Ikt. sz.: GAB-42/38-5/2024.

GAB-14/2024. sz. ülés
(GAB-56/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Gazdasági Bizottság**ának
2024. november 12-én, kedden, 9 óra 33 perckor
az Országház Tisza Kálmán termében (főemelet 37.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása 8

Egyes pénzügyi és vagyongazdálkodási tárgyú törvények módosításáról szóló T/9719. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján) 8

A Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló 1/2014. (I. 3.) OGY határozat módosításáról szóló H/9712. számú határozati javaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján) 9

A nyilvánosan működő részvénytársaságok vezetőtestületei körében a nemek közötti egyensúly javításáról és a kapcsolódó intézkedésekről szóló T/9721. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján) 9

Egyes energetikai tárgyú törvények módosításáról szóló T/9720. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján) 13

Egyes adótörvények módosításáról szóló T/9724. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján) 14

Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján) 20

Lázár János beszámolója 20

Kérdések, hozzászólások 32

Lázár János válasza 42

Lánszki Regő válasza 55

Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal B/8483. számú országgyűlési beszámolója 2023 (Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal) 57

Dr. Juhász Edit beszámolója 57

Határozathozatal 60

A HÉV-szolgáltatás fejlesztéséről és a személyszállítási kapacitásának növeléséről szóló H/9496. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről) 60

Szabó Timea szóbeli kiegészítése 60

Határozathozatal 61

A légitársaságok CO2-adójának fenntartásáról szóló H/9536. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről) 61

Szabó Timea szóbeli kiegészítése *62*
Hozzászólások *62*
Jámbor András Imre reagálása *63*
Határozathozatal *64*
Az átlagkeresetig történő ingyenes bankolás megteremtéséről szóló H/9618. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről) ***64***
Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése *64*
Határozathozatal *66*
Egyebek ***66***
Az ülés berekesztése ***66***

Napirendi javaslat

1. Egyes pénzügyi és vagyongazdálkodási tárgyú törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/9719. szám)
(Kormány - nemzetgazdasági miniszter)
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)
(Kijelölt bizottság)
Nemzetiségi napirendi pont!

2. A Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló 1/2014. (I. 3.) OGY határozat módosításáról szóló határozati javaslat (H/9712. szám)
(Kormány - közigazgatási és területfejlesztési miniszter)
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)
(Kijelölt bizottság)

3. A nyilvánosan működő részvénytársaságok vezetőtestületei körében a nemek közötti egyensúly javításáról és a kapcsolódó intézkedésekről szóló törvényjavaslat (T/9721. szám)
(Kormány - kultúráért és innovációért felelős miniszter)
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)
(Kijelölt bizottság)

4. Egyes energetikai tárgyú törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/9720. szám)
(Kormány - energiaügyi miniszter)
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)
(Kijelölt bizottság)

5. Egyes adótörvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/9724. szám)
(Kormány - pénzügyminiszter)
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)
(Kijelölt bizottság)
Nemzetiségi napirendi pont!

10.00 órától:

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

7. Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal Országgyűlési beszámoló 2023 (B/8483. szám)
(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)
(Beszámolót tárgyaló bizottság)

8. A HÉV-szolgáltatás fejlesztéséről és a személyszállítási kapacitásának növeléséről szóló határozati javaslat
(H/9496. szám)
(Szabó Timea és Tordai Bence (Párbeszéd) képviselők)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

9. A légitársaságok CO2-adójának fenntartásáról szóló határozati javaslat (H/9536. szám)
(Jámbor András Imre és Szabó Timea (Párbeszéd) képviselők)

(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

10. Az átlagkeresetig történő ingyenes bankolás megteremtéséről szóló határozati javaslat (H/9618. szám)
(Z. Kárpát Dániel (Jobbik) képviselő)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

11. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

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

Barcza Attila (Fidesz), a bizottság alelnöke
Dr. Molnár Ágnes (Fidesz), a bizottság alelnöke
Dr. Mellár Tamás (Párbeszéd), a bizottság alelnöke
Erős Gábor (Fidesz)
Riz Gábor (Fidesz)
Szatmáry Kristóf (Fidesz)
Dr. Szeberényi Gyula Tamás (Fidesz)
Varga Gábor (Fidesz)
Gelencsér Ferenc (Momentum)
Z. Kárpát Dániel (Jobbik)
Tordai Bence (Párbeszéd)

Helyettesítési megbízást adott

Bánki Erik (Fidesz) távozása után Barcza Attilának (Fidesz)
Dr. Seszták Miklós (KDNP) dr. Molnár Ágnesnek (Fidesz)
Witzmann Mihály (Fidesz) Riz Gábornak (Fidesz)
Erős Gábor (Fidesz) távozása után Varga Gábornak (Fidesz)
F. Kovács Sándor (Fidesz) Cseresnyés Péternek (Fidesz)
Szatmáry Kristóf (Fidesz) távozása után dr. Szeberényi Gyula Tamásnak (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

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

Meghívottak

Hozzászólók

Lázár János építési és közlekedési miniszter
Zsigó Róbert miniszterhelyettes, államtitkár (Kulturális és Innovációs Minisztérium)
Izer Norbert államtitkár (Pénzügyminisztérium)
Dr. Raisz Anikó államtitkár (Energiaügyi Minisztérium)
Lánszki Regő Balázs államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Bakos Bernadett (LMP) országgyűlési képviselő
Dr. Juhász Edit elnök (Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal)
Jámbor András Imre (Párbeszéd) országgyűlési képviselő
Szabó Timea (Párbeszéd) országgyűlési képviselő

Megjelentek

Dr. Fónagy János miniszterhelyettes, államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium)
Dr. Latorcai Csaba miniszterhelyettes, államtitkár (Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium)
Csepreghy Nándor miniszterhelyettes, államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Dr. Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Dr. Tass Enikő elnökhelyettes (Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal)
Klimits Levente elnökhelyettes (Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal)
Králik Gábor elnökhelyettes (Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal)
Ságvári Pál elnökhelyettes (Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal)

(Az ülés kezdetének időpontja: 9 óra 33 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása

BÁNKI ERIK (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Sok szeretettel köszöntök mindenkit a Gazdasági Bizottság mai ülésén, kedves képviselőtársaimat, az előterjesztőket és a megjelent érdeklődőket.

Képviselőtársaim a szokásoknak megfelelően időben kézhez kapták a mai ülésre szóló meghívótervezetet. Kérdezem, hogy ehhez képest van-e bárkinek módosító indítványa. *(Nincs jelentkező.)* Amennyiben nincs, akkor azt kérem képviselőtársaimtól, hogy a napirend elfogadásáról most szavazzunk. *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

Megállapítom, hogy 12 igen szavazattal, egyhangú döntéssel fogadta el a Gazdasági Bizottság a mai ülés napirendjét.

A jelenléti ív alapján megállapítom, hogy bizottságunk határozatképes, így a munkáját megkezdheti.

Egyes pénzügyi és vagyongazdálkodási tárgyú törvények módosításáról szóló T/9719. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)

Első napirendi pontunk az egyes pénzügyi és vagyongazdálkodási tárgyú törvények módosításáról szóló törvényjavaslat részletes vitája.

Köszöntöm előterjesztőként dr. Fónagy János államtitkár urat, miniszterhelyettes urat a Nemzetgazdasági Minisztérium képviseletében.

Képviselőtársaimnak javaslom, hogy a szokásoknak megfelelően két szakaszban tárgyaljuk a részletes vitát. Van-e ez ellen kifogása bárkinek? *(Nincs jelentkező.)* Úgy látom, hogy nincs.

A részletes vita első szakaszát megnyitom. A részletes vita első szakaszában meg kell állapítanunk, hogy a törvényjavaslat megfelel-e a házszabályi rendelkezések 44. § (1) bekezdésében foglaltaknak. Kérem, erről most szavazzunk! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 10 igen szavazattal, 2 tartózkodás mellett a házszabálynak való megfelelőségről döntött, így a vita első szakaszát lezárjuk.

Áttérünk a részletes vita második szakaszára, ahol módosító indítványokról kellene szavaznunk, de miután egyéni képviselői módosító indítvány nem érkezett a törvényjavaslathoz, és a bizottság tagjai részéről kezdeményezés nem érkezett hozzám, hogy a bizottság fogalmazzon meg módosító indítványt, így azt kell mondanom, miniszterhelyettes úr, hogy egy kitűnő előterjesztéssel van dolgunk *(Derültség.)*, ahol módosító indítvánnyal sem kellett tovább javítanunk a kormány magas színvonalú előkészítő munkáját, így a részletes vita lezárására teszek javaslatot. Kérem képviselőtársaimat, hogy erről most szavazzunk! *(Szavazás.)*

A bizottság 8 igen szavazattal, 1 nem szavazat ellenében, 2 tartózkodás mellett a részletes vita lezárásáról döntött.

Most a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról kell szavaznunk. Kérem képviselőtársaimat, hogy most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 9 igen szavazattal, 3 nem szavazat ellenében a részletes vitáról szóló jelentést elfogadta.

Így az 1. napirendi pontunkkal végeztünk. Köszönöm szépen államtitkár úrnak és kollégáinak a megjelenést. Az 1. napirendi pontot lezárjuk.

A Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló 1/2014. (I. 3.) OGY határozat módosításáról szóló H/9712. számú határozati javaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)

Áttérünk a 2. napirendi pontra, amelynek keretében a Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló 1/2014. számú országgyűlési határozat módosításáról szóló határozati javaslat részletes vitájára kerül sor.

Előterjesztőként köszöntöm dr. Latorcai Csaba államtitkár urat a Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium képviseletében.

Javaslom képviselőtársaimnak, hogy itt is két szakaszban tárgyaljuk a részletes vitát. Van-e ez ellen kifogása bárkinek? *(Nincs jelentkező.)* Jelentkezőt nem látok, így megkezdjük a részletes vitát.

Megnyitom a részletes vita első szakaszát, amelyben döntenünk kell a házszabályi rendelkezések 44. § (1) bekezdésében foglaltaknak való megfelelőségről, miszerint a határozati javaslat ennek megfelel. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)*

A bizottság 10 igen szavazattal, 2 nem szavazat ellenében, 1 tartózkodás mellett döntött a megfelelőségről.

Ismét egy kiemelkedő javaslatról beszélhetünk, hiszen módosító indítvány nem érkezett hozzá. A bizottság tagjai sem fogalmaztak meg a határozati javaslattal kapcsolatban módosító indítványt, ezért a részletes vita lezárására teszek javaslatot. Kérem képviselőtársaimat, hogy most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 9 igen szavazattal, 1 nem szavazat ellenében, 2 tartózkodás mellett a részletes vita lezárásáról döntött.

Most pedig a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról kell szavaznunk. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 9 igen szavazattal, 3 nem szavazat ellenében a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról döntött.

Miniszterhelyettes úrnak köszönöm szépen, hogy megjelent a bizottsági ülésen. A 2. napirendi pontot lezárjuk. *(Z. Kárpát Dániel megérkezik.)*

A nyilvánosan működő részvénytársaságok vezetőtestületei körében a nemek közötti egyensúly javításáról és a kapcsolódó intézkedésekről szóló T/9721. számú törvényjavaslat (Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)

Áttérünk a 3. napirendi pontra, melynek keretében a nyilvánosan működő részvénytársaságok vezetőtestületei körében a nemek közötti egyensúly javításáról és a kapcsolódó intézkedésekről szóló törvényjavaslat részletes vitájára kerül sor, melyet a kormány kultúráért és innovációért felelős minisztere nyújtott be.

Köszöntöm Zsigó Róbert államtitkár urat a bizottság ülésén a minisztérium képviseletében.

Javaslom képviselőtársaimnak, hogy ez esetben is a részletes vitát két szakaszban tárgyaljuk meg. Van-e ez ellen kifogása bárkinek? *(Nincs jelentkező.)* Kifogást a képviselőtársaim részéről nem látok, így a részletes vita első szakaszát megnyitom. *(Gelencsér Ferenc jelentkezik.)* Gelencsér Ferenc képviselő úr jelentkezett szólásra. Öné a szó.

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Köszönöm a szót. Én azt gondolom, hogy alapvetően ez egy támogatandó előterjesztés, viszont az indoklásban volt egy kevésbé

érthető passzus vagy rész, jelesül az, hogy ez egy brüsszeli elvárás. *(Cseresnyés Péter: Az is!)*

Azt szeretném megkérdezni a bizottság tagjaitól, illetve alelnök úrtól is, aki szerint az is, hogy esetleg nem gondolnak-e arra a képviselő urak és asszonyok, hogy, mondjuk, a lányuk, a feleségük, az anyjuk, a nővéreik vagy a húgaik szintén mennyivel jobb helyzetbe kerülhetnek ebben az országban, egyébként általában a nők mennyivel jobb helyzetbe kerülhetnek ebben az országban, ha ez a törvényjavaslat vagy ez a határozati javaslat átmegy, és mennyivel jobb lenne, ha ez nem egy brüsszeli elvárás lenne, hanem önöktől, maguktól jönne egy ilyen gondolat. Kíváncsi vagyok a véleményükre. Köszönöm.

ELNÖK: Ha a képviselő úr részt vett volna a parlament általános vitáján, gyanítom, hogy nem vett részt, mert ha részt vett volna, akkor pontosan ismerné a Fidesz-frakció álláspontját, amelyet egyébként a Fidesz-frakció hölgy tagjai fogalmaztak meg, és a KDNP-frakció hölgy tagjai is ezen az álláspontón voltak, akik kifejezetten sérelmezték ezt a javaslatot nőként, hiszen ők azt gondolják, hogy ők nem azért kell, hogy egy részvénytársaság vagy egy gazdasági társaság vezető testületébe bekerüljenek, mert nők, hanem azért, mert a képességeik alapján megérdemlik és kiérdemlik, hogy oda kerüljenek. Tehát teljesen más álláspontón vannak a kormánypárti hölgyek önhöz képest, képviselő úr!

És ez a nyugat-európai liberális mainstream nyomása, hogy az Európai Bizottság javaslatára a magyar parlament ezt tárgyalja. Én kifejezetten örültem, amikor a frakcióülésen a hölgy képviselőtársaim sérelmezték és nehezményezték ennek a javaslatnak a megfogalmazását, és azt kell mondjam, ha egyszer a hölgyeknek ez az álláspontja, én azzal maximálisan azonosulni tudok.

Tehát ha képviselő úr az általános vitát végigülte volna a parlamentben, akkor pontosan tisztában lenne azzal, hogy a kormánypárti frakciók hölgy képviselői hogyan állnak ehhez a kérdéshez. Tordai Bence képviselő úr, öné a szó.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm szépen, és ez valóban nem az általános vita, de ha már elnök úr is belekezdett itt, akkor csak edukációs jelleggel hadd mondjam el, hogy csak azért, mert valaki nő, attól a kérdésben nem feltétlenül lesz igaza, tehát a patriarchátust lehet támogatni nőként is. És valóban, konzervatív képviselőtársaink - legyenek nők vagy férfiak - láthatólag a férfiuralom fenntartásában érdekeltek, vagy legalábbis eziránt elkötelezettek.

Itt nem egyéni kiválóságról, érdemekről vagy éppen azoknak a hiányáról van szó, hanem arról, hogy nem a teljesítményük alapján ítélik meg az embereket egy társadalomban, ha van strukturális diszkrimináció, és ha ez valamely társadalmi csoportot, például a nőket sújtja, akkor ezeket társadalmi szintű eszközökkel kell kezelni. Nem lehet ezzel szemben egyszerűen egyéni szintű stratégiákkal megvívni, mert az oda vezet, amit látunk itt például az Országgyűlésben is, hogy tizenegy-két százaléknyi női képviselő van a nyolcvansok százaléknyi férfi képviselő mellett, miközben - nyilván ezzel elnök úr sem vitatkozna - a nők semmivel nem kevésbé alkalmasak arra, hogy országgyűlési képviselői munkát végezzenek. Tehát akkor mégiscsak van valami probléma a rendszerben, és örülök, hogy akkor a magyar jogrend is kezelni fogja ezt, ha kicsit uniós nyomásra, hatásra, akkor úgy.

És értem én, utoljára tegnap hallottam egy államtitkártól, hogy patriótapolitikát folytat a kormány, és nagyon dacosan és kurucosan nem hajlandó a brüsszeli nyomásnak engedni, de azért egyrészt szerencsére mégis enged, amikor muszáj. Másrészt meg tényleg - ahogy Gelencsér képviselőtársam mondta - az lenne a legjobb, ha önmaguktól találnának rá a helyes útra, patrióta módon, nem a brüsszeli

nyomásnak engedve lennének feministák, ami, ugye, arról szól, hogy a nők is azonos jogokkal bíró és azonos lehetőségekkel bíró tagjai legyenek a társadalmunknak. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Ez így megint csak egy téves értelmezés, képviselőtársam, de nem akarok a részletes vitában ilyen kérdésekkel foglalkozni. Nem a feminizmus az, ami a nők egyenjogúságát biztosítja, hanem a társadalom felépítése, a jogszabályok, azok a törvények, amelyek például a gazdasági társaságok működésére is vonatkoznak.

Mondjuk engem ilyen kérdéssel támadni - hogy mondjam? - elég gyenge próbálkozás, mert az én kollégáimnak szerintem a 80 százaléka egyébként hölgy, ráadásul vezető beosztásban is éppen hölgy dolgozik mellettem. Tehát nem attól lesz valaki jó ezen a fronton, hogy erről beszél, hanem attól, hogy megbízik a hölgyekben, és az ő képességeiknek megfelelő beosztásba helyezi őket. Szerintem Magyarországon ezzel az égvilágon semmilyen probléma nincs.

Az, hogy a parlamentben kevés a hölgy - hogy mondjam ezt? -, a számok alapján egyértelműen látszik, de sajnos azt is tudni kell, hogy ez nem egy olyan szakma, ami kifejezetten a nők számára javasolt, mert azok a támadások, éppen azok a durva támadások, nemtelen hazugságok, amik éppen az önök részéről fogalmazódnak meg a parlamentben vagy a parlamenten kívül is, riasztják el szerintem a hölgyeknek a legnagyobb részét. *(Derültség az ellenzéki képviselők körében.)*

De egyébként szeretnék visszatérni a részletes vitára, képviselőtársaim, miután a részletes vitában vagyunk, tehát a házszabályi rendelkezések 44. § (1) bekezdésében foglaltaknak való megfelelőségről kell döntenünk, így az ennek megfelelő kérdéseket és véleményeket vagyok hajlandó elfogadni. Elsőként megadom a szót államtitkár úrnak, aki szólásra jelentkezett, hiszen Gelencsér képviselő úr megszólította.

ZSIGÓ RÓBERT államtitkár (Kulturális és Innovációs Minisztérium): Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Igazán nem akartam olyan módon részt venni a vitában, ahogy az általános vitát folytattuk, de mivel előterjesztőként lett megszólítva az előterjesztő, ezért két gondolatot engedjenek meg!

Sajnálom, hogy olyan képviselők folytatják itt az általános vitát, de ez nem az én dolgom, akik nem vettek részt a parlamentben az általános vitában, tehát javaslom minden képviselőnek, az ellenzéki képviselőknek is, hogy ha egy törvényjavaslatról általános vitát tartunk, akkor vegyenek részt benne és mondják el a véleményüket. *(Cseresnyés Péter: Így van!)*

De arra szeretnék csak reagálni, ami arról szól, hogy kell-e nekünk brüsszeli elvárás azért, hogy a hölgyeket bizonyos értelemben kedvezőbb helyzetbe hozzuk - idézőjelben -, vagy nem. Arra szeretném csak fölhívni az ellenzéki képviselőtársaim figyelmét, hogy a 2010 előtti kormányzáshoz képest Magyarországon a családpolitika olyan módon változott, amelyik kifejezetten támogatja azt, hogy ha a hölgyek, az édesanyák gyereket vállalnak, és vissza akarnak menni dolgozni, akkor ezt megsegítjük.

És nem véletlen az, hogy az elmúlt 13 esztendőben, 2010 óta a nők foglalkoztatási aránya 17 százalékkal nőtt, képviselő úr, tehát 17 százalékkal több hölgy dolgozik ma, mint 2010-ben. Ez egyébként meghaladta a 70 százalékot, ami az EU-átlagnál is magasabb, tehát nincsen szükségünk brüsszeli elvárásokra ahhoz, hogy segítsük a hölgyeket és az édesanyákat abban, hogy ki tudjanak teljesedni az életük során. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, ez teljesen korrekt válasz volt. Képviselőtársaimnak csak abban az esetben adok szót, ha a részletes vitával kapcsolatos megjegyzésük van.

Tehát a törvényi megfelelőségről van-e bármelyik szólásra jelentkezett képviselőnek véleménye? *(Jelzésre:)* Gelencsér képviselő úr!

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Köszönöm a szót, legfeljebb elveszik. Csak a jegyzőkönyv kedvéért, kíváncsi vagyok: azt mondta az imént elnök úr, hogy ez egy nyugati liberális mainstream politika...

ELNÖK: Köszönöm...

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Tehát akkor a női egyenjogúság alatt egy nyugati liberális mainstream politikát gondol?

ELNÖK: Nem általános vitát folytatunk! Olvassa el a házszabályban a bizottságok működéséről szóló szabályokat. Fejezze be!

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Ez is egy válasz, köszönöm szépen a részletes elemzést.

ELNÖK: Z. Kárpát Dániel képviselő úrnak van-e a részletes vitával kapcsolatos... *(Közbeszólások az ellenzéki képviselők köréből.)* Türelem, képviselőtársaim, türelem! Z. Kárpát Dániel képviselő úr!

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Megvárom, amíg képviselőtársaim megnyugszanak. Úgy gondolom, hogy nem a szó elvétele a helyes eljárás ilyenkor *(Cseresnyés Péter: De!)*, hanem az, ha érvekkel kerekedünk a másik fölé.

Én ellenzéki képviselőtársaimhoz fordulok a tekintetben, hogy az ilyesmi társadalmi mérnökösködés még soha nem vezetett jóra az emberi történelem során. És hát, az a helyzet, hogy a hölgyek egy része számára kimondottan sértő, ha az a gondolatvilág kerül fel a mentális térképekre, hogy esetleg csak egy kvóta miatt kerülhettek egy vezető pozícióba, nem pedig a saját kiemelkedő képességeik okán.

A helyzet az, hogy ezt a problémát így még soha nem sikerült megoldani. Ugyanezt az elszántságot javaslom az olyan családtámogatási javaslataink esetén, amelyek kompenzálják képviselőtársainkat a tekintetben...

ELNÖK: Képviselő úr!

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): ..., hogy mondjuk a gyermekvállalás miatt elvesztett munkaéveiket pótolják...

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr...

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): ...akár a nyugdíjrendszer kapcsán, akár más tekintetben.

ELNÖK: Mellár Tamás alelnök úr, önnek van a megfelelőséggel kapcsolatban bármilyen véleménye?

DR. MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Csak egy dolgot szeretnék, hogy a jegyzőkönyv ezt mindenképpen rögzítse. Tehát az elnök úr fölfogása az az, hogy ha valaki az általános vitán nem vett részt, akkor az itt felmerülő

problémákkal kapcsolatban nem mondhat el ahhoz kapcsolódóan semmilyen véleményt...

ELNÖK: Nem! Ez nem általános vita!

DR. MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Ez megítélésem szerint a demokrácia, a képviselők jogainak csorbítása...

ELNÖK: Nem! Ez házszabályi kérdés.

DR. MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Szeretném, ha bekerülne a jegyzőkönyvbe. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Javaslom önnek is, hogy olvassa el a Házszabályt, és olvassa el a bizottságok működésének szervezeti és működési szabályzatát! Ez egy részletes vita. Aki az általános vitában szeretne kifejteni álláspontot, annak a parlament plenáris ülésén részt kell vennie. Tudom, hogy ez fájdalmas az ellenzéki képviselőknek, igen ritkán vesznek részt a parlament ülésein, de oda kell menni, alelnök úr!

Lezárva a vitát, szavazásra teszem fel a kérdést. Tehát aki a jogszabályi megfelelőségről kíván véleményt nyilvánítani, az most szavazzon! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 13 igen szavazattal, 1 nem szavazattal döntött a megfelelőségéről.

A részletes vita első szakaszát lezárom, a második szakaszban módosító indítványokról kellene szavaznunk, de miután sem egyéni képviselői módosító indítvány nem érkezett, sem bizottsági módosító indítvány megfogalmazására érkező javaslat nem futott be hozzánk, ez is azt jelzi, hogy az általános vitában kifejtett álláspontok megtörténtek, senki tovább nem vitatja a törvényjavaslatnak a szerkezetét, ezért a részletes vita lezárására teszek javaslatot. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

Megállapítom, hogy a bizottság 14 igen szavazattal, egyhangúlag döntött a részletes vita lezárásáról.

Végül a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról kell szavazni. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

14 igen szavazattal, egyhangú döntéssel döntöttünk a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról.

Köszönöm szépen államtitkár úrnak, hogy elfáradt a bizottsági ülésre és segítette a munkánkat. A 3. napirendi pontot lezárjuk.

Egyes energetikai tárgyú törvények módosításáról szóló T/9720. számú törvényjavaslat
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)

A 4. napirendi pontra térünk át, melynek keretében az egyes energetikai tárgyú törvények módosításáról szóló törvényjavaslat részletes vitájára kerül sor.

A kormányt az energiaügyi miniszter úr megbízásából dr. Raisz Anikó államtitkár asszony képviseli. Köszöntöm államtitkár asszonyt és kollégáit.

Javaslom képviselőtársaimnak, hogy ez esetben is két szakaszban tárgyaljuk a részletes vitát. Van-e ez ellen kifogása bárkinek? *(Nincs jelentkező.)* Úgy látom, hogy nincs.

A részletes vita első szakaszát megnyitom. A részletes vita első szakaszában arról kell döntenünk, hogy megfelel-e a törvényjavaslat a házszabályi rendelkezések 44. §

(1) bekezdésében foglaltaknak. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 11 igen szavazattal, 1 nem szavazat ellenében, 3 tartózkodás mellett a megfelelőségéről döntött, így a részletes vita első szakaszát lezárom.

Áttérünk a részletes vita második szakaszára, melyben módosító indítványokról kell szavaznunk. Két képviselői módosító indítvány érkezett a törvényjavaslathoz. Az 1. ajánlási számon szereplő indítvány Tordai Bence képviselő úr indítványa. Kérdezem államtitkár asszonyt, hogy van-e tárca- vagy kormányálláspont a módosító indítvánnyal kapcsolatban.

DR. RAISZ ANIKÓ államtitkár (Energiaügyi Minisztérium): Elnök úr, tárcaálláspontunk van: nem támogatjuk a módosító indítványt. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A tárca nem támogatja a módosító indítványt. Kérdezem képviselőtársaimat, hogy ők hogy szavaznak ebben az ügyben. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 5 igen szavazattal, 7 nem szavazat ellenében nem támogatja a módosító indítványt.

A 2. ajánlási számon Tóth Bertalan képviselő úr indítványa szerepel, amely összefügg a 3. ajánlási szám alatt szereplő, szintén Tóth Bertalan által benyújtott indítvánnyal. Kérdezem államtitkár urat, a két módosító indítvánnyal kapcsolatban mi a tárca álláspontja.

DR. RAISZ ANIKÓ államtitkár (Energiaügyi Minisztérium): A tárca álláspontja az, hogy elutasítjuk, tehát nem támogatjuk. Köszönjük szépen.

ELNÖK: Tehát a tárca nem támogatja az indítványt. Képviselőtársaimat kérdezem, hogy hogy szavaznak. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 3 igen szavazattal, 11 nem szavazat ellenében, 1 tartózkodás mellett a két módosító indítványt nem támogatta.

A bizottság képviselői részéről nem fogalmazódott meg szándék bizottsági módosító indítvány benyújtására, tehát arra nem került sor, így a részletes vita lezárására teszek javaslatot. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 13 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 2 tartózkodás mellett a részletes vita lezárásáról döntött.

Most végül a részletes vitáról szóló jelentés elfogadásáról kell szavaznunk. Kérem, most erről szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 13 igen szavazattal, 2 nem szavazat ellenében a részletes vitáról szóló jelentést elfogadta.

Államtitkár asszonynak és kollégáinak köszönöm szépen, hogy rendelkezésünkre álltak. A 4. napirendi pontot lezárjuk.

Egyes adótörvények módosításáról szóló T/9724. számú törvényjavaslat
(Részletes vita a HHSZ 44-45. §-a alapján)

Áttérünk az 5. napirendi pontra, melynek keretében az egyes adótörvények módosításáról szóló törvényjavaslat részletes vitájára kerül sor, melyet a kormány nyújtott be.

A kormányt a pénzügyminiszter úr, a pénzügyminiszter urat pedig Izer Norbert államtitkár úr képviseli. Köszöntöm államtitkár urat és kollégáját a bizottsági ülésen. Kérem, foglaljanak helyet az előterjesztői asztalnál!

Képviselőtársaimnak javaslom, hogy ez esetben is két szakaszban tárgyaljuk a részletes vitát. Van-e ez ellen kifogása bárkinek? *(Nincs jelentkező.)* Kifogást nem látok.

Megnyitom a részletes vita első szakaszát. A részletes vita első szakaszában a házszabályi rendelkezések 44. § (1) bekezdésében foglaltaknak való megfelelőségről kell dönteni. *(Gelencsér Ferenc jelentkezik.)* Úgy látom, Gelencsér Ferenc képviselő úr szót kért. Képviselő úr, öné a szó.

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Köszönöm a szót. A képviselők fizetése az átlagkeresethez van kapcsolva, ebből adódóan valamelyest követi az inflációt, így növekszik. Az lenne a kérdésem, hogy gondolkodtak-e azon, hogy adott esetben ne csak a 199 képviselőnek kövesse a fizetése valamelyest az inflációt, hanem minden államigazgatásban dolgozó állampolgárnak.

A másik kérdésem pedig az, hogy önök most gyakorlatilag inflációkövetővé tennének egy adót. Az inflációt az elhibázott monetáris politika okozza, tehát az önök által okozott inflációt még adó formájában is kifizettetnék az állampolgárokkal. Az a kérdésem, hogy önök szerint ez így helyénvaló-e. Helyénvaló-e az, hogy gyakorlatilag az önök hibás gazdaságpolitikája miatt nemcsak az inflációt fogja kifizetni a magyar ember... *(Az elnök felé:)* Örülök, hogy nagyon viccesnek találja elnök úr azt, hogy a magyar embereknek ennyiszer kell fizetniük, ez rendkívül mulatságos...

ELNÖK: Nem az a vicces, hanem az a vicces, hogy összeköti az inflációt a monetáris politikával, képviselő úr.

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Rendkívül mulatságos bizonyára a Fidesz szerint az, hogy az embereknek kétszer kell fizetniük valamiért, de mégis érdekelne a véleményük arról, hogy rendben van-e az, hogy az önök által okozott infláció után - egyébként az egész Európai Unióban rekordszintű infláció volt az elmúlt években - még az adót is megemelik, tehát kétszer kell kifizetni ugyanazt. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm. Megint általánosvita-kérdés volt, csak megjegyzem képviselő úrnak, tehát korlátozzuk a vitát a részletes vita előírásaira. *(Dr. Mellár Tamás jelentkezik.)* Mellár Tamás alelnök úr, öné a szó.

DR. MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Remélem, hogy most hozzászólhatok, mert részt vettem az általános vitában *(Derültség.)*, és éppen ezért két dolgot szeretnék hangsúlyozni itt, ezen a fórumon is azért, mert igen fontosak.

Az egyik az, ott is elmondtam és kifejtettem, hogy az adórendszer kapcsán van egy koncepcionális hiba, ami az elmúlt tizenvalahány esztendőben valamelyest működött, de mostanra bebizonyosodott, hogy ez már nem igazán működőképes. Az a fajta filozófiája a mi adórendszerünknek, hogy a fogyasztást adóztatjuk, a fogyasztási típusú adókkal próbáljuk a bevételek többségét beszedni, és a jövedelmeket s a termelést nem kívánja erőteljesen adóztatni, ez azonban mostanra már igazából nem működik, mert a fogyasztás visszaesésével jelentős kiesés van a fogyasztási típusú adók bevételében. Ugyanakkor másik oldalról pedig a jövedelmek és a termelés adóztatása tekintetében olyan sok kivételt raktak be, a külföldi, nem baráti cégekre kivetett különadókkal meg egyebekkel, hogy az egész dolog áttekinthetetlen és igazából nem

működőképes. Tehát szükség lenne egy másik koncepciónak az összeállítására. Ez azonban ez idáig nem született meg, nem történt meg.

És igen, én is szeretnék arra is utalni, hogy az inflációkövető adózás rendszere pedig életveszélyes, ez ugyanis önmagában egy ördögi kört indít el, tehát az inflációt gerjeszti. Mert ha a jövedéki adókat az infláció mértékével állandóan korrigáljuk, akkor ez az árakat fogja emelni, jelesül példának okáért az üzemanyagárakat. Az üzemanyagárak emelkedése nyilvánvalóan be fog gyűrűzni a szállítási költségekbe, bizonyos energiaköltségekbe is, és ez további inflációt fog gerjeszteni, a magasabb infláció pedig újból vissza fog köszönni, hogy magasabb kulcsokat kell berakni. Tehát kérdezem: valóban ez a kormánynak a célja, hogy az inflációt mesterségesen felpörgeti? Egyébként ennek is van logikája, mert ebben az esetben viszont növekedni fog az inflációs adó, amelyet egyébként minden állampolgárnak fizetnie kell, amely alól nem lehet kibújni, de sajnálatos módon az alacsony jövedelműek arányaiban több adót fognak fizetni. Ez megfelel a keresztény nemzeti kormány ideológiájának? Szeretném megkérdezni. Köszönöm szépen. *(Z. Kárpát Dániel jelentkezik.)*

ELNÖK: Köszönöm szépen. Z. Kárpát Dániel képviselő úr következik.

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Köszönöm a szót. Az előterjesztőhöz fordulok. Amellett, hogy egyetértek azzal, hogy az infláció felpörgetésével az adóbevételek, az áfabevételek is majd felpöröghetnek, de nem érzik-e úgy, hogy az az automatizmus, amit az általános vita során is számonkértem önökön, oda vezethet, hogy a parlament ellenőrző jogköre sérül?

Tehát mi azért is vagyunk, Gazdasági Bizottság, a plenáris üléssel együtt, hogy évente ezeknek az adófajtáknak az indokoltságát vizsgáljuk, az ezzel kapcsolatos hatástanulmányokat lefolytassuk, megismerjük. Amikor ez automatizmussá válik, akkor, úgy vélem, hogy ez a parlamenti jogkör vagy lehetőség megszűnik.

A másik kérdésem, amire mindenképpen szeretnék választ kapni, az az, hogy az előterjesztő, a kormány nyitott-e az irányba, hogy a családtámogatások legyenek inflációkövetők. Tehát azt látjuk, hogy egyik oldalról az adókivetés frontján van egy sajátságos logika, ott bevezethető egy inflációkövető automatizmus, a másik oldalon, a családtámogatásoknál pedig csak eseti döntéseket hozunk erről néha, lásd most a családi adókedvezmény amúgy üdvözlendő és szerencsés megduplázása esetében, de ez is egy utólagos korrekció. Amit az infláció elvitt, azt most nagyrészt visszaadjuk. Tehát nyitott-e a kormány a családtámogatások inflációkövetővé tétele irányába? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Az utolsó felszólaló Tordai Bence képviselő úr, öné a szó.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr. A háttéranyag 1. és a 2. pontszám alatti módosítóiról szeretnék egy kicsit beszélni, annál is inkább, mert a miniszterelnök úr...

ELNÖK: Képviselő úr, bocsánat! Az a következő része a vitának, a részletes vita második szakasza, amikor a módosító indítványokról beszélünk.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Akkor is beszélhetünk erről, de azt hiszem, ez egy általánosabb kérdés. De hogyha elnök úr úgy tartja szerencsésnek, akkor...

ELNÖK: Arra kérem, igen.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Szívesen…

ELNÖK: Csak technikailag most lezárjuk ezt a részt, és azonnal öné a szó, képviselő úr. Köszönöm szépen. Államtitkár úrnak megadom a szót, amennyiben kíván reagálni az elhangzottakra.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Csak nagyon röviden. A három észrevétel ugyanazt a kört járja körbe, ezeknek az adóknak az értéken tartását. Tehát javaslom, hogy itt ne adóemelésről beszéljünk, hanem az értéken tartásról, ugyanis arról van szó, hogy ha egyszer a parlament meghozza azt a döntést, hogy valamilyen negatív externáliákkal járó szolgáltatást vagy terméket, például jövedéki adót, üzemanyagot meg akar adóztatni, akkor azt gondolom, ez egy fontos szempont, hogy ennek az értéke megmaradjon évről évre. Tehát nem adóemelésről beszélünk, hanem értéktartásról beszélünk. *(Derültség az ellenzéki képviselők körében.)*

És az is fontos, hogy ezek az adók, kifejezetten a jövedéki adó tipikusan harmonizált uniós szinten, és az uniós minimum is a legtöbb esetben évről évre változik. Tehát az, hogy ezek az adók évről évre változnak, egy tipikus mechanizmus.

A mostani javaslat azt a hatásmechanizmust éri el, hogy ennek az értéke akkor is megmaradjon, ha az uniós szabályok nem ezt kényszerítik ki.

A kérdésre válaszolva, hogy más típusú juttatásoknál gondolkozunk-e ilyenben, gyakorlatilag ennél nagyvonalúbb intézkedésekben gondolkozott a kormány. Ha megnézzük az elmúlt időszakban újonnan bevezetett kedvezményeket, például a 25 év alattiak adómentességét vagy a 30 év alatti édesanyák kedvezményét, az már az átlagbérhez van kötve, tehát nem is az inflációhoz, hanem egy annál magasabb ütemben növekvő tételhez, tehát az átlagbérhez van kötve, és ott is sikerült megoldani azt, hogy ennek a két kedvezménynek az értéke ugyancsak megmaradjon. Tehát ahogy az átlagbér emelkedik, ezek a kedvezmények is úgy nőnek évről évre.

Tehát én azt gondolom, azt kell látnunk, hogy itt olyan adók szinten tartásáról beszélünk, amik valamilyen negatív környezeti terheléssel járnak vagy valami egészségi kockázatot hordoznak, tehát ezeknek a szinten tartása volt a cél. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, államtitkár úr. A részletes vita első szakaszának lezárásaként a házszabályi megfelelőségről kell dönteni. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. 12 igen szavazattal, 4 nem szavazat mellett a bizottság a részletes vita első szakaszának lezárásáról döntött.

Megnyitom a részletes vita második szakaszát, amelyben a beérkezett módosító indítványokról kell szavazni. Itt Tordai Bence képviselő úr jelezte, hogy szót kér. Öné a szó.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr. Tulajdonképpen az előző vitának a folytatásával kezdeném, és nagyon örülök, hogy államtitkár úr is azt látja, hogy bizonyos adófajtákat és akár adókedvezményeket is érdemes összekötni a jövedelmekkel, a folyamatosan növekvő, akár átlagbérrel, akár minimálbérrel, merthogy éppen erre teszek javaslatot.

A 2. módosító arról szól, hogy a családi adókedvezményeket kössük a minimálbérhez, hiszen azt láttuk, hogy a bevezetése óta érdemben eddig egyszer emelték, akkor is csak a kétgyerekesek kedvezményét, és most készül egy duplázás, de semmilyen garancia nincs arra, hogy ez az érték a továbbiakban is megőrzi a jelenlegi vásárlóértékét. Tehát, hogyha ez az új filozófiája a kormánynak, akkor azt gyanítom, azt sejtem, hogy az előterjesztő támogatni fogja a 2. módosítópontot.

És remélem, hogy az 1. módosítót is támogatják majd, ami pedig tulajdonképpen egy negatív adó megfogalmazásáról szól: a családi adókedvezménnyel kapcsolatban azt mondja, hogy aki nem tudja teljes egészében igénybe venni ezt az adókedvezményt - ami, ugye, a duplázás után sokak számára nem lesz teljes összegében elérhető, különösen a többgyermekes családoknál -, az negatív adóként hozzájuthasson ehhez. Tulajdonképpen egy ilyen rendszer már működik, amikor nemcsak az adóból, hanem a járulékokból is le lehet írni az adókedvezményt, azzal is csökkenthető az adóalap.

És tulajdonképpen ugyanaz a javaslat szerepel itt, ami a Magyar Nemzeti Bank 2019-es versenyképességi programjában már megfogalmazódott, jelesül, hogy mindenkinek igénybe lehessen venni a teljes, gyerekek után járó adókedvezményt, illetve hogy ennek az értéke a jövedelmek növekedésével automatikusan növekedjen.

Úgyhogy miután miniszterelnök úr azt javasolta, hogy ne az azonnali kérdések órájában vitassuk meg ezeket a kérdéseket, hanem az adótörvények vitájában, ezért most úgy érzem, hogy itt az idő, és itt a helye annak, hogy ezt a kérdést ne csak megvitassuk, de reményeim szerint közösen támogassuk is. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Ezután rátérünk a képviselői módosító indítványokról történő szavazásra. Elsőként Tordai Bence képviselő úr indítványa az 1. ajánlási számon, amely összefügg a 2. ajánlási számon szereplő indítvánnyal. *(Tordai Bence közbeszól.)* Államtitkár urat kérdezem, hogy kormányzati vagy tárcaálláspont van-e a két módosító indítvány tekintetében.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): Tárcaálláspontot tudok jelezni, hogy nem támogatjuk.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A tárca nem támogatja. Képviselőtársaim, kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 4 igen szavazattal, 10 nem szavazattal nem támogatta a két indítványt.

3. ajánlási számon Gyurcsány Ferenc és képviselőtársai indítványa szerepel, amely összefügg a 4., 5., 6. ajánlási számon szereplő indítványokkal. Kérdezem államtitkár urat, hogy mi a tárca álláspontja.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): A tárca nem támogatja.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A tárca tehát nem támogatja. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság a szóban forgó indítványokat 2 igen szavazattal, 12 nem szavazat és 1 tartózkodás mellett nem támogatta.

A 7. ajánlási számon szintén Gyurcsány Ferenc és képviselőtársainak indítványa szerepel. Kérdezem államtitkár urat, hogy mi a tárca álláspontja.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): A tárca nem támogatja.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Tehát a tárca nem támogatja. Képviselőtársaimat kérem, hogy szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 2 igen szavazattal, 12 nem szavazat mellett nem támogatta az indítványt.

Most a 8. ajánlási számon szereplő indítvány következik, amelyet Gyurcsány Ferenc és képviselőtársai nyújtottak be, amely összefügg a 15., 16. és 17. ajánlási számon szereplő indítvánnyal, de miután a 15. ajánlási számon szereplő indítvány túlterjeszkedik, tehát nem házszabályszerű, ezért először a 15. ajánlási számon szereplő indítványról kell döntenünk, hogy az megfelel-e a házszabályi rendelkezéseknek, így

kérem, először erről szavazzunk: hogy a túlterjeszkedő indítvány véleményünk szerint nem felel meg a házszabályi rendelkezéseknek, tehát a bizottságnak erről kell szavaznia. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Miután a bizottság 3 igen szavazattal, 12 nem szavazattal, 1 tartózkodás mellett úgy döntött, hogy nem megfelelő az indítvány, ezért a 8., 15., 16. és és 17. számon szereplő indítványokról a továbbiakban nem kell szavaznunk.

Áttérünk a következő indítványra. 9. ajánlási számon Szatmáry Kristóf képviselő úr indítványa szerepel. Kérdezem a tárcaálláspontot.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): A tárca támogatja. *(Tordai Bence: Remek!)*

ELNÖK: A tárca tehát támogatja az indítványt. Kérem képviselőtársaimat, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 12 igen szavazattal, 3 nem szavazat mellett támogatta Szatmáry képviselő úr indítványát.

A 9. ajánlási számon szereplő indítvány összefüggött a 10., 11., 12. ajánlási számon szereplő indítványokkal, tehát ezekről most már nem kell szavaznunk.

13. ajánlási számon Bodó Sándor és Kocsis Máté képviselő urak indítványa szerepel. Kérem erről államtitkár úr álláspontját.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): A tárca támogatja.

ELNÖK: A tárca tehát támogatja az indítványt. Képviselőtársaimat kérem, hogy most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 12 igen szavazattal, 3 nem szavazattal, 1 tartózkodás mellett támogatta a módosító indítványt.

14. ajánlási számon Tóth Bertalan képviselő úr indítványa szerepel. Kérdezem erről a tárca álláspontját.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): Nem támogatjuk. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A tárca nem támogatja. Képviselőtársaimat kérem, hogy szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 3 igen szavazattal, 12 nem szavazattal, 1 tartózkodás mellett nem támogatta az indítványt, így a képviselői módosító indítványokról történő szavazás végére értünk.

Bizottságunkhoz is érkezett módosítással kapcsolatos indítvány. Erről előkészítettünk egy módosító javaslatot, kérdezem erről a tárca álláspontját.

IZER NORBERT államtitkár (Pénzügyminisztérium): Kormányálláspontot is tudok mondani: a kormány támogatja a javaslatot.

ELNÖK: A kormány támogatja a javaslatot. Köszönöm szépen. Most a bizottsági módosító indítvány benyújtásáról történő szavazást kérem a képviselőtársaimtól. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 12 igen szavazattal, 3 nem szavazat ellenében, 1 tartózkodás mellett a módosító indítvány benyújtásáról döntött.

Most a részletes vita lezárására teszek javaslatot. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy a bizottság 13 igen szavazattal, 1 nem szavazat ellenében, 2 tartózkodás mellett a részletes vitát lezárta.

A részletes vitáról szóló jelentés elfogadására teszek javaslatot. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. A bizottság 13 igen szavazattal, 3 nem szavazat ellenében a részletes vitáról szóló jelentést elfogadta.

Államtitkár úrnak köszönöm szépen a részvételt. Az 5. napirendi pontot lezárom.

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

Áttérünk a 6. napirendi pontra. Köszöntöm Lázár János miniszter urat. A 6. napirendi pont keretében Lázár János építési és közlekedési miniszter úr meghallgatására kerül sor.

Köszöntöm a miniszter úr kíséretében megjelent Juhász Tünde, Csepreghy Nándor, Lánszki Regő, Nagy Bálint és Ágh Péter államtitkár asszonyt és urakat. Kérem, foglaljanak helyet az előterjesztői asztalnál a miniszter úr mellett.

A miniszter úrnak szeretném jelezni, hogy a miniszteri meghallgatás menete a szokásos rend szerint fog zajlani. Először a miniszter urat kérem meg arra, hogy szóbeli kiegészítést tegyen az elmúlt időszak munkájával kapcsolatban, utána képviselőtársaim kapnak lehetőséget arra, hogy egy körben tegyenek fel kérdéseket, illetve mondjanak véleményt, a vélemények és az észrevételek után pedig a miniszter urat arra kérem, hogy a képviselő hölgyek és a képviselő urak által feltett kérdésekre adjon választ. Miniszter úr, öné a szó.

Lázár János beszámolója

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Jó reggelt kívánok! Tisztelettel köszöntöm a bizottság elnökét és minden képviselőtársamat a mai bizottsági meghallgatáson.

Köszönöm szépen a lehetőséget, és egyúttal szeretném tájékoztatni a bizottságot, hogy közös munkánk keretében jártam itt 2022 májusában, decemberében, 2023 novemberében, majd ’23 novemberében még egyszer, tehát két alkalommal, nyilván törvényhozási ügyekből kifolyólag. Most az éves miniszteri beszámolót szeretném megtartani. Először röviden szeretnék a 2024. év tényadatairól egy áttekintést adni a tisztelt képviselőtársaimnak, utána néhány értelmező megjegyzést tennék a tényekhez, és állok rendelkezésükre a kérdéseket illetően.

A mai napon a minisztérium engedélyezett létszáma 1962 fő, amiből 1812 fő álláshely be van töltve, és a minisztérium felügyelete alatt összesen 62 455 fő végzi a mai napon a munkáját. Ezzel a minisztérium és a hozzá tartozó vállalatok Magyarország legnagyobb munkaadójának számítanak.

Ha területenként végigmegyünk, akkor a legfontosabb változások 2022-23-hoz képest, illetve - működési jelentés vagy termelési riport - az Országos Építészeti Tervtanács munkáját szeretném első helyen a minisztérium portfóliójába tartozó építészet ügyében ajánlani a tisztelt bizottság figyelmébe.

Az Országos Építészeti Tervtanács hiánypótló jelleggel jött létre az építészeti minőség emelése okán. 2022 óta 53 alkalommal ülésezett az építészekből álló civil testület, 2741 ügyet vizsgáltak meg, és ez 2030 darab építészeti tervet jelentett Magyarországon. Ebből 73 százalék elbírálásra került, és általában azt tudom mondani, hogy minden elénk kerülő építészeti terv 30 százaléka nem felel meg a minőségi elvárásoknak, és elutasításban részesül. Citálom ezt azért, mert nem olyan régen volt egy vita a parlamentben és a nyilvánosságban a kiemelt beruházások és általában a beruházások minősége tekintetében. Én úgy gondolom, hogy az építészeti tervek megfelelő kontrollja emeli az építészeti minőséget.

Ha már beruházások: Magyarországon a mai napon, november hónap elején, 2024-ben összesen 3266 darab beruházás folyik, ez 6305 milliárd forintot jelent. Ebből a tárcám kezel 172 folyamatban lévő projektet, mintegy 4088 milliárd forint értékben. Ebbe nem számít bele az a három kiemelt nagy európai uniós kötöttpályás program - déli körvasút, Békéscsaba-Lőkösháza és a dél-balatoni állomások? fejlesztése -, amely 648 milliárd forintot jelent ezen 4088 milliárd forint fölött.

Tárcám a munkát 307 beruházás felfüggesztésével, 5506 milliárd forint értékű beruházás felfüggesztésével kezdte meg. Amióta miniszter vagyok, beleértve a 2024-es esztendőt is, 102 program megindításáról döntöttem, amelynek a várható beruházási összege 5665 milliárd forint lesz. Ezek jelentős részben - de majd mindjárt kitérek a részletekre is - előkészítések, tervezések. Mint ismeretes, az állami beruházások rendjéről szóló törvény hatálybalépése után az Építési és Közlekedési Minisztériumnak joga van minden olyan állami beruházási felelősségért viselt munka tekintetében építtetőként belépni, ahol az állami támogatás nagyságrendje több mint 50 százalék. Tehát az ÉKM beléphet önkormányzati, civil és bármilyen programba, ahol az állami költségvetési támogatás meghaladja az 50 százalékos nagyságrendet. 96 programba lépünk be, ebből 77 esetben lesz építtető a minisztérium, és 42 esetben konzorciumi megállapodást kötünk.

Igyekeztem törekedni arra, hogy a települési önkormányzatok esetében az egymilliárd forint alatti beruházásokat a tárcám költséghatékonyság okán ne vonja magához. Vannak nemzetgazdasági jelentőségű, nagyobb volumenű közlekedési, magas- és mélyépítési programok, amelyeknek, úgy gondolom, a központi koordinációja előnyösebb.

A 2024-es esztendőben 160 kilométernyi főútfejlesztést fejezünk be, 30 kilométernyi gyorsforgalmi út kerül átadásra. Ez a 2024-es esztendő tekintetében 633 milliárd forint, ilyen például a soproni autópálya építése. Vasútfejlesztések tekintetében 12 év alatt építettünk 1500 milliárdnyi vasutat. Ez 2023-ban és 2024-ben 369 milliárd forintot jelent. Magasépítési beruházásból, ami a leggyengébb lába a fejlesztéseknek, tehát nagyon sok vasútépítés, nagyon sok útépítés van folyamatban Magyarországon, a magasépítések közül a tárcám 387 milliárd értékű beruházást kezelt 2024-ben. Ez 104 fejlesztést jelent összességében.

Szeretném még felhívni arra is a bizottság figyelmét, hogy mélyépítési beruházások közül szennyvíz-, ivóvízprogramokat is kezel a minisztérium. Ez azt jelenti, hogy Magyarországon 2023. december 31-ig, tehát 2024-re 207 beruházás valósult meg a szennyvíz- és ivóvízhálózat korszerűsítése érdekében, mintegy 1151 milliárd forint értékben. Ezzel elértük azt, hogy 1990 után Magyarországon a 2000 főnél nagyobb települések 2024-re, tehát 34 évi munka eredményeképpen 2000 fő fölött minden magyar választópolgár számára a vezetékes, jó minőségű ivóvíz és a szennyvíz elvezetésének problematikája megoldásra került. Ez csak az elmúlt években 4,5 millió embernek javította az életminőségét. Ez az, ami az építésekkel kapcsolatos.

A közlekedés ügyében a következő adathalmazzal készültem a vélemények és a vita előtt. Magyarországon a magyarországi vasúthálózat 8218 kilométer vasúti pálya. Ebből személyforgalomban használunk 6926 kilométert, és sebességkorlátozott, aminek műszaki problémája van, 3347 kilométer, tehát mintegy 50 százalék azon vasútvonalak aránya, ahol műszaki problémák miatt a menetrend tartásával probléma van. Rendelkezésre áll ma a Magyar Államvasutaknál 1451 darab kocsi. A villanymozdonyok száma 365, a dízelmozdonyok száma 248, a villamos motorvonatok és motorkocsik száma 192, a dízelmozdonyok száma 267, és rendelkezünk 10 darab vasútvillamossal is. Szeretném jelezni, hogy ennek a járműállománynak kevés kivételtől eltekintve az átlagéletkora a 40 évet meghaladja, de vannak olyan járművek, mint például a HÉV-nél lévő 98 darab jármű, aminek az átlagéletkora elérte a 60 évet

is. Rendelkezünk 5812 darab autóbusszal, amelyeknek az átlagéletkora nem haladja meg a tíz évet.

Idecitálom a GySEV kapacitásait is. Ma a GySEV 437 kilométernyi vasutat kezel, de ez 2025-ben jelentős mértékben meg fog változni, és rendelkezik egy komoly járműportfólióval is: 46 kocsival, 28 villamos mozdonnyal, 16 dízelmozdonnyal, villamos motorvonatokkal és dízelmotorvonatokkal. Ismeretes, hogy a magyar államnak sikerült a Strabag Zrt.-től megvásárolni a GYSEV Zrt.-ben lévő üzletrészét, amellyel elértük, hogy kétharmados többségünk van a GYSEV Zrt.-ben.

Célunk tőkeemelés útján ennek az üzletrésznek az emelése, nagyságrendjének a növelése, a társaság teljes kontrolljának a megszerzése és a rendelkezésre álló erőforrások nyugat-dunántúli közlekedéstámogatásra való felhasználása. Tehát a GySEV 2025-ben be fog szállni a magyar közlekedés működtetésébe az ország nyugati oldalán.

Gyorsforgalmi úthálózattal rendelkeztünk 2010-ben 1273 kilométerrel. Közös munkánk eredményeképpen, a magyar adófizetőknek is köszönhetően, 1885 kilométernyi gyorsforgalmi úthálózattal rendelkezünk. Ez nem a kétszer kétsávos, ezek az autópályák. Kétszer kétsávos kapcsolattal rendelkező megyei jogú város 21 darab van jelen pillanatban; ez 14 volt 2010-ben. Tehát 2014-ben csak 14 olyan megyei jogú város volt, amelyet kétszer két sávval, autópályával össze tudtunk kötni. Most 21 van, és az országhatárt, Magyarország határát a szomszédos országokkal a Kárpát-medence összekötése jegyében 3 darab autópályánk érte el 2010-ben, most 10 darab autópálya éri el az országhatárt minden irányban.

A Magyar Közút. A gyorsforgalmi úthálózatot a koncessziós társaság kezeli, de a Magyar Közút kezel 30 437 kilométernyi utat, a koncessziós társaság pedig 2188 kilométert, és a helyi önkormányzati tulajdonban lévő útarány 185 266 kilométer. Tehát a legnagyobb útkezelők és útbirtokosok Magyarországon kivétel nélkül a települési önkormányzatok. Ezért merül fel minden egyes meghallgatás alkalmával a belterületi, önkormányzati tulajdonban lévő úthálózat sorsa, ami leginkább foglalkoztatja a magyar választópolgárokat.

Sokan kérdezték, hogy vajon mi az oka annak, hogy 1400 milliárdot költöttünk vasútra, miért nem költöttünk többet. Szeretném azt elmondani, hogy 5500 milliárd forintot költöttünk 2010 óta 2024-ig, 14 év alatt Magyarországon autópálya-építésre, gyorsforgalmiút-építésre és a kettős számjegyű utak megújítására. Tehát a legfontosabb úthálózatra elköltöttünk 5500 milliárd forintot, a vasútra pedig 1400-at. Azt gondolom, hogy ha ma alapos társadalomkutatásokat végeznénk bármilyen formában is, akkor még mindig az volna a társadalmi többségi igény, hogy utak fejlesztésére fordítsuk a legtöbbet. Én egyéni képviselő vagyok 22 éve. Ha megkérdezem a választóimat, hogy a választókörzetemben mire van leginkább szükség, egészen biztos, hogy az úthálózat, a járdahálózat vagy a belvízelvezető hálózat fogja vinni a prímet, és utána következik a kötöttpályás közlekedés vagy a tömegközlekedés kérdése, amire külön ki fogok természetesen térni.

Az építészet tematika kapcsán. A tárcám felállítása azt jelentette, hogy Lánszki Regő államtitkár úr lett az országos főépítész, aki elkészítette az elmúlt év végére és hatályba léptette 2024-ben, az idei esztendőben a magyar építészetről szóló törvényt, amely megváltoztatott mindent, ami a magyar építészet értékrendjével, minőségével, a felhasznált építőanyagok környezettudatos alkalmazását illetően megváltoztatható volt. Építésgazdasági fókuszú, hazai ellátásbiztonságra törekvő, magyar anyagok felhasználását előnyben részesítő, minőségre törekvő építészeti törvényt alkottunk. Talán nem véletlen, hogy nemhogy vita nem volt, hanem a magyar építésztársadalom elsöprő többségben támogatta ezt a joganyagot. Ez egy építésfókuszú, minőséget

biztosító, az országot másképp berendezni akaró építészeti törvény. Arra próbál választ adni, hogy a XXI. században hogyan és miként építkezzenek a magyarok.

Ennek a törvénynek a hatályba léptetésére 2024-ben 80 darab kormányrendelet megalkotására kellett sort keríteni. Ebből a legfontosabb az OTÉK helyébe lépő úgynevezett TÉKA, ami a területi építési szabályokat alkalmazza.

Ennek három problematikájára hívnám fel a bizottság figyelmét. A TÉKA alapján készülnek el a helyi építési szabályzatok. A TÉKA előnyben részesíti a barnamezős beruházásokat a zöldmezős beruházásokkal szemben, tehát arra törekszünk, hogy termőföldet forgalomból ne vonjon ki, termőföldön ipari építkezés ne valósuljon meg. És miután Magyarországon az elmúlt húsz esztendőben 10 százalékkal csökkent a zöldterületek és a termőterületek aránya az urbanizáció és az ipar javára, ezért fontosnak gondolom, hogy az elhanyagolt ipari területek beépítését célozzuk meg.

Ebből nagy viták lesznek, mert nyilvánvalóan egy beruházó szempontjából könnyebb 200 hektár termőföldet átminősíteni ipari területté, mint egy ipari területet rekultiválni, tehát ebből konfliktusos zóna lesz egész biztos.

Arról is döntöttünk, hogy a helyi építési szabályzatokban a természetes építőanyagok alkalmazására kell törekedni, tehát a lakó-, szálláshely rendeltetésű épületek esetében fontosnak tartom, és ez sem hangzott még el, hogy a természetes építőanyagok korszakát kell elérni, és ezzel lehetőséget kell teremteni a nemzeti építésgazdaság számára. Illetve ami Budapesten az ingatlanberuházásoknál nagy vita a kormányzaton belül is, és nagy vita lesz majd: a lakásfejlesztések tekintetében korlátozni szándékozom a lakásépíttető ingatlanberuházókat a tekintetben, hogy mit építhetnek. Az elmúlt évtizedekben Budapesten különböző kerületekben tízezerszám jöttek létre olyan lakásállományok, amelyek embertelenül kis méretűek, embertelenül alacsony belmagasságúak, és a megvilágításuk, a benapozottságuk erősen kivetnivalót hagy a XXI. század követelményei közepette. Próbálom ezt megváltoztatni, de az összes ingatlanmogul, aki Budapesten lakásokat akar építeni ‘25-ben és ‘26-ban, ezt támadni fogja. Mi készen állunk erre a vitára. Szerintem minden magyar lakásvásárlónak joga van ahhoz, hogy Magyarországon minőségi otthonhoz jusson.

Magyarországon 2024-ben 18 ezer új építési engedély kiadására és használatbavételi engedély kiadására került sor. Ez praktikusan azt jelenti, hogy Magyarországon épül 8 ezer új ház - ahhoz képest, hogy élünk 10 millióan ebben az országban, ez nagyon csekély szám -, és épül 10 ezer új lakás. Ahhoz, hogy a gazdaságban észrevehető változások legyenek, legalább 40 ezer új lakásra volna szükség. A legtöbb új lakás az első Orbán-kormány idején épült, amikor, azt hiszem, 40-42 ezer volt Matolcsy György első gazdasági minisztersége idején az épített lakások száma. Ez jobb időkben huszonezer, harmincezer alatt van valamennyivel. Most, miután a lakáspiacon érzékelhetően nehéz idők járnak, 10 ezer darab lakásról beszélünk.

A miáltalunk bevezetett szabályok azt jelentik, hogy könnyen lehet, hogy egy budapesti, 60 négyzetméteres lakást nem 64 millió forintért, hanem 65 millió forintért lehet megvásárolni. De akinek Magyarországon van 64 millió forintja egy lakás megvásárlására, a jó minőség érdekében szerintem érdemes abba az irányba terelni, hogy legyen 65 millió forintja is egy lakás megvásárlására.

Idehoznám azt, és ezt a nyilvánosságban is fogom majd használni, akármennyire is nem fog tetszeni, hogy a magyarországi, budapesti ingatlanfejlesztők a térségbeli országokhoz képest nem 10-20 százalékos marginnal, hanem 30-40 százalékos marginnal építik a lakásokat Budapesten. Tehát ha az a vád elhangzik, hogy mi drágítjuk a lakásokat, ami nagy valószínűség szerint igaz, akkor ez azt jelenti, hogy nem kell, hogy a lakások drágábbak legyenek, a beruházók fognak kevesebbet keresni, az emberek pedig esetleg jobb lakáskörülmények között élni.

A Tervtanácsról már beszéltem. Két, vidéki képviselőknek szóló megjegyzés. Nyilvánvaló, hogy most minden települési önkormányzat el fogja készíteni a helyi építési szabályzatát, amire mindenkinek a figyelmét fölhívom, és ajánlom mindenkinek a figyelmébe, és megváltoztattuk a tanyák létesítésére vonatkozó szabályokat is.

Elfogadtuk a kulturális örökség egyes elemeinek fenntartható fejlesztéséről szóló, a közbeszédben kastélytörvénnyé változtatott előterjesztésünket. 8 darab örökségvédelem alatt álló ingatlan tendereztetése zajlik. A nagy magyar vállalatok pályáztak. 90 napon belül fogom a döntéseket meghozni, amiről tájékoztatni fogom az illetékes bizottságot.

Legalább ennyire fontos, nem kapott figyelmet, hogy az idén egy új jogszabály bevezetésére került sor: minden középítkezés esetében az építéshez kapcsolódó beruházási költségben 3 ezreléket kell biztosítani az épületen belül képzőművészeti alkotás elhelyezésére. Ez a kortárs képzőművészet számára meggyőződésem szerint nagy lehetőséget biztosít, és idecitálom, idecsatolom azt is, hogy Makovecz Imre életművéből 39 alkotást műemlékvédelem alá helyeztünk, tehát 39 olyan épülete van Makovecz Imrének, amely az idén műemléki védettséget kapott.

És még két izgalmasabb témáról tájékoztatnám a bizottságot. Megalapítottuk 2023. december 16-án a magyar építészet napját, és a legmagasabb építészeti elismerésnek a Kós Károly-díjat szántuk; Kós Károly születésnapja az előbb említett dátum. Ez a Kossuth-díj összegével, 28,5 millió forinttal egyenértékű, mint ahogy jövőre, 2025 februárjában megalapítjuk az idősebb Rubik Ernő, kimagasló képességű és tehetségű mérnökről elnevezett díjat, amely a Mérnöki Kamara javaslatára kerül bevezetésre, és szintén a Kossuth-díjjal azonos nagyságú összegben kerül elismerésre az építészek mellett a mérnöktársadalom is.

A beruházások kapcsán szeretném jelezni, hogy 307 darab beruházásról beszéltem az előbb, 307 darab beruházás került felfüggesztésre. Jelen pillanatban 3266 állami beruházás van 6305 milliárd forintos tekintetben.

Elfogadta az Országgyűlés az állami beruházások rendjéről szóló új jogszabályt, amelynek a bevezetésére került sor 2024-ben. Ez azt jelenti, hogy megszűnt az egyszereplős közbeszerzési eljárás, tehát egy ajánlat nem ajánlat a magyar állam tenderein. Tehát az állami beruházások hatálya alá eső törvények és beruházások esetében egy ajánlat nem ajánlat.

Egy beruházási programot kellett elkészíteni minden szaktárcának 10 évre előre láthatóan, hogy milyen beruházások valósulnak meg, és az 50 százalékot vagy azt meghaladó mértékű, állam által finanszírozott beruházásokra új végrehajtási szabályok kerültek kialakításra.

Ez azt jelenti, hogy a közbeszerzéseknél nemcsak hogy verseny van, hanem a versenyben nemcsak az ár, hanem más szempontok, például nemzetgazdasági szempontok is felmerülnek. Az értékelésnek nemcsak az a szempontja, hogy ki adja a legjobb árajánlatot, hanem az is szempontja, hogy kiket alkalmaz, milyen távolságról hozza a munkaerőt, milyen távolságról hozza az alapanyagot, milyen környezetvédelmi előnyöket biztosít vagy károkat okoz.

Az előbb említettem, hogy 102 projekt indításáról döntöttem. Elrendeltem rengeteg beruházásnak az előkészítését és tervezését is. Szeretném azt jelezni, hogy ma Magyarországon egy útépítés körülbelül 6-7 év az elindítástól. Tehát ahol most nincs út, és zöldmezőben Magyarország utat akar építeni, ez körülbelül 6-7 évet vesz igénybe. Egy kiviteli terv megvalósítása, az állami beruházási terv azt mondja, hogy nem lehet kiviteli terv nélkül építkezni. Magyarországon 20-30 éve úgy zajlottak építkezések, hogy nem volt kiviteli terv, a kivitelezőt bízta meg a beruházó állam vagy önkormányzat, hogy a kiviteli tervet készítse el, majd a beruházást valósítsa meg. Ez nyilvánvaló érdek-összeütközést jelentett, anyagilag nem járt jól a magyar állam, mert

ez aránytalan dráguláshoz vezetett, és nem volt világos, mi az építészeti minőség. Most kiviteli tervet kell készíteni. Mondjuk, az M47-es kiviteli tervének az elkészítése, ami Békéscsabát összeköti Debrecennel, és egy zöldmezőben, a mostani nyomvonal mellett valósul meg egy négysávos autóút, ennek a tervezése 3-4 év, és a megvalósítás szintén ennyi, tehát egy autópálya megépítéséhez hét év kell a gazdasági feltételeket biztosító politikai döntések után. Ha lesz kérdés, szívesen végigmegyek az autópálya-hálózat bővítésén is, amiben konkrét tervekkel rendelkezünk.

Idecitálom a koncessziós társaság tevékenységét. Az idén, 2024-ben a magyar állam 184 milliárd forintot fizetett ki a koncessziós társaságnak, ami fedezte nyilvánvalóan azt a szintre hozó és azt a közlekedésbiztonságot javító beruházást, ami zajlik az M7-esen, az M3-ason, az M1-esen és a koncessziós társaság által üzemeltetett autópálya-hálózat nagy részén. Azzal kell számolni, hogy éves szinten százmilliárd forint felújítás lesz, amíg a jó szintet el nem érjük a koncessziós társaság képviseletében és kivitelezésében az autópálya-hálózaton, és a koncessziós társaságnak hozzá kell kezdenie 2026-ban az M1-es autópálya hatsávosításához, ami 820 milliárd forintba fog kerülni Győr és Budapest között. Ennek az első szakasza Budapest-Bicske, és ez önmagában egy több száz milliárdos és műszakilag sem egyszerű tétel. Erre fel kell készülnie az országnak, és fel kell készíteni az országot, tekintettel arra, hogy az M1-es autópálya hatsávosítása a négysávos folyamatos közlekedés fenntartása mellett is közlekedési akadályokat fog jelenteni, tehát a mellette lévő úthálózatnak a megerősítése, illetve az egész közlekedésszerkezet kitalálása és biztosítása egy nagyon fontos kérdés lesz. Hozzá fogunk kezdeni az M7-es háromsávosításához is a jelenlegi egyszer három sávról kétszer három sávra, ezt meg is hosszabbítjuk; az M3-as háromsávosítása is napirenden van Gyöngyösig; és folytatni fogja az M4-es autópálya építését a koncessziós társaság Törökszentmiklóstól Karcagig, majd Karcag után Berettyóújfaluig, ami az Alföld számára egy kiemelten fontos beruházás; és meg kell kezdenie annak az autópályának az építését, amely Székesfehérvár-Dunaújváros, Dunaújváros-Kecskemét összekötését fogja jelenteni. Tehát a következő öt évben a meglévő hálózat hatsávosítását és zöldmezőben új autópályák megépítését vállalta a koncesszor amellett, hogy a jelenlegi autópálya-hálózatot felhozza a megfelelő műszaki színvonalra. Ezért van forgalomkorlátozás nagy volumenben az M3-ason még jövő év augusztus 31-ig, és ezért vannak folyamatos korlátozások az autópályákon, mert javítani kell az egyébként leromlott minőséget. Az állam nem invesztált a fenntartásukba eleget, most a koncesszor ezt a hiányosságot pótolja, és a beruházások bővítését meg fogja kezdeni.

A közlekedési terület tekintetében szeretném azt elmondani, hogy 176 jogszabályt alkottunk, ebből 12 törvény van, ami új, és van egy módosítás, 45 kormányrendelet és 52 kormányhatározat, 70 miniszteri rendelet az idei esztendő termése.

A személyszállítási törvény benyújtásra kerül még az idén, és még az idén a vita lefolytatását javasoljuk az Országgyűlésnek. A személyszállítási törvényről ebben a körben már beszéltem. Csak megerősíteni tudom, hogy a magyar állandó lakcímmel rendelkező választópolgárok számára biztosított minimumszolgáltatás meghatározását elengedhetetlenül fontosnak tartom a következő évtized közlekedésének megszervezése tekintetében. Első feladat: tisztázni kell azt, hogy egy magyar állandó lakcímmel rendelkező választópolgárnak mi jár a közlekedés területén. Mi pontosan meghatározzuk azt a törvényben, hogy a lakóhelye és a járásközpont között, a járásközpont és a megyeközpont között, a megyeközpont, a főváros, illetve Debrecen között - tehát Debrecen kiemelt státusza miatt a fővároshoz hasonlóan új szabályok jelennek majd meg a szabályozásban, 25 ezer új munkahely jön létre, aminek az ellátása nélkülözhetetlen, de ugyanez vonatkozik Budapest kiemelt státuszának a

megtartásával kapcsolatban is -, és nyilvánvalóan a megyeszékhelyek a fővárossal való összekötésben autóbusz és vonat tekintetében is szabályozásra kerülnek, tehát pontosan megmondjuk azt, hogy hányszor jár a szolgáltatás alapszinten. Minden kormány majd maga dönti el - a társadalmi párbeszéd, viták és nyilván a választások lefolytatását követően -, hogy ehhez mennyit tesz hozzá. 350 olyan település van, ami ma egyáltalán nem felel meg a törvényi feltételeknek.

Én azt javaslom az Országgyűlésnek, hogy az alaptétel az legyen, hogy napi háromszori eljutást biztosítsunk a legközelebbi járásközpontban mindenkinek, és napi háromszori hazajutást. Ez ma 160 településen zéró. Tehát 160 olyan település van a 3200-ból, ahonnan nem biztosítjuk az ellátást a járási központokba, és 350 olyan település van, tehát a települések 10 százaléka, ahol nem biztosítjuk a háromszori eljutást. Hogy a magyar állam ezt taxival, az államtitkár kolléga hátán, autóval, biciklivel vagy vasúttal szervezi meg, az a mindenkori magyar állam teherbíró képességének, szervezési képességének a kérdése. De az embernek az a joga, hogy őt háromszor naponta a járási központba eljuttatjuk, és háromszor haza is visszük, nem hagyjuk ott. Ha ezenfölül biztosítunk szolgáltatást, ami, mondjuk, a fővárosi agglomerációban természetesen jellemző, az egy másik kérdés. De azt is meghatározzuk, hogy egy megyeközpontot hányszor lehet elérni vagy megközelíteni Budapestről, illetve Budapestet a megyeközpontból, és a járási központot hányszor lehet megközelíteni, hányszor kell garantálni a közszolgáltatást egy napon belül a választópolgárok számára a járási központ és a megyeközpont között, átszállás nélkül természetesen. Az a kérdés, hogy ezt hogyan lehet megvalósítani.

Minden képviselőtársam számára ismert az, hogy liberalizált az európai piac, tehát két döntési lehetősége van a magyar államnak. Vagy úgy dönt a magyar állam, hogy ezt a törvényben általunk megszabott szolgáltatási színvonalat, aminek az alapjairól beszéltem, - erre rá lehet pakolni rengeteg mindent még a társadalmi igényeknek megfelelően, ma is nagyon sok minden van rajta - vagy úgy látja el a magyar állam, hogy saját maga szervez egy vállalatot, és a szolgáltatást saját magától rendeli meg, nyilván piaci viszonyok közepette, vagy ezt a szolgáltatást teljes egészében piacosítja. Ausztriában magánvállalatok látják el például a vasúti közlekedést. Ma az osztrák állam megrendelőként fellép, a piacon kér egy tendert, és kifizeti a szolgáltatás számláját. Mi Magyarországon másképp csináljuk, hiszen van egy 170 éves vállalatunk, a Magyar Államvasutak. Tehát egyrészről a magyar állam megrendelő, másrészről pedig szolgáltató is. Semmiféleképpen nem kőbe vésett dolog lenne, ha azt mondanánk, hogy a szolgáltatást liberalizáljuk és mások is szolgáltathatnak, hiszen a GySEV is egy magánvállalkozás, nem száz százalékban állami tulajdonban lévő vállalkozás, van osztrák partnerünk a GySEV-ben. Azért szerettem volna ezt világosan elmagyarázni, hogy mindenki számára érthető legyen.

A 2024-es év legfontosabb döntése, hogy a magyar kormány úgy döntött, hogy kiírja a közösségi helyközi autóbuszos tömegközlekedést koncessziós tenderre, ami azt jelenti, hogy megpályáztatjuk, hogy ki láthatja el, és ezen a saját tulajdonunkban álló Volán társasággal indulunk. Nem evidencia az, hogy az állam saját maga közlekedési társaságot szervez, akár kötöttpályát, akár autóbuszt, hiszen ezt is lehetne teljes egészében privatizálni. Magyarországon rengeteg olyan vállalkozás van, tucatszám, amely autóbuszos közszolgáltatással foglalkozik. A budapesti, fővárosi tömegközlekedésben rengeteg magánvállalkozás vesz részt, többek között egyébként magánvállalkozásnak számít a Volán is ilyen szempontból is. A Volán is szolgáltat a BKK alatt, és a BKK alatt rengeteg magánvállalkozás van beszervezve. Ezt csak azért mondom el, hogy mindenki érezze azt, hogy bárki bármikor kormányozza az országot, az egy fontos kérdés, hogy mi megrendelők és szolgáltatók vagyunk egyszerre. A megrendelői pozíció sokkal egyszerűbb: jön a számla, kifizeti az ember, és amennyit

fizet, olyan szolgáltatást kap. A szolgáltató pozíció az igazán izgalmas, hogy hogyan tudok költséghatékonyan megfelelő szolgáltatást biztosítani. Ma Magyarországon egy kilométernyi autóbuszos közszolgáltatásért 800 forintot fizet a költségvetés. A koncessziós pályázatnál valószínűleg ez lesz a leütés, a Volán pályázott egyedül, tíz évre megnyerjük a koncessziót. Ha megnyerjük tíz évre Volánként az állami koncessziót, és a magyar állam a Volántól rendeli meg az autóbuszos helyközi közszolgáltatást - most a helyiekről egyáltalán nem beszélek -, akkor el kell majd döntenünk, hogy a Volán maga látja-e el az 5800 rendelkezésre álló busszal, vagy a 800 forint/kilométernél lehet olcsóbban is szolgáltatni alvállalkozók bevonásával. Ezzel egy magyar piacot fogunk létrehozni, magyar vállalkozások közreműködésére nyílik lehetőség, és könnyen lehet, hogy akinek új buszai vannak, magyarul, nem terheli olyan mértékű amortizáció, mint amikor valaki vesz autóbuszt, az olcsóbban tud szolgáltatni.

De nem zárhatjuk ki azt, hogy itt egy nagy piaci együttműködésre nyílik lehetőségünk a magántőkével. Az egészen biztos, hogy a Volán pályázott. Reményeim szerint megnyeri a közszolgáltatást tíz évre. A Volánnak van 5800 autóbusza, aminek az átlagéletkora tíz év. Én szeretném, ha ez lemenne 6-8 évre. Lehet, hogy ehhez magán-közreműködőket kell igénybe venni.

Azt kell látni, hogy 2010 óta vettünk 5000 darab autóbuszt, 2024-ben is vettünk 500-at, jövőre is veszünk 500-at, és az egész autóbuszvilágunk megújítása egy sokkal gyorsabb, olcsóbb és költséghatékonyabb dolog, mint - majd fogok utalni rá - a kötöttpályán közlekedő vasúti járművek beszerzése.

Tehát autóbuszban megvan a flexibilitásra a lehetőség. A magyar állam az egyedüli az Európai Unióban, amelyiknek saját autóbuszos társasága van, 5800 autóbusszal. Azért nem javaslom ennek a privatizációját, és azért ellenzem ezt, mert a magyar államnak másképp, államként kell gondolkodnia, nem csak piaci szolgáltatóként. Gondolok arra, hogy haváriahelyzetben, árvíz, háború, járvány, az ország lezárása, migrációs krízis, az emberek mozgatását autóbuszok nélkül nem lehet megoldani. Én a Keleti pályaudvar kiürítéséért voltam felelős, személyesen vezényeltem azt az akciót, amikor több ezer migránst kellett a Keleti pályaudvarról kiszállítani az osztrák határra. Ha én nem tudtam volna azonnal hatóságilag intézkedni, rendőri közreműködéssel, és autóbuszokat odavezényelni, hanem vállalkozóknak kellett volna éjfélkor telefonálnom, hogy ugyan, küldenének-e buszt, akkor lehet, hogy a migránsok még mindig ott lennének. Tehát az állam hatékony föllépéséhez nagy szükség van arra, hogy legyen a kezében eszköz, és az autóbuszos hálózat egy ilyen eszközt jelent. Tehát mindenféleképpen ennek a megtartását javaslom.

Alvállalkozók kapcsán pedig, jelzem, hogy az a döntésem, hogy alvállalkozók bevonására is sor kerülhet a tender megnyerése után. 365 milliárd forintot költöttünk autóbuszvásárlásra, nem beszélve arról, hogy jelentős részben magyar vagy magyar felépítményű buszokat vásároltunk. Tehát ha megnézzük az 5800 busz származását, akkor magyar vagy magyar származású, magyar felépítésű buszokról beszélünk.

Vasút. A vasút bonyolultabb egy kicsit, mint az út és az autóbusz. Utat építeni egyszerűbb, és autóbuszt vásárolni gyorsabb. A vasút esetében az a helyzet, hogy nyilvánvaló beavatkozásra van szükség. Az elmúlt 35 évben ennek a területnek a jelentőségét alábecsülte a mindenkori kormányzat.

Egy olyan döntést hoztunk 2023-ban, ami 2024-ben mindent megváltoztatott. Mi ez a döntés? A kormánynak, minden következményt mérlegelve, tudatosan az volt a döntése, hogy rendkívül olcsóvá, lényegében ingyenessé teszi Magyarországon a tömegközlekedést. Ezért vezette be először a megyebérletet, majd az országbérletet, és ezért csinálta meg a tarifareformot. Ez azt jelenti, hogy Magyarországon 5 millió utazó számára olcsóbb a közlekedés, mint volt korábban bármikor, mert amikor egy diáknak

980 forintot kell fizetnie egy megyében, vagy egy országban 1890 forintért lehet utazni, vagy a fiatal munkavállalók számára 50 százalékos kedvezményt adtunk, vagy az alkalmazás számától függetlenül 50 százalékos kedvezményt adtunk a közalkalmazottaknak, vagy amikor megállapodtunk a velünk szemben álló Budapest fővárossal arról, hogy kölcsönösen elfogadjuk a BKK-bérleteket, ők pedig az ország- és vármegyebérletet, ez azt jelentette, hogy radikálisan csökkentettük az árakat. Egy diák fizetett Budapesten - 250 ezer diákról beszélek - 3800 forintot, most fizet 1890-et, mert országbérletet vesz; ha vármegyebérletet vesz, akkor meg 980-at. Több ezer forint maradt, és több tízezer forint maradt például az ingázó, az agglomerációban élők zsebében ezeknek a döntéseknek a hatására. De ez egy tudatos döntés volt, mert mi segíteni akartunk nekik - 4,5 millió ember indul el Magyarországon naponta munkába, gyógyulni, iskolába, szolgáltatást igénybe venni és az életfeltételeit biztosítani. Az volt a policy, az volt a célunk, hogy mindenkinek segítsünk, aki útra kél, mert Magyarország úgy van megszervezve, ilyenek a földrajzi és a társadalmi adottságok, hogy el kell mozdulni otthonról ahhoz, hogy igénybe vehess egy szolgáltatást: be kell menni a járási központba, mert ott van a kormányhivatal, a digitalizáció állása ellenére is be kell menni; el kell menni a klinikára Pécsre, mert ott biztosítják azt a vizsgálatot, ami miatt el kell menni az orvoshoz, és sorolhatnám a mobilitás okait. Mindenki mozog ma Magyarországon kocsival vagy autóbusszal vagy vasúttal. Mi ezt olcsóvá akartuk tenni.

Ennek az lett a következménye, hogy 2024. december 31-ig soha nem látott volumenben nő meg a közösségi közlekedést igénybe vevők száma. Olcsóvá tettük a szolgáltatást, magasak az üzemanyagárak, magas az autó fenntartási díja, ezért az emberek nagyobb számban veszik igénybe, legalább 25-30 százalékkal nőtt meg a közösségi közszolgáltatást igénybe vevők száma. Ez azt jelenti, hogy közel leszünk az egymilliárd utazáshoz, amit bonyolítunk, a korábbi 700 millióval szemben. 12 millió ország- és vármegyebérletet adtunk el október 31-éig, ami gigantikus szám a korábbi pár milliós bérletszámokhoz képest. Tehát a magyar állam, a döntése következményeit mérlegelve, előrelátva, tudatosan levitte az árakat, lényegében ingyenessé vagy nagyon olcsóvá tette a teljes tömegközlekedést. És ezzel persze elértük azt, hogy az árbevétel jelentősen nem csökkent, sőt maradt, hiszen többet adtunk el olcsóbb termékből. De azt kell látni, hogy az általam kezelt vállalatoknak az összes kiadása olyan 1900-2000 milliárd forint, és ebből 40 százalék csak az állami támogatás, az összes többit behozzák így is. Tehát 40 százalékos állami támogatásról beszélünk a teljes vállalati portfólióban - én elég sok vállalatot kezelek -, és a többi bejön külső forrásból. Én azt mondom, hogy egyszerűbb olcsóbban adni, szinte fillérekért, és az apróbb, sűrűbb fillérekből összegyűjteni azokat a pénzeket, amikre szükség van.

Persze, ez azt jelentette, hogy felértékelődött a közbeszédben, és néhány politikustársam ügyességét nem alábecsülve, ráugrott erre a kérdésre, hogy milyen a tömegközlekedés. És miután Magyarországon az lesz a politikai divat, hogy azt fogják majd dokumentálni vagy bizonyítani, hogy azt a hangulatot akarják gerjeszteni, hogy itt minden rossz ebben az országban, az egészségügy és az oktatás mellé az általam felügyelt közlekedést is be akarják sorolni vagy be akarják tolni.

Az igazság szerintem ennél összetettebb. Én nem vitatom, hogy rossz a műszaki állapota a vasúti pályának; elmondtam, hogy 50 százalékban sebességkorlátozott. Nem vitatom azt, hogy a járműállománnyal problémák vannak, de azt szeretném elmagyarázni, vagy legalább önökkel megértetni, vagy az értelmezés megkönnyítését megcélozni, hogy ma, ha az ember a kínaiaktól vesz járművet, vasúti kocsit, akik a leggyorsabbak ezen a piacon, 30 hónap a gyártása egy ilyen vasúti kocsinak, tehát egy motorvonatnak a leszállítása a megrendelés után 30 hónapot vesz igénybe. Egy autóbuszt fél éven belül szállítanak le. Összehasonlításképpen mondom, az összegekről most ne is beszéljünk!

Mit lehet csinálni? Én ötpontos közlekedési akciótervet hirdettem meg augusztusban, amit januárban kell majd összegeznem újra. Ebben a kormány támogatását maximálisan bírom. Ma is tárgyalja a kormány a gördülőállománnyal kapcsolatos javaslatot. Az öt pont abból áll, hogy fixálni kell, tisztázni kell, hogy kinek mi jár a tömegközlekedésben. Költeni kell a vasúti pályára. Ennek érdekében az Európai Beruházási Bankhoz fordultam egy hitelkérelemmel, ami egy 2,2 milliárd eurós beruházást tesz lehetővé Magyarországon, körülbelül 14 kulcsfontosságú vonalon. Ez jelentősen csökkenti majd a késéseket és javítja a menetrendtartási képességet. Erről várhatóan áprilisban dönt az Európai Beruházási Bank, és várhatóan 2025 őszén ezek a közbeszerzési tenderek megindíthatóak, és '26-ban az építkezés elkezdhető. Ennek a hitelnek a kamattartalma 3-4 százalék között lesz várhatóan, erre még nem kaptunk végleges ajánlatot. A futamidő 30 év, 4 év türelmi idővel, és a beruházást 3 év alatt kell megvalósítani. Ez a 2,2 milliárd euró 500 kilométernyi vasútipálya-korszerűsítést jelent, tehát 2,2 milliárd euróért tudunk 500-hoz hozzányúlni a használt 6000-ből, csak a nagyságrendeket érzékeltetem. Ezt az EIB-hitelből meg tudjuk csinálni, kulcsvonalakon tudunk menetrendtartást javítani.

A Budapest-Belgrád elkészül jövő év szeptember 30-cal, az 2,2 milliárd dollárnyi beruházás volt. A beruházás hatására 3 óra 10 perc lesz a menetidő Belgrád és Budapest között, és nyilván ez értelemszerűen megváltoztatja az áru- és személyforgalmat Magyarország irányába, illetve Magyarországról nyugati irányba.

A harmadik pont volt a járműbeszerzés. A járműbeszerzésről annyit szeretnék elmondani, hogy egy 1700 milliárdos végleges tervet tettünk a kormány asztalára. Pontosan meghatároztuk, hogy hány darab villanymozdonyra, dízelmozdonyra, motorvonatra, hány darab vagonra van szükség. A MÁV mindent tud a tekintetben, hogy hány új jármű kell. Pontosan tudjuk, hogy melyik HÉV-et kell lecserélni, pontosan tudjuk, hogy melyik járműveket kell pótolni.

Azonban részben ez egy gigantikus pénz, ami kérdés, hogy milyen forrásból valósul meg. Egyrészről a MÁV-nak van terhelhetősége, tehát a MÁV hitelképes vállalat, a MÁV eredménytermelő vállalat jelen pillanatban, és a MÁV tud hitelt felvenni. A MÁV adósságszolgálata nem olyan rossz, de ez kevés lenne egy ekkora volumenű dologhoz. Arról beszélek, hogy maga a vállalat a támogatás és a bevételek fedezeteképpen hitelt vesz fel, és a hitelből természetesen járművet vásárol. Ez ugyanúgy működik, mint egy autószalon, ahová bemegy az ember, ajánlanak lízinget, szállítói finanszírozást és sok minden mást. Van tucatnyi lehetőség. Ezt kell a kormánynak mérlegelnie.

Én azt a javaslatot tettem a kormány asztalára, és ez nem gyorsítja a folyamatot, hogy vajon van-e arra lehetőség - és miután több közgazdász ül itt a teremben, érteni fogják, hogy miről beszélek -, hogyha a magyar állam tudja azt, hogy el fog költeni a pályára több milliárd eurót, a magyar állam tudja azt, hogy el fog költeni több milliárd eurót a következő 10 évben - hangsúlyozom, függetlenül attól, hogy ki fogja az országot kormányozni most és a jövőben, több milliárd euró elköltésére kerül sor -, akkor kérdés, hogy ebből mennyi pénz maradhat Magyarországon.

Mert, ugye, lehet úgy elkölteni a pénzt...- ez egy monopolizált piac Európában, három járműgyártó van, nem mondom ki a nevüket, de mindenki tudhatja, itt három helyről lehet Európában járművet venni, nem lehet megkerülni őket valójában, ha európai járművet vesz az ember. Vagy úgy veszi meg a járművet, hogy Magyarországon marad a pénznek egy része, mondjuk, a szerviz Magyarországon lesz, vagy kocsikat megpróbálunk gyártani, és a korábban elég jó nevű magyar kötöttpályás járműgyártásból valamit megpróbálunk visszaépíteni, vagy ezt elengedjük, és ugyanúgy, ahogy tette ezt a szomszédos országok nagy vasúti megrendelője, megvesszük a járműveket, nyilvánvalóan a kocsikat és a mozdonyokat is a nagy nyugati

szállítóktól úgy, hogy ennek magyar hozzáadott értéke nem lesz. Amíg nem tisztázzuk pontosan azt, hogy van-e Magyarországon gyártókapacitás, szervizkapacitás, vagy ebből a pénzből mennyit lehet magyar vállalkozásoknál hagyni úgy, mint az autóbusznál - veszünk autóbuszt, de a pénz egy jelentős része magyar vállalkozásoknál marad, ugyanez volna a cél a vasútnál is -, addig én magam is azt mondom a kormánynak, hogy körültekintően járjon el. Nagyon sok pénzről van szó, amit bármikor meghiteleznének. A magyar banki konzorcium 500 milliárd forintos ajánlatot tett le a tegnapi nap folyamán. Tehát 30 évre a Magyar Államvasutak fejlesztését Európából bármelyik pénzintézet megfinanszírozza. Ez a legbiztosabb üzlet, hiszen nem fog leállni az államvasutak, és nem fog leállni a tömegközlekedés, az ország mindig ki fogja ezt a számlát fizetni. Az a kérdés, hogy hogyan és ki felé köteleződünk el, milyen ajánlatot fogunk elfogadni. Ez lesz a 2025-ös év legfontosabb döntése: belevágunk-e; ha belevágunk, milyen feltételekkel; hova fog ez a pénz jutni; ki fogja beszállítani és mikor.

Reális lehetőség arra, hogy nagy volumenben a rendszert megváltoztató mennyiségű új jármű érkezzen be 2026-ig, nincs. Hogy 20 évnél fiatalabb használt járműveket szerezzünk 2026-ig, arra van lehetőség. Hogy béreljünk járműveket, használt járműveket vagy netán újabbakat, erre is van lehetőség. De hogy új gyártású jármű, aminek a gyártása 3-4 év, 2026 előtt olyan volumenben megjelenjen, több százas nagyságrendben, ami javítani fogja áttörően a minőséget, arra nincs. Mit lehet csinálni? Az én dolgom a közlekedéssel, hogy bizonyos kupacból várat építsek, a hölgyek miatt és a kötelező udvariasság okán nem mondanám ki, hogy szarból kell várat építenem *(Derültség.),* de a lényeg az, hogy azt megtehetjük és megkísérelhetjük - nem olyan egyszerű -, hogy ebből a rengeteg használt ócskavasból felújítások, szervizelések árán megpróbálunk a 2025-ös legfontosabb turisztikai szezonra egy új struktúrát összerakni. Ezen dolgoznak a kollégáim éjjel-nappal, ezért váltottam le a MÁV-menedzsmentet, hogy 2025 júniusára másképp álljon fel a MÁV, megpróbáljuk a rendelkezésre álló összes eszközt feljavítani, meggyógyítani. Amikor mondtam azt a számot, hogy hány villanymozdony van, hány vasúti kocsi van, ennek körülbelül 75 százaléka fogható hadra naponta. 25-30 százalék lerobbanva áll, tehát még az sincs meg, ami megvan, mert annak egy része is rossz állapotban van, vagy annak egy része is javítást igényel.

A negyedik tétel volt a vállalat átalakítása. Én szeretném, ha 160 év után 30-40 évente a MÁV átszervezésre kerülne, hogy ez egy olyan vállalat legyen, ami az adófizetők pénzét jól és okosan költi el. A MÁV-ban dolgozik 52 ezer ember most, én 57 ezerrel vettem át, 52 ezer ember dolgozik a MÁV-Volán-csoportban. Sok tucatnyi vállalkozásról beszélünk. Január 1-jével lesz egy MÁV Zrt., ami az anyavállalat, lesz három leányvállalata: a pályaműködtetés, a back office, kiszolgálás, és természetesen lesz a személyszállítás - és az összes vállalat beolvad ebbe. Tehát egy nagyon egyszerű, világos, flexibilis vállalati struktúra lesz, amiben nyilvánvalóan az ügyfél kiszolgálása a legfontosabb.

Az idei év problémáihoz részben az vezetett, hogy a régi gondolkodású közlekedési kollégák két dologban gondolkodnak: pályában és járműben, de nem utasban. Nem akarom azt mondani, hogy sajnos vannak olyan közszolgák, akiket csak az ügyfelek zavarnak, egyébként minden jó lenne a közszolgáltatásban, és most nem hozok ide példákat, de a helyzet az, hogy számomra az utas a legfontosabb. Tehát jövőre azt kell megnézni, hogy az utaskomfortnak - új applikációval, kedvezményekkel és új lépésekkel, amiket januárban fogunk bejelenteni - hogyan tudunk kedvezni; a műszaki státuszt hogyan tudjuk feljavítani júniusra; 2026-ig hogyan tudunk esetleg használt járművekhez hozzájutni; és hogyan tudunk 2025-ben egy olyan kormánydöntést és egy olyan költségvetési következményekkel járó döntést hozni, ami a 2025-ös

költségvetésben nincsen benne. Az EIB-hitel önrésze, fejből most meg nem mondom, benne van, de 59 volt az első terv, tehát az EIB-hitel benne van a ’25-ös költségvetésben, a gördülőállomány-fejlesztés nincs benne a ’25-ös költségvetésben, még nem hozta meg a végleges döntést a kormány, de a kormány előtt szerepel a dolog, ebben is döntést kell hozni, és így lehet eljutni a ’25-ös, ’26-os évbe. A jó hír az, hogy bár a kötöttpályás közlekedésnek vannak problémái, de a Volánnal oldalról meg lehet támogatni bármikor. Tehát 5800 flexibilis autóbusz van, aminek a megújítására van lehetőség, viszonylag kevesebb pénzből új buszok vásárolhatók elég rövid távon, és amit veszítünk esetleg a MÁV menetrendtartásával kapcsolatban, azt Volán-oldalon be lehet hozni. Az új vállalati struktúrát és az applikációkat, illetve az egész szolgáltatást és utaskomfortot tekintem a negyedik és ötödik pontnak.

Itt szeretném azt megjegyezni, hogy a 2024-es év legfontosabb eseménye a közlekedési témán belül a szakszervezetekkel való megállapodások. Én úgy felügyelem ezt a vállalatot, ami Magyarország legnagyobb vállalata és legnagyobb munkaadója, hogy a munkabéke megtartására és a szakszervezetekkel való kapcsolattartásra nagyon sok figyelmet fordítok, személyesen vezetem ezeket a tárgyalásokat. Manapság nem divat úgy vállalatot vezetni, hogy a szakszervezetek benne vannak a felügyelőbizottságokban, és úgy sem divat vezetni a vállalatokat, hogy a szakszervezetek be vannak vonva a döntésekbe. Általában a modern kor nagy kapitalista munkaadói kifelé szorítják a szakszervezeteket. Ez egy meghaladott XX. századi gondolkodásmód. Szerintem nagyon fontos az, hogy amikor akár a politikustársaim néha önmagukból kivetkőzve a közlekedést kritizálják, akkor naponta ötvenezer ember kel fel azért Magyarországon, hogy másik négymilliónak a közlekedését biztosítsa, nagyon sokszor személyes hozzáadott tudással, a műszaki, technológiai hiányosságok pótlása mellett, és ezt mindig el kell ismernünk. Van 50 ezer emberünk, mindenkinek, aki Magyarországon a közhatalomban van, akár a törvényhozásban van, akár a végrehajtó hatalomban, ez az 50 ezer ember a mi emberünk, és ez az 50 ezer ember működteti ezt az időnként egészen rossz állapotban lévő rendszert is úgy, hogy megpróbálja a köz javára tisztességesen működtetni, és ennek az 50 ezer embernek a munkáját szerintem nagyon is meg kell becsülni.

Amikor átvettem a MÁV-Volán-csoportot, mint mondtam, jóval többen voltak, akkor az átlagbér 2022-ben 497 ezer forint volt, a 2024-es átlagbér 661 ezer forint lett, és a 2026-os átlagbér - hároméves bérmegállapodást kötöttünk az idei esztendőben: ’24-re, ’25-re, ’26-ra - 739 ezer forint lesz. Amikor átvettem a vállalatot, akkor nagyon sok embernek 400 ezer forint volt vagy az alatt volt a fizetése. Az átlagbér a magas fizetésekkel együtt jött ki, nem kell mondanom. 2024-ben 18 százalékos béremelést hajtottunk végre, és sajnos az, hogy legalább 53 ezer forintos béremelés legyen, 42 ezer főt érintett. Tehát széles nagyon a bázis, nagyon alacsonyak a bérek, és nagyon magasat kellett emelni az alsó sávban, hogy a 400 ezer fölé menjünk. Tehát nem a nemzetgazdasági átlagból indulunk ki. A mostani nemzetgazdasági átlag alatt keresnek a MÁV és a Volán dolgozói még átlagosan is.

Három évre mi megállapodtunk egy 28,4 százalékos béremelésben, munkabéke van, és bizonyára nem kerülte el a figyelmüket, hogy amikor a közlekedésről folyó viták zajlanak, akkor a szakszervezetek visszafogottak, illetve nem szállnak be a politikai ütközésekbe és politikai vitákba. Én abban állapodtam meg a szakszervezetekkel az önök képviseletében is, hogy 2025-ben és ’26-ban az inflációt meghaladó, 1,5 százalékos reálbéremelés lesz, tehát infláció plusz 1,5 százalék- akkor is, ha az infláció a vártnál több vagy éppenséggel kevesebb, tehát nem egy konkrét számban, hanem egy képletben, konkrét szám is van, de egy képletben állapodtunk meg. Ezt fontosnak tartom, hogy a munkabéke és a szakszervezetek által összefogott dolgozók tartják fönn ezt az egész rendszert. Szeretném megjegyezni, hogy ezt a hároméves

bérmegállapodást minden szakszervezet aláírta. Tehát én ezeknek a struktúráknak a jegyében igyekeztem a közlekedést megszervezni.

Beszéltem az építésügyről, beszéltem a közlekedési témakörről, és beszéltem az állami beruházások helyzetéről is. Amennyiben kérdésük van, szívesen állok a rendelkezésükre. Ennyit szerettem volna első körben, tisztelt elnök úr, a figyelmükbe ajánlani.

Kérdések, hozzászólások

ELNÖK: Köszönöm szépen, miniszter úr, ezt a részletes értékelést. Képviselőtársaim következnek most felszólalásokkal. Elsőként Tordai Bence képviselő úr. Öné a szó.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr, és köszönöm, miniszter úr, a beszámolót. Buda, Óbuda és Békásmegyer országgyűlési képviselőjeként talán nem meglepő, hogy a HÉV kérdésével kezdem. A H5-ös HÉV, de úgy általában nyilván az egész elővárosi közlekedés mifelénk sokakat érdekel. És akárhogyan figyeltem, arról információt nem sikerült kinyernem a beszámolóból, hogy a HÉV járműcseréje mikorra várható, milyen forrásból várható, számításaik szerint mennyi pénzre van ehhez szükség, és azt hogyan tudják biztosítani.

Azt miniszter úr nagyon férfiasan bevallotta, hogy 60 éves járműszerelvényeken utaznak az utasok. Most nem akarom megkérdezni, hogy ön hány éves személygépjárművel szokott utazni *(Lázár János ötöt mutat.)*, de valószínűleg ennél fiatalabbal. Én azt gondolom, hogy nagyjából az volna a cél, hogy nem is a MÁV-, de inkább a Volán-járművek átlagéletkor-szintjére sikerüljön felzárkózni. Tehát mikorra reménykedhetünk HÉV-szerelvényekben?

Annál is inkább izgalmas ez a kérdés, mert a 2035-ig szóló közlekedésfejlesztési stratégiából, ahogy én olvastam, egy az egyben kimaradt - a Volán és a MÁV nem, de - a HÉV járműcseréjére vonatkozó bármilyen információ vagy bármilyen terv, és a MÁV-nál is csak felújítások szerepelnek. Tehát semmilyen építésiengedély-köteles kapacitásbővítés, sebességemelés, vonalvillamosítás vagy éppen állomásfejlesztés nem szerepel a tervekben 2035-ig, ha jól értem, miközben az Európai Unió közlekedési stratégiája 2030-ig az 500 kilométer alatti, menetrend szerinti közösségi közlekedéssel megtett utaknál a karbonsemlegességet tűzi ki célul. Tehát az volna a kérdésem, hogy meg akar-e felelni a magyar állam ennek a célkitűzésnek, vagy sem? Ezen belül a HÉV és a MÁV fejlesztése akkor pontosan milyen összegekből, milyen ütemezéssel valósul meg? *(Bánki Erik elhagyja az üléstermet.)*

És külön kíváncsi lennék az elővárosi P+R parkolók, illetve állomásfejlesztések helyzetére. Ez Budapestet, az itteni közlekedést nagymértékben érinti; itt 30-40 állomás sorsáról van szó. Erről, ha jól figyeltem, akkor szintén nem hallottunk.

És, miután azt mondta a miniszter úr, bár legalább három szám elhangzott ezzel kapcsolatban, de a legnagyobb szám az az 5 millió utazó volt, és azt mondta, hogy mindeközben az úthálózat-fejlesztés mégis egy fontosabb szempont, mint a közösségi közlekedés vagy a kötöttpályás közlekedés fejlesztése, ezt a kettőt nem tudom egyszerre értelmezni egy 9,5 milliós országban. Úgyhogy az volna a kérdésem, hogy ha ebben a ‘35-ös közlekedésfejlesztési stratégiában a közúthálózat fejlesztésére nagyon konkrét, számszerű ígéretek vannak - ugye, autópályára 9000 milliárd, főutakra 6700 milliárd forintnyi fejlesztési összeg -, akkor hogy történhetett meg, hogy a MÁV-os járműbeszerzéseken kívül túl sok konkrétum a közösségi közlekedés kötöttpálya-fejlesztéséről nem szerepel ebben a stratégiában, ami nélkül elvileg erre sem magyar, sem uniós közpénzt nem lehet fordítani?

És akkor még egy kérdés, ami egy kicsit kilóg ebből a logikából, a kiemelt beruházásokkal kapcsolatban, mert miniszter úr nagyon sarkos álláspontot tett közzé ez ügyben, és azt mondta, hogy ezt a törvényt mindenféle népakarattal szemben is meg kell védeni, ez egy gyorsítósáv a befektetőknek. Mi ezzel szemben az elmúlt hónapokban Budán, több ezer választóval beszélve, az ő támogató aláírásukat begyűjtve, úgy láttuk, hogy nagyon is sérelmezik az emberek, hogy a befektetők és nem az itt élő és egyébként a kormány sorsáról is döntő szavazók érdekeit képviselik ezekben az ügyekben. Tehát az volna a kérdés, hogy a helyi lakosok, illetve az önkormányzatok beleszólási, véleményezési vagy adott esetben az önkormányzatok hatósági jogköreit miért kell elvonni egy kiemelt beruházás esetében a miniszter úr álláspontja szerint. Kíváncsian várom a válaszait. Köszönöm szépen. *(Lázár János: Most válaszolhatok?)*

(Az ülés vezetését Cseresnyés Péter, a bizottság alelnöke veszi át.)

CSERESNYÉS PÉTER, a bizottság alelnöke: Majd a végén. A levezető elnök úr mindjárt jön vissza.... - *(Bánki Erik visszaérkezik a terembe.)*

(Az ülés vezetését Bánki Erik, a bizottság elnöke veszi át.)

ELNÖK: Szatmáry Kristóf következik kormánypárti jelentkezőként. Öné a szó, képviselő úr.

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz): Köszönöm szépen. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! Én nem csatlakoznék, hanem folytatnám, amit Tordai Bence képviselő úr mondott, ugyanis én is Budapest azon részéről jövök, ahol a HÉV-közlekedés az egyik meghatározó kötöttpályás közlekedés.

Ugye, itt a 2-es metró HÉV-összeköttetése kapcsán szeretném kicsit más megvilágításba helyezni a dolgot, ugyanis ennél a vonalnál is közel félmillió embert szolgál ki ez a HÉV. De azért hozzá kell tenni a jelenlegi helyzethez, hogy a 2019 utáni Karácsony Gergely-vezette főváros fiókba tette a korábbi terveket, és majdnem két évig állt. Az állam segítségével és finanszírozásával sikerült ezeket a terveket átvenni, és a tervezés el is indult.

Én amit szeretnék kérdezni miniszter úrtól, hogy a mi tudomásunk szerint a 2-es metró HÉV-összeköttetése kapcsán magának az egész HÉV-pálya felújításának a környezetvédelmi hatástanulmánya egyébként elkészült az idei év júniusában. A tervek alapján, amelyek igen grandiózusak, és azt gondolom, hogy az egész kelet-pesti régió közlekedését meghatározzák - én azt szoktam mondani, hogy igazából valahol az M0-ás megépítésével egyenrangú fejlesztésről beszélünk -, ezek alapján a metró kijönne majdnem az M0-ásig, tehát a XVI. kerületig, és természetesen összeköttetésbe kerülne a jelenlegi 2-es metróval, illetve teljes felújítás történne, új szerelvényekkel, a gödöllői és a kistarcsai vonalon is.

Ott tartunk most, hogy a környezeti hatástanulmány tehát megvan, és reményeink szerint a kiviteli közbeszerzés is elindulhat. Ennek az ütemezéséről ha kaphatnánk tájékoztatást a miniszter úrtól! Azt gondolom, hogy ez elég nagy érdeklődésre tart számot a XVI. kerületben és a környékén is. Köszönöm.

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

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Köszönöm a szót. Tisztelt Miniszter Úr! Mielőtt kérdéseket tennék fel, azért szeretném megjegyezni, hogy az elmúlt időszak miniszteri meghallgatásai kapcsán azért ki lehet jelenteni, hogy Lázár miniszter úr a legfelkészültebb. Ezt még ellenzéki képviselőként is illik megjegyeznem, és bízom benne, hogy a válaszokban is hasonló precizitásra számíthatunk.

Az első kérdésem némileg unortodox lesz, ez egy határterület lehet az ön minisztériuma és a Honvédelmi Minisztérium hatáskörei között. Ugye, 2,5 éve ebben az országban háborús vészhelyzet van; háborús infláció van; háborús költségvetés van. Az lenne a kérdésem, hogy van-e az építési és közlekedési miniszternek információja arról, hogy Magyarországon az elmúlt 2,5 évben hány bunker és óvóhely épült? Hiszen mindannyian bízunk abban, hogy ezek megtörténtek, mert amennyiben nem történtek volna meg, úgy arra kell gondolni ebben a teremben, hogy esetleg ez a háborús vészhelyzet csak azt a célt szolgálja, hogy rendeleti módon lehessen kormányozni, és ez egészen biztosan nem így van, ugye.

A második kérdésem az lenne, az érdekelne, és erről sajnos nem kaptunk tájékoztatást, hogy tudna-e egypár mondatban beszélni esetleg a digitális közlekedési rendszerek fejlesztéséről, mert ez kimaradt: okoslámpák, okoszebrák. Sokszor olvasni is ezt, miniszter úr is említette, hogy jelentős mértékben növekszik az elektromos autók használóinak meg az elektromos autóknak a száma is. Azonban azt lehet látni, hogy a töltőállomások növekedésének százalékos aránya azért még elmarad az üzembe helyezett elektromos autók százalékos arányának növekedésétől. Mikorra várható az, hogy a töltőállomások növekedése paritásba kerül az üzembe helyezett autók szintjével?

Ön úgy nyilatkozott korábban, hogy a MÁV pályái és szerelvényei nem Vitézy hiánya vagy az ön minisztersége miatt olyanok, amilyenek, hanem az elmúlt 30 év mulasztása miatt. Jól értettem-e, hogy miniszter úr szerint az ön pártja, amely az elmúlt 30 évből 16 évet kormányon volt, legalább több mint 50 százalékban felelős ezek szerint a MÁV állapotáért?

Ön azt is nyilatkozta, hogy fontos választási eredmény született, hiszen Salgótarjánban, Miskolcon és Egerben fideszes jelöltet támogattak a választópolgárok, így minden együtt áll ahhoz, hogy háborúskodás helyett együttműködés alakuljon ki a kormánnyal. Ezt jól értem-e, hogy azon városok közlekedését tartja elsősorban fejlesztendőnek, ahol az önök pártjának a polgármesterei vezetik a várost?

Építési kérdések kapcsán szerintem, számomra legalábbis, nagyjából kielégítően prezentálta az adatokat. Annyi kiegészítés, hogy az első Orbán-kormány idején 24 ezer volt évente az átlagos lakásépítések száma; ez 2010 óta 15 500.

Még két kérdésem lenne. Az egyik az, hogy mi az oka annak, hogy a déli körvasút építésének, ami azért részben egy felújítás, a kilométerre lebontott ára nem sokkal olcsóbb, mint a kolozsvári metró megépítésének kilométeres aránya, ahol értelemszerűen fúrni kell, metróállomásokat kell építeni, és mégis azt látni, hogy a kilométerre lebontott ár nem sokban tér el a déli körvasút részbeni felújításától és fejlesztésétől.

Végül az utolsó kérdésem pedig az lenne - ez abszolút nem volt érintve; nekem a szüleim egész életükben egy vidéki múzeumban dolgoztak, édesapám 53 évet, anyukám pedig közel 40-et, és bár a választópolgárok számára a múzeumok jelentős részben kiállítóterületek, valójában a múzeumoknak csak egy része a kiállítás, a múzeumok jelentős része valójában a nemzeti kincseinket őrzi, állagmegőrzés, kategorizálás, rendszerezés, és egyébként a saját intézményi létük legitimálása céljából vannak kiállítások is -, hogy milyen szakmai célt szolgál az, hogy a közlekedési múzeumot elvinné a kormány több száz kilométerre innen. Mi lesz az itt dolgozó kollégákkal? Tapasztalatból tudom, hogy a múzeumban dolgozó embereknek ez

általában egy élethivatás, ráadásul apukám 53 éven keresztül dolgozott ott, nem gondolom, hogy ezek az emberek el fognak menni Debrecenbe dolgozni, tehát el fogják veszíteni a munkájukat. A másik kérdésem pedig az lenne szintén ezzel kapcsolatban, hogy mekkora látogatáscsökkenésre számítanak. Hiszen meglepődnék, ha a Dunántúlról tömegek látogatnák meg adott esetben Debrecen környékén a közlekedési múzeumot. Köszönöm.

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

RIZ GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Államtitkár Asszony, Államtitkár Urak! Én az ország északkeleti részéből, Borsod-Abaúj-Zemplén megye 3-as választókerületéből érkeztem, amely sajátos helyzetben van, hiszen a történelmi Magyarország, illetve a jelenlegi anyaország közé ékelődtünk, tehát történelemben gravitálunk Kassa, illetve Rimaszombat felé, miközben Eger és Miskolc az a két megyeszékhely, ami irányába az ózdiak elindulnak. Éppen ezért nagyon fontos számunkra, hogy hogyan alakul a közlekedés sorsa.

Itt Gelencsér képviselőtársam az elmúlt 30 évet emlegette, én viszont boldogan mondom, hogy 30 év nem volt elég arra a baloldali kormányoknak és Ózd város vezetésének, hogy bármit útügyben tegyenek, viszont a Fidesz-KDNP-kormány 14 éve alatt a tervezéstől eljutott odáig, hogy most már a nádori szerpentint építik mind a két oldalról, és a tervek kidolgozása után pedig Nógrád felől több olyan szakasza is megújul, amely segíti majd az ózdiak közlekedését.

A másik nagyon fontos súlypontja a közlekedésünknek, hogy mi történik Miskolc felé, hiszen az áruforgalom zöme nem közúton, hanem vasúton folyik. Éppen ezért a korábban egyébként nagy teherbírásra épített Ózd-Miskolc-vasútvonal, amely 80 kilométeres az én információim szerint sebességhatárát tekintve, vajon hogyan fog fejlődni a jövőben, hiszen hivatásrendiek, illetve rengeteg olyan turista is utazik közúton és vonaton, akik szívesen áttennék vasútra a maguk utazási szokásait, főként ha a gépjárműpark, illetve a vasúti logisztika ezt a jövőben lehetővé tenné.

Nagyjából most az történik, hogy Ózdon fölszállunk egy „Piroskára", elmegyünk Kazincbarcikáig, ott átszállunk egy másik vonatra, mert onnantól van villamosvasúti pálya, ami önmagában egy átszállás már a 60 kilométeren belül, és ha tovább megyünk Miskolcra?, akkor a korábbi 50 perces gőzmozdony-menetidő nagyjából 1 óra 25-30 percre nő meg a korszerű körülmények között. Tehát mindenképp megérdemelné a térség, hogy egyrészt technikában, technológiában... - legalább azokban a súlyozott időpontokban, mint a reggeli mobilizáció a munkába járásra, illetve az egészségügyi szolgáltatások igénybevételére a megyeszékhely felé és délután pedig a hazaközlekedésre.

A másik, ami nagyon fontos lenne, hogy - mivel miniszter úr említést tett arról, hogy a MÁV és a Volán egyfajta szerkezeti egységesítése folyik - a jellemzően völgyes szerkezetű borsodi iparvidék és annak idegenforgalmi vonzásában lévő Aggteleki Nemzeti Park, Szuha-völgye, Bódva-völgye, a ráhordások miatt értelemszerűen fontos lenne, hogy megfelelő kapacitású Volán-buszokkal, amelyek nyilván településmérettől függően a kis buszoktól, egészen a nagy buszokig, a csuklósokig változóan tudnak gazdaságosan működni, rá tudná hordani arra a vasútra, amit mondottam, ha korszerűbb körülmények közé kerülnének, és még egy feltételt tudnánk teljesíteni akkor: nagyobb számban vennék igénybe az emberek. Jelesül, a megyei kórház az, amely kiemelt e tekintetben, hiszen korábbi méréseink szerint 46 ezer ember mozog évente a mi vidékünkről a megyei kórházba, és jelenleg nincs megálló, csak közúti megálló. Aki vasúton tud odajutni, az a Tiszai pályaudvarról tud visszajönni a megyei kórházba. Azok esetében, akik súlyos betegséggel közlekednek, illetve olyan napi

kezelésekre járnak be, amelyek utóhatásaként enyhe hányinger és sok minden szokott történni, nyilván a kemoterápiára gondolok, és több minden más érzékeny betegségre, nagyon fontos lenne, ha egy megálló a megyei kórháznál létrejönne. Korábbi terveknek megfelelően volt még egy elképzelés, hogy az intermodális közlekedés elveit figyelembe véve erről a vonalról közvetlen a Miskolci Egyetemig el lehetne jutni, aminek részben a pályaszakasza adott, részben pedig fontos lenne a diákok számára, akik, mint mondottam, a Sajó-völgyében sokan közlekednek naponta a Miskolci Egyetem és a miskolci középiskolák felé. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Z. Kárpát Dániel képviselő úr következik. Öné a szó.

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Köszönöm szépen. Tisztelettel köszöntöm miniszter urat és munkatársait. Egyetlen mondatot engedjen meg, Riz képviselőtársam. Minden tiszteletem mellett nemcsak az ózdi városvezetés, de más városvezetések is ritka esetben tudnak vonalakat építeni vagy éppen vasúti kocsikat szerválni saját maguk. Nem véletlen, hogy a Magyar Államvasutakról szóló, amúgy kiváló, precíz szakmai beszámolót hallgattuk végig. Egyes városvezetéseket felelőssé tenni ebben a kérdésben, úgy érzem, azért némi érzelmi elfogódottságra vall.

Használjuk ki a prezentáció szakmai kereteit, mert én is úgy látom, hogy meglehetősen sok minden került az asztalra. Ezek pontos információhalmazokat tartalmaznak, ezért én tíz, bár ijesztő számú, de nagyon rövid és precízen célozni kívánt kérdéssel érkeztem. Ezek közül van, ami kizárólag a miniszter úr portfólióját érinti, és vannak természetesen határterületek.

Az autópályák szóba kerültek. Hosszú évekig harcoltam azért, hogy a tíznaposhoz képest egynapos pályamatrica is legyen Magyarországon, éppen azért, mert ha egy családos, ahogy elhangzott helyesen, kezelésre viszi valamely családtagját, vagy a gyermekét egy alkalommal szállítja a városba és vissza, ne fizessen már ki igénybe nem vett szolgáltatást. Tehát a korábbi helyzet, miszerint tíznapos matrica vásárlására volt kényszerítve a polgár, nem volt jó. Aztán az itteni felvetéseket követően született egy európai szintű döntés, ami begyűrűzött, ahogy szokott, de a legrosszabb rémálmunkban sem gondoltuk volna azt, hogy az egynapos pályamatrica ára majdnem annyi lesz, mint a korábbi tíznaposé. Tehát itt egy átnevezés történt, de a ki nem fizetett szolgáltatásnak megfelelő árat újra elkérik a polgároktól. Értjük mi, hogy miniszter úr a tranzitforgalomra is koncentrálhatott, amikor keresztülment ez az egész, mégsem látjuk a digitális kor közepén megoldhatatlannak azt, hogy a magyar családosokat, a magyar polgárokat valamilyen kedvezményrendszerrel favorizáljuk. Ilyen megközelítésből érdekelne a miniszter úr szakmai álláspontja. Szerintünk nagyjából ezer forint lenne az egynapos pályamatricánál az a reális ár, ami még korrekt, családbarátnak az sem nevezhető, de talán még elfogadható lenne. Lát-e megoldást arra, hogy ezer forint környékére célozzuk be az egynapos matrica árát legalább a magyar családosok vagy egészségügyi gondokkal küzdők esetén?

A második kérdésem nekem is a HÉV-vonalakra vonatkozik. Ott élek, ott nevelem a gyerekeimet közvetlenül a HÉV-vonal szomszédságában, hetente három köztéri eseményen vagyok ott, tehát úgy érzem, tökéletesen látom azt, hogy milyen problémák nyomasztják a helyben élőket. A felújításokról már esett szó, tehát a copy paste-nek ez esetben nem látom értelmét. Miniszter úr, viszont a közlekedési káosz nemcsak a HÉV-en utazókat, hanem az autósokat, a családosokat is érinti. Gondolkodtak-e a budapesti HÉV-vonalak tekintetében olyan megoldásokon, hogy a forgalmat akár ezek alatt, akár ezek fölött bizonyos kaotikus csomópontoknál elvezessék? Ez meglehetősen olcsó megoldás lenne ahhoz képest, mint ha

százmilliárdokért mindig újítunk, újítunk, újítunk. Persze kell újítani, de tisztességes forgalomszabályozással, úgy gondolom, nagyon sok ilyen esetben megelőzhető lenne a baj. Vannak-e ilyen tervek, illetve foglalkoznak ezzel egyáltalán intézményi szinten?

Nagyon örülök az építészeti kérdéseknek, és országos főépítész úrhoz fordulok azzal, hogy most egy sokéves fáziskéséssel a budapesti diákváros, úgy látszik, kormánypárti és részben ellenzéki konszenzusos kérdéssé vált. Hozzáteszem, a mi programunk, a Mi Várunk bérlakásépítési program egy kicsit ambiciózusabb. Mi nemcsak egy diákvárosi központra, hanem legalább nyolc rozsdaövezetre koncentrálnánk Budapesten. De azt szeretném megkérdezni öntől, hogy ha eddig problémát okozott a hazai ellátásbiztonság helyzete az alapanyagok tekintetében, tehát sokszor az árfelverő hatáshoz az járult hozzá, hogy vagy az élő munkaerő, vagy pedig az alapanyag-kapacitás frontján átmeneti gondokkal küzdöttünk, szavatolható-e egy diákváros és nagyobb beruházások idejében az, hogy a lehető legnagyobb mértékben hazai, megfizethető árú alapanyagok kerüljenek beszerzési oldalra. Illetve a munkaerő frontján nyugtassanak meg, hogy nem tömeges vendégmunkásimporttal képzeljük majd el ezeket a nagyberuházásokat, hanem magyar munkavállalók és egyébként ennek pozitív multiplikátorhatása igénybevételével.

A következő kérdésem ebből adódóan az elhanyagolt ipari területek rekultivációja. Üdvözlöm miniszter úr megközelítését, ez a helyes megközelítés. Ezeket a leromlott, lepusztult iparterületeket hasznosítani kell.

Az említett lakhatási programunkból még egy szeletet hadd javasoljak ide: a "Laktanyából bérlakást!" program tökéletesen alkalmas lenne arra, hogy akár uniós forrást is bevonjon a tekintetben, hogy az itt maradt, lepusztult, a szocialista korból, a kommunista korból itt maradt területek sokszor 30 éve állnak őrzés alatt, viszont érintetlenül. Az őrzés, mondjuk, Dunaújváros térségében milliókat, tízmilliókat zabálhat fel évente úgy, hogy nem történik ott semmi, csak a kóbor kutyák szaladgálnak. Viszont az épületek egy része vagy az épületek elhelyezkedése még mindig teret nyitna a tömeges bérlakásépítési programok mentén.

Miniszter úr őszinteségét köszönöm. Évek óta hangoztatjuk, hogy az új építésű ingatlanok száma riasztóan kevés. A mostani építésszámmal az ingatlanállomány több mint 200 évente cserélődne ki. Egy 200 évenkénti cserélődés a panelházak esetében rettenetesen riasztó jövőképet fest fel. Én is úgy gondolom, hogy a 40 ezer kellene, hogy a minimumcél legyen, de ez nem megy tömeges bérlakásépítések nélkül. Mi az álláspontja arról, hogy legalább évente 5-10 ezer új építésű bérlakással egészítsük ki az új építésűek portfólióját? Ily módon előrébb tudunk jutni.

Kapcsolódó kérdés. Magyarországon 600 ezer üres ingatlan található, a magántulajdonban lévő részéhez nyilván csak lakásügynökséggel lehet hozzányúlni. Kicsit sikeresebben kellene tenni, mint az eddigi próbálkozások, de az önkormányzati és állami részét felmérik-e? Megvizsgálják-e azt, hogy felújítás után mekkora részük hozható vissza bérlakásként a körforgásba? Vélelmezem, hogy a többségnél drágább lenne a felújítás, mint újat építeni. Akkor építsünk újat! De felmérik-e, hogy ez hány százalékban megoldható? Úgy gondolom, hogyha csak 50-60 ezer új bérlakás bekerülne így a vérkeringésbe, az legalább az árrobbanás dinamikáját meg tudná törni a bérleti fronton. Nagyon pozitív lehetőségeket tartogat mindez.

Hasonló koncepció, a budapesti lakásépítőkkel kapcsolatban egyetértek miniszter úrral. Az a 30-40 százalékos marzs, ami fellelhető, tényleg ismeretlen a nemzetközi piac nagy részén. Vannak ugyanakkor olyan nyugat-európai megoldások, amelyek a lakóparképítőknél arra koncentrálnak, hogy a megépített lakásszám egy bizonyos részét adják önkormányzati kezelésbe. Tehát adott esetben a települési önkormányzat ne csak szociális céllal, hanem a szülőföldön való boldogulás

tekintetében akár családosoknak, pályakezdőknek gazdasági céllal is hasznosíthasson bérelhető lakásokat. Ebben látunk óriási lehetőségeket.

A következő kérdésem a munkásszálló-építésekre vonatkozik. Engedjék meg nekem azt az elbizakodottságot, hogy itt némi szakmai sikerről számoljak be! Nagyon sokszor követeltük a magyar kvótát. Ez számunkra az egyetlen elfogadható kvótafajta, amely arról szól, hogy a magyar adófizetők pénzéből ne vendégmunkások lakhelyeit építsük, ne ezeket támogassuk, hanem magyarok számára építsünk ilyet. Itt egy 50 százalékos magyar kvóta azért keresztülment a rendszeren az elmúlt időszakban. Ezt üdvözlöm, ez pozitív, viszont keveslem. Támogatja-e a kormány, hogy 95 százalékos magyar kvótát határozzunk meg? Tehát a munkásszálló-építések során magyar munkavállalóknak építkezzünk, ha pedig a multicég nem lát más utat, mint vendégmunkást behívni, akkor oldja meg a lakhatását, fizesse ennek a költségeit. Annyi kedvezményt kapnak ezek a multicégek a beruházásaikhoz, hogy simán kitelne belőle. Nem látom értelmét annak, hogy magyar adófizető külföldi dolgozó lakhatását finanszírozza, ezért 95 százalékos magyar kvótát javasolunk.

Ez a kérdés merül fel, miniszter úr, a budapesti tömegközlekedés kapcsán is. Megjelentek azok a híradások, amelyekben indiai buszsofőrökről és vendégmunkások tömegeiről volt szó. Ezek között volt túlzó híradás, volt hangulatkeltő is. Mi szeretnénk tisztán látni ebben a kérdésben. Ha Budapesten ennyire komolyan veszik, és egyébként egyetértek önökkel, hogy így kell kezelni az alvállalkozók helyzetét, de az alvállalkozók munkaerő-állományát is ilyen módon kezelik-e? Tehát van-e a prioritások között a hazai munkavállalókat minden esetben előnyben részesítő? Talán könnyű belátni, hogy egy kényes forgalmi helyzetben vagy egy balesetet követően egy 3 hónapja itt tartózkodó külföldi buszsofőrnek igen nehéz lenne elmagyarázni, hogy mi történt itt és mik a várható következmények. Nagyon sok polgártársunkat irritálják a hasonló helyzetek. Ha lehet, akkor szorítkozzunk a magyar munkaerőre!

Egyszer már beszélgettünk erről, és nagyon korrekt választ kaptam: az M0-s befejezése, tehát a körgyűrű Budapest körüli befejezése tekintetében van-e fejlemény? Szeretném őszintén elmondani, hogy a szkeptikusok közé tartozom, tehát azok közé, akik jelenleg sokkal több veszélyét látják az M0-s Pilisen keresztül történő befejezésének, mint bármilyen egyéb megoldásnak. A kérdés az, hogy van-e a kormány asztalán ilyen terv, illetve ha nincs, akkor mi az alternatív megoldás? A III. kerület forgalmi tehermentesítését hogyan és milyen módon képzelik el?

Kettő darab kérdésem maradt hátra. Az egyik, miniszter úr, a Római-partra vonatkozik, bár tudom, hogy nem önökhöz és nem kizárólag önökhöz tartozik. Az árvízi védekezés egy hetét én 90 százalékban a Római-parton dolgoztam végig, és azt látom, hogy az itteni mobilgát-nem mobilgát körüli fennforgások hosszú évek óta, mondhatom, évtizedek óta velünk vannak. Nem önökhöz tartozik kizárólag ez a kérdéskör, de beszéljünk arról, hogy mi a kormány terve a Római-parti mobilgát tekintetében. Itt is szeretnék őszinte lenni: én a Nánási úti megoldást látom a könnyebben kivitelezhetőnek, az engedélyekkel bírónak és annak, ami mögé már megszavazott források is rendelkezésre állnak, de fontosnak tartom a tisztánlátás elérését azon több tízezer óbudai honfitársunk tisztánlátása érdekében is, akiket ez közvetlenül érint.

És egy utolsó kérdés, ami kissé szimbolikusnak tűnhet, ez a BKK készpénzmentes automatáiról szól. Én magam leginkább digitális eszközöket használok, és nem fázom ezektől, de be kell látni azt, hogy 5-6 millió honfitársunk - akár a tudatos választása révén, akár a digitális kompetenciákat illető helyzet révén - nehezen kezeli vagy nem szeretné kezelni a készpénzmentes eszközöket. Milyen tendenciát takar tehát az, hogy egyre több készpénzmentes BKK-automata jelenik meg? Ha ennek egy gyorsítópálya a célja, tehát az, hogy a készpénzes mellett

csökkenjenek a sorok, és legyen ilyen lehetőség is, ezzel nincs akkora bajunk; ha viszont valamifajta edukálási célja van, mint a bankok esetében, hogy az emberek használjanak kevesebb készpénzt, ezt már elutasítjuk. Egy fideszes képviselőtársam mondta, hogy a készpénzhasználat a szabadság ára. Én tökéletesen egyetértek vele ebben. Tehát az a kérdésem, hogy ezen készpénzmentesítés egy tudatos stratégiát takar, vagy pedig egy gyorsítópályát úgy, hogy megtartják a készpénzes lehetőségeket is? Ebben fontos lenne tisztán látnunk. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Szeberényi Gyula képviselő úr következik. Öné a szó.

DR. SZEBERÉNYI GYULYA TAMÁS (Fidesz): Köszönöm a szót. Tisztelt Miniszter Úr! Szó volt az M1-es, M3-as, M7-es autópályák háromnyomúsításáról mindkét irányba. Az M5-ös autópályát nem említette a miniszter úr, ez Kecskemét szempontjából fontos.

Illetve ugyancsak Kecskemét szempontjából van egy olyan városrész, ami az autópályán túl van Kecskeméthez képest, és ott kerékpárutat szeretne a város építeni, de az autópálya fölötti felüljáró túl keskeny. Kicsit nehézkes a koncesszorral való egyeztetés. Ebben valamilyen segítséget tud-e a minisztérium nyújtani a városnak? Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Mellár Tamás alelnök úr, öné a szó.

DR. MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Köszönöm a szót, elnök úr. Az idő előrehaladott állapotára való tekintettel nem kívánom ugyanazokat a kérdéseket föltenni, amit már itt képviselőtársaim megtettek, ezért csak két rövid kérdésem lenne.

Az egyik kérdés a vasútfejlesztési koncepcióval kapcsolatos. Én abszolút egyetértek miniszter úrral, hogy ez egy borzasztó fontos feladat a jövő számára is. Ez egy hosszú távú elköteleződést jelent, hogy milyen típusú fejlesztést szeretnénk végezni. Közgazdászként azt gondolom, hogy ha ezt okosan, ügyesen, jól csináljuk, akkor ennek nagyon komoly multiplikatív hatása lehet, de csak abban az esetben, ha a beruházásnak és a költségeknek egy jelentős részét itthon tudjuk elkölteni. Ha nem, akkor nyilvánvalóan ez a pénz ki fog menni. Éppen ezért én nagyon fontosnak gondolnám azt, hogy ha ezt a koncepciót 2025 nyarán szeretné elfogadtatni, ragaszkodik ehhez, akkor egy széles körű társadalmi konszenzus előzze meg, mert ez tényleg egy hosszú távú kérdés. De szerintem szerencsésebb lenne, ha ez a ‘26-os választás után történne meg, éppen azért, mert ez egy valóban nagy horderejű kérdés.

A másik csak egy kis érdekes kérdés az utaslétszám számolásával kapcsolatosan: miniszter úr, nem volt egy elegáns megoldás egy ilyen számítást végezni, hogy egy 61 százalékos utasszámbővülés valósul meg egyik napról a másikra, pusztán azért, mert egy más számolási módra térnek át. Tehát ez semmiképpen nem védhető semmilyen módon, különösen nem azoknak az embereknek, akik láttak már közelről statisztikát.

Ráadásul az önök statisztikai hivatala is azt mondta, hogy mivel a 2023-as adatok már rendelkezésre álltak, sikerült egyeztetnünk az adatszolgáltatókkal, azt látjuk, hogy 2023 második negyedévétől kezdődően az idősor nem homogén, és nem lehet összehasonlítani az előző időszakkal, írják ők. Kérem szépen, akkor, amikor big data korszakban vagyunk, én azt gondolom, sokkal korszerűbb, modernebb, kifinomultabb és sokkal jobb módszerekkel lehetne utasokat számolni. Arra kérem, hogy álljanak le erről a módszerről, és próbáljanak meg tényleg olyan módszereket bevezetni, amelyek közelebb állnak a valósághoz. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, alelnök úr. Bakos Bernadett képviselő asszony kért szót. Miután nem tagja a bizottságnak, és a bizottságnak még van LMP-s képviselője Csárdi Antal személyében, ezért a bizottság tagjainak kell dönteni arról, hogy képviselő asszony kaphat-e szót a mai miniszteri meghallgatáson. Én javaslom képviselőtársaimnak, hogy ezt a gesztust tegyük meg. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen.

A bizottság 13 igen szavazattal és 1 tartózkodás mellett megszavazta, hogy szót kapjon. Képviselő asszony, öné a szó.

BAKOS BERNADETT (LMP): Köszönöm szépen, és igyekszem nem visszaélni a bizottság türelmével, és nem mind az öt oldal jegyzetemből kérdezni.

Az első és legfontosabb kérdésem az lenne, hogy én a Költségvetési Bizottság tagja vagyok, és ott már Varga Mihályt kérdeztem a vasútfejlesztésre felvenni kívánt hitellel kapcsolatban, illetve az erre szánt nemzeti forrásokkal kapcsolatban is, és ő azt válaszolta, hogy szerinte a magyar vasút jelenleg minden forrást megkap, és a tárca nem jelentkezett ehhez képest többletigénnyel. Én arra szeretném kérni a miniszter urat, hogy erősítse meg vagy cáfolja meg minisztertársa ezen kijelentését, mert én személyesen nem úgy látom, hogy a vasút minden szükséges forrást megkapna, de ő azt kérte, hogy ezt a kérdést tegyem fel önnek a megfelelő bizottságban, úgyhogy erre itt a remek alkalom. És akkor egy kicsikét itt is kibontanám ezt a kérdést.

Ugyanis azt látjuk, hogy míg autópálya, gyorsforgalmi utak fejlesztésére mindig van nemzeti forrás, addig a vasútfejlesztésre kifejezetten kevés jut, illetve kifejezetten inkább hitelből, pontosabban hitelígéretekből próbálják meg ezt finanszírozni. Én értem, hogy miniszter úr itt most már másodszorra kifejtette, hogy a magyar egy autóspárti társadalom, de én ezzel kapcsolatban azt kérdezném, hogy esetleg nem érzi-e a felelősségét ezzel kapcsolatban, hogy ezen változtasson, mert nyilvánvalóan ezen a hozzáálláson a minőséggel lehetne javítani. Tehát ha a tömegközlekedés olyan minőségű és olyan elérhetőségű, akkor igenis az emberek többsége váltani fog a sokkal költségesebb és egyébként sokkal környezetszennyezőbb közlekedési módról is. Én nem gondolom azt, hogy egy vidéki kistelepülésen, ahol zömében rászorulók élnek, jó dolog az, hogy rákényszerülnek adott esetben ilyen nagyon régi roncsautók vásárlására azért, hogy tudjanak közlekedni. Illetve arra is felhívnám a figyelmét, hogy amikor beszélt arról, hogy a közútfejlesztések jelennek meg az állampolgárok igényeiben, ez így van, de zömében helyi utakra, járdákra, ahogy ön is hivatkozott rá, ezekre hivatkoznak, és a közútfejlesztéseknek is a 85 százaléka nem helyi utakra fordítódik, hanem kifejezetten gyorsforgalmi, tehát nagy távolságok áthidalását lehetővé tevő utakra.

A fejlesztéssel és karbantartással kapcsolatban kérdezném, hogy milyen lépések lesznek a következő néhány évben a vasúti pálya és a járműcsere tekintetében. Nyilván a számokra próbálok rákérdezni. A karbantartási forrásokat meg fogják-e emelni? Mert azért a Keleti pályaudvarnál történt események is megmutatták, de egyébként a szinte mindennapos biztosítóberendezés-problémák, késések, elmaradások is megerősítik, hogy itt már a napi szintű karbantartásban is vannak problémák, vannak hiányok.

Illetve azt szeretném kérdezni még, hogy a februárban bevezetett létszámstopnak a MÁV-nál mi értelme volt, tehát miért látják ezt hasznosnak, és mikor fogják ezt feloldani. Említette, hogy 57 ezren dolgoztak a vasútnál, és most 52 ezren dolgoznak, mióta ön a területért felelős, de a vasútnál évek óta, évtizedek óta komoly munkaerőhiány van. Tehát miért van szükség létszámstopra, és miért tartják ezt fenn? Azt én is látom, hogy nagyon gyakran egyébként a vasúti dolgozók hivatástudata tartja ezt az egész szolgáltatást fenn, és igen, szükségük van a megbecsülésre. Most úgy

nyilatkozott, hogy itt munkabéke van, mégis azt látjuk, hogy egy új közlekedési tárgyú salátatörvény-tervezetben a sztrájkmenetrendek bevezetésével azért jelentősen csorbulna a munkavállalók jogainak, érdekérvényesítésének a lehetősége. Miért van erre szükség? Ha munkabéke van, akkor miért tiltakozik ez ellen a Mozdonyvezetők Szakszervezete, illetve a Szolidaritás Autóbusz-közlekedési Szakszervezet is? Milyen bértárgyalásokra készülnek a jövőben ezzel a módszerrel, illetve milyen elvek mentén, milyen elvárásokat támasztanának a sztrájkmenetrendek kapcsán? Itt is kifejezetten számszerű adatok érdekelnének, tehát mely vonalakon, napi hány járatról van szó, hiszen ezzel a rendelkezéssel gyakorlatilag az ön jóindulatán múlik, hogy tudnak-e önre nyomást gyakorolni ezek a szakszervezetek. Tehát ez azért egy picikét visszás.

Arra is rákérdeznék, bár ezt tegnap is megtettem, de nem kaptam olyan részletes választ, hogy miért van most szükség a vonalbezárások esetén a települési önkormányzatokkal folytatott kötelező konzultáció kivételére illetve miért foglalkoznak nagyon sokat az úgynevezett párhuzamosságok felszámolásával. Mert azért most a jelenlegi terveik szerint akár 50 százalékos menetidő-növekmény ellenére is fel lehetne számolni úgynevezett párhuzamosságokat, amik nem is biztos, hogy egyébként olyan nagyon párhuzamosak. Tehát miért van ezekre szükség? Terveznek-e járatritkításokat? Terveznek-e vonalbezárásokat, tervezik-e autóbuszok vagy vonatviszonylatok kihúzását?

A lakásépíttetők korlátozásáról beszélt, ami alapvetően lehet jó irány. Itt nyilván az ördög a részletekben rejlik. Én két szempontot emelnék itt be. Az egyik az, hogy érvényesülni fognak-e valamilyen szociális szempontok? Itt kifejezetten a felzárkóztató lakhatáspolitikára gondolok, ami egyébként nemzetközi gyakorlat, illetve az autós infrastruktúrára is, hiszen Budapesten azt is látjuk, hogy nagyon gyakran olyan lakóparkok épülnek, amelyek a mélygarázstól mélygarázsig autóval történő ingázást ösztönzik, ami egyrészt nyilván a közlekedésre nincs jó hatással Budapesten, de a helyi közösségekre sem. Tehát egy olyan helyen, ahova az emberek csak aludni járnak, reggel beszállnak a mélygarázsban az autójukba, és a munkahelyük mélygarázsában szállnak ki, és ezt oda-vissza csinálják, nem fognak helyi közösségek kialakulni, és ez azért a társadalomra is romboló, destruktív hatással van.

Két kérdéssel készültem még a végére, amik nem szerepeltek önnél. Az egyik a reptér kérdése. Most újdonság, hogy a szén-dioxid-adót megszüntetnék - ezzel ön egyetért-e, ön szerint szolgálja-e ez a klímavédelmi célokat? Illetve ön hivatkozott arra, hogy a nemzeti tulajdonba vétel a reptér esetén majd jó hatással lesz a lakossági terhek enyhítésére - mit tettek eddig ezzel kapcsolatban? Mert ugye többször is említettem, hogy én az érintett területen élek, és nem nagyon látjuk a pozitív változást. Ha eddig még nem is történt ilyen, akkor esetleg mit fognak tenni a jövőben?

És szintén a lakókörnyezetemből egy kérdés: a Népliget esete. Nemrég megalakult a Népliget Munkacsoport, amibe Lánszki Regő urat meg is hívták. Sajnos nem tudott részt venni az első találkozón, de azt kérdezném, hogy a továbbiakban részt fognak-e ezen venni, és milyen elvek mentén szeretnének együttműködni az ott lévőkkel. Kérem, erre válaszoljon külön. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő asszony. Ezzel a vitát lezárjuk. *(Jelzésre:)* Szabó Timea képviselő asszony jelezte, hogy szót kér. Képviselő asszony, szeretném jelezni, hogy párttársa és frakcióvezetője már megtette a vita során. Tehát ha úgy gondolja, akkor szavaztatok a bizottsággal, de én magam nem javaslom, hogy a Párbeszéd frakciója még egy külön felszólalást tegyen a bizottsági ülésen. *(Szabó Timea jelzésére:)* Ha ettől eltekint, akkor lezárom a vitát, és Lázár János miniszter urat kérem arra, hogy a vitában elhangzott kérdésekre adjon választ. Miniszter úr, öné a szó.

Lázár János válasza

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen a kérdéseket. A HÉV-vel kezdeném, hiszen próbálom csoportosítani vagy tömbösíteni a válaszokat. Itt a HÉV több képviselőtársamat is érintő módon merült fel. Nem szándékosan, hanem az idő rövidségére való tekintettel nem részleteztem a mondandómat.

Az Európai Bizottságtól Magyarország ebben a fejlesztési ciklusban árfolyamtól függő mértékben körülbelül 1200, illetve 1400 milliárd forintnyi támogatást kap kötöttpálya-fejlesztésre. Az a tervünk, hogy ennek a kötöttpálya-fejlesztésnek a nagy részét az öt HÉV-vonal fejlesztésére költjük. Tehát amit Magyarország ebben a fejlesztési időszakban elkölthet kötöttpálya-fejlesztésre, azt Budapesten a HÉV-vonalak fejlesztésére szeretnénk elkölteni, ami jelenti a vonalrekonstrukciót, a járművásárlást, illetve a megállóknak a korszerűsítését és felújítását. Erről a szándékunkról kötöttünk egy megállapodást a Fővárosi Önkormányzattal és az Európai Bizottsággal. Ez a megállapodás érinti mind az öt HÉV-vonalat, érinti a szentendreit, a ráckeveit, a csepelit, ezek vannak a legelőkészítettebb állapotban, teszem hozzá. Az előkészítések után a beruházások megindításával 2029-re lehetne teljes egészében rendbe hozni mind a hármat, és a gödöllői és a csömöri HÉV van a 2-es kategóriában. Ennek a tervezése, előkészítése lemaradottabb állapotban van, de 2030-ra ezek is érdemi fejlesztésen eshetnek át. Tehát mind az öt HÉV-vonal benne van abban a legalább 400 milliárd forintos megállapodásban, amit a kötöttpálya-fejlesztés kapcsán kötöttünk a fővárossal és az Európai Bizottsággal.

Az egy másik kérdés, hogy a politikai viták hatására az általam felügyelt EU-s fejlesztési forrás 55 százaléka blokkolva van, és a tárcámat érinti az a blokkolás, ami Brüsszelből jön az EU-s források kifizetésére, és ez érinti ezt a beruházást is, teszem hozzá. Ennek ellenére zajlik az előkészítése mind az öt HÉV-vonalon a teljes pályarekonstrukciónak, a teljes pályafelújításnak, a teljes járműpark cseréjének két ütemben. A MÁV járműfejlesztési koncepciójában 54 darab új HÉV beszerzése van napirenden a 98-ból első ütemben és 44-nek pedig második ütemben, és érinti természetesen a megállókat is.

A vita néhány fővárosi önkormányzattal abban áll, hogy ezeken a nyomvonalakon változtassunk-e, például volt kérdés, hogy az aluljárók, felüljárók kérdése nincsen tisztázva, tehát hol visszük be, hol hozzuk ki, illetve hogy próbáljuk a járműforgalomtól mentesíteni vagy könnyíteni a közlekedést ilyen szempontból, tehát hogy tudjuk az autóbuszos vagy személygépkocsis közlekedést úgy működtetni, hogy ne zavarja egymást a kettő. Ehhez fejleszteni kell. Vannak önkormányzatok, kerületi önkormányzatok, amelyek azért küzdenek, hogy a HÉV menjen be a föld alá; vannak, akiknek jó, ha a föld felszínén megy. Tehát erről van még egy vita, még nincsenek a kerületi egyeztetések lezárva, de ezek folynak most, ahogy az önkormányzatok fölálltak, fővárosi önkormányzatokról beszélünk a HÉV-nyomvonal mellett. Velük nyilván meg kell egyezni, és nélkülük ezt nem tudjuk megcsinálni, hiszen az ő hozzájárulásuk kell a nyomvonalak kijelöléséhez. De összességében a szándékunk az, hogy a fővárossal kötött megállapodást betartva minden HÉV-vonalat megfejlesztünk. Ebben a szentendrei H5-ös, a H6-os, a H7-es, tehát Ráckeve és Csepel van az első csoportban és a H8-as, H9-es van a második csoportban, ahol azt a tervezési, előkészítési, megbízási fölhívást, tendert november 30-ig megindítom, ami az M2-es metróvonal összekapcsolására világos és egyértelmű választ ad. A tervezési program része az, hogy legyen összekapcsolva, és így legyen megvalósítva a HÉV új működése és az új megvalósítása.

Tehát én azt mondom, hogy a következő négy évben ez nemhogy elkezdődik, hanem a ’20-as évek második felére be is fejeződik. Kiemelt gazdasági,

társadalompolitikai cél, hogy a munkaerőpiacot és a fiatalokat támogassuk, hogyha az agglomerációból bejönnek - 100-150 ezer ember, munkavállaló ingázik naponta Budapest irányába az agglomerációból, részben ezeken a vonalakon -, az ő helyzetük könnyítése kiemelt társadalompolitikai cél. Tehát nem azért nem beszéltem a HÉV-ről, mert nem célkitűzésünk, hanem idő hiányában nem volt erre módom és lehetőségem.

Idecsatolom azt, hogy egy technikai hiba történt, amikor a kormányhatározatok megjelentek a beruházási programmal: a kormányzati bürokrácia, mármint a kormányhatározatok nyilvánosságra hozataláért felelős kormányzati bürokrácia lerövidítette ennek a tartalmát, de nemcsak a közúti beruházásoknál vannak ott az összegszerűségek és a tényadatok, hanem ott vannak a vasúti beruházásoknál is. Ezt az anyagot komplett módon képviselő úr rendelkezésére tudom bocsátani. Tehát ez csak egy szerkesztési problematika, de alapvetően a kormány elfogadta a javaslatunkat rövid távon - rövid távon! -, és ez vonatkozik a zöldkérdésekre is. Többen, ugye, azt vetették fel, hogy zöldjárműveket kell vásárolni: 64 darab villamos mozdony, 95 darab regionális villamos motorvonat, 51 darab InterCity ingaszerelvény, 68 db felsővezeték nélküli motorvonat, 29 db belföldi InterCity motorvonat és 54 darab HÉV-jármű beszerzését tartalmazza ez a jelentés. Az InterCity-szerelvények úgy állnak össze, hogy ez összesen 285 darab InterCity-kocsit jelent, aminek az előállítása például magyar gyártókapacitással jelen pillanatban lehetséges lenne. Tehát konkrét adatokat tartalmaz az előterjesztés e tekintetben és a HÉV vonatkozásában is. Nagyon erős a Fidesz politikai szándéka abban, hogy az összes HÉV-vonalat felújítja. Egy korrekt egyezséget kötöttünk a fővárossal e tekintetben, és ezt tartani is fogjuk. Ezt az Európai Bizottság is jóváhagyta. Ennek az előkészítése zajlik. Ebben a negyedévben, tehát ’24 utolsó negyedévében és ’25 első negyedévében már például a HÉV-járműtendert meg fogom indítani és közbeszerzési felhívások jelennek meg. Itt is viszonylag szűk az a gyártócsoport, amelyik ezeket a HÉV-járműveket tudja majd szállítani, tehát nyilvánvaló, hogy ez egy izgalmas dolog lesz.

A HÉV-ről még annyit szeretnék mondani, hogy nagyon erős, a 60 éves járművek ellenére nagyon erős a menetrendtartási képesség, tehát a HÉV nagyon pontosan működik. Nagyon jól van szervizelve a járműpark, és annak ellenére, hogy ezek 60 éves járművek, folyamatosan nézzük a Műszaki Egyetemmel, hogy van-e valamiféle technológiai vagy műszaki hiba, hiszen a biztonság az első, de összességében a kollégáim a HÉV-nél - a HÉV is a MÁV-hoz tartozik - nagyon komoly szakmai munkát végeznek. Külön tartom a kapcsolatot a HÉV-es szakszervezettel azért, hogy pontosan lássam, hogy ott a dolgozókkal mi történik, és az átszervezések hogyan érintik őket. A HÉV a MÁV-hoz képest jobban működik jelen pillanatban, ha a pontosságot, a menetrendtartást, a szervizelést és az üzemeltetést nézem. Ennek ellenére azt mondom, hogy ezt nyilvánvalóan - miután nagyon megéri egyébként, tehát társadalmilag a leghasznosabb közlekedési eszközök egyike -, ahogy az előbb említettem, ebben az ütemben fejleszteni kell és fejleszteni érdemes, és nyitottak vagyunk a kerülettel való megállapodásra is az M2-es metróvonal összekapcsolását illetően. Ez egy másik részkérdés volt.

Na, most, az egyéb kérdések tekintetében is folytatnám a mondandómat. Tehát az állomásfejlesztések ügyét is szóba hozta itt képviselőtársam, a budapestit és a budapesti agglomerációt illetően. November 30-áig, ami mindjárt itt van, készít a MÁV egy állomásfejlesztési tervet, ami 4 dobozból fog állni, 4 részből fog állni. Először is, van 4 olyan nagy fővárosi pályaudvar, főpályaudvar - nyilvánvaló, hogy ez a Déli, a Nyugati, a Keleti és a Kelenföldi -, amelyeknek a fejlesztése egy ingatlanpiaci beruházás keretében lehetséges, azt jelenti ez a konstrukció, hogy mi, a Magyar Államvasutak, megtartjuk a vasútüzemhez szükséges ingatlanrészeket, és amennyiben van - teljesen piaci alapon - befektetői szándék, akkor a befektetőnek lehetősége van az ingatlan

felújítása mellett a felszabaduló területek hasznosítására. Ez a Keletinél, a Nyugatinál, a Délinél és Kelenföldnél is egy létező üzleti modell. Nagyon sokszínű a budapesti ingatlanfejlesztői piac, és az ingatlanfejlesztők - abszolút piaci alapokon - már régóta ostromolnak, hogy ezt a lehetőséget nyissuk meg. Nyugat-Európában vannak ilyen vasútállomások, amelyek kvázi kis plázaként vagy bevásárlóközpontként is működnek. Az üzleti konstrukció lényege, hogy mi azt kínáljuk, hogy odaadjuk a területet a teljes felújításért cserébe, és a felújított területeket pedig - a vasútüzemen túl - ő kész lehet hasznosítani és bérbe adni. Ez szerintem a 4 főállomás esetében működik.

A második csoportban vannak az agglomerációs vasúti pályaudvarok, ahol van konkrét megkeresésünk, üzleti ajánlatunk, hogy ott bérbe venné valaki a vasúti pályaudvart - a nagyon forgalmas, Budapestre jövő vonalakról beszélünk -, ahol megérné a befektetőnek felújítani a pályaudvart és abban valamiféle eladóhelyet vagy üzlethelyiséget létesíteni. Tehát az üzlethelyiségért cserébe mi a felújítást kérjük, és nyilván egy korrekt működtetést és korrekt üzemeltetést.

A harmadik doboz ebben azoknak a vasútállomásoknak a sorsa, amiket B vagy C kategóriába sorolunk, tehát kisebb forgalmú vasútállomások. Ott meg fogom bízni a MÁV megyei igazgatóit, hogy találjanak esetleg helyi üzemeltetőt, mert nehéz azt megmondani, hogy helyileg nem érdemes-e - sok ilyen kistelepülést ismerek - valakire rábízni a MÁV-állomás üzemeltetését. Sokkal jobb volna, mert volna egy helyi gazdája a dolognak, és ő is hasznosíthatná az adott területet, de itt alapvetően üzemeltetésről beszélünk.

És a negyedik doboz, hogy a MÁV azért 840 milliárd forintból gazdálkodik. És itt jegyzem meg, hogy a Pénzügyminisztérium korrekt volt velünk, mert a működéshez szükséges összes forrás rendelkezésre áll, nincs működésiforrás-hiány, a karbantartásra fordított összeggel tudjuk növelni, sőt a most parkolópályán, raktárakban, lerakatokban álló régi vasat, régi járművet soron kívül felújítani, ezt meg tudom rendelni, mert a Pénzügyminisztérium erre is biztosított keretet.

Az EIB-hitel ‘25-ös lehívása esetén a ‘25-ös önrész benne van a ‘25-ös költségvetésben, a gördülőállomány finanszírozása, ami 1600-1700 milliárdnak a ’25-ös, ‘26-os, ‘27-es része és tervezése. Viszont nincs benne a költségvetésben, mert erről nem hoztunk végső döntést és nem kötöttünk megállapodást- és azt gondolom, hogy az egy nagyon fontos döntés lesz -, hogy honnan, milyen járművet és hogyan vásárolunk. Ezt Mellár képviselő úr felvetése alapján valóban érdemes társadalmasítani, érdemes akár ebben a bizottságban és más fórumokon is alaposan megbeszélni.

Nyilván az üzleti titok és a nemzetgazdaság üzleti érdekeinek szemmel tartása mellett, de azt gondolom, hogy itt mindannyian egy hajóban evezünk, és azt akarjuk, hogy az ország jó dolgokat valósítson meg, és jól tudjuk megvalósítani. Ez egy komoly üzleti kérdés lesz. Rengeteg a piaci jelentkező, azt tudom mondani önöknek: kínai, európai; új, használt; lízingelés, bérlés, vásárlás, szállítói finanszírozás. Tehát egy ekkora beszerzésnél tulajdonképpen miről van szó? Egy ország eldönti azt, hogy a következő tíz évben járművet vásárol. Ez ma az európai járműgyártópiacon egy óriási információ és egy óriási érték, mert azt jelenti, hogy aki ezt a tendert megszerzi, annak tíz évre van eladási lehetősége és van gyártása lekötve. Nagyon sok pénzről beszélünk, de nekünk nem mindegy az, még egyszer hangsúlyozom, hogy mi a magyar hozzáadott érték vagy mi lokalizálódik ebben, tehát mi tud Magyarországon maradni, és a magyar vasúti és kötöttpályás járműkapacitás hogyan használódik vagy hogyan alakul.

Tehát ez a négyfajta, a MÁV saját kapacitásból megvalósuló pályaudvar-fejlesztése évi tízmilliárd forintos kerettel benne van már a ’25-ös üzleti tervben. Tehát kiszorítottuk a MÁV-ból azt, hogy a MÁV tízmilliárdot fog költeni fontos, de nem a legnagyobb és nem az agglomerációs vasúti pályaudvarok felújítására. Tehát négyfajta

vasúti pályaudvar felújításában indulunk meg, 2026-ra reményeim szerint eredmények lesznek. Ezt ki lehet taposni.

Gelencsér képviselőtársam felvetett egy nagyon érdekes kérdést, hogy a Fidesznek vajon mi a felelőssége abban, hogy a kötöttpálya és a vasút, a Magyar Államvasutak ilyen állapotban van. Nem szeretném véka alá rejteni, és vannak nagyon régi harcosok ebben a teremben, hogy azért a rendszerváltozás környékén és azután egy nagyon komoly intellektuális vita zajlott nagyon sok politikai közösségben, jobb- és baloldalon egyaránt, hogy vajon egy autópálya-fejlesztés és egy Volán-fejlesztés mellett ilyen volumenű vasúti kapacitásra Magyarországon van-e szükség. Én még ültem ebben az épületben 2010-ben frakcióvezetőként olyan megbeszéléseken, ahol arról volt szó, hogy a nehéz helyzetben lévő gazdaságban hogyan alakítsuk át úgy az országot, hogy melyik lábunkra álljunk. Mert azt is lehetne mondani - most tegyük félre a zöldszempontokat, csak technikailag mondom ezt, zöldszempontból nyilván ez nem akceptábilis, de azt is lehetne mondani -, hogy levisszük az üzemanyag jövedéki adóját és adóját, és akkor olcsóbbá tesszük a gépkocsihasználatot, és mindenki járjon saját autóval. Ezt is lehetne mondani, ez sem ördögtől való, mert technikailag ez is lehetséges, és ami nem megy autóval, azt visszük Volánnal. Ezt is lehetne mondani, és akkor ez a vasúti pálya egy másik értelmezést nyerne. Tulajdonképpen a ’10-es évek második felére és végső soron az elmúlt 3-4 évben dőlt az el, először a ’10-es évek közepére - részben egyébként itt akceptálnunk kell Vitézy államtitkár úrnak és kollégáinak a munkáját -, hogy a fővárosi-elővárosi közlekedésben döntő szerepe van a kötöttpályának, tehát Budapest ellátásában. Budapest összesen egy hárommilliós agglomeráció a bent lakókkal és a környékben lakókkal, ennek az ellátásában ennek döntő szerepe van, a fejlesztéseket ide is koncentrálták, a kapacitásokat ide csoportosították át, ezért vidéken gyöngült le. Én pedig azt a lépést tettem hozzá, ami szerintem egy nagyon fontos lépés, hogy olcsóvá tettük.

Innentől kezdve ma már nem kérdés, hogy kell-e, mert lehet azon vitatkozni, és egy statisztikussal vagy aki a KSH-t vezette, azzal nem mernék vitatkozni, hogy melyik statisztika a jó statisztika, erről persze a politikusoknak van egy személyes meggyőződésük, mint ismert, de azt mindenféleképpen idecsatolom, hogy azon ma vitatkozni, hogy tele vannak a vasutak és tele vannak az autóbuszok, nem lehet, ami egyszerűen az üzletről és az árról szól. Tehát bár ez egy autózást szerető társadalom, de az üzemanyagárakról és a jegyárról nincs mit beszélni. Tehát a legnagyobb reklám, Bakos képviselő asszonynak mondom, a legnagyobb reklám a közösségi tömegközlekedésnek, ha olcsó vagy ingyenes. Annál hatékonyabb érv egy olyan árérzékeny társadalomban, mint Magyarország, ahol mindent az ártudatos gondolkodás határoz meg, ha ingyen adom a tömegközlekedést, annál nagyobb kedvet a tömegközlekedéshez még a minőségi problémák ellenére sem tudok csinálni.

Azért ömlenek a panaszok, és azért tudnak politikustársaim kihasználni bizonyos helyzeteket, mert megnöveltük azoknak a számát jó üzletpolitikával vagy árpolitikával, akik a közösségi tömegközlekedést veszik igénybe, és sokkal több a panasz. Ma már üresen járkáló vasúti járműveket vagy üresen járkáló autóbuszokat nagyon keveset lát az ember. Nézze meg, hogy a Balatonnál mi történik nyáron! A magyar fiatalok 1890 forintból beutazzák az egész országot egy hónapon keresztül, és ezzel a járműállománnyal és ezzel a járműparkkal mennek. Természetesen nem vitatom azt el, hogy a minőséggel innentől kezdve már sokkal nagyobb problémák vannak és lesznek is, mert sokkal nagyobb a forgalom és sokkal nagyobb az igény erre. De ezt magunk gerjesztettük, részben a főváros kiemelésével és az elővárosi közlekedés megemelésével, részben pedig az árpolitikával. Tehát a felelősségünk abban áll, azt hiszem, hogy későn hoztunk döntést, vagy soká született meg az a döntés, hogy akkor mi legyen a Magyar Államvasutakkal, vagy kell, vagy nem kell.

Bocsánat, ha elnök úr vagy a képviselőtársak türelmével visszaélek, de azért azt fontos megérteni, hogy Magyarországon, és nem akarok elkalandozni, de mégis a Tisza Kálmán teremben ülünk, annak az embernek köszönhető, akinek a portréja az elnök úr feje fölött lóg, hogy 15 éven keresztül Magyarországon kiépítettek tizenegynéhány ezer kilométernyi új vasutat a meglévő 4000-hez képest, és a magyar vasúthálózat 1914-ben, a világháború kirobbanásakor ugyanannyi volt, mint Franciaországban a lakosságra jutó vasúti pálya. Ez óriási előny volt. És azt még egyszer hozzáteszem, hogy akkor nem volt autópálya-hálózat, mint ahogy motorizáció sem volt ebben a formában, ez majd csak a '60-as, '70-es évek vívmánya Nyugat-Európában is, és a vonat és a vasút vitt mindent. A két világháború közötti Magyarország talpra állítása Trianon után részben a vasúton keresztül és a vasúti iparágon keresztül történt meg, tekintettel arra, hogy a vasútnak nemcsak mobilitási szerepe volt, nemcsak a progresszió szimbóluma volt, és ahogy mondta Mellár képviselő úr, nemcsak egy ökoszisztéma volt a gazdaságban, mert az Osztrák-Magyar Monarchia legnagyobb gazdasági sikere a vasútépítés volt, aminek hatására a finanszírozás okán létrehoztak Budapesten 500 darab bankot hat év alatt. Ez akkora üzlet volt, és ez magántőkealapon valósult meg. A '30-as évek végén zárult le a magyar magánvasúti hálózatnak az államosítása. Ha valaki közgazdászként gondolkodik, akkor a vasút volt az, ami ezt az országot modernné tette, és ennek az oka az volt, hogy mindenki a háborúra készült, és a háborúban a vasúti mobilitás volt a hadsereg mobilitása, és ez még így volt a második világháborúban is, ha vasúton mozgatták a haderőt. Abban a pillanatban, ahogy ennek a jelentősége megváltozott és leértékelődött, valóban, nemzetbiztonsági szempontból a vasúthálózat az ukrán háború kitöréséig lényegében lefelé haladt, az egész vasút lefelé haladt. Az az utóbbi 20-30 év vívmánya, hogy zöldszempontok alapján az emberek visszafoglalták a vasutat először Nyugat-Európában, majd most már Közép-Európában is. De az ok, ami miatt a vasút: a gazdasági progresszió és fejlődés, majd a katonai szempontok, ugye.

Még egy kitérő - nem akarom itt rabolni az idejüket -: 1914 szeptemberétől decemberéig nem sikerült az Osztrák-Magyar Monarchiának a hadsereget mozgósítania a keleti és déli frontra, és ennek volt az az oka, hogy '15-ben majdnem elveszítettük mi az első világháborút azonnal, mert az oroszok már Kassa közelében jártak, nem tudták megszervezni jól, hogy vonaton kivigyék a hadsereget a frontra, ez volt az alapvető oka, és az ellenfél meg sokkal jobban szervezte meg. Miután a hadseregnél a mobilitásban nemzetbiztonságilag a vonatnak már nem volt a XXI. század elején akkora jelentősége, ez leértékelte bizonyos értelemben az egész ágazatot. Most az üzemanyagárak, a klíma, a klímatudatos gondolkodás, a zöldszempontok miatt épül vissza, mert a lakosság és elsősorban a fiatalok közül rengetegen használják a vasutat és a közösségi tömegközlekedést, ami szerintem jó hír. Elnézést a kitérőért.

Választ adtam arra, hogy a közútfejlesztés mellett a vasútfejlesztés miért nincs a kormányhatározatban. Ezt oda fogjuk adni.

Kiemelt beruházások témaköre, ezt többen is érintették. Én szívesen megmutatom egyszer azt a katalógust egy bizottsági ülésen, mert csináltam egy katalógust arra vonatkozóan, hogy amikor nem volt tervtanács vagy nem volt önkormányzati kontroll, mi épült Magyarországon helyben és országosan, milyen épületek épültek - nehezen vállalható egy jelentős részük. Tehát azt gondolom, hogy nem szabad kivonni még a legnagyobb beruházásokat sem - vagy csak nagyon minimális mértékben - egy társadalmi kontroll alól, mert az Országos Tervtanács, a helyi tervtanács, tetszik, nem tetszik, de egy minőség- és ízléskontroll, és a helyi építési szabályzat és az önkormányzati szerep pedig egy társadalmi kontrollt jelent minden beruházás fölött. Én arra törekedtem az elmúlt két évben, hogy ezeket a jogköröket csempésszem visszafelé a magyar építészetről szóló törvényben, a végrehajtási rendeletekben, és, mondjuk, a Balaton-parton az önkormányzatok hozzájárulása

nélkül semmi ne épülhessen. Azért nyugtattam meg a kezdeményező pártok képviselőit és az aláírást nem adó polgárokat, hogy ne aggódjanak, ha nem lesz népszavazás, akkor is megoldódik ez a probléma, mert teljesen megváltoztattuk a kiemelt beruházási státuszt. Ma százmilliárdos beruházás alatt nincs kiemelt beruházás, és meghatározott új munkaerő-mennyiséget, sok-sok száz munkaerőt kell létrehozni ahhoz, hogy kiemelt beruházás legyen. Teoretikusan az a kérdés, hogy az országnak fűződik-e ahhoz érdeke, hogy legyen egy rendszer, ami a kiemelt beruházásokat lehetővé teszi, 2006 óta eldőlt kérdés. A Gyurcsány-kormány döntött úgy, hogy nemzetgazdasági kiemelt beruházások legyenek. Nem akarok erre hivatkozni, de nyilván annak is megvolt az oka. Egy Audi-gyár megépítése, egy Mercedes-gyár megépítése, egy BMW-gyár megépítése nem illeszthető azért teljes egészében csupán abba bele, hogy a helyi önkormányzat ehhez hozzájárul vagy nem járul.

Olyan volumenű nemzetgazdasági kérdésekről van szó, vagy egy nemzetbiztonsági beruházásról, hogy Szolnokon egy katonai bázis megépítését nem biztos, hogy nekünk ki kell tenni egy társadalmi közszemlére, és pucéran a világ elé állni ott, hogy milyen légibázist és milyen katonai bázist fogunk építeni. Ehhez szerintem fűződik nemzetbiztonsági érdek, és egy volumen fölött fűződik nemzetgazdasági érdek. De lényegében ma teljes egészében lekorlátoztuk és megszigorítottuk azt, hogy lehet-e nemzetgazdasági kiemelést csinálni. A régiek kifutnak, újhoz nem járulunk hozzá. Az, hogy valaki egy nagy üzletet akar csinálni a Balatonnál vagy Budapesten, már nem lehet nemzetgazdasági kiemelés, azért, mert a nemzetgazdasági kiemelések okoztak társadalmi kárt és okoztak társadalmi hátrányt, okoztak politikai kárt is egyébként, meg kell nézni, hogy a Balaton mellett a Fidesz hogyan szerepelt a 2024-es helyhatósági választásokon. Ez a valóság, és ebből visszább kell lépni. A társadalmi érdek is ez, a politikai érdek is ez, és egyébként a környezeti érdek is ez, hogy ezeket az építkezéseket kordában és mederben kell tartani.

Persze, az egész világon egy óriási kérdés az, hogy az urbanizáció és a környezet, a természet és az építkezések egymással milyen viszonyban vannak, hiszen az ember folyamatosan létre akar hozni valamit. 700 ezer - nem 600 ezer, 700 ezer! - üres ingatlan van Magyarországon, miközben mindenki új lakást akar építeni és vásárolni. Nyilvánvaló, hogy a mobilitást, a városba és a nagyvárosba vándorlást nem lehet megakadályozni, de az én választókerületemben van olyan 500 fős falu, ahol 4 ház egymás mellett tök üres, majd utána egyben laknak, és utána megint 4 teljesen üres, mert kihaltak, elmentek, és a fiatalok bevándoroltak a legközelebbi nagyvárosba abban a reményben, hogy jobban élnek. De azzal azért legyünk tisztában, hogy miközben persze kevés lakás épül, 700 ezer olyan ingatlan van, ami Magyarországon üresen áll.

Nemcsak a HÉV-ről nem beszéltem eleget, hanem arról sem, hogy 2025-ben a KRESZ-t újjá akarjuk alkotni. 2 éve zajlik ez a folyamat, 50 társadalmi szervezettel, 500-600 kezdeményezéssel és véleménnyel a részükről, és majd kérek lehetőséget január végén, februárban bizottsági elnök úrtól, hogy a KRESZ-módosításról külön tájékoztathassam a Gazdasági Bizottságot, hiszen ennek rengeteg gazdasági következménye és rengeteg gazdasági föltétele van, nemcsak a járművezetés, nemcsak a közlekedésbiztonság szempontjából, hanem gazdasági következményei is vannak a KRESZ szabályozásának.

A 2-es metró összekapcsolásról beszéltem.

Háborús vészhelyzet. Hát, most nyilván azért azt nem kell mondanom, hogy szerintem a történelem tanulsága az, hogy ha egy szomszédos országban háború van, akkor az Magyarország érdekeit és működését mindenféleképpen befolyásolja. Én a határ mellett laktam és lakom, egy olyan határ mellett, ahol két háború zajlott a ‘90-es években egymás után rövid időn belül. Én azt gondolom, hogy ez Magyarországra... Sőt ‘89-ben a román forradalom - én átéltem a magyar hadsereg

mozgósítását és határra vezénylését '89 karácsonyán, és utána láttam, hogy mi történik a '90-es évek elején, majd végén. Szerintem, ha egy szomszédos országban háború van, ahol ráadásul magyarok élnek, az Magyarország nemzetbiztonsági érdekeit közvetlenül érinti. Hogy ez arányos-e? Szerintem ez arányos jelenleg. Szóval, hogy meddig, azt nem tudom. Bízunk abban, hogy jövőre vége a háborúnak, de mindenképpen arányosnak gondolom ezeket az intézkedéseket. Ráadásul azért most a háborús vészhelyzetben a kormány rendeletalkotási joga azért korlátozottá vált a legutóbbi felülvizsgálatok eredményeképpen, tehát ahogy én látom, azért ebben történtek érdemi változások.

A digitalizációt én nagyon fontosnak tartom az egész közlekedés témakörében - ezt jól mondja -, a közlekedés szervezésében, a közlekedés szabályozásában, a közlekedés működtetésében. Gondolom ezt megrendelőként és gondolom ezt szolgáltatóként vagy a közlekedés megszervezőjeként, hiszen a Magyar Közút által fönntartott úthálózaton, 31 ezer kilométeren a minisztériumom szervezi a közlekedést. Nincs kihasználva a digitalizáció, nincs kihasználva az automatizáció. Ebben még óriási tartalékok vannak úgy is, mint amire ön utalt, a közlekedésbiztonság tekintetében, de a szolgáltató vállalatok működése tekintetében is.

Arról nem beszélve, hogy mondjuk a vasúti pálya kapcsán a biztonsági berendezések digitalizációja jelentős menetstabilitást biztosítana, és jelentősen csökkentené a késéseket is. Tehát a biztosítóberendezések modernizációjára fordítjuk a rendelkezésre álló forrásainkat, akár EU-s, akár hitel-, akár nemzeti forrás. Amiről beszéltem, hogy az elmúlt két évben 350 milliárdos fejlesztés volt, annak is egy része biztosítóberendezés-cserére ment, és ebben egyébként elég jó magyar, hazai hozzáadott értékű, abszolút piaci szoftverfejlesztések is vannak, tehát biztosítóberendezés-cserékre érdemes erőforrásokat költeni.

Egyébként bejöttek a kínaiak biztosítóberendezéssel a Budapest-Belgrád-vasútvonalra, szuper technológiát alkalmaznak, szuper sebességgel, rácáfolva minden korábbi pesszimista hozzáállásra. És azt tudom mondani, hogy Magyarországon a Budapest-Belgrádnál látni fogunk olyan technológiai megoldásokat, amelyek a mostani európai megoldásokat meghaladják. Tehát vasútfejlesztésben a Budapest-Belgrád egy nagy projekt. A V0 megépítése, egy vasúti körgyűrű megépítése szintén az lesz, amit már egészen más digitális technológiák alkalmazásával lehet megvalósítani. De a hétköznapok tekintetében, amit ön mondott, a közlekedés és a digitalizáció összekapcsolása, egy nagyon fontos kérdéskör, majd a KRESZ-ben is lesznek erre kiutalások.

Elektromos autók. Most nem hozták fel a gyártás kérdését, de azért idecitálom, hogy Magyarország most gyárt 600 ezer-700 ezer autót egy évben; fogunk gyártani egymillió autót egy évben. Az egymillió autó átszállítása Nyugat-Európába csak vasúton történhet az európai szabályok szerint. Tehát olyan vasúthálózatra van szükség, ami egymillió készre gyártott autót el tud szállítani Magyarországról. Egy ilyen híd van Budapesten, ahol át lehet vinni, ez a déli körvasúthoz kapcsolódó híd; máshol nem lehet átvinni, nem bírja el. Következésképpen föl kell készülni arra, hogy Szegedről, Debrecenből, Kecskemétről az autókat Nyugat-Európába vasúton kell átszállítani. Ez a vasúti kapacitást nyomja, és vasutat kell fejleszteni. Újjá kell építeni a Szeged-Budapest vasútvonalat, mert nem fogja elbírni azt, hogy a kínaiak 350 ezer olcsó BYD autót fognak gyártani, már jövőre 50 ezret, és utána évente futtatják fel a kapacitást. 1 millió, 1 millió 200 ezer darab autót fog gyártani a magyar autóipar, aminek a szállítását nekünk, a Magyar Államvasutaknak, logisztikának és pályaüzemeltetésnek kell majd megoldania.

Én nem csak kormánypárti városok vezetőivel találkozom. A salgótarjáni, miskolci és egri megjegyzését annyival egészíteném ki, hogy ha megvár, akkor Nemény András szombathelyi polgármester ül az irodámban jelen pillanatban, és pénteken

megyek Botka Lászlóhoz Szegedre. Tehát nekem kifejezett mandátumom, utasításom van a miniszterelnök úrtól, hogy minden polgármester kollégával beszéljek és konstruktív kapcsolatra törekedjek. Ez vonatkozik Pécstől kezdve bármelyik városra.

Jelzem, hogy a legnehezebb politikai időszakban, a választási kampány kellős közepén, februárban meg tudtam állapodni a fővárossal arról, hogy hogyan legyen az állami közlekedés és a fővárosi közlekedés együttműködése, tehát lehet velem beszélni. Egy kivétel van, de ez ismert mindenki előtt: szülővárosom polgármesterével nehezen boldogulok, de ez a hódmezővásárhelyi vademberek vitája *(Derültség.)*, tehát ezt nem hoznám az elegáns parlamenti termi viszonyok közé; igen, egy kocsmai vitához hasonlítható a helyi politika. Önökhöz méltatlan lenne, hogy most itt kitárulkozzak, de hát, majd ott is próbálkozom valamivel, de az egy nehezebb ügy. Ezt nézzék el nekem!

A déli körvasút ára. Kolozsváron 21 kilométert építenek 19 megállóval, 2 milliárdba kerülne. Úgy tudom, hogy most folyik arról vita, hogy nem valósítják meg. Mi építünk a déli körvasútnál, és ami az árat kialakította, hogy nemcsak pályafelújítás lesz, hanem alul- és felüljárókat építünk a déli körvasútnál; 337 milliárd az első költségvetés. Ha még ezt bővítjük, mármint a vonalat, akkor ez nőhet; 2 vágány helyett 4 vágányt fogunk építeni, és 6-7 méteres támfalakat fogunk megvalósítani, valamint a legkorszerűbb vonatbefolyásoló rendszert fogjuk alkalmazni. Ez kerül 337 milliárdba.

A déli körvasút egy nemzetstratégiai jelentőségű vasút. Itt bonyolódik a nyugat és a kelet forgalma, nemcsak a magyar személy- és áruforgalom, hanem a nyugat-kelet teher- és áruforgalom. Természetszerűen az előbb említettem az autók, a kész autók átszállítását.

A déli körvasútban a környezetvédelmi engedély: nem kérdezték ugyan, mert nagyon udvariasak voltak, de mégiscsak elmondom. Megint úgy döntött a bíróság, hogy nem, nincs környezetvédelmi engedély, nem jól csináltuk, hogy környezetvédelmi engedélyhez jutottunk. Építési engedélyünk van, mert ez nem befolyásolja ezt az eljárást, a környezetvédelmi engedélyt pedig megpróbáljuk újraszerezni. Jelentkezett az illetékes önkormányzat, a XI. kerület. Azt remélem, hogy most, ebben a fázisban, ahol az építkezés már előrehaladott, nemcsak a lakókkal sikerült megegyezni, hanem megpróbálok a XI. kerülettel is létrehozni egy egyezséget.

Tiszteletben tartom, képviselő úr, hogy a kedves szülei egy múzeumban dolgoztak. Engem polgármesterként az a megtiszteltetés ért, hogy egy múzeumot újjáépíthettem, és aki ismer, az tudja, hogy a múzeumoknak és a képzőművészeteknek tisztelője vagyok, és hát, hogy is mondjam csak: a szervezésből eléggé kiveszem a részemet, ami ezt illeti. De az a kérdés - és ez Klebelsberg óta, 1920 óta egy nagyon nagy kérdés -, hogy minden kulturális intézménynek Budapesten kell-e lennie. Ez egy értelmes vita. Most a politikai előjátéktól vagy a politikai viharoktól függetlenül azt szerintem egyszer megbeszélhetnénk, hogy mindennek Budapesten kell-e lennie általában, miközben vannak látványosságok és nevezetességek, amik azért egészen elképesztő számokat produkálnak. A keszthelyi kastélyba elmegy 400 ezer ember, a Közlekedési Múzeumba meg 300 ezerrel számolt az előző, nem általam készített terv. A nyíregyházi állatkertben 505 ezer ember volt tavaly, és voltak már 600 ezren is a Covid előtt. Tehát azt mondani, hogy vidékre nem mennek el az emberek, ez objektíve nem igaz! Az a kérdés, hogy mit kínálunk.

Mit szeretnék én javasolni? Én azt szeretném javasolni, hogy van az államnak egy 7 hektáros telke a BMW-gyár bejáratánál, az autópálya mellett.

Aki látott már modern közlekedési múzeumot, látta, mondjuk, a BMW saját múzeumát vagy a Porschénak a saját múzeumát vagy a Mercedesnek a saját múzeumát, az tudja, miről beszélek. Egy modern közlekedési múzeum, ahogy ön mondta, egy kutatóhely, találkozási pont, közösségi tér és a többi, nem csak kiállítóhely önmagában. Szerintem a XXI. századi közlekedési múzeumnak egy olyan országban, ahol az ipar

nagy részét az autóipar adja, fontos témája lehetne az, hogy mi az autózás jövője, a közösségi közlekedés tisztelete a XXI. században. És ezt szerintem az autógyártókkal közösen kell megcsinálni.

Én arra gondoltam, hogy ha elfogadja ezt persze a parlament, és a kormánytagok is leestek idegességükben a székről, én azt szeretném javasolni, miután az autóipar nagyon sokat kapott már tőlünk, vezessünk be egy autóipari örökségvédelmi hozzájárulást, és a Magyarországon működő külföldi autóipar segítségét kérjük, hogy egy modern közlekedési múzeumot hozzunk létre. Egy egyezrelékes járulék jelentene 15-20 milliárd forintot a költségvetésben évente, abból meg lehetne csinálni egy új közlekedési múzeumot a következő öt évben, mert ez biztos, hogy megfelelő bevétel. Nem mondom, hogy megszakadt a röhögéstől az Audi, amikor meghallotta, hogy a BMW bejáratánál egy múzeum építésére szeretnék egy járulékot bevezetni Magyarországon, és nem mondom, hogy a gazdasági versenyképességért felelős kormánytagok nem kaptak a szívükhöz, de szerintem az, hogy az általunk ezermilliárdokból támogatott külföldi autóipar visszafáradjon a kasszához és egy közösségi cél érdekében a következő években valamit áldozzon, szerintem egy reális lehetőség.

Már volt itt kórház vagy múzeum. Senki nem akarja Budapestnek az elsőségét és prioritását elvitatni a személyes szembenállásuk ellenére sem, de önnek is tudnia kell, képviselő úr, hogy Budapest az európai uniós átlag fejlettségéhez képest 157 százalékon áll. Budapesten jobban keresnek az emberek, Budapest már egy jómódú városnak számít azokhoz a vidéki térségekhez képest, amiket itt többen szóba hoztak. Tehát én azt gondolom, hogy meg kell fontolnunk Klebelsberg nyomán is, hogy mennyit költünk és hogyan költjük el Budapesten, mire költjük, és ha lehet, akkor igenis helyzetbe kell hozni - nem olyan nagy ország ez, vagy nem olyan nagyok a távolságok - más városokat is kulturális intézményekkel vagy állami intézményekkel, mint ahogy egyetemfejlesztés sem csak Budapesten van. Látható, képviselő úr, hogy a vidéki magyar lakosság mennyire ragaszkodik a Debreceni Egyetemhez, a pécsi orvostudományi egyetemhez, ami az egyik legjobb az országban, vagy például a soproni erdészeti egyetemhez is ragaszkodnak a vidéki emberek és ragaszkodnak az emberek, tehát vannak nagy állami, országos jelentőségű intézmények, amelyeknek van helye és realitása.

A közlekedés, Északkelet-Magyarország, elsősorban Miskolctól északra vagy Egertől északra, ez egy nagyon fontos térség. Összekötöttük Kassát Miskolccal. Ott van egy hiba, ahogy lemegyünk Miskolc után egy emelkedőről, megroggyant az autópálya, és a Strabaggal most hozatjuk helyre, ezt nem kérdezte képviselő úr, de a miskolciak szempontjából ez nagyon fontos. Viszont az ózdi és Ózd környéki vasúti közlekedésben van fantázia. Én megvizsgáltattam külön a miskolci kórházzal kapcsolatos vasúti megálló kérdését. Ez növelné a költségeket, de úgy adtam ki a tervezési státuszt, hogy ezt mindenképpen vegyék bele. Amikor ide eljutunk, hogy már konkrét számot látunk, akkor kell ezt mérlegelni, de önnek teljes egészében igaza van - amikor leírta, hogy honnan, hova, milyen idősávokban és milyen terminusokban lehet bejutni, akkor ezt én abszolút képviselem,. tehát a megyei kórháznál megálló-hozzájutási lehetőség kell.

Az a régió: ugye, az autóút-építésből is akarunk egy északi erősített autóutat építeni pont Ózd miatt, Ózdnak, az északi, északkeleti résznek az összekötését. Budapest körül kialakult egy nagyon fejlett agglomeráció, egy városi gyűrű, kialakult egy második kör is: Debrecen, Kecskemét, Kaposvár, Zalaegerszeg és a peremek - északkeleti rész, délkeleti rész, keleti rész, délnyugati rész, déli rész - az, ami valójában problémával küzd. Zalaegerszegtől délre, Kaposvártól délre, Kecskeméttől délre, Békéscsabától keletre, Debrecentől keletre, Miskolctól északra, Egertől északra,

Salgótarjántól északra: ez az a karéj, amiben van szerintem növekedési potenciál, és itt kell utat is fejleszteni, és kell vasutat is fejleszteni.

Nem gondolom, hogy azzal lennék vádolható, hogy a vasút ellenében a közútról gondoskodnék csak, de azért itt az a helyzet, hogy van 31 ezer kilométernyi alacsonyabb rendű út. Kérdezte képviselő úr, hogy mikor lesz a jegyár rendezése. 5150 forint most a napi matrica, és 6400 forint a tíznapos. Nem túl szellemes megoldása egy bizonyos helyzetnek, nem tagadom, de ugye itt nagyon sok pénzről beszélünk. Az autópályák használói nagyon jelentős részben a tranzitforgalmat bonyolító magánszemélyek, az a hatalmas, több millió embernyi tömeg, aki keletről megy nyugatra munkát vállalni, meg kell nézni, kik közlekednek karácsony előtt az M5-ösön, M1-esen, illetve a tranzit. 2022-ben az autópályák 400 milliárdnyi útdíjat hoztak, 2023-ban már 500 lesz, '25-ben 600, és 2-3 év alatt ezermilliárdra megy föl, amit az autópálya hoz. Ez egy óriási pénz, és én azt javasoltam - ebben sem született még döntés -, hogy legyen egy útkassza, magyarul, én azt mondom: ha autópályát fejlesztünk, az autópálya által behozott pénz fedezhetné az alsóbbrendű utak folyamatos fenntartását és karbantartását. Tehát a külföldiek által fizetett autópálya-útdíjból lehetne a 3-as, 4-es számú alsóbbrendű úthálózatot folyamatosan finanszírozni. Annyit kellene elérni, hogy a költségvetésben legyen egy útkassza, amiben éves szinten 150 milliárd megmarad az útdíjból, az bemenne a közútba, és a közút csinálná az alsóbbrendű utakat. Biztos vagyok benne, hogy garantáltan 3-4 éven belül radikális változás menne végbe, tehát önfenntartó lenne. Akkora üzlet az autópályák működtetése, üzemeltetése, az állam szempontjából is, hogy önfenntartóvá lehetne tenni vagy részben önfenntartóvá tenni a magyar úthálózat-fejlesztéseket.

Nyilván nem szívesen engedünk a díjból, meg fogom vizsgálni ezt az egynapos matrica igényt, mert nagyon sok helyről ostromolnak, de kétségtelen tény, hogy az a cél, hogy nyilvánvalóan ezzel pénzt keressen a költségvetés és pénzt keressen az állam. Teljesen fölösleges volna ezt tagadni, és ugye ez is mód arra, hogy ne ezen járjanak, hanem, mondjuk, kötöttpályán menjenek. Tehát ha az autópálya-használat ilyen drága, akkor nyilvánvalóan InterCityvel fog menni a megyeközpontból Budapest felé, ez a realitás ma Magyarországon. Ezért nem mindegy, hogy melyik vasúti vonalra milyen fejlesztést teszek rá, mert ha az InterCity-vonalakat és az InterCity-kocsikat megfejlesztem, akkor az alsóbbrendűeknél a problémák már könnyebben és gyorsabban tehetők elviselhetőbbé.

A pályamatricáról beszéltem, HÉV-ről beszéltem, a HÉV-közlekedés összehangolásáról beszéltem, a diákvárosról mindjárt, ahogy elmondtam, Lánszki főépítész úr fog beszélni.

Az építőipari munkaerőről annyit szeretnék mondani, hogy a magyar építőipar leköt 360-380 ezer munkavállalót per év normál esetben. Ötvenezerrel lett kevesebb a munkavállalók száma az építőipari kapacitás visszaesése okán az elmúlt két esztendőben, tehát 50 ezerrel dolgoznak kevesebben az építőiparban, mint dolgoztak három éve. Ez azért van, mert az építőiparnak csökkent a megrendelése. Tehát itt az a veszély nem fenyeget bennünket, hogy ha építünk valamit, akkor külföldiek jönnek be csupán, és magyar munkavállalóknak nem lesz helye.

Itt szeretnék valamit elmondani, ami egy nagyon érdekes tapasztalat volt, és nehogy sértésnek vegye valaki, de azt gondolom, kell erről beszélni. Sokan kérdezik, hogy miért hoznak be külföldi munkaerőt nagy gyárak, például a BYD-építésen részben miért kínai munkavállalók lesznek Szegeden, vagy a debreceni gyárépítéseknél miért vannak külföldiek. Azt mondják a debreceni vállalkozók, hogy nem tudnak azzal versenyezni, hogy egy kínai munkavállaló 70 órát dolgozik egy héten - ezzel nehéz versenyezni. *(Bánki Erik és Szatmáry Kristóf távozik az ülésről.)*

(Az ülés vezetését Cseresnyés Péter, a bizottság alelnöke veszi át.)

Egy kínai munkavállaló, aki Magyarországon dolgozik, 65-70 órát dolgozik egy héten. Ezzel nagyon nehéz versenyezni, a magyar munkavállalókra vonatkozó szabályokat és nyilvánvalóan minden más kérdést összevetve. Nem akarok itt most belemenni a részletekbe, elég nagy a nyilvánosság, mindenki érti, hogy mire célzok. 65-70 órát dolgozik egy külföldi. Most mondanék egy példát, de nem teszem ezt meg, hogy egy magyar nagyvállalat lemérte azt, hogy a gyárépítés területére mikor mennek be a külföldi munkavállalók és mennyit vannak benn, és mikor mennek be a magyar munkavállalók és mennyit vannak benn munkaórában. Az európai munkavégzési szabályok, kultúra és morál adott esetben nem versenyképesek - ez a realitás, ezt azért tegyük hozzá.

A 700 ezer üres otthonról beszéltem. A lakásépítési programban a differenciálással egyetértek. A munkásszállót illetően támogatom a kezdeményezését a képviselő úrnak. Tehát azzal, hogy magyarok számára legyen fenntartva a munkásszálló-építés, én teljes egészében egyetértek.

Az M0-s befejezésével kapcsolatban: én továbbra sem gondolom azt, hogy a Pilisen át lehet menni, tehát szerintem nincs annak társadalmi realitása ma Magyarországon, hogy az ottani önkormányzatok, az ott élő emberek és a környezetvédelmi hatóságok, civil szervezetek valaha az életben hozzájárulnának a hegyen való áttöréshez. Ezermilliárdokba kerülne az alagút egyébként. Azt kéne megnézni, ezen dolgozom most, hogy mennyibe kerülne valójában az M1-es és Esztergom összekötése az M100-assal, tehát a hegynek a másik oldalán, ha építenénk egy utat az M1-estől föl északra Esztergomba, megépítenénk az M100-ast, az mennyibe kerülne és mennyi forgalmat venne le, tehát az esztergomi gyárkapacitás és az ottani kapacitások hogyan befolyásolnák ennek a közlekedési mennyiségnek az eloszlását.

A Római-part: én mobilgátpárti vagyok, bár nem értek hozzá és nem vagyok szakember, de szerintem a mobilgát jól működött, Magyarországon nem volt halálos áldozata az árvíznek, Európa minden országában volt. A kérdésére, engedje meg, hogy írásban válaszoljak, ami a megoldások közüli preferenciát jelenti.

Képviselőtársam, Szeberényi Gyula Kecskemétről: mit várok a koncesszióról való tárgyalástól? Azért nem beszéltem az M5-ös hatsávosításáról, mert az egy Strabag-koncesszió, az M6-ossal együtt, és ezek rövidesen lejárnak. Nyilván meg fogjuk tendereztetni, kapcsolatban vagyunk a Strabaggal. Az M44-es csomópontját közösen alakítjuk ki. Az M44-es, ahogy bejön az M5-ösbe, már épül, és ez egy közös beruházás lesz, de lehet velük beszélni, és fogunk is velük beszélni, folyamatos a kapcsolat. Egyébként jó üzemeltetők, nem tudok rosszat mondani. Meg fogom vizsgálni ezt a kérdést. 21-én megyek Kecskemétre a polgármester asszonnyal áttekinteni a városvezetés és a tárcám közötti ügyeket; ez is mindenféleképpen napirenden van.

A vasútfejlesztéssel kapcsolatban Mellár Tamás képviselőtársam kérését és intelmeit figyelembe vettem, illetve akceptálom. Az utaslétszámról az eladott jegymennyiség és az eladott bérlet a legbeszédesebb. Rengeteg ingyenutazó van, senki nem tudja valójában megmondani, hogy hogyan utaznak, mert ingyen utazik egy csomó ember. De a lényeg az az - a készpénzre még nem reflektáltam, bocsánat, de fogok -, hogy olyan rendszert szeretnék, ami a valóságot visszatükrözi, és nem a hamisítás vagy nem a tények eltagadása a cél. Nyilvánvalóan egy statisztikussal és a KSH korábbi vezetőjével nem szívesen vitatkoznék ebben a tárgykörben.

Kápé. Van egy problémánk, ami arra vonatkozik, hogy aki az autóbuszokon jegyet vásárol és készpénzzel fizet, akkor annak a készpénznek a sorsa hogyan alakul. Vannak belső vizsgálataink és rendőrségi ügyeink e tekintetben. Van egy erős nyomás rajtam a MÁV-Volán-menedzsment részéről, hogy a készpénzt vezessük ki, és

készpénzzel ne lehessen fizetni. Én ezt ellenzem. Tehát én azt szeretném, ha a készpénzfizetési lehetőség megmaradna a járműveken, de ennek van kockázata, szeretném felhívni a figyelmet. Tehát a készpénzfizetés mindig egy nagy kísértés attól, aki elfogadja, ezt ne rejtsük véka alá, és vannak ilyen rendőrségi ügyeink. De nyilvánvalóan most már, hogy a fizetések növekednek, ez nem általános tendencia, és nem jellemző teljes egészében.

Az EIB-hitellel kapcsolatban Bakos képviselő asszonynak válaszoltam a kérdésére. A MÁV megkapott mindent, ami kellett. A foglalkoztatási fa pedig úgy alakul, hogy miután elöregedő a MÁV-Volán-csoport munkásállománya, ha semmilyen döntést nem hozunk, akkor is ezerrel csökken évente a létszám, mert annyian mennek nyugdíjba. Tehát ha megnézi a vállalat korfáját, akkor az 50-60 évesek aránya nagyon magas, és folyamatosan mennek nyugdíjba. Sajnos a vasutas és a közlekedési szakközépiskolákba nagyon kevesen jelentkeznek, de 400 ezer forintos fizetésért nem is jelentkeztek volna. Majd az a kérdés, hogy 600-700 ezer forintos meg mozdonyvezetőknél egymillió forintos fizetésekért jelentkeznek-e, ez egy nagyon izgalmas és nagyon nehéz kérdés, de a képzési struktúra átalakítására is szükség van.

Ebben a vállalatban van foglalkoztatási plusz, tehát félreértés ne essék. Ha ez a vállalat egy korszerű technológiával dolgozó vállalat lenne, ahogy Gelencsér képviselő úr jelezte, a biztosítóberendezések és a digitalizáció szerepet kapna, akkor kevesebb emberrel is meg lehetne oldani. Ezt a technológiát, ezt a vasat most ennyi emberrel lehet megoldani, de egy modern vasút, egy modern közlekedési struktúra nem feltétlenül ennyi emberrel működik. Én elégedett vagyok az ott dolgozó emberek hozzáállásával, teljesítményével. Ez egy zárt közösség, egy hivatásrend, ráadásul ez egy egyenruhás rend, ne felejtsék el, a buszsofőröknek is van, és a MÁV-osoknak is van egyenruhája, tehát van egy önkép, ami nagyon erős, és szerintem ez egy értékes struktúra. Sok korábbi miniszter nem így gondolta. Én ezt szeretném megtartani és erősíteni, de a fenntartható létszámgazdálkodás keretében. Összevontuk a pénzügyi vezérigazgatást a humánpolitikával, nagyon észszerű gazdálkodás zajlik jelen pillanatban. Ugye, mindamellett, hogy ez viszonylag kevés nyilvánosságot kap, én a teljes vállalat átalakításán és modernizálásán dolgozom, hogy ez egy, az állam érdekeit jobban szolgáló modern vállalat legyen.

A karbantartás részben egy olyan vállalathoz került kiszervezésre, ami a MÁV tulajdona is. Tehát a MÁV Vagon egy részét eladtuk, egy részét megtartottuk, azért, mert azt gondoltam, hogy ha átadom az irányítást a MÁV Vagonban, piaci vezetése lesz, akkor az sokkal hatékonyabban fogja a karbantartást végezni, mert nyilván nyereséget akar majd realizálni. Egy állami vállalatnál a piaci szempont nehezebben érvényesíthető, és vannak társadalmi szempontok, főleg egy ilyen erős hivatásrendi tudattal gondolkodó vállalatnál, mint a MÁV. Megnézzük, hogy ez hogyan sikerült, de ott bent vagyunk tulajdonosként, tehát nem adtuk fel a pozíciót. Nem arról van szó, hogy privatizáltuk, csak egy részét adtuk el a vállalatnak, egy részét megtartottuk, és a karbantartáshoz az összes pénz rendelkezésre áll. Sőt, jövőre még többet is tudunk költeni erre. Tehát nekem nincs a Pénzügyminisztériumra panaszom, ami a működést illeti, a működéssel kapcsolatos összes pénzt megkapom Varga miniszter úrtól. Hogy az új pénzügyminisztertől megkapom-e, azt nem tudom, de a mostanitól mindenképpen. De majd akkor az önök közreműködésével, kormánypárti képviselők segítségével kiharcoljuk.

A létszámstopról beszéltem; a bértárgyalásokról beszéltem. Nincsen bértárgyalás, mert hároméves bérmegállapodás van. A sztrájkjogot eszem ágában nincs, hogy elvegyem, vagy a szakszervezetek mozgásterét korlátozzam. Én egy dolgot nem szeretnék, hogy a közlekedési sztrájkkal egy ország megbénítható legyen, ahhoz nem tudok asszisztálni. Tehát én mégiscsak felelősséget viselek. Nagyon sok

kormányzati pozícióban dolgoztam már, és nagyon sok politikai pozícióban. Egy dolgot tudok mondani: a közlekedésben dolgozóknak is tudniuk kell, hogy amikor belépnek a közlekedésiparba, akkor ez a fajta joguk korlátozott, mert munkaügyi vita, munkabéke felmondása és szembenállás esetén is egy szolgáltatási minimumot abban az országban, ahol milliók indulnak el reggel, biztosítani kell. Ebben én nem tudok engedni, de ők ezt tudják, ők ezzel a kerettel végzik a munkájukat, és ennek az árát meg is fizetjük egyébként, félreértés ne essék. Tehát a sztrájkjog szerintem a közlekedés területén haváriakérdés is és biztonsági kérdés is, és azt csak részben lehet garantálni.

Ugyanezt gondolom az egészségügyben. Nem hiszem, hogy egy orvos sztrájkjoga is korlátlan lehetne, amikor haldokló embereket kell gyógyítani. Tehát ez ugyanaz: ha el kell vinni a gyerekeket iskolába, akkor a sztrájkjog korlátozása szerintem legitim. Ez nem azt jelenti, hogy ezzel vissza lehet élni vagy vissza kell élni, de azért mégiscsak vannak ennek határai. De én arra gondoltam, hogy miután a bérmegállapodást aláírta minden szakszervezet - nálunk normális viszonyok vannak a szakszervezetek és a munkaadó, illetve a tulajdonos, a fenntartó között -, én azt gondolom az ide költött forintok kapcsán - engem megtámadtak azzal is, hogy túl sokat költöttünk béremelésre, a szaksziknak túl sokat engedtem, megtámadtak ezzel is -, én nagyon jónak tartom azt, hogy ezt a pénzt az emberekre tudjuk költeni, mert ezt a rendszert ezek az emberek működtetik. Nem szabad sajnálni egy vasutastól, hogy 450 ezer forint helyett 550 ezret keres. Ha Budapesten most megnézzük a kereseti viszonyokat, szerintem nem kell ezen olyan túl sokat pörögni.

Nem tervezem a párhuzamosságok felszámolását, mert nagyon kevés van már. Nem, nem tervezek vonalbezárásokat. A módváltás sikere ellenére sem biztos, hogy módváltásra több helyen igény lesz, tehát nincs ilyen terv. Nyilván azért én is politikus vagyok, tudom, hogy hogyan kell megnyerni a választásokat *(Az ellenzéki képviselők felé.),* önöknek még tanulnia kell, ezért aztán '26 előtt nem tervezek, és '26 után sem egyébként ilyen lépéseket, teszem hozzá, tehát nincs ilyen tervünk, és nincs ez napirenden.

A reptér egy nagy dosszié. Ugye, tudja jól, hogy csak részben tartozik hozzám, a zajkezelés és a szabályozás tartozik hozzám. Erről sok vitánk volt már, és a kollégáim is mindig állnak az ön rendelkezésére. A reptér fejlesztéséhez óriási nemzetgazdasági érdek fűződik. Ugye, jön 13 millió turista Budapestre, és ha a budapestiek jobban akarnak élni, akkor mégiscsak az az érdek, hogy több turista jöjjön, mert a turizmus egy olyan nemzetgazdasági iparág, amiből viszonylag jól meg lehet élni. Tehát azt tudom önnek mondani, hogy lesz reptérfejlesztés. Az egy nagyon-nagyon fontos kérdés, hogy hogyan lehet úgy megvalósítani a reptérfejlesztést, hogy ez mások érdekeit, az ott lakók érdekeit ne sértse túlzottan és elviselhető legyen.

Öntől tanultam meg, hogy mennyire fontos az, hogy a leszállás-felszállás időzónája hogyan van szabályozva, hogy ebben volt előrelépés, egyet előre, kettőt hátra, tehát itt azért sakkozott a reptér is, és az engedélyező és a szabályozó is. Nagyon sok pénzről van szó. Ugye, arról van szó, hogy mikor szállhatnak fel és mikor szállhatnak le a repülőgépek. Ez befolyásolja az ott lakóknak az életét, mint az is, hogy melyik irányba szállnak fel a gépek, ami viszont pénzügyi kérdés, mert a felszállási irányokban nyilvánvalóan nem mindegy, hogy mennyibe kerül egy felszállás adott esetben, mennyi üzemanyag árán tud felszállni, milyen lassan vagy milyen gyorsan, tehát itt komoly pénzekről van szó. Annak a meghatározása, hogy melyik idősávban lehet leszállni, fölszállni, milyen irányba lehet Budapesten leszállni, fölszállni, ez a légitársaságok szempontjából és az üzemeltető szempontjából is pénz, mert az egyiknek kiadás, a másiknak meg bevétel, ezt azért látni kell. Itt együtt kell dolgoznunk, minden érintett parlamenti képviselőnek - vannak sokan, ugye, akik ebben a térségben képviselők -, hogy itt egy modus vivendi legyen és win-win szituáció születhessen belőle.

Kinek nem válaszoltam? Regő, legyél kedves, mint országos főépítész!

Lánszki Regő válasza

LÁNSZKI REGŐ BALÁZS államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium): Tisztelt Bizottság! Köszönöm szépen a kérdéseket. Azt gondolom, hogy több kérdés is elhangzott, nemcsak a diákvárossal kapcsolatban, hanem az országos szabályozással, a törvénnyel és alapvetően a lakások vagy a lakhatás kérdésében is.

Szeretném egy kicsit úgy keretezni, hogy amikor lakásról vagy lakhatásról beszélünk, akkor jellemző az a felvetés, ami itt is elhangzott, hogy mennyi lakást is építünk. Ugye, itt volt egy 10 évvel ezelőtti szám: azért, ha visszamegyünk, 2008-2009-ben ez volt még nagyobb is, akkor 38 ezer lakás, új lakás épült. Azért itt szeretném hozzátenni azt - pont, amit a képviselő úr is megjegyzett -, hogy azért nem mindegy, hogy ezek hol vagy milyen formában épültek.

Néhány szám, mert muszáj ezeket így keretezni: a zöldterületnek az elmúlt 34 évben a 10 százaléka beépült, tehát a kifelé való fordulás, az ott lévő építés sokasodott el. A barnamezős vagy úgynevezett rozsdaterületeknek mindösszesen 5 százaléka került fejlesztés alá, tehát olyan, mintha ezekkel nem is foglalkozott volna senki. És a műemlékek, tehát úgymond az értékkel bíró épületek esetében is azt tapasztaltuk, hogy - 15 ezer műemlékről beszélünk, és ehhez kapcsolódik még 45 ezer helyi védett épület - ezek jelentős részére nem fordítottak forrásokat.

Hiszen, nem árulok el titkot, egy ilyennek a felújítása másfélszer vagy kétszer vagy sok esetben háromszor annyiba kerül, mint egy újat építeni. Tehát amikor számokról beszélünk, akkor nemcsak számról kell beszélni, hanem ennek a tendenciájáról és a hátteréről. Tehát lakás, lakásépítés, mennyit építünk, és mellette az is kérdés, hogy milyet. Itt a minőséget vettük előtérbe. Én azt gondolom, hogy itt nyitott ajtókat döngetnek vagy kérdeznek rá. A tavalyi évben elfogadott törvényben - illetve most október 1-jével lépett életbe - és az ezt meghatározó végrehajtási rendeletekben kifejezetten szigorúak voltunk. Tehát pont azokat a lakhatási minőségi kérdéseket, amiket az elmúlt két év Országos Építészeti Tervtanácson lévő tapasztalatokból láttunk, mind rendeletben rögzítettük. Nagyon sok ilyen van: hosszú, fény nélküli és szellőztetés nélküli középfolyosókat nem lehet építeni január 1-jétől, kötelező közösségi tereket kell létrehozni a társasházakban, a belmagasságot növeltük, erről már volt szó, és konkrétan a garázs vagy a parkolás kérdésében is egy vadonatúj kitételt tettünk, hogy a helyi főépítészhez és a tanácsadó testületéhez, tehát a tervtanácshoz rendeltük azt a jogot, hogy el tudnak térni a helyi szabályozástól. Tehát ad absurdum, ha valaki egyetértésben a helyi városvezetéssel úgy gondolja, akkor nulla parkolóhelyet kell építeni. Úgyhogy én abban maximálisan egyetértek. Nemcsak a mélygarázsoknak a tengerét láttuk az elmúlt időszakban, hanem azt is, hogy, mondjuk - hogy egy konkrét példát mondjak - a XIII. kerületben, ahol nem mély-, hanem a földszinten hoztak létre garázsokat. Ezekre mondtuk, hogy nem jó, és egy olyan szabályt alkottunk, hogy kötelező közösségi, kötelező minőségi tereket kell létrehozni. Ilyen kérdés egyébként a homlokzaton körbefutó erkélyek kérdése is, amit egyrészt jóval egyszerűbb megépíteni, és drágán lehet eladni, ugyanakkor mivel lakáson vagy épületen belül kötelező tárolókra nem volt kiírás, nem volt kitétel, így jellemzően az emberek megvették vagy megveszik ezeket a lakásokat, és egyfajta kifelé fordulással, amit nem tudnak hova tenni, ezt kiteszik az erkélyre, és ezt látja mindenki a városban. Na ezekben fekete-fehér és nagyon szigorú szabályokat tettünk be. Tehát ennyit a minőség kérdéséről.

A harmadik kérdés pedig az, hogy hol is építünk lakásokat. Ebben a rövid időben nem fogom tudni az elmúlt száz évnek a városiasodási rendszerét összefoglalni, de azért ha valaki elmegy akár egy megyei jogú vagy egy nagyobb városba, akkor minden városvezető arról panaszkodik, hogy a ’70-es években még amennyi volt az ott élőknek

a száma, az biztos, hogy ez 10-15 százalékkal csökkent, sok esetben ez még nagyobb számú csökkenést jelent. És hol látjuk ezt? Budapesten viszont elkezdett nőni, és Budapestnek és az agglomerációnak értelemszerűen ezt egyben kell kezelni a lakosságszámmal. Ugye most ezzel találkozunk Debrecenben vagy Szegeden, ami, én azt gondolom, zárójelesen, egy pozitív folyamat, hogy végre vannak olyan nagyvárosok is, ahol a tendencia megfordul. Hogy hol van szükség lakásokra: nyilvánvalóan ez területspecifikus. Tehát Budapesten már nagyon-nagyon régóta látszott, hogy itt egyfajta lakhatási kérdéskört kell majd kezelni.

Nekem volt szerencsém még négy vagy öt évvel ezelőtt személyesen részt venni a diákvárosnak az előkészítési munkájában, akkor még teljesen piacon működő személyként, úgyhogy én személyesen ennek nagyon örülök, hogy van egy ilyen döntés. Tudomásom szerint 12 ezer férőhelyes kollégiumot tervez oda a kormány, és az Építési és Közlekedési Minisztérium minden támogatást meg fog adni, hogy minél hamarabb és minél - hangsúlyozom - jobb minőségben ezek megvalósuljanak.

Még néhány dolog elhangzott. Barnamezős terület: igen, ezeket törvény rögzíti, hogy ezeknek az elsődlegességét vesszük elő. Tudjuk, hogy ezeket sokkal költségesebb beépíteni, hiszen sok esetben itt olyan kártalanítási vagy rekultivációs kötelezettségek vannak, amelyek hatalmas terhet jelentenek. Ezért már a TÉKA-ban, tehát az új szabályozásban is biztosítottunk külön lehetőségeket vagy olyan szabályozásokat, amik motiválttá tehetik ezeknek a területeknek a felvásárlását és beépítését. Hogy egy példát mondjak: ilyen területeken százszázalékosan terepszint alatt be lehet építeni azt a fejlesztési telket. Sok ilyet tettünk be, viszont amire azt mondtuk, hogy helyspecifikus, azokat pedig a korábbi OTÉK rendelkezéseiből, tehát az országos építési követelmények rendszeréből kivettük, és ezt mind helyi szintre delegáltuk. Úgyhogy mind itt a kiemelő rendeletek kapcsán, mind pedig az egész építészeti törvény kapcsán a helyi döntéshozatal, a helyi főépítész és a helyi tervtanácsok véleményezési jogkörét emeltük ki.

Én nagyon bízom benne, hogy a rozsdaövezetek fejlesztése elindul. Ezen belül az egy kérdés, ami itt elhangzott, hogy a laktanyákat kell-e; ez túlmutat egy főépítészi feladatkörön, de én azt gondolom, hogy nem biztos, hogy a laktanyákat kell első körben venni. Rengeteg olyan MÁV által használt terület van, amit lehet, rengeteg olyan régi felhagyott iparterület van, vagy pedig olyan régi irodaházak vagy olyan épületek, amik most már nem felelnek meg a mai kor funkcióinak. Így átátalakítással ezt meg lehet tenni.

Népliget. Én jelentkeztem, hogy elmegyek, sajnos pont aznap volt, vagy nem sajnos, mert egy örömteli esemény volt, Debrecenben az új közlekedési múzeumnak a tervpályázatát tudtuk kihirdetni, viszont ha legközelebb lesz olyan ülés, örömmel elmegyek, hiszen azt gondolom, hogy Budapesten számos olyan terület van, amivel az elmúlt évtizedekben senki nem kezdett semmit, és maga a Népliget is ilyen, ami, ha valaki odamegy, nem egy park, nem egy liget, hanem egy szégyenfolt. Úgyhogy ebben én csak bátorítani szeretném a fővárost és minden, a fővárossal jó kapcsolatot ápoló képviselőt, hogy ezzel foglalkozzon. Köszönöm szépen.

CSERESNYÉS PÉTER, a bizottság alelnöke, a továbbiakban ELNÖK Köszönöm szépen, miniszter úr, az alapos tájékoztatást. Szeretném tájékoztatni a bizottságot, hogy miután Bánki Erik elnök úrnak el kellett menni egy gazdaságpolitikaiakcióterv-egyeztetésre, egy társadalmi egyeztetésre, ezért átveszem az elnöklést, a levezetést.

Szeretném megkérdezni a bizottság tagjait, hogy van-e olyan tag, aki a kérdésére esetleg nem kapott választ. *(Jelzésre:)* Gelencsér Ferencnek adom meg a szót.

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Köszönöm a szót. Miniszter úr, örülök annak, hogy a válaszadás előtt megelőlegezett bizalom helytálló volt, nagyon precíz válaszokat kaptunk. Csak egy kérdésre nem kaptam választ, mégpedig arra, hogy köztünk nem az a vita tárgya most itt, hogy a szomszédban zajló háború miatt adott esetben milyen intézkedéseket vezetett be a kormány, vagy nem vezetett be. A kérdésem az volt, hogy ön mint építési miniszter tud-e információval szolgálni arról, hogy egyébként épültek-e az elmúlt két és fél évben óvóhelyek vagy bunkerek ebben az országban, ha ne adj' isten, a legrosszabb bekövetkezne.

Ez azért fontos, és én azt sem várom el most a miniszter úrtól, hogy elmondja, hogy ezek helyileg hol vannak, bár én jártam jó pár olyan országban, ahol ezek nyilvános helyek, hogy bárki megtalálja őket, de engem roppantul érdekelne, hogy milyen módon készül vagy készült a kormány az elmúlt két és fél év háborús vészhelyzetében erre a kérdésre.

A múzeum kapcsán csak annyit, hogy én nem gondolom azt, hogy Budapest-központúnak kell lenni, én vidéki gyerek vagyok, a problémám nekem annyi, hogy azt látom kicsit önben is és Vitézy Dávidban is, hogy az önök számára a közlekedés a vasúti korszaktól kezdődik meg, de azért Pannónia területén ez kábé a római utaktól datálandó. De a kérdésem alapvetően a bunkerek és óvóhelyek kérdése. Köszönöm.

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Azt tudom mondani, hogy a háború kitörésekor a kormány az összes polgári védelmi létesítmény felülvizsgálatát elrendelte, és a legrosszabb forgatókönyvre is fölkészült.

ELNÖK: Köszönöm szépen, miniszter úr. A napirendi pontot ezzel lezárom. Egy fél perc türelmet kérek mindenkitől, míg miniszter úrék elmennek a teremből, és a következő napirend résztvevői bejönnek. *(Rövid szünet.)*

Tisztelt Bizottság! Szeretném megkérni a bizottsági tagokat, hogy aki beszélni akar a miniszter úrral vagy munkatársaival, az menjen ki az előtérbe, és folytassuk az ülést.

Arra kérem a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal munkatársait és elnök asszonyt, hogy jöjjenek be a terembe. *(Megtörténik.)*

Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal B/8483. számú országgyűlési beszámolója 2023
(Beszámoló megvitatása a HHSZ 85. § (2) bekezdése alapján és lehetőség szerint a határozathozatal)

Jó napot kívánok! Tisztelt Bizottság! Rátérünk a hetedik napirendi pontunk tárgyalására, melynek keretében a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal 2023. évi tevékenységéről szóló B/8483. számú beszámoló megvitatására kerül sor. A hivatal részéről köszöntöm ülésünkön dr. Juhász Edit elnök asszonyt, dr. Tass Enikő elnökhelyettes asszonyt, valamint Klimits Levente, Králik Gábor és Ságvári Pál elnökhelyettes urakat. Először elnök asszonynak adnám meg a szót, hogy tegye meg rövid szóbeli kiegészítéseit, majd képviselőtársaimnak nyitok lehetőséget arra, hogy a beszámolóval kapcsolatban kérdéseket tegyenek fel és véleményeket fogalmazzanak meg. Meg is adom a szót elnök asszonynak. Öné a szó, elnök asszony. *(Erős Gábor távozik a bizottság üléséről.)*

Dr. Juhász Edit hozzászólása

DR. JUHÁSZ EDIT elnök (Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal): Köszönöm szépen. Igyekszem rövid lenni; azt hiszem, hogy az idő előrehaladtára tekintettel ezt mindenféleképpen figyelembe kell venni.

Négy fő területre osztanám azokat a témákat, amelyeket az országgyűlési beszámoló tárgyal. Ezek közül három, azt hiszem, hogy hagyományos energiahivatali terület: az első az árszabályozás, árelőkészítés; a második típusú tevékenységünk az iparági engedélyek kezelése; a harmadik a piacfelügyelet, a fogyasztóvédelem; és van egy negyedik, amit én úgy foglalnék össze, hogy a hazai és az uniós szakpolitikák támogatása, amelyek, azt gondolom, hogy ebben az időszakban a hagyományos tevékenységeken túl egy nagyon nagy részét képezték a hivatal tevékenységének. 2023-ról beszélünk, arról az évről, ami gyakorlatilag az energia-, főként az árválságot követő év volt, és ahol azt tapasztaltuk, hogy az ország az ellátásban nem szenvedett károkat, viszont az energiahordozók ára azért nagyon széles körben érintette a gazdaságot. És igazából ez volt az az év, amelyben bizonyos beszerzésekből adódó terhek azért még megjelentek az árszabályozás különböző elemeiben, de már tapasztalhattunk olyan költségelemeket is, ahol a válságot követő árkonszolidáció lehetőséget adott arra, hogy majdhogynem azt lehet mondani: a normál árkörnyezetben visszatérhessenek az általunk felügyelt, szabályozott árak. *(Z. Kárpát Dániel elhagyja az üléstermet.)*

Amint azt talán a beszámolóban olvashatták, az energiahivatal részben saját hatáskörben szabályoz árakat, részben rendeletekkel, részben közigazgatási eljárás eredményeképpen hozott határozatokban, másrészről pedig javaslatot tesz az árszabályozásra hatáskörrel rendelkező kormánytagnak. Tehát ez a két területe van az árszabályozási feladatainknak. Egységesen tehát a földgáz, a villamos energia, a távhő, a hulladékgazdálkodás és a víziközmű területen is rendelkezünk ilyen-olyan mélységű árszabályozási, árelőkészítési jogokkal.

Emellett az árszabályozás területén még kiemelném a különféle hálózatokhoz való hozzáférés díjait, amelyek tekintetében talán a mai technológiai környezetben, amelyet alapvetően a megújulók elterjedésével összefüggő hálózatfejlesztési és hozzáférési igények jellemznek, fontos feladat volt a hálózatokhoz való hozzáférés díjaival foglalkozni. Itt is kifejezetten az volt a hivatal politikája, ha lehet így mondani, hogy minél inkább segítse a hálózatra csatlakozó, csatlakozni kívánó aktív felhasználókat, illetve olyan új szereplőit is az energiapiacoknak, mint például a villamosenergia-tárolókat, akiknek a közeljövőben remélhetőleg már egyre nagyobb szerepe lesz abban, hogy minél egyenletesebb és problémamentesebb ellátási környezet alakulhasson ki.

Ezzel függött össze továbbá az energiahivatal 2023-as beavatkozása a szabályozási piacba, ahol a FEL irányú szabályozások esetében aktiváltuk egy korábbi határozatunkat, de már egy modernizáltabb formában. A FEL irányú szabályozások esetén alkalmazott árak esetén alkalmaztunk egy olyan korlátot, amely a kevés szereplővel megvalósított tenderek esetében érvényesül. Ezeket tartottam a legfontosabbnak.

Az engedélyezés területén, én azt gondolom, hogy a piacok meg a piaci szereplők átrendeződése gyakorlatilag ugyancsak a megújulók térnyerésével volt kapcsolatos, illetve azzal, hogy az aktív felhasználók megjelenésével egyre több olyan szituációban kellett a hivatalnak engedélyezési feladatot ellátnia, amely korábban a piaci szerkezetből nem következett, illetve foglalkozni kellett azokkal a szereplőkkel, akik újonnan jelentek meg az energetikai piacokon. A gázszolgáltatásban, azt hiszem, hogy majd inkább a jövőben lesz egy olyan fordulat, amely ezekből a technológiaváltásokból ered, összhangban azzal, ahogy a gázdekarbonizációs csomag majd be fog épülni a magyar jogba.

Nagyon fontos volt még árszabályozási szempontból és engedélyezési szempontból a víziközmű területe is a tavalyi évben, hiszen hosszú évek után került sor egy nem lakossági vízdíjrendezésre. Ehhez a hivatal sok hatásvizsgálatot végzett, illetve

számos engedélyezési feladatunk adódott a különféle víziközmű-cégeket érintő tranzakciókból.

A felügyelet tekintetében többféle területen vannak a hivatalnak állandó és folyamatos, illetve célfeladatai. Egyrészt a különféle engedélyeseinknél az engedélyezési feltételek folyamatos vizsgálata a feladatunk, amelyeket mind az átfogó, mind pedig a célellenőrzések formájában folytatunk. Másrészt az infrastruktúracégek esetében a különféle műszaki követelmények teljesítésével kapcsolatban végzünk évente vizsgálatot. Ezeknek az eredményét egyébként publikáljuk is, tehát a honlapunkon olvashatják, ami azt jelenti, hogy például egy meghibásodás esetén milyen hosszú időbe telik a hálózat helyreállítása, milyen zavartatást kell a fogyasztóknak ilyen helyzetben elszenvedniük, és ezekhez részben a publikáció erejét fűzzük, részben pedig bizonyos árszabályozási következményei is lehetnek. Tehát ez akár befolyásolhatja azt, hogy a költségelismerések folyamatában hogyan kezelünk egy ilyen helyzetet.

Nagyon fontos, kiemelt területe a hivatalnak az ügyfélkapcsolatok figyelemmel kísérése. Itt határozatokban előre rögzítjük, hogy a különféle engedélyeseknek milyen ellátási színvonalat - úgynevezett garantált szolgáltatásoknak nevezzük ezeket - kell teljesíteniük; milyen rövid idő alatt kell válaszolni a megkeresésekre; ezeknek a megkeresésnek a kezelése hogyan történik. Ezeket pedig közvetlen vagyoni szankciókkal is sújthatjuk. Kétféle vagyoni szankciót alkalmazott a ’23. év vizsgálata eredményeként a hivatal - egyébként ezt ’24 elején hozta meg -: bírságot szabott ki villamosenergia-területen, illetve kötbérfizetésre kötelezett egyes szolgáltatókat.

Emellett van egy programunk, amelyet a jövő évben is folytatni fogunk, az úgynevezett felhasználói elégedettségmérés, amelyet a villamos energia, a földgáz, a távhő és a víziközmű területén végzünk, gyakorlatilag közvetlenül, ügyfelek megkeresésével.

És akkor néhány szót befejezésképpen erről a bizonyos hazai és uniós szakpolitikák segítéséről. Szeretném kiemelni azt, hogy a ’23. évben ennek kapcsán kifejezetten nagy munkateherrel szembesült a hivatal, hiszen azt láttuk - és ebben, azt hiszem, egyetértünk valamennyi, az energiapiacokat figyelő szakemberrel, sőt szakpolitikussal is -, hogy számos területen gyakorlatilag azonnali cselekvésre volt szükség, mégpedig abban a tekintetben, hogy a már említett aktív felhasználók minél inkább ki tudják aknázni azt, hogy termelőművekkel rendelkeznek, és ezt az energiát minél észszerűbb módon használhassák fel, adott esetben nemcsak úgy, hogy a hálózatra táplálják be, hanem saját maguk vagy a saját intézményükben, vagy pedig egy megosztással - a környékükön lévő felhasználóknak való átadással - hasznosítják. E tekintetben komplett jogszabály-módosítási csomagokat készített a hivatal, és az EU-s jog átültetése tekintetében is önként vállalta, hogy szabályozási javaslatokat tesz a jogalkotónak. Részt vettünk olyan programokban, amelyek például a 2023. évet nagyban befolyásolták.

Ami még az energiaválság kezelésével kapcsolatos, talán emlékeznek a fix árú energiavásárlási szerződések - villamos energiáról van szó - esetében az árplafon alkalmazása miatt a szolgáltatóknak fizetett kompenzáció összegére. Itt gyakorlatilag szinte az egész piacot végigszkennelte a hivatal, és ő tett javaslatot arra, hogy milyen kompenzáció kerüljön az árkorlát alkalmazása miatt kifizetésre a kereskedőknek. Ez egy komoly, 30 milliárdos program volt. Azt hiszem, hogy ez volt a hazai tevékenységünknek egy ilyen nagyon gyors összefoglalója.

Kiemelném még a nemzetközi munkánkat. Több nemzetközi szervezetben végzünk munkát, nem önkéntes alapon, hanem a státuszunk révén egy uniós környezetben része vagyunk az uniós szabályozói együttműködésnek. Az uniós ügynökségben tisztséget is viselünk, illetve kollégákat is delegálunk. Másrészről

azokban a szakértői szervezetekben is részt veszünk, amelyek - részben az Unió szabályozói körében, részben pedig már tágabb kitekintéssel vagy közép-kelet-európai fókusszal, vagy már azt lehet mondani az ERRA esetében, hogy egy világszintű együttműködés keretében - tömörítik a szabályozókat. Itt nagyon sok olyan kezdeményezésben veszünk részt, amelyeknek az eredményeit, bízunk benne, hogy mind Magyarország, mind pedig az Európai Unió döntéshozói használni fogják akkor, amikor az energetikai, illetve tágabb értelemben a közműpiacokra nézve fognak majd jogszabályokat alkotni.

És akkor én itt szerintem befejezném - mert nagyon előrehaladt az idő -, hogy maradjon idő a kérdésekre. Várjuk azokat a kérdéseket, amelyeket még a beszámolókból elmondhatunk. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen elnök asszonynak a kiegészítést. Képviselőtársaimat kérdezem, hogy van-e kérdésük, véleményük, amit el kívánnak mondani. *(Jelzés nem érkezik.)* Ilyet nem látok. A beszámoló elfogadásáról szóló bizottsági határozat tervezetét elektronikusan megküldtük.

Szeretném lezárni a beszámoló tárgyalását. Kérdezem képviselőtársaimat, van-e a határozattervezettel kapcsolatban észrevételük, módosítási javaslatuk. Ha van ilyen, akkor, kérem, tegyék meg ezt szövegszerűen! *(Jelzés nem érkezik.)* Nem látok ilyet, ezért a határozattervezet elfogadásáról kell döntenünk.

Határozathozatal

Kérdezem a képviselőtársaimat, hogy ki az, aki a Gazdasági Bizottság 24/2022-2026. számú határozatának elfogadását támogatja. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm.

A bizottság 12 igen szavazattal, 3 nem szavazat ellenében a határozatot elfogadta.

Köszönöm elnök asszonynak és kollégáinak, hogy segítették a munkánkat. A napirendi pont tárgyalását ezennel lezárom.

A HÉV-szolgáltatás fejlesztéséről és a személyszállítási kapacitásának növeléséről szóló H/9496. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

A következő napirendi pontunk, a 8. napirendi pont tárgyalása következik, melynek keretében Szabó Timea képviselő asszony és Tordai Bence képviselő úr, Párbeszéd, H/9496. számon benyújtott, a HÉV-szolgáltatás fejlesztéséről és a személyszállítási kapacitásának növeléséről szóló határozati javaslatát vitatjuk meg és döntünk a tárgysorozatba vételről.

Az előterjesztők képviseletében *(Jelzésre:)* Szabó Timea képviselő asszonyt kérem meg, hogy ha kívánja, akkor szóban egészítse ki az indítványt. Öné a szó.

Szabó Timea szóbeli kiegészítése

SZABÓ TIMEA (Párbeszéd) előterjesztő: Köszönöm a szót, elnök úr. Ma már volt szó a miniszteri beszámolóban erről a nagyon fontos kérdésről, a HÉV-vonalak felújításáról, a pályavonalakról, illetve a HÉV-szerelvények beszerzéséről, amelyben Lázár János miniszter úr most már nem először ígért egy ilyen következő négy évre szóló tervet. Ezt azért már néhány éve hallgatjuk, hogy majd a következő négy évben már biztosan meg fog valósulni a HÉV-vonalak felújítása.

Utoljára 2021-ben írt ki a kormányzat erre közbeszerzési pályázatot, amelyet mindenki, főleg a MÁV-HÉV-vezetés legnagyobb megdöbbenésére érvénytelennek nyilvánítottak; a hírek szerint azért, mert az orosz Transmashholding cég nyomást

gyakorolt a kormányra. Ők ugyan nem tudtak megfelelni ennek a pályázati kiírásnak, mert sem európai standard nyomvonalra készülő szerelvényeket nem tudtak gyártani, sem alacsonypadlós szerelvényeket, de mindenesetre így sem a francia, sem a svájci cégek nem tudtak továbbmenni ezen a pályázaton. Még egyszer: tehát maga a MÁV-HÉV vezetése is döbbenettel vette tudomásul a kormányzat döntését, miszerint visszavonták ezt a pályázatot. Na most, ma itt pont azt hallottuk, hogy akkor 2029-ig az első csomagban három HÉV vonalának a felújítása, illetve a szerelvények beszerzése fog megtörténni, a második csomagról nem kaptunk ennél pontosabb információt.

Az általunk benyújtott határozati javaslat pontosan azt szolgálja, hogy ne csak a kormány, hanem az egész Országgyűlés kérje fel arra határozottan a kormányt, hogy ígérje meg egyrészről, hogy nem lesz járatcsökkentés, ami azért jelentősen felborzolta a kedélyeket itt az elmúlt hetekben a HÉV vonalain, illetve hogy valóban megtörténik ez a közbeszerzési kiírás. A javaslatunkban konkrétan az szerepel, hogy felkérjük a kormányt, hogy már idén december 31-éig a HÉV-szerelvények beszerzésére irányuló közbeszerzést írja ki, de tegyen konkrét lépéseket arra vonatkozóan, hogy ez a nagyon-nagyon hosszú ideje elnyúló és nagyon hosszú, most már tíz éve a kormány által ígérgetett nagyon fontos beruházás megtörténjen. Itt a csepeli HÉV-vonalról beszélünk, a szentendrei HÉV vonaláról beszélünk, a gödöllőiről, tehát olyan agglomerációs és budapesti közlekedést érintő vonalakról beszélünk, amelyek több százezer ember mindennapjait segítenék, jelen esetben teszik gyötrelmesebbé.

Úgyhogy én arra kérem az itt jelen lévő bizottságot, hogy nem kell feltétlenül... - ez nem arról szól, hogy itt most megszavazzuk szó szerint ezt a határozati javaslatot, hanem arról, hogy engedjük ezt tárgysorozatba venni, és ha már maga Lázár miniszter úr is hajlik arra, hogy ezt a kormány véghez vigye, akkor mondja ki ezt az Országgyűlés, hogy ez közös ügyünk, és ne tudjon ez tovább halasztódni. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő asszony. Képviselőtársaimat kérdezem most, hogy kíván-e valaki hozzászólni a napirendhez. *(Jelzés nem érkezik.)* Ilyet nem látok. Visszaadnám a szót az előterjesztőnek, ha lett volna, de nincsen.

Határozathozatal

Úgyhogy nem maradt más hátra, mint hogy döntsünk a H/9496. számú képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről. Kérem, hogy erről szavazzanak! *(Szavazás.)*

3 igen szavazattal és 12 nem szavazat ellenében a bizottság nem vette tárgysorozatba.

Ezzel a napirendi pont tárgyalását lezárom.

A légitársaságok CO2-adójának fenntartásáról szóló H/9536. számú határozati javaslat
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Rátérünk a következő, a 9. napirendi pont tárgyalására, melynek keretében Jámbor András képviselő úr és Szabó Timea képviselő asszony H/9536. számon benyújtott, a légitársaságok szén-dioxid-adójának fenntartásáról szóló határozati javaslatát vitatjuk meg, és döntünk a tárgysorozatba vételről. Az előterjesztők képviseletében Szabó Timea képviselő asszony van jelen? *(Szabó Timea jelzésére:)* Akkor megadom önnek a szót.

Szabó Timea szóbeli kiegészítése

SZABÓ TIMEA (Párbeszéd) előterjesztő: Köszönöm a szót, elnök úr. Azt beszéltük meg tíz perccel ezelőtt, hogy képviselőtársam, Jámbor András fogja ezt előterjeszteni, de úgy tűnik, hogy felszívódott valahol. *(Derültség.)*

ELNÖK: Öné a szó.

SZABÓ TIMEA (Párbeszéd) előterjesztő: Sajnos, akkor ez rám maradt, pedig én már pakoltam. Szóval, véleményünk szerint egy szintén nagyon fontos másik előterjesztésről van szó, jelesül arról, hogy a kormány 2025. január 1-jével ki akarja vezetni a légitársaságok szén-dioxid-kibocsátására kirótt hozzájárulását, miután a magyar állam közvetve résztulajdonosa lett a Liszt Ferenc nemzetközi repülőteret üzemeltető BUD Zrt.-ben. Tekintettel arra, hogy egyebek mellett a repülőtér kiugróan magas környezetterhelést jelent számunkra, az ebből fakadó emissziócsökkentési feladatokra, valamint arra a fontos körülményre, hogy a kormány 2030-ra évi 20 millióra, 2040-re pedig 25 millióra tervezi bővíteni a reptér utasforgalmát, meggyőződésünk szerint messzemenőleg indokolt ennek a határozatnak a visszavonása. Tehát a mi javaslatunk azt irányozza elő, hogy a kormány továbbra is fizessen, a „szennyező fizet" elvét alkalmazza, és egy ekkora környezetterhelő beruházásnál vagy működésnél igenis a szén-dioxid-kibocsátást adóztassa meg.

Nem mellesleg egyébként most zajlik éppen a COP29, az ENSZ-klímacsúcs Bakuban, amit a magyar kormány mint uniós elnök vezet az Unió nevében. Tehát meglehetősen rossz fényt vet Magyarországra, hogy akkor, amikor az Unió és legalábbis szavakban Magyarország is elköteleződik a kibocsátáscsökkentés mellett és a klímaadaptáció mellett, aközben a saját haszna érdekében ennek az ellenkezőjét teszi.

Úgyhogy szeretnénk felkérni a bizottságot arra, hogy támogassa azt a javaslatunkat, hogy a kormány vonja vissza ezt a messzemenően környezetszennyező lépését. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. *(Jelzésre:)* Látom, hogy Gerencsér Ferenc képviselő úr hozzá kíván szólni. Megadom a szót.

Hozzászólások

GELENCSÉR FERENC (Momentum): Köszönöm a szót. Ugye, adót alapvetően azért fizetünk, mert valamiféle szolgáltatást kapunk érte, de alapvetően az adó, véleményem szerint, intézményesített lopás igazából, amikor az állam gyakorlatilag az állampolgárt meglopja, csak erre vannak törvények, és ezért ez elfogadott lett a civilizáció során. Ettől függetlenül vizsgálni kell azt, hogy mi az adózásnak a tárgya; itt valójában egy környezetkárosító folyamatnak, ha úgy tetszik, a megbírságolása az adó tárgya. Úgyhogy, bár nem tudom, melyik ujjamba harapjak, végül támogatni fogom az előterjesztést.

ELNÖK: Köszönöm a hozzászólást. Megadom a szót képviselő asszonynak, ha kíván reagálni az elhangzottakra. *(Jelzésre:)* Bocsánat, Tordai Bencéé a szó, közben látom, hogy jelentkezett. *(Jámbor András Imre bejön a terembe.)*

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm, elnök úr. Hát, Gelencsér képviselőtársam felszólalása ingerelt engem is megnyilvánulásra. Egyrészt, ugye, a járulék az, amiért elvileg kapunk valamit, de azért az adóért is kapunk egy csomó olyan közszolgáltatást, amit máshogy nem tudnánk finanszírozni. Az egy nagyon szórakoztató megközelítés, hogy az adó egy lopás, de nem, az adó a közösség által

együttesen elfogyasztott javaknak és szolgáltatásoknak a fedezetére nagyon is szükséges hozzájárulás. A közteherviselés azért nem egy ördögtől való dolog, a modern államok enélkül konkrétan elképzelhetetlenek, és ráadásul úgy látjuk, hogy az életminőség és a versenyképesség egyaránt azokban az államokban jobb, ahol magasabb a közteherviselés szintje, az újraelosztás mértéke. Úgyhogy én nagyon örülök, hogy vannak adók, és különösen örülök annak, ha olyan adókat vezetünk be, tartunk fenn és terjesztünk ki, amelyek környezettudatosabb működésre bírják akár a cégeket, akár az állampolgárokat.

Az, hogy a légi közlekedésben ne legyen megadóztatva a szén-dioxid-kibocsátás, egy egészen nonszensz gondolat. Az, hogy a kerozinon nincsen olyan jövedéki adó, mint a benzinen vagy a dízelen, egy egészen nonszensz helyzet. Szóval inkább azon kellene gondolkozni, hogy hogyan lehet visszaszorítani a rettentően környezetkárosító légi közlekedést, különösen a légi szállítást. Az Európai Unióban éppen abba az irányba mennek a folyamatok, hogy a rövidebb utakra teljes mértékben betiltsuk vagy nagyon versenyképtelenné tegyük a légi közlekedést, és ez helyesen van így.

Az pedig, hogy a magyar kormány befektetésként és nem a polgárai szempontjából kezeli a ferihegyi légikikötőnek az ügyét, és ezzel kapcsolatban az adóváltozások is inkább üzleti és nem társadalmi érdekeket szolgálnak, egy nagyon szomorú helyzet, de erről még képviselőtársam biztos többet fog mondani. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor ezek szerint, gondolom, most adnám meg a szót reagálásra Jámbor Andrásnak. Öné a szó, képviselő úr.

Jámbor András Imre reagálása

JÁMBOR ANDRÁS IMRE (Párbeszéd): Köszönöm szépen a szót. Egyrészt itt a zöld része ennek a javaslatnak már el lett mondva, de vannak más aspektusok, amelyek miatt úgy gondoltuk, hogy ezt behozzuk ide a tisztelt Ház elé. Az egyik ilyen aspektus az, hogy ezt a helyi lakók kérték Ferencvárosban és Józsefvárosban, ugyanis az elmúlt háromnegyed évben olyan szinten lett elviselhetetlen az a zaj, amit a légi forgalom okoz, hogy folyamatosan kapom a leveleket, folyamatosan az utcán állítanak meg azért, hogy ezzel valamit kell kezdeni. Nekem személyes tapasztalatom is van egyébként: például videót próbáltam felvenni egy köztéren szombat délután, és egyszerűen nem tudtam felvenni a videót, mert folyamatosan meg kellett állni a bezugó repülők miatt. Én azt gondolom, ez nem normális, hogy Budapestnek majdnem a belvárosában ilyen események történjenek. Igen, ha ezt az adót önök eltörlik, akkor az azt fogja okozni, hogy még nagyobb lesz a légi közlekedés ezekben a kerületekben. A helyi lakosok egyik kérése az volt, hogy ne kerüljön eltörlésre ez az adó, és ne növekedjen ez a zajterhelés alapvetően.

A másik része ennek a javaslatnak nyilván arról szól, hogy amikor van egy klímaválság, akkor annak a költségeit kivel fizettetjük meg. Nekem kicsit azért furcsa az, hogy a nagy cégek adóját, ami egy klímaadó, eltöröljük, de közben pedig az állampolgárok 50 forintosával fizetik be a coca-colás üvegek után azt, hogy itt a klímaválság hatásait csökkentsük, aminek a végén pedig egyébként a MOL fogja a hasznot behajtani, ahelyett, hogy egyébként ezek a nagy cégek fizetnék meg ennek az újrahasznosításnak a költségeit. Tehát itt van számomra egy nagyon furcsa hozzáállás, amiben, mondjuk úgy, hogy a „fizessenek a dolgozók” érvényesül inkább a „fizessenek a gazdagok” helyett, és egy olyan költségvetési helyzetben, mint amiben most vagyunk, szerintem ezek a pénzek hiányozni fognak.

Én azt látom, hogy miközben a nagy cégeknek, a légitársaságoknak engedünk további profitot, extraprofitot - mondhatjuk így is - termelni, azt látjuk, hogy a jövő évi

költségvetésben pedig, mondjuk, az önkormányzatoknak nem növekedik semmivel a támogatásuk, azok a támogatások vannak, amelyeket különböző intézményi fenntartásra költenek; azt látjuk, hogy inflációkövető adók kerülnek bevezetésre, és elég hosszan lehetne folytatni a sort a különböző megszorítási javak kapcsán, amelyeket önök kívánnak bevezetni.

Úgyhogy én ebben a hármas indokban szeretném kérni, hogy fogadják el azt, hogy legalább beszéljünk erről a javaslatról, hogy ne növekedjen a zajszennyezés. Ebben a kérdésben a magyar állampolgárok, a józsefvárosiak, a ferencvárosiak, de mondhatnám a kőbányaiakat, pesterzsébetieket, a zuglóiakat vagy a XVI. kerületieket is - bár Szatmáry képviselő urat most nem látom -, az ő kérésüket hallgassák meg, és ne legyen egy olyan furcsa helyzet, hogy a nagy cégek nem fizetik meg a környezetkárosítás hatásait, miközben az emberekkel meg van fizettetve; ne legyen egy olyan furcsa helyzet, hogy egy ilyen költségvetési helyzetben a nagy cégek adóit elengedjük, közben pedig másfajta módon a középosztálytól, a dolgozóktól szedjük be az adókat. Köszönöm, ha támogatják.

Határozathozatal

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Nem maradt más hátra, mint hogy döntsünk a H/9536. számú képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről. Kérem, erről most szavazzunk! *(Szavazás.)*

Megállapítom, hogy a bizottság 4 igen szavazattal, 12 nem szavazat ellenében nem vette tárgysorozatba a javaslatot.

Ezzel a napirendi pontnak a tárgyalását lezárom.

Az átlagkeresetig történő ingyenes bankolás megteremtéséről szóló H/9618. számú határozati javaslat
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Áttérünk a 10. napirendi pontra, amelynek keretében a Z. Kárpát Dániel képviselő úr által H/9618. számon benyújtott, az átlagkeresetig történő ingyenes bankolás megteremtéséről szóló határozati javaslat tárgysorozatba vételéről kell döntenünk. Képviselő úr, öné a szó.

Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Nagyon köszönöm a szót, elnök úr. Az idő előrehaladta ellenére mondhatnánk, hogy a bizottsági ülés végére hagytuk az egyik csattanót, de ne vicceljük el ezt a nagyon fontos témát, hiszen a magyar bankrendszer a válságévekben is kiemelkedően magas eredményt produkált, az elmúlt egy évben, a mért évben több mint 1400 milliárdos profitot tett zsebre. Mondjuk, a legnagyobb banktól én biztos, nem sajnálom azt, hogy a profitja kétharmadát a külföldi leányvállalataiból hozta össze, mert ez közvetlenül azért kevesebb magyar állampolgárt sarcol, bár a legjobb az lenne, ha egyet sem sarcolna le, de összességében az, hogy egy statisztikai értelemben vett ügyfélre 41 ezer forintnyi banki költség jut évente, egészen megdermeszti az embert.

És itt, ugye, voltak olyan, illetéknek nevezett adófajták, amiket a kormány nem az emberekre vetett ki, tehát a tranzakciós illeték 333 milliárd forintját nem azért vetette ki a kormány, hogy a magyar polgárok vagy a banki ügyfelek viseljék ezt, hanem azért, hogy az érintett pénzintézetek fizessék meg, ők pedig nem is csinálnak titkot abból, hogy ezt az utolsó forintig áthárították.

A helyzet az, hogy ebben az évben a kormánynak volt egy nagyon jó intézkedése, ez pedig a bankszámlacsomagokra és a bankkártyadíjakra vonatkozó stop elrendelése. Ezt elrendelte az év végéig, de december 31-én ez lejár; a folytatásáról nincsen

információnk. Azt viszont látjuk, hogy a bankok jövőre két alkalommal biztos, hogy díjat emelhetnek. Egyrészt, ugye, lejár ez a stop, tehát simán emelhetik a bankszámlavezetési díjakat és a bankkártyadíjakat '25-ben, és akár már január elsejétől tudnak érvényesíteni olyan költségeket, amiket eddig nem. És nagyjából március magasságáig meg fogják kapni a szokásos lehetőséget arra, hogy az előző évi inflációt érvényesítsék a díjaikban, tehát simán dupla díjemelésre is sor kerülhet.

Már voltak banki bejelentések, hogy mire számíthatnak a polgárok jövőre. A tranzakciós illeték áthárítása során van olyan tranzakciós díj, ami a másfélszeresére is növekedhet, tehát 50 százalékkal növekedhet. Az infláció tudtommal azért nem ennyi Magyarországon, sőt szerencsére ennek csak a töredéke.

És ami még felháborítóbb, a saját készpénzünkhöz való hozzájutás az ingyenes értékhatáron felül szintén akár másfélszer drágább lehetett. Tehát ha eddig valaki kivett 100 ezer forintot egy automatából - az ingyenes határon felüli értékről beszélünk -, akkor arra praktikusan fizetett mondjuk olyan 600 forintot. Ebből lehet 900 forint vagy 1000 forint is, és még egyszer mondom, ez már a polgárok leadózott pénze. Egy nagyon termékeny vitát folytattunk az elmúlt hetekben arról, hogy az ingyenes készpénzfelvétel határa emelkedjen, de ha sikerrel járunk ebben, a bankok akkor is elvihetik a másik zsebünkből az így nyert összeget, hiszen duplán emelhetnek díjat és megmásfélszerezhetik az egyes díjemeléseiket.

Éppen ezért mi arra kapacitáljuk a kormányt, hogy egészen 2025 végéig rendelje el a bankszámlákra és kártyákra vonatkozó áremelési tilalmat, és ezt a felszabaduló időt pedig használjuk ki arra, hogy végiggondoljuk, hogy az alapműveletek tekintetében is az átlagbérig mindenki ingyenesen bankolhasson Magyarországon. Ez egyáltalán nem egy nagyravágyó álom, számos országban vannak valóban nullás bankszámlacsomagok. Magyarországon ezek rettenetesen ritkák, és csak nagyon magas jövedelemmel érhetők el. Vannak ugyanilyen minimalizált, most éppen 1300 forintba kerülő alapszámlák, viszont maguknak a tranzakcióknak és az egyéb banki tevékenységeknek a díjai folyamatosan beépülnek és vonják el az emberek pénzét. Éppen ezért kiszámoltuk, hogy ha átlagbérig ingyenesen bankolhatna minden magyar, még mindig több mint ezermilliárd lenne a bankrendszer profitja, és egyáltalán nem remegnének a pénzintézeti lábak.

És ami különösen felháborító, hogy a bankvezérek már most elkezdtek előremenekülni, és magyarázzák azt, hogy az ő bevételi forrásaikat a banki költségek tekintetében miért ne csökkentse parlament vagy kormány vagy Magyar Nemzeti Bank vagy akárki. A kedvencünk a CIB Bank közleménye, ahol azt javasolják, hogy számos innovatív megoldás van, ami jó alternatívája mondjuk a készpénzhasználatnak. Itt nyilván a saját megoldásaikra gondolnak, és hát, szerintük rontaná a digitális átállás programját az, ha legalább a készpénzünkhöz, a sajátunkhoz olcsóbban férhetnénk hozzá.

És itt kell megállni egy pillanatra, ahogy elmondtam a plenáris ülésen is: egy banknak nem feladata az, hogy edukálja a lakosságot. Nem feladata az, hogy a digitalizációs stratégiát meghatározza, kitervelje és keresztülvigye. Ez lehet parlamenti feladat egy ilyen irányú döntés esetén, de kőkemény fogyasztóvédelmi kérdésről van szó: meg kell védenünk a fogyasztókat, a polgárokat attól, hogy az anyagilag érdekelt pénzintézetek egy erőszakos digitális kényszerzubbonyt rakjanak rájuk, és így a saját bevételi forrásaikat tovább növeljék az érintett fogyasztók kárára.

Én is használok digitális eszközöket, az online bankolás is egy jó dolog addig, amíg ez a szabad választásunk részét képezi, ha nem válik kötelezettséggé. De ha leépítik a személyes ügyfélszolgálatot, és az online térbe kényszerítenek mindenkit, annak beláthatatlan kárai lehetnek. Legyen tehát ez egy szabad választás lehetősége, és bár a készpénzhasználattal szemben mondják, hogy nagyon drága fenntartani ezt a

rendszert és kétségkívül drága, de még drágább a banki pénzmozgásainkat fenntartani, hiszen az úgynevezett banki költségekre talán még többet fizetünk, mint amennyibe a készpénzrendszer fenntartása kerül.

Mi azt mondjuk tehát, hogy szabad választást mindenkinek, és az átlagbérig ingyenes bankolást minden magyarnak az alapműveletek tekintetében.

Határozathozatal

ELNÖK: Köszönöm szépen képviselőtársamnak.

Kérdezem, hogy valaki hozzá kíván-e szólni a napirendi ponthoz. *(Nincs ilyen jelzés.)* Nem látok ilyet.

Ezért nem maradt más hátra, mint hogy döntsünk a H/9618. számú képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről, és erről kérek most szavazást. *(Szavazás.)* Megállapítom, hogy 4 igen szavazattal, 8 nem szavazat ellenében, 4 tartózkodás mellett a bizottság nem támogatta a tárgysorozatba vételt, és ezzel a napirendi pontot le is zárom.

Egyebek

A 11. napirendi pontunk következik, az egyebek. Kérdezem, hogy valaki kíván-e szólni ez egyebek keretén belül. *(Nincs ilyen jelzés.)* Ilyet nem látok, éppen ezért lezárom a mai bizottsági ülést.

Tájékoztatom a bizottság tagjait, hogy a következő bizottsági ülésre előreláthatólag november 25-én a délelőtti órákban kerül sor. A napirendi pontjaink végére értünk.

Az ülés berekesztése

Köszönöm a munkájukat. Az ülést ezzel bezárom.

(Az ülés befejezésének időpontja: 13 óra 16 perc)

Cseresnyés Péter
a bizottság alelnöke

Bánki Erik
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Morvai Elvira, Madarász Mária és Szűcs Dóra