg is vitatható, elviekben pedig tarthatatlan az álláspont. Ezért mondtam el világosan.

Egyetértek a városrehabilitációval, hogy kellene a kormánynak, önkormányzatnak és akár üzleti szektornak városrehabilitációs programokat folytatni. Vannak olyan ingatlanfejlesztők Budapesten, nívós ingatlanfejlesztők, akik ezt csinálják is. Most tudnék a Duna-partról példát mondani, nem akarom a céget nevesíteni, ahol azért nagyon sok vállalat volt a XIII. kerület felé például, hogy mit fognak megvalósítani városrehabilitáció vagy lerobbant területek rehabilitációja okán.

Nem vezetünk külön kimutatást arról, hogy az akkumulátorgyárakhoz milyen infrastrukturális fejlesztést kell hozzáilleszteni, mert ezek mind nagy ipari parki beruházások. Tehát arról van anyagunk és arról van kormányzati döntés, hogy mennyi, mondjuk, az észak-debreceni és a déli ipari parknak a fejlesztése. De külön az akkumulátorgyárról azért nem beszélünk vagy azért nem csinálunk ilyet, mert ez mind autóipari fejlesztés, tehát ezek nem csak akkumulátorgyárak lesznek, hanem rengeteg minden fog hozzájuk kapcsolódni. Amikor utat építek, akkor nyilván a logisztikai parknak vagy más autóipari beszállítónak is szánom azt. De ha akarja, ha küld egy kérdést vagy valamit, megpróbálom lebontatni ezeket, hogy melyik gyárnál konkrétan milyen infrastrukturális fejlesztések lesznek. De alapvetően ipari parkokat fejlesztünk, mert nyilvánvalóan más iparágak is fognak erre települni. Amikor egy autógyár megépül, az sem önmagában autógyár, hanem körülépül olyasmivel, ami annak a beszállítói láncába beletartozik.

A Pázmányról beszéltünk; Iváncsáról beszéltünk.

A KRESZ-módosítás, két év. Azt tudom mondani, hogy ha leütnénk azt, hogy miben áll a KRESZ-módosítás, tehát az új KRESZ-nek mi a korpusza - fogalmazzunk így -, mi a tartalomjegyzéke, az onnantól számított két év, azért, mert itt nyilvánvalóan

nagyon komoly európai uniós irányelveknek kell megfelelni, szakmai egyeztetések nélkül nem fog menni. Van közlekedési szervezet tucatnyi vagy több tucatnyi az országban, mindenkivel már megkezdtek az egyeztetéseket, és mindenkivel szeretnék egyeztetni a jövőben.

Ami a helyi érdekeket illeti, nekem az a véleményem - Orosz képviselőtársunk kérdésére -, hogy a helyi érdekek becsatornázását az új építészeti törvény sokkal erősebbé teszi, mint amilyen eddig volt, nemcsak a Balatonnál, hanem az ország összes területén. A helyi építési szabályzat ennek a záloga. A helyi építési szabályzattól eltérést lényegében nem fog biztosítani a következő időszakban.

Az egy másik kérdés, hogy a helyi önkormányzat a saját beruházásai ügyében hogyan lobbizik. Ugye, igaz, képviselő asszony nem része, ha jól értem, a XI. kerületi városvezetésnek, de ne kerülje el a figyelmét, hogy én a Déli Körvasút ügyében elmentem személyesen a polgármesterhez. Tettem egy világos ajánlatot. Az ajánlat a következő volt: elrendezem azt, hogy az önkormányzat kapjon egy jelentős forrást, amiből az érintett lakók érdeksérelmét orvosolja, úgy, hogy ebben a kormánynak nem kell részt vennie.

Nem kevés pénzről beszélünk egy ekkora beruházásnál, amire az önkormányzat mondhatta volna, hogy kérem, akkor nekem szükségem van 25 milliárd forintra, amiből meglesz a zöldfelület-rehabilitáció, meglesz a hangszigetelés, meglesz a házak újjáépítése, és én ott rendezek mindent, a kormány pedig ezt fizesse ki. Erre az volt a válasz, hogy halasszuk el a beruházást, mert építsük meg először a VO-st. Akkor elmondtam a polgármester úrnak és elmondtam az ott jelen lévő... - mert azt hiszem, ő egyedül nem beszélhetett velem, erre nem volt lehetőség, tehát a transzparencia érvényesült ebben (*Derűtség.*) -, igen, mindenki ott volt.

Látom, hogy a transzparencia valóban fontos az ellenzéknek, mert egy ellenzéki polgármester nem beszélhet egy kormánypárti miniszterrel négy szemközt. Elmondtam világosan, hogy nemcsak nemzetgazdasági érdek, hogy ez a beruházás megvalósuljon, mert háborús időszakban élünk, akármilyen furcsa is, teoretikusan kell olyan terveket készíteni, hogy mi van akkor, ha mondjuk, Szabolcs-Szatmár megyét diszlokálni kell Nyugat-Magyarországra. Tehát kell a fiókban egy olyan aktuális terv, amikor az ország egy részét háborús kockázat, migránskockázat vagy bármilyen más kockázat miatt ki kell menteni, át kell telepíteni, le kell szerelni egy gyárat, át kell vinni. Ma Magyarország keleti részét átvinni a Dunán a nyugati részre, nem nagyon lehet máshol, mint Budapesten. A vasútisín-kapacitás minimális. Ha azokat a vasúti pályákat leblokkolja egy önkormányzat, a lakosság vagy bárki, ahol a vasúton katonai mobilitás megvalósulhat, akkor az országot blokkolják le. Ezt pedig, ne haragudjon, még a XI. kerületiek kedvéért sem tehetjük meg.

Az én lelkiismeretem teljesen tiszta. Polgármester voltam tíz évig, azt tanultam meg, hogy egy kormány és egy önkormányzat között, ha szemben állnak is egymással, a választók érdekében akár ilyen típusú üzleti alku is lehetséges, hogy félretesszük, amiben nem értünk egyet és megpróbáljuk a helyzetet kezelni, mert van annyi eszünk, mind a kettőnknek, hogy ott kompenzálni kell a választókat az elszenvedett környezeti sérülésért. Én nem vitatom, hogy vasút mellett élni nem lehet jó, hozzáteszem, 30-40 éve mellette élnek, sok minden nem változik az életükben, de még azt is megvizsgáltattam, hogy az egészség beburkoljuk, vagy hogyan lehet még jobban növelni a zajvédelmet. Mindenre nem volt a válasz, minden tételre nem volt a válasz, teljes elutasításba és teljes falba ütköztem.

Majd ezek után a kormány a honvédelmi felülvizsgálati tervvel párhuzamosan katonai vonallá nyilvánította. Innentől kezdve ki van véve a kezemből a döntés és a mozgáster is. Nekem volt mozgásterem, hogy az önkormányzatnak pénzügyi ajánlatot tegyek, az önkormányzatnak azonban nem kellett a lóvé. Annyi volt a kérésem, hogy ne nekünk kelljen a választókkal megegyezni, hiszen az önkormányzat jobban tudja, hogy ott ki lakik most, aki volt polgármester, tudja, miről beszélek, az önkormányzat jobban tudja megoldani a helyzetet és kvázi ajánlottam egy biankó csekket. Ezek után mit tehettem

volna még? Utána pedig jöttek a katonák és azt mondták: nagyon szép ez az okoskodás, de nekik van egy másik szempontjuk, az, hogy mi van, ha a hadsereg mobilitására ebből a beruházásból szükség van.

A kiemelt státuszra reflektáltam annyiban, hogy ez felülvizsgálatra és jelentős mértékben csökkentésre kerül majd.

Tuzson képviselő úr MO-ssal kapcsolatos kérdésére, úgy gondolom... Bocsánat, Tordai képviselő úr. Nem akartam megsérteni. (*Derűltség.*) Tordai képviselő úr kérdésére az MO-ssal kapcsolatban világosan válaszoltam, azt gondolom.

A koncessziót azért támogatom, mert a koncesszió kifejezetten jó tud lenni. Azt hiszem, hogy felnőtt emberek beszélhetnek normálisan, a magyar politikai viszonyok ellenére is meg lehet ezt tenni. Miért erős a Strabag? Azt kell megértenünk, hogy egy nemzeti érdekkörben lévő útépitő vállalat miért erősebb, mint mi. Azért, mert a Strabag és más nagyvállalatok is Nyugat-Európában a működésükhöz szükséges fix költségeket állandó bevételekből finanszírozzák. Nincsenek kitéve annak, hogy a piacon van útépités vagy nincs útépités. A Strabagnak van Magyarországon koncessziója. Azt értettem én meg, ez a személyes meglátásom, hogy a Strabagnak az osztrák és magyar koncessziói egy olyan alapköltséget biztosítanak, ami versenyképesé teszi nálunk őt és jobban tud ajánlatot tenni verseny- és piaci körülmények között azért, mert az ő fix költségei, egy üzemeltetés és működtetés állandó bevétele folyamatosan megtámasztja. Ergo, ha én nemzetben gondolkodó, szuverenitáspárti politikus vagyok és azt akarom, hogy legyen magyar építőipari kapacitás... Lehet, hogy most a tulajdonos önnek nem tetszik, de ki tudja, egyszer még meg is tetszhet, nem tudjuk, hova alakul a világ, olyan színes a gazdaságtörténete az országnak, hogy bármi előfordulhat. A tulajdonos személyétől függetlenül az az érdekünk, teszem hozzá, hogy olyan nemzeti tulajdonban lévő vállalataink legyenek, akik versenyképesek. A koncesszió mellett számomra nagyon fontos érv volt, hogy amellet, hogy elvárunk jogszabály szerint egy profi működtetést, meg kell nézni, az összes felújítást végzi, rengeteget, több száz milliárdot költenek most az általuk kezelt autópályák felújítására. Mindjárt ezzel kezdődött. Az állam nem tudta olyan tempóban csinálni, mint ahogy ők csinálják. Ezek után nekik érdekük fűződik a jó működtetéshez, mi kifizetjük, elszámoljuk, van egy fix bevételük, növeli a piacképességüket és iszonyatos mennyiséget, 10 milliárd eurót vállaltak, hogy Magyarországon fejleszteni fognak.

Persze a végén, európai uniós koncessziós képletekhez hasonlóan, itt is van egy üzleti profit és haszon, ami egy magyar vállalkozónál marad. Azért dőlök hátra nyugodtan, mert a koncesszió az egyik legjobban vizsgált területe az Európai Unió gazdasági működésének. Az Európai Bizottság rengeteg német koncesszió miatt folytat vizsgálatot, és ha a magyar szerződéses rendszer kiállja a koncessziós vizsgálat próbáját, akkor ez teljes egészében megfelel minden nyugat-európai, minden európai sztenderdnek. Hogy egy koncessziós szerződésben mennyit keres, az is teljesen világos és azt is európai sztenderdek szabják meg.

Tehát úgy gondolom, hogy ez a magyar állam szempontjából teljesen egyértelmű, átlátható és jól kezelhető. Ha a magyar állam olyan mértékben volna likvid, hogy erre a 10 milliárd euróra most nem lenne máshol szükség, akkor nem lett volna szükség koncesszióra, de így azt gondolom, hogy a terhek arányosan oszlanak el a koncesszor és a koncessziót kiíró magyar állam között. Az M5-ös, M6-os autópálya koncessziója is a társadalom által elismerten és jól működik. Tehát ha az M6-os lehet Magyarországon koncesszióban, az M5-ös lehet koncesszióban, mind a két koncesszor külföldi, akkor miért nem lehet magyar koncesszor? Ha egy külföldinek megéri koncesszióban működtetni Magyarországon egy autópályát, akkor miért nem érheti meg egy magyar vállalkozónak koncesszióban működtetni autópályát? Itt, azt hiszem, az az igazi probléma, nem nekem, hanem másoknak, hogy a vállalkozó név szerint kicsoda, de beszélni kell vele, lehet, hogy

a társadalmi együttműködés rendszere, a nemzeti együttműködés rendszere nagyon széles. *(Derűltség.)*

Budapest és a főváros között egyeztetések zajlanak, én a főpolgármester úrnál többször is jártam, Navracsics miniszter úrral a legutóbb. Van egy viszonylag korrektnek mondható, nem a nyilvánosság számára zajló együttműködésünk, ami arra vonatkozik, hogy az IKOP-listában, amely a tárcámhoz tartozik, milyen együttműködés lehetséges. Én a terveket szívesen átadom.

A konkrét kérdésre konkrét válasz. Ha a tervekkel tudok segíteni, az átadásának semmiféle akadálya nincs. Az egyeztetések a tárcámat illetően, ami az IKOP-listára, a közlekedési beruházásokra vonatkozik, normális keretekben zajlanak. *(Orosz Anna távozik.)* Nyilván a választási kampány okoz még turbulenciát, nem kérdés, de azt gondolom, hogy a választások után a főváros és a kormány viszonyában újra konstruktív együttműködés lesz a jellemző.

A balatoni nádas tekintetében pedig az ilyen típusú javaslatot el fogjuk fogadni, ha ilyen van. Tehát a Balaton védelme kiemelt figyelmet érdemel.

A Jövő Nemzedék Földje Alapítvány, ATEV-részvények, ATEV-üzletrész. A Jövő Nemzedék Földje Alapítvány azért jött létre, mert volt egy DK-s kezdeményezés Mezőhegyesen, úgyhogy a DK-nak köszönhetem ezt az alapítványi elnökséget. A DK Mezőhegyesen azzal keresett meg, amikor én ott a környékben országgyűlési képviselőként tevékenykedtem, hogy a mezőhegyesi Ménesbirtok Zrt. által használt tízezer hektárnyi állami földterületet a magyar állam a 2010-es évek elején bérbe adni, illetve értékesíteni kívánja, és ettől mentjük meg ezt a birtokot. Gógös Zoltán akkori képviselőtársam is emlékezhet rá, és többen a baloldalról, hogy ebben kialakult egyfajta egyetértés, ami nagyon ritka, hogy ennek a területnek közkézen kell maradni, állami kézben kell maradni.

Felmerül az a kérdés joggal - a Demokratikus Koalíció korábbi kormányzására mégiscsak kénytelen vagyok visszautalni, akik nem szerették a túl nagy állami vagyont és pár ezer milliárdtól megszabadították az országot - pár ezer milliárdnyi állami vagyontól - , tehát felmerül az a kérdés, hogy mi az értelme annak, hogy van egy állami mezőgazdasági vállalat, amikor már minden mezőgazdasági céget eladott a magyar állam. Én voltam a javaslattevője annak és vállalom is, hogy azt úgy kell üzemeltetni, hogy közfeladatot kell ellátnia a közvagyonnak. Ezért ebből a közvagyonból, ami a mezőhegyesi termőföldek működtetéséből származik - ami földbérleti díjat és osztalékot jelenthetne, osztalékot nem fizetünk, mert eredménytartalékba rakjuk a pénzt, viszont földbérleti díjat igen -, iskola működtetése zajlik, és az állami kézben, közkézen lévő, egyébként korábban elhanyagolt állapotban lévő tradicionális, védett méneselemek a fenntartása.

Tehát a közfeladatot ellátó alapítvány működése most úgy zajlik, hogy kapok egy állami vagyontárgyat és abból közfeladatot fogok ellátni. Az állam meg fogja mondani, ha az ATEV-részvények ide kerülnek és az ATEV-nak profitja vagy osztaléka van, akkor azt milyen közfeladathoz kell hozzárendelni. Az alapítvány semmilyen forrást nem vehet ki, osztalék kifizetésére nincs lehetőség, közkézből nem kerülhet ki a vagyon. *(Csárdi Antal távozik.)* Azt gondolom, hogy hosszú távon az állam eladási szándékától az menti meg ezeket a vagyontárgyakat, hogy közfeladatot ellátó közérdekű vagyonkezelő alapítványokban lesznek. Ráadásul a mi alapszabályunk szerint ezt a földet semmilyen formában nem lehet még csak megterhelni sem, csak a százszázalékos tulajdonomban álló vállalat bérelheti, csak ő működtetheti, tehát minden oldalról a rendszer, amit felépítettünk, teljes egészében zárt. Szívesen hívom meg bármelyik parlamenti képviselőtársamat. Ennek a struktúrájának köszönhetően épült egy új 350 fős iskola, mezőgazdasági szakközépiskola, épül egy tornacsarnok, átadtunk olyan gyerekeknek egy 150 fős teljesen új kollégiumot, akik valóban hátrányos helyzetűek, megcsináltuk a mezőgazdasági gyakorlati szakképzést.

Érdeemes megnézni, hogy ha egy közfeladatot ellátó közérdekű vagyonkezelő alapítvány nem veszi ki a cégből minden évben a profitot - másfél milliárd forintról beszélünk, nem kevés pénzről -, akkor azt hogyan lehet működtetni és hogyan lehet használni. Úgy ítélem meg, hogy a kormány ezt jó konstrukciónak tartotta, ezért az ATEV-részvényeket és az ATEV felügyeletét az alapítványunkra akarja bízni. Nyilvánvalóan közfeladatot fog hozzárendelni, tehát nem arról lesz szó, hogy nálunk egy csomó pénz lesz, és azon ülünk vagy hülyeségekre költjük; meg van szabva, hogy az alapítvány milyen közfeladatot finanszírozhat és kell finanszíroznia ennek a cégnek a működtetésével. A mi alapítványunk egy agrárprofilú alapítvány, amely az agrárpiacon terjeszkedni szándékozik, a cégeink fölvasárlásokat is terveznek, és azt szeretném, ha a magyar agrárium egy bizonyos része, akár a korábban államhoz köthető része a magyar agráriumhoz kapcsolódó közfeladatok finanszírozásába tartósan beférne.

Semmiféle pénzkivételi lehetőségre nincs mód. Nyugodtan megnézheti bárki bármikor a mi könyveinket, semmiféle titok nincs. Az alapítvány működését bármikor bemutatom, a vállalat működését bármikor bemutatom. Ha a mezőhegyesieket megkérdezi, a Demokratikus Koalíció ottani képviselőjét: azt gondolom, közmegelegedéshez majdnem közeli állapotra végezzük a munkánkat. Tehát mi közfeladatra kapjuk az ATEV-részvényeket vagy az ATEV-üzletrészt, ha megkapjuk, és bármilyen más céget, ha most vagy a jövőben megkapunk, azt is közfeladat elvégzése érdekében kell működtetnünk.

Ennyit szerettem volna elmondani. Köszönöm szépen, hogy visszaélhettem a türelmükkel.

ELNÖK: Köszönjük szépen, miniszter úr. Nagyon átfogó és részletes tájékoztatást kaptunk az ön által felügyelt fontos területekről.

Menet közben Dávid alelnök úr részéről elhangzott az a felvetés, hogy nagyon sok információt kaptunk. Ha azt megteszi miniszter úr... *(Lázár János: Összeállítok egy számmal ellátott anyagot, elnök úr, és megküldjük.)* Köszönöm szépen. Ha megkapja a bizottság titkársága, mi minden képviselő-kollégának azt értelemszerűen kiküldjük.

Köszönöm szépen miniszter úrnak, államtitkár asszonynak, államtitkár uraknak, hogy rendelkezésünkre álltak. Azt kívánom, miniszter úr, hogy ehhez a komoly kihíváshoz, ami előtt áll, minden erejét és minden tudását vesse latba, mert valóban, Budapestnek és a vidéki Magyarországnak egyaránt nagyon fontosak azok a fejlesztések, amelyekről beszélt. Köszönöm szépen.

Az 1. napirendi pontot lezárom. Egy perc technikai szünetet rendelék el. *(Lázár János és munkatársai távoznak az ülésről.)*

*(Szünet: 12.22-12.26)*

ELNÖK: Köszönöm szépen a türelmet. Kérem képviselőtársaimat, foglaljanak helyet az asztalnál. Folytatjuk a bizottság ülését.

**A külföldi befektetők rövid távú ingatlankiadásainak korlátozásáról szóló H/5752. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)**

Következik 2. napirendi pontunk: a külföldi befektetők rövid távú ingatlankiadásainak korlátozásáról szóló határozati javaslat tárgysorozatba vételéről kell döntenünk, amelyet Z. Kárpát Dániel képviselő úr nyújtott be. Képviselő úr, előterjesztőként öné a szó.

## Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Nagyon szépen köszönöm. Igyekszem nem túlbeszélni a témát, bár annál fontosabb, de amíg visszarendeződik a bizottság, addig fontos kiemelni a következőket.

A rövid távú lakáskiadás, főleg Budapesten, elképesztő katalizmaszerű állapotokat hozott az albérleti piacra. 235 ezer forint körüli egy budapesti átlagos albérleti díj, amit ha összevetünk, mondjuk, azzal a minimálbérösszeggel, aminek a megállapításáról most jöttek ki az új hírek, akkor látható, hogy honfitársaink életvezetésének, szülőföldön boldogulásának egy nagyon komoly gátja a lakhatási költségek robbanása. Éppen ezért dühítő, hogy az Airbnb-szabályozást, azt, hogy közteherviselés felé és keretek közé szorítsa a kormány ezeknek a cégeknek a működését, saját hatáskörben a kormány nem tette meg, hanem delegálta ezt a feladatot az önkormányzatoknak. Az önkormányzatokra viszont az a jellemző, hogy forráshiányosak, éppen ezért nagyon-nagyon bátortalanok ezen a területen. Az utolsó elérhető adataink Terézvárosból származnak, ott körülbelül 1600 - csak a bejelentettről beszélünk - bejelentett airbnb-s szolgáltató vagy ingatlantulajdonos közül nagyjából 800 a magánszemély, és a másik 800 az egyéb, a céges és mindenféle furcsa közület. Ebben az „egyéb” kategóriában nagyon nagy számban vannak olyanok, akik jellemzően külföldi befektetőként, adott esetben több ingatlant, ötöt-nyolcat-tízet birtokolnak, Airbnb-n keresztül extraprofitra, extrabevételt tesznek szert, így pörgetik ezeket az ingatlanokat. Ugyanakkor nemzetgazdasági érdeket nem látunk a mögött, hogy egy távol-keleti befektető felvásároljon belvárosi lakásokat, aztán extrabevételt tegyen szert az Airbnb kapcsán, és emellett még az adófizetési hajlandóság se legyen teljes körű.

Éppen ezért a mi javaslatunk az, hogy ilyen vagyontömeg esetében és belvárosi ingatlantömeg esetében évente maximum 90 napig legyen lehetséges folytatni ezt a tevékenységet. Tehát, ha mondjuk, a turizmus időszakában valaki extraprofitot tud generálni azáltal, hogy van egy lakása és ezt kiadja, tegye meg magyar emberként, ezzel nincs különösebb bajunk, de szeptembertől májusig nagyon jó lenne, ha mondjuk, magyar hallgató tudná kibérelni mérhető, normális áron ezt az ingatlant. És teljesen egyértelmű, hogy azt is szeretnénk, ha az ilyen típusú tevékenység esetében, tehát amikor, mondjuk, egy befektetőcsoportról van szó, a szálláshely-szolgáltatás ne 5 százalékos áfával pörögjön, hanem 27 százalékkal. Ez nyilván nem a magyar panziótulajdonosra vonatkozik vidéken, hanem arra a rövid távú lakáskiadást folytatóra, aki mondjuk, Terézvárosban - még egyszer mondom - extrabevételt generál, ehhez most egy kedvezményes adókulcs társul, egy nagyon visszafogott ellenőrzési rendszer, ami az ő adófizetési hajlandóságát nem biztos, hogy teljes körben ellenőrzi.

Éppen ezért a mi javaslatunk lényege az, hogy védjük a magyar bérlőket, védjük a magyar hallgatókat, segítsük a szülőföldön való boldogulását mindenkinek, a tipikusan külföldi ingatlanbefektetők érdekeit pedig szorítsuk vissza. Vannak ötleteink arra is, hogy hogyan lehetne büntetőadóztatni az ő ingatlanszerzési tranzakcióikat, de nagyon leegyszerűsítve: kevés az ingatlan, ez hasznosuljon a magyarok körében; az Airbnb pedig, ha működni akar, akkor tartson be minden szabályt, és vegyen részt a közteherviselésben. Ez a javaslat ezt célozza. Köszönöm a figyelmet.

### Hozzászólás

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Képviselőtársaimat kérdezem, kérdésük van-e a javaslathoz. *(Nincs jelentkező.)* Nincs.

Én az elvvel egyetértek egyébként, tehát amit képviselő úr forszíroz, miszerint a külföldi tulajdonban lévő ingatlanok hasznosítása olyan szinten történjen, ami a hazai piaci igényekkel valamilyen szinten összhangban van. Én azt mondom, ez fontos gondolat, és érdemes is ezzel foglalkozni.

Az áfakivetés kérdésköre nagyon nehéz, hiszen képviselő úr is tudja, hogy az általános forgalmi adó uniós szinten kerül harmonizálásra. Márpedig ebben az esetben azt, hogy a lakáskiadás 5 százalékos vagy 27 százalékos áfát tartalmazzon-e, ennek a kivetését az adóhatóság számára egy európai uniós irányelv határozza meg pillanatnyilag. Ebbe jelenleg ez beleütközik.

Tehát azt kell mondanom, hogy van egy európai uniós szintű felülvizsgálata a rövid távú lakáskiadásnak, ezzel a kérdéssel foglalkozik az Európai Bizottság is és reményeim szerint találnak egy olyan megoldást, amelyet egyébként Magyarországon is tudunk alkalmazni. Így a javaslattal konkrétan nem tudunk azonosulni, az elvekkkel azonban igen, tehát azt gondolom, lehet, hogy érdemes lenne ezzel a kérdéssel foglalkozni majd akár bizottsági szinten is a későbbiekben.

Köszönöm szépen. Amennyiben további hozzászólási igény nincs, arra kérem képviselőtársaimat... *(Z. Kárpát Dániel jelentkezik.)* Viszonzásra megadom a szót Z. Kárpát Dániel képviselő úrnak.

### **Z. Kárpát Dániel reflexiója**

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Köszönöm szépen. Nagyon röviden szeretnék szólni. A téma fontosságára való tekintettel, úgy gondolom, albizottsági szinten, ezen bizottság nagy keretein belül is lehetne foglalkozni a kérdéssel. Mindenképpen arra kapacitálom képviselőtársaimat, hogy a vitát nyissuk meg erről. Hozzáteszem, ha a kormány szabályozni akar, azon is segít egy szélesebb körű vita. Várom a támogató szavazataikat.

### **Határozathozatal**

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Ezek után tárgysorozatba vételről történő szavazásra kerül sor. Kérem képviselőtársaimat, hogy most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Három igen szavazattal, 3 nem szavazat mellett, 8 tartózkodás mellett a bizottság a javaslatot nem vette tárgysorozatba. Így a második napirendi pontot lezárjuk.

### **Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal Országgyűlési beszámoló 2022 (B/3062. szám) (Döntés a beszámoló elfogadásáról)**

Áttérünk a harmadik napirendi pontunkra, melynek keretében a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal országgyűlési beszámolójáról kell egy határozatot elfogadnunk.

Képviselőtársaim tudják, hogy múlt héten, kedden Juhász Edit elnök asszonyt meghallgattuk a bizottság előtt, a beszámoló tehát ilyen értelemben megtörtént. Önök előtt fekszik a 13/2022-2026. számú, a „Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal Országgyűlési beszámoló 2022.” címmel benyújtott beszámoló elfogadásáról szóló bizottsági határozattervezet, amelyről szavazást kérek. Kérdezem, hogy a tervezettel kapcsolatban bárkinek van-e kiegészítenivalója. *(Senki sem jelentkezik.)* Nincs.

### **Határozathozatal**

Akkor a határozattervezetről történő szavazást rendelek el. *(Z. Kárpát Dániel távozik.)* Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 11 igen szavazattal, 2 nem szavazat ellenében a határozatot elfogadta. A harmadik napirendi pontot is lezárjuk.

**Az ülés berekesztése**

Egyebek napirendi pont keretében van-e bárkinek felvetése, kérdése? *(Senki sem jelentkezik.)* Nincs. Megköszönöm képviselőtársaimnak azt a türelmet, amellyel a mai bizottsági ülést végigülték és biztosították a határozatképességet.

A bizottsági ülést bezárom. Mindenkinek szép és eredményes napot kívánok!

*(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 34 perc)*

**Bánki Erik**  
a bizottság elnöke

**Jegyzőkönyvvezetők:** Barna Beáta, Madarász Mária  
Lestár Éva és Prin Andrea