



Ikt. sz.: VFB-42/5-5/2023.

VFB-3/2022. sz. ülés
(VFB-12/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Vállalkozásfejlesztési Bizottságának**
2023. május 9-én, kedden, 10 óra 18 perckor
az Országház Hazai Samu báró termében (földszint 66.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)</i>	5
<i>Lázár János tájékoztatója</i>	5
<i>Kérdések, vélemények</i>	17
<i>Lázár János válasza</i>	24
<i>Nagy Márton gazdaságfejlesztési miniszter meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. § alapján)</i>	35
<i>Nagy Márton tájékoztatója</i>	36
<i>Kérdések, vélemények</i>	39
<i>Nagy Márton válasza</i>	44
<i>A magyar kvótáról szóló H/3665. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i>	49
<i>Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése</i>	49
<i>Hozzászólás</i>	50
<i>Z. Kárpát Dániel reagálása</i>	51
<i>Határozathozatal</i>	52
<i>A munkavállalók biztonsága érdekében szükséges intézkedésekről szóló H/3800. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i>	52
<i>Határozathozatal</i>	53
<i>A munkavállalók és a kormányzat közötti stratégiai partnerségi megállapodás kötéséről szóló H/3801. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i>	53
<i>Határozathozatal</i>	53
<i>Az alelnökök helyettesítési sorrendjének meghatározása (A HHSZ 109. § (2) bekezdése alapján)</i>	53
<i>Határozathozatal</i>	53
<i>Az Ellenőrző Albizottság elnökének és új tagjának megválasztása</i>	53
<i>Határozathozatal</i>	54
<i>Az ülés berekesztése</i>	54

Napirendi javaslat

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

12.00 órától:

2. Nagy Márton gazdaságfejlesztési miniszter meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. § alapján)
3. A magyar kvótáról szóló határozati javaslat (H/3665. szám)
(Z. Kárpát Dániel (Jobbik) képviselő)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
4. A munkavállalók biztonsága érdekében szükséges intézkedésekről szóló határozati javaslat (H/3800. szám)
(Dr. Tóth Bertalan és Komjáthi Imre (MSZP) képviselők)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
5. A munkavállalók és a kormányzat közötti stratégiai partnerségi megállapodás kötéséről szóló határozati javaslat (H/3801. szám)
(Dr. Tóth Bertalan és Komjáthi Imre (MSZP) képviselők)
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
6. Az alelnökök helyettesítési sorrendjének meghatározása
(A HHSZ 109. § (2) bekezdése alapján)
7. Az Ellenőrző Albizottság elnökének és új tagjának megválasztása
8. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: Dr. Apáti István (Mi Hazánk), a bizottság elnöke

Szatmáry Kristóf (Fidesz), a bizottság alelnöke
Varga Ferenc (független), a bizottság alelnöke
Bányai Gábor (Fidesz)
Becsó Zsolt (Fidesz)
Gelencsér Attila (Fidesz)
Szabó Zsolt (Fidesz)
Lócsei Lajos (Momentum)

Helyettesítési megbízást adott

Tasó László (Fidesz) Szatmáry Kristófnak (Fidesz)
Szabó Zsolt (Fidesz) távolléte idejére Gelencsér Attilának (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Tóth-Győrvári Erzsébet bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Lázár János építési és közlekedési miniszter (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Nagy Márton gazdaságfejlesztési miniszter (Gazdaságfejlesztési Minisztérium)
Z. Kárpát Dániel (Jobbik) előterjesztő

Megjelentek

Csepreghy Nándor államtitkár, miniszterhelyettes (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Dr. Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Lánszki Regő államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Dr. Fónagy János államtitkár (Gazdaságfejlesztési Minisztérium)
Lóga Máté államtitkár (Gazdaságfejlesztési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 18 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása

DR. APÁTI ISTVÁN (Mi Hazánk), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntöm Lázár János miniszter urat és kedves munkatársait, a bizottság tagjait, a meghívottakat és mindenkit, aki figyelemmel kíséri munkánkat. A Vállalkozásfejlesztési Bizottság mai ülését megnyitom.

Engedjék meg, hogy rendhagyó módon külön köszöntsem a bizottság új alelnökét, Varga Ferenc képviselő urat, akinek munkájához sok sikert és jó egészséget kívánok! (Varga Ferenc: Köszönöm szépen.)

Bejelentem a helyettesítések rendjét: jelen állás szerint a mai ülésünkön Szatmáry Kristóf alelnök úr fogja helyettesíteni Tasó László alelnök urat. Ezzel együttl megállapítom, hogy a bizottság határozatképes, megkezdhetjük munkánkat.

Mindenekelőtt a napirendi javaslatról szóló döntés következik. Képviselőtársaim előzetesen írásban megkapták a mai bizottsági ülés napirendi javaslatát. Kérdezem a tisztelt bizottságot, hogy a kiküldött napirendi javaslatot ennek megfelelően elfogadják-e. Kérem, szavazzanak! (Szavazás.) Köszönöm.

Megállapítom, hogy a bizottság egyhangúlag elfogadta a napirendi javaslatot.

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

Elfogadott napirendünknek megfelelően első napirendi pontunk tárgyalására térünk rá, Lázár János építési és közlekedési miniszter úr éves meghallgatása fog megtörténni. Ismételten köszöntöm miniszter urat, valamint Csepreghy Nándor miniszterhelyettes urat, Lánszki Regő építészeti államtitkárt, Nagy Bálint közlekedésért felelős államtitkárt és Ágh Pétert, az állami beruházások társadalmi koordinációjáért felelős államtitkárt.

Bizonyára emlékszik rá mindenki, hogy Lázár János miniszter úr miniszterjelölti meghallgatására legutóbb 2022. május 19-én került sor, ekkor még építési és beruházási miniszterjelölti minőségében hallgattuk meg. Időközben azonban jelentős változások következtek be, Palkovics László miniszter úr lemondott, a Technológiai és Ipari Minisztérium megszűnt, és egy nagyon jelentős szakterület, a közlekedés került Lázár János miniszter úr hatáskörébe, úgyhogy most építési és közlekedési miniszteri minőségében fogjuk őt meghallgatni.

Ennek megfelelően, ezen rövid bevezető után megkérem arra miniszter urat, hogy tartsa meg beszámolóját az elmúlt időszakról, ezt követően pedig a bizottság tagjai feltehetik a kérdéseiket és megfogalmazhatják véleményeiket. Miniszter úré a szó. Parancsoljon!

Lázár János tájékoztatója

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen. Igen Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Igen Tisztelt Képviselőtársaim, a Bizottság Munkatársai! Szeretnék mindenkitől első helyen elnézést kérni, de a kormányon belül most zajlanak az utolsó egyeztetések a 2024-es költségvetés előkészítése kapcsán, és nagy dilemma volt, hogy a képviselőtársaimnál legyek pontos vagy a tárcám pozícióit adjam föl. Megpróbáltam kitartani a tárcapozíciók mellett, hogy képviselőtársaim igényeit is ki tudjam majd elégíteni arra a nem várt esetre, ha forrás kerülne az építésügyre és a közlekedési tárcára a 2024-es költségvetésben. Tehát még egyszer elnézést kérek, és köszönöm szépen a türelmet.

Köszönöm szépen elnök úrnak az éves beszámolás lehetőségét.

Mielőtt a kérdéseikre válaszolnék, egy rövid tájékoztatást szeretnék adni arról, hogy az elmúlt egy esztendőben mi történt a végrehajtó hatalomhoz tartozó Építési és Közlekedési Minisztérium tekintetében. Mindenekelőtt komoly szervezeti változások történtek, amelyeknek személyi következményei voltak a legutóbbi találkozásunk óta. December 1-jével az Építési és Beruházási Minisztériumhoz került a közlekedés ügye, amely - ahogy elnök úr említette - egy nagyon fontos társadalmi témakör, mindig aktuális, és minden képviselőtársam számára kiemelt jelentőséggel bír. Ennek az lett a következménye, hogy szervezeti és személyzeti változások álltak be a minisztérium működésében és vezetésében.

Most és a jövőben is a miniszterhelyettesi munkát és ezzel együtt a parlamenti államtitkárságot Csepreghy Nándor miniszterhelyettes látja el. De úgy gondoltam, hogy a téma fontosságára való tekintettel és a közlekedés jelentőségére való tekintettel szükség van egy kettes számú parlamenti államtitkárra Ágh Péter személyében, akinek kifejezetten az a dolga, hogy képviselőtársaimmal és szükség esetén a parlamenti frakcióval tartsa a kapcsolatot. Ha megkérdezném a 106 egyéni választókerületben működő képviselőtársunkat, hogy mi a legfontosabb akár a fővárosban, akár vidéken, akkor a közlekedés ügye biztos, hogy az első téma lenne.

Magyarországon az állam kezelésében - ide nem számítva a koncesszió kezelésében lévő gyorsforgalmi úthálózatot és az önkormányzatok kezelésében lévő úthálózatot -, csak a magyar állam kezében 32 ezer kilométernyi úthálózat maradt, úgy, hogy az utak egy része önkormányzati tulajdonban van 32 éve, és egy éve pedig a koncesszió kezeli a gyorsforgalmi és autópálya-hálózatnak egy nagyon jelentős részét. Ez a 32 ezer kilométer az ország 106 választókerületében van természetesen, így aztán minden képviselőtársam érintett ebben a témakörben. Úgy gondoltam, hogy Ágh Péter tapasztalt képviselőtársunk, alkalmas ennek a munkának a vitelére.

Nagy Bálint lett a közlekedésért felelős államtitkár, ami egy teljesen új felállás annak tekintetében, hogy ő elsőmandátumos parlamenti képviselő; korábban polgármester, alpolgármester, illetve megyei közgyűlési munkatárs volt. Azt vártam el, hogy a közlekedésért vidéki képviselőtársunk, egyéni mandátumos, polgármesteri tapasztalattal rendelkező vidéki képviselő feleljen. Úgy gondolom, ennek az ország közlekedésszervezése és -fejlesztése szempontjából lehet a későbbiekben jelentősége.

Lánszki Regő viszi továbbra is az építésügy, építéset, örökségvédelem, műemlék ügyét, és végül, de nem utolsósorban, illetlenséget elkövetve, első helyen kellett volna említenem Juhász Tünde közigazgatási államtitkárt, aki viszi a vállán a minisztériumot, ami így, én ugyan versenyt nem tartok, illetve számvetést nem csinálok, de az 1400 minisztériumi alkalmazottal, ha nem is az egyik legnagyobb minisztérium, de majdnem a legnagyobb minisztériumok közé tartozik. Ez összefüggésben van azzal a szervezeti változással, amit jeleztem a bizottság ülésén.

Ha még mindig a törvényhozó és a végrehajtó hatalom közötti kapcsolatról és a törvényhozó hatalom ellenőrző funkciójáról beszélek, akkor a végrehajtó hatalomban a közlekedés és az építésügy területén komoly változás állt be. Miniszterializálásra került a teljes bonyolítási struktúra, ami azt jelenti, hogy az építéseket, állami beruházásokat bonyolító ügynökségek, amelyek még a 2002 utáni Medgyessy-, illetve Gyurcsány-kormány alatt születtek meg, virágzásuknak 2022-ben az én tárcám vetett véget. Ilyen volt a BMSK, BEÜ, NIF, beépítéseket végző, tehát csatornázási beruházásokat végző ügynökség is. A NIF-ben a vasútépítés és az útépítés megszüntetésre került, amire nem volt példa az elmúlt 32 esztendőben. Ez jelentette azt, hogy az ott dolgozó kollégáknak körülbelül 30 százaléka nem vállalta tovább a minisztériumi munkát. Ez jelentette azt, hogy 25 százalékkal csökkent a bér és 30 százalékkal csökkent a létszám.

Ezek a területek helyettes államtitkárságként integrálódtak be a minisztériumba, ami praktikusan ma azt jelenti Magyarországon, hogy az állami beruházásokat, amelyek a minisztériumhoz tartoznak, négy helyettes államtitkárság vezényli Csepregy miniszterhelyettes úr közvetlen irányításával, egy helyettes államtitkárság foglalkozik az összes magyarországi útépítéssel, egy helyettes államtitkárság foglalkozik a vasútépítéssel, egy helyettes államtitkárság foglalkozik a magasépítéssel, és egy helyettes államtitkárság foglalkozik a csatornázási beruházásokkal, ivóvíz- és szennyvíz-korszerűsítéssel. Tehát négy szakág, négy helyettes államtitkárság, és ide tagozódott be a megszüntetett ügynökségi struktúra. Ez jelentős, milliárdokban mérhető megtakarítást jelent jelen bér- és létszámviszonyok mellett az államnak.

Sok kritikát kaptam a törvényhozásban is és a fejlesztések világában is, hogy ezzel gyöngítem az állam végrehajtó képességét. Nagyon fontosnak gondolom, hogy a háború, infláció, világgazdasági változások, kamatkörnyezet miatt beállt költségvetési mozgástér-átalakulás vagy ellenzéki képviselőként mondhatnám, hogy -csökkenés mellett az állam megvalósítási képessége koncentrált legyen. Szerettem volna az állami beruházások fölügyeletét közelebb húzni a minisztériumhoz, ezzel közelebb húzni a törvényhozáshoz is. A parlament a kormányt ellenőrzi, vele kapcsolatban vannak ellenőrzési jogosítványai, és úgy éreztem kormánypárti országgyűlési képviselőként is, hogy az állami beruházások bonyolítása túl távol került a költségvetést benyújtó kormánytól és a költségvetést elfogadó Országgyűléstől is, azzal, hogy ügynökségek, ügynökségek ügynökségei, ügynökségek cégei, lebonyolító cégek sokasága, egy átláthatatlan hálózat szerveződött az elmúlt húsz esztendőben, tulajdonképpen kormányoktól függetlenül. Ezt szerettem volna egyszerűsíteni, karcsúsítani és sokkal átláthatóbbá tenni.

Tehát ha ma egy parlamenti képviselő kérdez tőlem valamit, akkor nem a 28. ügynökség válaszol erre, hanem egy helyettes államtitkár kolléga az, aki egy klasszikus minisztériumi irányítási rendszerben, ami konzervatív, valóban nem túl flexibilis, nem a nyugati progresszív baloldali demokráciákra és kormányzatokra jellemző ügynökségi modellben működik, hanem egy nagyon konzervatív, nagyon feszes, fegyelmezett irányítási rendszer van, ami, azt gondolom, hogy a források kontrollját, amiről külön szeretnék majd beszélni, érthetőbbé teszi.

Tehát az egyik ígéretem az volt egy évvel ezelőtt, hogy lesz egy átalakítás a minisztériumban. Ez egy zöldmezős minisztérium lett, sokan mondják, hogy a személyemre szabták, de ez nem teljesen így van. Általában arról szól az én kormányzati munkám, hogy problémákat, nehézségeket kell megoldani. Nem olyan portfóliót kaptam, ami túlzottan népszerű akár a képviselőtársaim, akár az ország vonatkozásában, tekintettel arra, hogy számos nehéz döntést kellett meghozni. Nyugodtan ülök a miniszteri székben, ezt is kell mondjam a képviselőtársaimnak, mert erre a tárcára senki nem vágyik, tehát ez nem az a tárca, ahol politikai harc zajlana a tárca vezetéséért, tekintettel arra, hogy az elmúlt egy esztendőben 5500 milliárd forint értékű beruházást kellett fölfüggeszteni és erről kellett nekem személyesen dönteni, nem volt olyan része az országnak, amit ez ne érintett volna.

Ez volt a második kérdés, hogy a megváltozott gazdasági környezetben mi történik az állami beruházásokkal. Ennek a fontosságáról és a szerepéről szót ejtettünk, és a parlamentben mindenki tudja, és az ország is tapasztalja, hogy Magyarországon van egy fölzárkózási vágy, és a környező országok között van egy fölzárkózási verseny. Abban van egy nagy társadalmi konszenzus, hogy a magyar választópolgárok és a magyar politikai elit valószínűleg történelmi bölcsességtől vezérelve úgy szeretne élni, mint a nyugati társadalmak, tehát szeretnének egy olyan országot, mint Ausztria, vagy

szeretnének egy olyan életminőséget, mint Németország, ennek jegyében zajlik egy fölzárkóztató munka tulajdonképpen 32 éve különböző, kisebb-nagyobb buktatókkal.

Ennek a munkának az eredményeképpen ma azt tudjuk mondani, hogy Magyarország az Európai Unió átlagának 77 százalékán van. Ez nagyjából egybeesik a volt kommunista országok mindegyikével. Vannak alattunk néhány százalékkal, és vannak fölöttünk néhány százalékkal. Egy ország emelkedett ebből ki, Csehország, amely elérte a 90 százalékos szintet. Annak meghaladására nem egyértelmű, hogy képes-e, de az Európai Unió átlag kereseti, jövedelmi, fogyasztási és életviszonyaihoz képest a csehek elérték a 90 százalékot. Valljuk be őszintén, hogy ez egy nagy siker. Megfontolandó, hogy ők hogyan csinálták ezt, és ennek mik a társadalmi, kultúrantropológiai és minden más okai és feltételei. Mi 77-80 százaléknál tartunk, és a következő tíz évben szerintem bárhogy is fogjuk elkölteni a forrásokat, merem ezt állítani, a 85 százalékot el fogjuk tudni érni. Hogy a 85 százalékot hogyan tudjuk majd meghaladni, és hogyan leszünk 95 százalékos sávban, ez az, ami intellektuálisan, a megváltozott körülmények közepette egy óriási feladat és feladvány minden politikában működő ember számára.

A változásokat itt most nem kell részleteznem, elfogulatlanul azért azt meg lehet állapítani, hogy a háború kitörésével egy teljesen új világ született, érdemben megváltoztatva az európai és az amerikai egyesült államokbeli kamatpályát, érdemben megváltoztatva az európai uniós és a magyar növekedési kilátásokat, energiaárakat, kamatkörnyezetet, általában a gazdaságot és minden mást. S miután bizonytalan, hogy a háború meddig marad, ez a háborús depresszió, ami a gazdaságot jellemzi egész Európában, főleg egy háborúval szomszédos országban, ez determinálni fogja a mozgásteret a 2023. évi költségvetésben, a 2024-es költségvetésben, és kihatással lesz a 2025-ös költségvetésre is. Bárki vezetné az országot, kötött pályán mozogna a háborús következmények miatt, ezt érdemes szem előtt tartani.

Ennek jegyében szeretném a bizottságot arról tájékoztatni, hogy jelen pillanatban tárcánál 114 darab beruházás van kivitelezés alatt 3254 milliárd forint értékben, s tervezés alatt áll 203 milliárd forint értékben 184 beruházás, 307 beruházás lett felfüggesztve 5506 milliárd forint értékben. Ez az a munka, amit el kellett végezni, amikor a tárcának az első variációja, az alaptárca megalakult, az Építési és Beruházási Minisztérium. Akkor az első munka volt az összes folyamatban lévő beruházás áttekintése.

Ez a lista azért nem teljes, mert vannak kivételek, amelyek nem a tárcámhoz tartozó beruházások. Ezek vagy országos jelentőségű, kiemelt beruházások - lásd a Várnegyed-projekt, Liget-projekt -, amelyek most, jelen pillanatban nem állnak a tárcám irányítása alatt, de hogy ez változik-e, erre van esély, ezt majd meglátjuk a 2024-es költségvetés kapcsán, hogy milyen következményekkel kell számolnunk. Lehet a beruházások struktúrájában változás a következő időszakban folyamatosan. A tárcámnak nyilván bizonyosságot kellett arról tennie a kormány számára, hogy a projektek lebonyolítására, menedzselésére alkalmas, ez elsősorban most a beruházások megállítására vonatkozott.

Valójában én az elmúlt egy évben nem voltam olyan helyzetben, hogy akár csak egy új beruházást is el tudjak kezdeni. Annyiban nem igaz az állítás, hogy az M4-es autópálya keleti irányban való továbbvitelét és az M49-es autópályát Mátészalka-Szatmárnémeti irányban, ezt a két közúti beruházást kezdte el a tárcám, amit nem én készítettem elő, hanem az elődeim, és nekem jutott az a feladat, hogy ennek a beruházásnak a megindítására sor kerüljön, de valójában a nagy volumenben korábban megkezdett beruházásokhoz képest én új beruházást már nem tudtam indítani.

Arra van mandátumom, feladatom és kötelességem, hogy a folyamatban lévő beruházásokat konszolidáljam. Ez alatt értem azt, hogy mindenki tapasztalja, aki a

teremben ül, hogy brutális drágulás ment végbe - most egy vállalkozásfejlesztési bizottság ülésén ülünk, ezért erre ki kell térnünk -, és a magyar vállalkozások egy jelentős része kapcsolatban van az állammal. Magyarországon 25 ezer milliárd forint ment 2010 óta az építésgazdaságba állami megrendeléseként. Tehát, aki ma Magyarországon építőiparral foglalkozik, a magyar építőipar 380-400 ezer embert alkalmaz, ennek a 400 ezer embernek a sorsa az állam megrendelésétől direktben függ. Ezért, hogy az állami megrendelések befejezése hogyan zajlik korrekt formában most és a következő 12 hónapban, hogy még várható-e a korábban elkezdett beruházások befejezése, az egy magyar munkaadó szempontjából és egy építőipari munkavállaló szempontjából kulcskérdés.

Született egy döntés nagyon nagy nehézségek közepette. Tulajdonképpen fél éves előkészítő munka után az összes, a 26 európai uniós tagországot és a briteket is megnézve, benchmark készült annak tisztázására, hogy a beruházás megkezdése után felmerült többletköltségeket hogyan lehet elrendezni. Mindenki figyelmébe ajánlom, hogy Magyarországon van egy rezsim a közbeszerzési eljárások keretében az önkormányzatoknak, az állami entitásoknak arra nézve, hogy a beruházás megkezdése előtt mit kell csinálni a közbeszerzési eredmény kihirdetésekor, amikor ráemelésre van szükség. Ez egy világos rendszer, arra azonban nem volt Magyarországon rezsim, rendszer, struktúra, hogy amikor folyik egy beruházás, akkor a közbeszerzési törvény tiltása ellenére a háború vagy a Covid-járvány által okozott árnövekedés érvényesíthető-e, vagy sem.

Sikerült egy rendszert létrehozni a Kereskedelmi és Ipari Kamarával, az ÉVOSZ-szal közösen, és számos szakmai szervezet - Mérnöki Kamara, Építész Kamara - közreműködésével. Azt is ígértem, hogy a tárcám az itt született döntéseket jelentős mértékben társadalmassítja. Ez megtörtént, ezért az egyik legjelentősebb eredménynek azt tartom, ami ugyan nem izgatja, nem okoz álmatlan éjszakákat és nem okoz olyan izgalmat, hogy ne tudnának aludni tőle a választópolgárok, ez kétségtelen tény, de mégiscsak egy nagyon fontos pont a tekintetben, hogy ma rendezetté vált az állammal kapcsolatban lévő vállalkozók többletköltségeinek az érvényesítése.

Idáig, az elmúlt két hónapban 114 milliárd forint értékű költségnövekedést hagyott jóvá a tárcám, ami átlagosan 8-10 százalékos árnövekedés jóváhagyása. Rendszerünk lényege az, hogy maximum 30 százalékos árnövekedést hagyunk jóvá egy állami beruházásnál, és a 30 százaléknak az 50 százalékát a kivitelezőnek, 50 százalékát, maximum 50 százalékát kell az államnak állnia; tehát 15 százalékot állunk maximum. Most ott tartunk, hogy amikor van egy állami beruházás, a vállalkozó jelzi, hogy többletforrásigény van, akkor ebből igazoltan 8-10 százalék a reális, és ez momentán 112 milliárd forint ráemelést jelent a 3254 milliárd forintnyi beruházás tekintetében, akik eddig igényt nyújtottak be.

Nem mi keressük meg a kivitelezőket, a kivitelezők jönnek a minisztériumhoz. Ez a jogszabály az önkormányzatokra is kötelező, teszem hozzá, tehát az önkormányzatokkal szerződésben lévő vállalkozóknak is a tárcámhoz kell fordulniuk, ahol az építésgazdaságért felelős helyettes államtitkárság Lánszki Regó államtitkár irányítása mellett egy szakértői vizsgálatot végez el, a Statisztikai Hivatal, a nemzetközi és hazai ársztenderdek alapján állapítja meg, hogy melyik terméken, melyik szolgáltatáson, melyik munkadíjon mennyi árnövekedés legitim vagy illegitim. Ez teljesen transzparens, a Közbeszerzési Hatóság, a Közbeszerzési Felügyelet és az Európai Bizottság által elfogadott rendszer.

Tudom nagyon jól, hogy ez lényegében nem is kapott nyilvánosságot, de azt gondolom, hogy az üzlet szempontjából, a gazdaság szempontjából, a pénz szempontjából és a költségvetés szempontjából egy nagyon fontos kérdéstről beszélünk, mert valakinek döntenie kell arról, hogy egy vállalkozó több forrást kaphat, vagy sem,

és sikerült ennek a jogi, technikai és - reményeim szerint - pénzügyi feltételeit is megteremteni. Ez egy nagyon fontos tétel volt a folyamatban lévő beruházások tekintetében.

A tárcának sikerült a 2023-as költségvetésben, plusz 20 milliárd forintot szereznie tervezésre, és a jövő évi költségvetésben is tervezési keretet fogunk felállítani, mert úgy gondolom, hogy a beruházások megállítása, hiszen beruházási stop van érvényben, nem jelentheti a tervezések megállítását. Ezt azért hozom szóba, mert képviselőtársaimnak a választókerületében vagy az általuk képviselt régiókban a választóknak rengeteg jogos elképzelésük, felvetésük van, s amire tudok vállalkozni, az a tervezés megindítása. Itt szeretném azt megjegyezni, hogy volt egy akut feladatkezelési mutatvány, amit végre kellett hajtani a minisztériumban.

Ezek voltak a folyamatban lévő beruházások, és ígéretet tettem arra, hogy az állami beruházások rendjét teljes egészében újraszabjuk. Benyújtotta a tárcám a parlament elé, a törvényhozás elé az állami beruházások lebonyolításának rendjéről szóló új törvényt, amelyet várhatóan májusban a plenáris ülésen elkezdünk tárgyalni. Kértük a Házbizottságot, illetve most a héten kérjük, hogy a kormány által benyújtott javaslatot vegye tárgyalási sorrendbe, és ez nyilvánvalóan meg fogja járni a bizottságot is. Tehát van egy akut, veszélyelhárító kezelése a folyamatban lévő beruházásoknak, és emellett van egy jogalkotás is, mert én úgy irányítom a tárcámat, és úgy akarom irányítani a tárcámat, hogy először rendezni akarom a jogi kereteket, az alá rendezem össze a szervezeti kereteket a minisztériumban, és ha a tárcám szolgáltatást is végez - mint a közlekedés területén a MÁV, a Volán is idetartozik -, akkor természetesen ez is sorra kerül majd.

Tehát egyrészt kezeljük a folyamatban lévő beruházásokat, itt 10 ezer milliárról beszéltem, kezeljük a jogalkotást, hiszen be van nyújtva a törvényjavaslat, amely alapjaiban változtatja meg az állami beruházások rendjét az országban. Ez egy radikális változás lesz, ami érdekkonfliktusokkal jár, van Brüsszellel is egy vita ebből, amelynek a kezelését - azt gondolom, nem sikertelenül - magam végzem, ott fogunk majd egy észszerű megállapodásra törekedni, és volt az önkormányzatokkal vita ebben a témakörben. Tehát ez érdeksérelmeket és jelentős változásokat fog okozni minden olyan beruházás tekintetében, ahol a költségek több mint 50 százalékát az állam adja. Ez volt a beruházási rész.

Itt van az építészet és az építés ügye, amely három joganyagot jelent; ígértem a bizottságnak, hogy nagy változások lesznek ezen a területen is. Ez a három joganyag jelenti a magyar építésű ügyről szóló törvényt, jelenti a helyi építési szabályozásokra vonatkozó joganyagot és harmadrészt jelenti az örökségvédelmet. Ebből a három joganyagból lesz egy, a „Magyar építészet” címmel futó törvényjavaslat, amely kormányegyeztetésen van, közigazgatási államtitkári egyeztetésen jár, várhatóan májusban kikerül társadalmi egyeztetésre, és a tervezett mostani, tavaszi plenáris ülészek zárónapjáig szeretném az Országgyűlésnek betérjeszteni.

Ez 32 év után egy nagyon komoly fölülvizsgálata az összes magyarországi építészetre, építésügyre, építésgazdaságra, örökségvédelemre, műemlékvédelemre, helyi építésügyi szabályozókra vonatkozó fölülvizsgálatnak, illetve joganyagoknak, ami egy új keretet teremt majd, hogy hogyan lehet a XXI. században jobbat és jobban építeni. Erről már sok szó esett a nyilvánosságban. Volt már egy előzetes társadalmi egyeztetése, mintegy ezer észrevétel jött. Kivételesen ennek a joganyagoknak a koncepcióját is társadalmi egyeztetésre bocsátottuk, ami mindenki számára hozzáférhető volt. Amennyiben erre van fogadókészség, akkor meg fogom keresni a parlamenti frakciókat, mert szeretném a frakciókat még a parlamenti vita megindítása előtt, a benyújtást követően, a parlamenti vita benyújtása előtt külön tájékoztatni ennek a törvénynek minden részletéről.

Az Európai Bizottság valószínűleg notifikációs eljárást indít, mármint hogy notifikálni kell a jogszabályt, merthogy az építésgazdasági részében a teljes magyar építőanyag-kereskedelemre, a teljes magyar építőanyag-előállításra és a teljes magyar építésgazdaságra nézve új típusú szabályozást fogunk bevezetni. Élni fogunk minden olyan, a nyilvántartásba vétel, korlátozás, elővásárlás, központosítás eszközével, ami egyébként az Európai Unió területén legitim. Tehát lesz egy komplett újraszabályozása az építésügynek, és lesz egy teljes újraszabályozása az építésgazdaságnak is. Szeretném, ha még június-július hónapban ez a parlament elé kerülne.

Nagy vitát fog kiváltani a törvény. Részben lesznek ízlésviták, hiszen a törvény megfogalmaz alapelveket, amelyek vitathatóak értelemszerűen, és ebből lesz egy ízlésvita. Lesz egy érdekvita is, hiszen az építésgazdaságban a külföldi vállalatok sértve érzik majd magukat. Nagy vita lesz majd minden, Magyarországon építésgazdaságban szereplő vállalattal, amely külföldi tulajdonban van, alapanyagot bányász ki, vagy alapanyagot állít elő, vagy építőanyagot állít elő, azokkal nagy vita lesz, az Európai Bizottság is e körül pörög majd. De a mi célunk ezen a területen: magyar alapanyag, magyar szaktudás, magyar munka és magyar profit. Ezt célozzuk meg, ami a Vállalkozásfejlesztési Bizottság elé tartozó része ennek a törvénynek. Magyarul, a Magyarországon föllelhető alapanyagokhoz a magyar vállalkozásoknak direkt köze kell hogy legyen.

Az elképzelhetetlen, hogy nincs magyar kézben cementgyár Magyarországon, úgy, hogy paksi atomerőművet fogunk építeni, aminek gigantikus cementigénye lesz. Tehát ma Magyarországon három cementgyár van, mind a három külföldi tulajdonban van. Ez így nem marad. Természetesen ebből lesz turbulencia, hiszen a cementgyárak a német kormánytól közvetlen politikai védelmet kértek, és egy politikai akciót indítottak Magyarországgal szemben. Ettől nem fogunk megijedni és nem fogunk meghátrálni, el fogjuk azt érni, hogy magyar érdekkörben legyen magyar cementgyártás.

Mint ahogy a magyar bányakapacitás fölmérése is zajlik. Azt sem tartom helyes dolognak, hogy külföldi tulajdonban van Magyarország ásványkincse, és külföldi kezelésben vagy külföldiek kezében van a bányászati jog. Kavicsbányák, kőbányák, homokbányák tekintetében Magyarország megszállt ország, a bányakapacitásaink egy jelentős része külföldi kézben van. Ez azért nagyon fontos, mert ha elköltöttünk 25 ezer milliárdot építésre államként az összes magyar adófizető pénzéből és az európai adófizetők pénzéből, ennek 80 százaléka anyagra ment, és az anyag 80 százaléka pedig külföldi vagy külföldi előállítású, vagy külföldiek által kerül Magyarországon előállításra.

Tehát itt azért a pénzkiáramlás óriási, ez az egyik eszköze a bejövő EU-s források kivitelének. Azt mondják a lengyelek, hogy amit az Európai Bizottságtól kapunk, annak 70-80 százaléka folyik vissza a német gazdaságba, az osztrák gazdaságba és az európai nagy országok gazdaságába például az építési alapanyagokon, anyagokon és a fölhasznált technológiákon keresztül. Az, hogy Magyarországon nincs hazai érdekkörben lévő alap, infrastruktúraépítéshez szükséges építőanyag-előállítás vagy gyártás, szerintem egy nagyon komoly nemzetgazdasági probléma.

Nekünk azért kell harcolni, hogy ha kap az ország pénzt bárhonnan, vagy fölhasznál az ország a saját forrásaiból, annak a pénznek minden részlete Magyarországon maradjon, magyar munkaerőnek magyar munkabére legyen, tehát munkabér formájában, az alapanyag magyar legyen, az alapanyagot előállító is ebből részesüljön, és természetesen a vállalkozó, aki kivitelezi, a profitágon részesüljön ebből.

Sokan azzal támadnak bennünket, hogy ez a patrióta gondolkodás ellentétes az Európai Unió alapelveivel. Szerintem nem így van; azért nem így van, mert én alapos

vizsgálat alá vettem azt, hogy Ausztriában, Németországban, Franciaországban hány magyar építési fővállalkozó tevékenykedik, hányan építenek csatornát, szennyvizet, utat, iskolát, óvodát Bajorországban vagy Franciaországban. Nem találtam fővállalkozóként ilyen csapatokat. Tehát úgy gondolom, hogy valahogy ezek a tagországok képesek védeni a saját piacaikat, ezeket az elveket fogjuk majd implementálni a magyar jogalkotás keretébe. Ebben lesznek törvényi alapelvek és lesznek alsóbbrendű jogszabályok is, mert az ördög a részletekben van. Sokszor egy kormányrendelet vagy egy miniszteri rendelet dönti el egy-egy beruházás sorsát.

Így ment a tárcám, ezekkel a lehetőségekkel, gondokkal egészen decemberig, amikor egy érdemi és nagy változás következett be a kormányzati struktúrában. Ehhez annyi kommentet tennék, hiszen a bizottság már nyilván ezzel érdemben foglalkozott, hogy amikor ilyen energetikai krízisben vagyunk, aminek két lába van, egy energiától függő országban gigantikus ipari beruházások jönnek, és ezért az ország energiaellátását és az olcsó energiához való hozzáférés lehetőségét biztosítani kell - mindjárt négy-öt alapelvet kötöttem össze egymással -, akkor nyilván energetikai kérdésekkel foglalkozni kell. Ez egyébként a beruházásfejlesztésre és -ösztönzésre is átvisz.

Itt nyitom meg azt a zárójelet Vállalkozásfejlesztési Bizottság lévén, hogy ha megkérdezik, hogy mi a magyar kormányzati politika legfontosabb gazdaságfejlesztési pillére, az nyilvánvalóan az FDI-alapú beruházáspolitikát, amit viszont ki kell szolgálni árammal, gázzal és infrastruktúrával. Ebből a portfólióból az én minisztériumomhoz tartoznak az ipari parkok infrastrukturális kiszolgálásai, ami az egyik legnagyobb beruházási csomag lesz a következő évben. Ezt úgy kell elképzelni, hogy egy Miskolc-Debrecen-Nyíregyháza háromszög megfejlesztése, az ottani ipari kapacitás úttal, vasúttal, szennyvízzel, ivóvízzel való kiszolgálása ezermilliárdos tétel. Tehát egy Debrecen méretű városban az a vízhálózati rekonstrukció, ami a stabil ellátáshoz szükséges, 150-200 milliárd forintos beruházást jelent. Ilyen volumenű tételekről beszélünk.

Ez nyilván az egész régiót érinti, hiszen ez nem egy város hálózati kérdése, de ilyen volumenű beruházásokról beszélünk, és ebben nincs benne az áramkapacitás biztosítása, tehát vagy gázmotoros erőművekkel áram előállítás, plusz a hálózatokon keresztül adott esetben máshonnan áram behozása. Ezermilliárdokról beszélünk, hogy ki tudjuk szolgálni azt az ipari kapacitást, ami Magyarországon 12-15 milliárd dollár értékben települ be évente, és ezzel olyan FDI-szintet érjük el és olyan gazdasági növekedést, amely megtámasztja a magyar költségvetés kiadási oldalát. Ez egy nagyon fontos munka lesz a következő időszakban.

Ez tartott nagyjából decemberig, amikor az előbb említett okoknál fogva energetikai miniszter jött a kormányba. Az Energetikai Minisztérium létrejöttének a közlekedési miniszter távozása volt a következménye, és a Közlekedési Minisztériumot megörökölte a tárcám vagy megkapta a tárcám, és ez egy átalakuláshoz vezetett. Ez számos következménnyel jár. Nem lett könnyebb a helyzete a munkatársaimnak és a tárcámnak - 57 ezer ember dolgozik a MÁV- és a Volán-csoportban -, hiszen itt nemcsak szabályozó a tárca, nemcsak szervező, hanem szolgáltató is a magyar állam. 57 ezer embernek vagyunk a munkaadói a MÁV-Volán-csoportnál, a legnagyobb magyar vállalkozás és a legnagyobb magyar munkaadó. Hogy ez milyen állapotban van, két adattal szemléltetném: az egyik, hogy a cégcsoportban az átlagbér nem éri el a 400 ezer forintot, ez a munkaerőoldal, és a magyarországi vasútkapacitás 8500 kilométeréből 50 százalék sebességkorlátozott. Szintén logisztikaként, ha a Vállalkozásfejlesztési Bizottsághoz tartozik a logisztika, márpedig idetartozik, akkor a logisztikai iparágban, a tranzitban, a kereskedelemben Magyarországnak volna mit számolnia, és ezt egyszerűen nem vagyunk képesek úttal, vasúttal jól kiszolgálni.

A háborúnak az lett az egyik következménye, ha egy olyan iparágat akarok megnevezni, amely előreviheti az országot a jövőre nézve, a háború egyik következménye az lett, hogy áttevődött a kereskedelem, és a Földközi-tengerből a görög kikötőkből kínai áru vagy kínai üzemeltetésben gigantikus mennyiségben jön délről, délkeletről, görög kikötőkön keresztül Magyarországon át lehetséges útvonalkeppen Európa felé. Ebből le tudja szedni az ország a maga hasznát a közúti hálózaton. Ma Magyarországon az útdíjrendszer 450-500 milliárd forintnyi bevételt jelent. Tehát amit mi a tranziton leszedünk, a magyar költségvetés, az 450-500 milliárd forint/év. A Magyar Közút 85 milliárd forintból működik 2023-ban, és az úthálózat pedig keres 450-500 milliárdot. Csak a volumenek érzékeltetéseképpen mondom, hogy ez mekkora gazdasági lehetőség Magyarország számára.

A vasútról nem beszélve: hétszeresére nőtt a görögországi kikötőkapacitás forgalma az elmúlt három évben, ami vasúti teherforgalmat jelent. Ezért építjük a Budapest-Belgrád vasútvonalat, ezért akarunk VO-át építeni a közlekedés területén, és ezért kell kelet-nyugati tranzitot és észak-déli vasúti tranzitot, személy-, de különösképpen áruforgalmi tranzitot építeni. Nagyon nagy érdekünk fűződik ahhoz, hogy a keletről vagy délről érkező áru Magyarországon keresztül menjen át akár közúton, akár vasúton, és ebből Magyarország, mint közúti vasúti szolgáltató és mint logisztikai központ Budapest körül, leszedje azt a habot a tejről vagy a tejfölt, ami ezt az országot ennek az infrastruktúrájának a használatáért megilleti. Ez egy nagy gazdasági lehetőség az ország számára, de ehhez nyilván szükség van autópálya-hálózatra, az M1-es hatsávósítására, újabb és újabb autópálya-hálózatra, délen a tompai, röszei és a hercegszántói határátelők helyek teljes átépítésére, Mohácson egy új Duna-hídra, az M6-os összekötésére az országhatárral nemcsak Horvátország, hanem Szerbia irányában és Mohácson keresztül. Tehát a határkilépési pontokat az autópálya-rendszerben és a vasúti tranzitviszonyokat totálisan meg kell változtatni. Ehhez egy nagy fejlesztésre van szükség.

Három anyag kerül a kormány elé e tárgykörben. Az egyikben egy tízéves vasútfejlesztési stratégia kerül a kormány elé. Szeretném tisztázni, hogy a magyar vasútnak a magyar kormány és természetesen a magyar választópolgárok ezáltal milyen sorsot szánnak. Két lehetőség van: vagy lehetőségnek tekintjük a vasutat, ami a magyar személy- és áruforgalomban nem tölti be azt a szerepet, amit betölthetne, vagy pedig ezen a nem túl erős színvonalon tovább így elvan az egész. Hogy értse mindenki, a magyar költségvetésből/év a tömegközlekedésre elköltünk 800-900 milliárdot, tehát a magyar vasúti és közúti tömegközlekedés, amit az állam szervez és bonyolít, a magyar adófizetőknek 800-900 milliárdjába kerül egy évben; a közút 85 milliárdba. Csak a nagyságrendek érzékeltetésére mondom, hogy 4,5 millió ember ingázik naponta a Volán és a MÁV járatain, és akkor az előbb említettem még az áruforgalmat. Tehát ez egy olyan gigantikus feladat és felelősség és egy olyan infrastruktúra, kritikus infrastruktúra, amelynek a sorsáról szerintem hosszú távú döntést kell hozni.

Tehát lesz egy anyag, amelyik megpróbálja körbeírni, hogy mit lehetne a magyar vasúttal csinálni, hol vannak a beavatkozási pontok. Nyilván ez pályakorszerűsítés, járművásárlás és az egész vasút, az egész MÁV transzformációja. Én 18 állami vállalatot kaptam a közlekedéssel, ebben benne vannak a Volán-csoport cégei, és benne vannak a MÁV-csoport cégei. Tehát 18 állami vállalat, és mindenhol végrehajtottam egy teljes igazgatósági és felügyelőbizottsági cserét, és olyan igazgatóságot és felügyelőbizottságot hívtam - alapvetően inkább üzletemberekből, független piaci emberekből -, akiknek az a feladatuk, hogy a magyar tömegközlekedés régi államszocialista modelljét egy piac felé közelítő transzformáción átvigyék, ami ennek a vállalatcsoportnak és ennek a szolgáltatásnak a megváltoztatását jelenti.

A cél az, hogy hogyan lehet jó minőségben, jól, olcsón szolgáltatni, és a választópolgárok számára hogyan lehet a mobilitást biztosítani. 4,5 millió ember ingázik. Önöknek nincsenek olyan választói, akik között ne lennének tömegével olyanok, akiknek az élete mozgásra van kényszerítve, mert iskolába kell menni, dolgozni kell menni. Budapestre gigantikus mennyiségű embert hordunk rá az agglomerációból, és a nagyvárosokra, a járási központokra is folyamatosan ingáznak az emberek munkahelyre, iskolába, orvoshoz, szolgáltatásra, bevásárlásra. Ha egy embernek naponta egy óránál többet kell oda-vissza mennie, akkor fel fogja adni a lakóhelyét, és előbb-utóbb költözni fog. Tehát ez összefügg demográfiai kérdéssel, helymegtartó kérdéssel, életminőséggel is.

En azt gondolom, az, hogy az embereknek milyen közlekedési eszközöket biztosítunk, azt mennyiért kapják és milyen minőségűek, alapvetően befolyásolja az életminőségüket. Képzelmek el azt a választópolgártársunkat, aki napi két órát tölt ingázással, a nap huszonnégy órájából két órát ül egy autóban, egy vonaton, egy villamoson vagy éppenséggel egy buszon. Mindegy, hogy diákról vagy felnőttről beszélünk, annak az embernek az életét, hogy milyen az élete, nagyban határozza meg, hogy ezt a szolgáltatást milyen minőségben, mennyiért, milyen menetrenddel és milyen struktúrában kapja. Tehát, ha van valami, ami a választópolgárokhoz közel visz, akkor ez az az ágazat. Ezért kell a sorsáról gondolkodni, hogy akkor most ezzel mit akarunk csinálni.

Van forrás rá. Van EU-s forrás, van pénzüpiaci forrás, van belső tartalék a rendszerben, amelynek a feltárásához egy új struktúrát kell építeni, amiről nyilván fognak hallani, hiszen érdeksérelmeket fog okozni, félreértés ne essék, hiszen vannak, akik ezt a 800 milliárdot mégiscsak elköltik minden évben, ez a pénz a munkavállalókon kívül máshoz is kerül. Nyilván az a tervem, hogy ezekből a forrásokból jelentős mennyiségű megtakarításokat fogok eszközölni, tehát másképp lesz gazdálkodva a MÁV-nál és a Volánnál, mint ahogy eddig volt, ezt erősítettem meg egy új igazgatósággal, felügyelőbizottsággal; lesznek változások.

A másik része ennek az egész közlekedésügynek nyilvánvalóan a közúti közlekedés kérdése. Az előbb említettem, hogy három dosszié van előttünk. Az egyikben van a koncesszió sorsa.

Mi fog megépülni az új autópálya-koncesszióban 2027-2030-ig? Ezek: az M1-es hatsávosítása, az összes jelenleg forgalomban lévő autópálya felújítása, az M3-as felújítása, az M7-es felújítása, ezeknek a bővítése.

Milyen új autópálya-fejlesztések lesznek a jövőben? Mi az, amit meg kell építeni? Van a VO-ás vasúti elképzelésünk, de van egy M8-asunk is, amely Győr, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok; vagy van az M9-es továbbvitele Szekszárd, Jánoshalma, az országhatár tekintetében; vagy az M6-os továbbvitele Szigetvár irányában; vagy a kikötési pontok: Nyíregyháza, Szatmárnémeti, Békéscsaba, Nagyszalonta; Szeged-Szabadka vasúton, illetve autópálya-összekötés Vajdaság és Dél-Magyarország között, vagy éppenséggel Nógrádon keresztül Besztercebánya irányában az M2-es fölvétele lehetséges vagy nem lehetséges; Esztergom bekötése az M1-es autópályába; Zalaegerszeg bekötése az M7-es autópályába. Rengeteg ilyen kérdés van napirenden. Szeretném, ha ezt a kormány rövid időn belül, még a nyári szünet előtt eldöntené, ezért ezzel kapcsolatban is kerül a kormány elé egy elképzelés.

Valamint a koncessziói gyorsforgalmi úthálózaton kívül van 32 ezer kilométernyi alsóbbrendű utunk, amit a Magyar Közút üzemeltet. A Magyar Közútnál hatezer ember dolgozik, ez a legerősebb állami struktúra, ami fegyverként az ember kezében van egy minisztérium működtetésében. Jól szervezett a Közút, jobb állapotban van, mint a MÁV; a Volán sincs rossz állapotban, de talán a Közút még jobb állapotban van. Az a kérdés, hogy mit csináljunk ezzel a 32 ezer kilométernyi úttal. Itt szeretném

elmondani, hogy ezek nincsenek jó állapotban, ezek 4-es, 3-as, 2-es számjegyű, és időnként 1-es számjegyű főutak. Most 85 milliárdunk van, de 120-130 milliárd kellene évente ahhoz, hogy egy szinten tartó felújításra is sor kerüljön. Ha ezt a pénzt valamilyen módszertannal - amit most még nem tudok megmondani, de a kormányt fogom ebbe az irányba presszionálni - föl tudnánk vinni évi 150-200 milliárdra, akkor öt év alatt érdemi javulást érnénk el az alsóbbrendű autóutak minőségében, ami szintén transzport, tranzit, szállítás, közlekedés Magyarországon. Tehát nem beláthatatlan mennyiségű, több ezer milliárdos, gigantikus pénzköltésre van szükség, hanem belátható mennyiségű pénzre.

Visszacsatolom ide azt, hogy ha egy évben 450 milliárd forintnyi útdíjbevételeünk van, ha abból egy nagyobb szeletet tudna kapni a Közút és az útkarbantartás, az érzékelhető javulást okozna az ország logisztikai és közlekedési hálózatában. Nagyon sokáig volt a költségvetésben egy útkassza, akik régi képviselők, pontosan tudják, hogy ezek címkézett kasszák voltak a költségvetésben még a régi szocialista kormányok idején, aminek annyi logikája volt, hogy a bevételek fedezésére ezek a kasszák valamilyen mértékben szolgáltak. Fogok futni ilyen kört, nem jók a kilátásaim, hozzáteszem, nagyon erős Pénzügyminisztérium van a mostani kormányban, de mindenféleképpen a tervem az, hogy egy olyan önműködő rendszert hozzunk létre, amely a Közút számára is lehetőséget biztosít.

Szeretném szóba hozni még a Volánt külön, mert tudnia kell a bizottságnak mint a vállalkozásfejlesztésért felelős bizottságnak, hogy 2023-2024-ben liberalizálni fogjuk a közúti közlekedést. Az Európai Bizottság, az Európai Unió irányelve előírja, hogy piacosítási folyamaton kell átesni, ami azt jelenti, hogy meg kell hirdetni egy tendert, és a magyar közúti személyszállítást tendereztetni kell, egy európai uniós tendert kell végrehajtani. A kormány eldöntötte, hogy a tendert kiírja, a Volán pedig eldöntötte, hogy azon pályázik. Majd meglátjuk, hogy milyen sikerrel, de jó esélyünk van arra, hogy a Volán nyerje el ezt a tendert. Akármilyen furcsán is hangzik normális ésszel gondolkodó embernek, de le kell bonyolítanunk egy tendert, hogy a következő 10-20 évben az állami tulajdonban lévő Volán lássa el a közszolgáltatást, mert egyébként piaci szolgáltatók is elláthatnák. Nekünk célunk az, hogy a piacosítás végbe menjen, és célunk az, hogy ezen állami szolgáltató maradjon.

Itt szeretném megválaszolni azt a sokszor feltett kérdést, hogy a magyar államnak stratégiai célja-e, hogy a tömegközlekedés szabályozásán és szervezésén túl, a megrendelői pozíción túl - hiszen én megrendelő is vagyok egyúttal, hiszen fizetem a szolgáltatást, amit kapok a MÁV-tól, a Volántól - a kedvezményes bérleteket és az összes jegykonstrukció állami díját több száz milliárddal ki kell fizetni -, mert ez piaci elv alapján, megrendelői elv alapján működik. Célunk kell legyen, hogy magában a szolgáltatásban is résztvevők leszünk. Szélsőséges esetben Magyarország mondhatná azt, hogy kérem, mi leszabályozzuk, megrendeljük, kifizetjük és XY, Kis Jóska Pista pedig szolgáltató. Nem kell törvényszerűen Volánt fönntartanunk, sőt szélsőséges esetben még a MÁV-ot is lehetne GYSEV-esíteni, ami azt jelentené, hogy lehetne koncessziót szervezni a vasúti közszolgáltatásra, lehetne piacosítani azt, mint ahogy Angliában évtizedenként oda-vissza ezt csinálják.

Én azonban nem ezt javaslom. Az országnak speciális a településföldrajza, a települési adottsága. Az emberek mobilitása egy rendkívül fontos gazdaságstratégiai kérdés, a munkaerő mobilitása, a társadalom mobilitása. Ezért én azt javaslom, hogy tartsa meg hosszú távon a Volánt a magyar állam állami kézben, ne privatizálja, legyen állami kézben lévő tömegközlekedési szolgáltató, mert ez az ország működése és egy esetleges havária helyzet esetén kulcskérdés. Nekem kellett levelezni annak idején a Keleti pályaudvarnál ötezer tomboló migránsnak az osztrák-magyar határra szállítását ebben az épületben egy operatív bizottság vezetőjeként egy kellemes

éjszakán annak idején. Ha akkor én nem rendelkezhettem volna miniszterként arról, hogy a MÁV-vonatok hova álljanak, vagy a Volán-járatok mikor álljanak elő, ha nem lett volna a kezemben szolgáltató, akkor azt az ötezer embert onnan nem lehetett volna egy nap alatt elszállítani az osztrák határra.

Tehát az állam kezében, azt gondolom, haváriahelyzet esetére is és a Magyarországon nagyon fontos mobilitás biztosítása érdekében is szükséges, hogy legyen egy eszköz, és ennek az eszköznek ebben az esetben Volán a neve és MÁV a neve, csak ezeket sokkal jobban, profitorientáltabban, professzionálisabban, kevésbé pazarló módon, full extra menedzsmentképessegekkel és nagyon jó operációval kell működtetni. Ebben áll jelen pillanatban a közlekedés területén, amiben gondolkodunk.

Három előterjesztésről beszéltem: lesz vasúti, lesz gyorsforgalmi és lett közúti fejlesztésről szóló előterjesztés a kormánynak. Ez tíz-tíz-tíz év elképzelése, ami utána hozzáférhető, adott esetben a parlamenti viszonyok között is megvitatható.

Egy utolsó dolgot szeretnék mondani a sok nehézséggel küzdő közlekedés területén. Ha én valamivel elkezdek foglalkozni, annak általában rövid időn belül ilyen-olyan következményei vannak, sokak szerint negatív, mások szerint pozitív. Nem szoktam hagyni unalomba sülyedni a környezetemet. Most sem tettem ezt. A legfontosabb lépés az volt, hogy eladtunk ma reggelig 250 ezer megyebérletet és országbérletet. Többféle miniszteri fölfogás van. Én most jelen pillanatban bérletet árulok, a kormány azon tagjai közé tartozom, aki bérletárusítással foglalkozik, és 250 ezer bérletet tudtam eladni, jelentem a tisztelt bizottságnak, elég kedvezményes áron, hozzáteszem. Ez óriási segítség. Nagyon nagy szám a 250 ezer bérlet.

Ez azt jelenti, hogy az olcsó szolgáltatásra van igény, Magyarországon élünk természetesen; ez a szolgáltatás még nem jó, viszont megfizethető. Ez egy munkába járó ember számára, aki havonta a jövedelmének meghatározott részét ingázásra költi, abszolút nem közömbös. 945 forintért tud egy diák egy hónapban egy megyében járkalni korlátozás nélkül, 18 900 forintért tud az országban teljes árú jeggyel, és 1890 forintért diákként egy hónapon keresztül az egész országot bejárhatja. Úgy gondolom, hogy ez érdemben fog hozzájárulni ahhoz, hogy a rendelkezésre álló MÁV- és Volán-kapacitások kihasználtabbak legyenek, ha már finanszírozzuk 800 milliárddal a költségvetésből. Másrészről ki fog derülni világosan, hogy melyik vonalakra nincs szükség. Tehát nemcsak a közjó érdekében hoztunk egy jó lépést, amire nyilván van igény, hogy olcsóbban tudjanak közlekedni, hanem az is világos lesz, hogy akinek majdnem ingyen nem kell egy Volán-járat vagy egy MÁV-járat, arra valószínűleg nincs reális társadalmi igény. És akkor szembe kell nézni azzal, hogy ennek mi lesz a jövőre nézve a sorsa.

Tisztelt elnök úrnak jelentem, nagyjából egy év alatt idáig jutottunk. Biztosíthatom arról, hogy a következő év is izgalmakkal teli lesz. Várom a kérdéseiket.

ELNÖK: Köszönjük szépen miniszter úr részletes beszámolóját. Mielőtt folytatnánk munkánkat, én szeretnék elnézést kérni Juhász Tünde közigazgatási államtitkár asszonytól, elfelejtettem köszönteni a bizottsági ülés elején. Kérem, bocsásson meg! Természetesen önt is tisztelettel köszöntöm, és örülök, hogy itt van a mai bizottsági ülésen.

Most pedig sor kerül a kérdések és vélemények megfogalmazására. Az optimális időfelhasználás, időkihasználás érdekében ez úgy fog történni, hogy egy körben egyszer, egymás után fölteszik a bizottság tagjai a kérdéseket, illetőleg elmondják a véleményeket, észrevételeket, amelyekre aztán miniszter úr szintén egy körben fogja megadni a válaszokat.

Úgyhogy kérdezem a bizottság tagjait, hogy ki kíván kérdést, véleményt, észrevételt megfogalmazni a miniszteri beszámolóhoz kapcsolódóan. *(Jelentkezések.)* Mindenekelőtt megadom a szót Bányai Gábor képviselő úrnak. Parancsoljon!

Kérdések, vélemények

BÁNYAI GÁBOR (Fidesz): Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Államtitkár Asszony és Államtitkár Urak! Köszönjük szépen a tartalmas beszámolót miniszter úr részéről. Engedje meg, hogy pár kérdéssel megszólítsam.

Folyik a kelet-magyarországi, tehát a Dunától keletre lévő részekben számtalan vasútfejlesztés, ami akár a dél-balkáni, akár a kelet-balkáni térség, tehát Románia és Szerbia felől jelentős vasúti kapacitásfejlesztéseket újít meg. Számtalanszor hallottam miniszter úrtól már a Kolozsvár-Budapest vasútfejlesztést, ami egy következő lépcső is lehet. Viszont most olvasom, hogy a bíróság a déli körvasút engedélyezési eljárását újra törvénytelennek minősítette. Ez gyakorlatilag hosszú, nem tudom, hogy mennyi időre, de az összes fejlesztés elé, ami majd kelet-nyugati összeköttetést biztosítana a délről érkező akár személy-, akár teherforgalomnak, óriási akadályt fog gördíteni. Erre ugyan milyen megoldást fogunk találni, ha már másodszor is a tisztelt magyar független bíróság egy-két fa védelme érdekében meg vélt vagy valós lakossági panaszok miatt meggátol egy ekkora komoly, az ország jövője szempontjából is komoly fejlesztést, ami összekötné a délt kelettel, nyugattal, nem beszélve az északi részekről majd? Tehát ez számomra egy érthetetlen ügy, hogy hogyan lehetett idáig jutni.

A másik: mind a ketten a Dél-Alföld képviselői vagyunk, és tudjuk mindannyian, hogy elég mostoha közlekedési körülmények vannak még. Mondjuk, ha Kecskeméttől lehúzzunk egy vonalat jobbra, balra, akkor az ország azon részén akárhány számú utaktól számítva, akár a gyorsforgalmi utak penetrációja eléggé alacsony volumenű a Dél-Alföldön. Bár az autópálya-koncesszióban miniszter úr most több pozitív dolgot is mondott, itt más egyéb fejlesztések nem szerepeltek benne, ezeknek a jövője egyrészt aggasztó, hogy annyi minden baj mellett lesz-e nekünk erre forrásunk, hogy becsatlakozzon az ország déli része a teljes közösségi közlekedési infrastruktúrába, hisz nagyon rossz jelen pillanatban.

Annak külön örülök, hogy annak idején, mikor a Szeged-Szabadka vasútfejlesztésbe belevágott a miniszter úr még képviselőként, annak a transzverzális vonala, tehát ami már összekötné, mondjuk, Szegedet Szabadkán keresztül Bácsal és Bajával és majdan talán valamikor Pécs irányába újra, akkor ennek a jövőjét is szeretném megkérdezni, hogy a Szeged-Bácsalmás-Baja fejlesztésnek a kormány-közmegállapodás szerinti ideje, illetve fejlesztési kezdése körülbelül mikor várható, hisz számtalan lehetőség kínálkozik elsősorban teherszállítási vonalon.

Érdekelne az is, hogy a Makó-Szeged vasúti összeköttetés megújítása, illetve majd Makó és Csanádpalota közötti vasúti közlekedés tervezése, mert erről beszélgettünk már korábban, ennek a szakaszai, mikor várhatóak azok a kezdő dátumok, amikor már a tervezőket meg lehet látni ott Csongrád-Csanád megyében ezzel kapcsolatban, hisz ennek is azért nagy jelentősége lehet, hogy gyakorlatilag eddig, bár Szabadka felé nyitott volt Szeged város, azért mégiscsak egy zsáktelepülésnek számított vasúti közlekedési szempontból.

A határátkelőink helyzetéről szeretnék pár kérdést föltenni. Szerencse, hogy egy applikáció mindig jelzi, hogy hol milyen forgalom van a magyar-román, magyar-szerb határátkelési pontoknál. Naponta kapnak Csanádpalotáról ilyen 120-180 perces rémisztő üzeneteket, ami mind a két oldalnál, belépés-kilépésnél fönnáll. Tudom, hogy ez valószínűleg nem az áteresztő képesség hiánya elsősorban, hanem a személyi állomány szűkössége mindkét oldalon vagy mind a három oldalon. Ezen hogyan fogunk

tudni javítani? Mert ez rengeteg kárt okoz mind a személyi forgalomban, mind bármilyen áruféleség szállításában az autópályáinknak. Már így is túl van terhelve, de még inkább. Szóval ez kezelhetetlennek látszik, hogy már a tompai határátkelő is naponta több órára bedugul, és hol van még a szabadkai kétszer kétsávos nyugati elkerülő megépítése, ami már elindult. Ha az elkészül, akkor az 53-as út gyakorlatilag járhatatlanná fog válni Bács-Kiskun megyében. Úgyhogy ebben mindenféleképpen kérnék együttműködést és segítséget, illetve a Belügyminisztérium felé mint egyéni képviselők ez ügyben mindenféleképpen lépünk, segítsünk az ott élőknek és az érkezőknek vagy a rajtunk átutazóknak.

Szóba jött a mohácsi híd tervezése, illetve kivitelezése majdan. Azt örömmel hallottam, hogy a Szerbia felé Hercegszántó felé van lekötése, az szóba jött, de jelen pillanatban az út, ami kétszer kétsávos út lenne a hídon át Bács-Kiskun megye felé, az Csátaljánál egy derékszögben merőleges az 51-es számú útra. Tehát nincs, nem láttam még - lehet, hogy van ilyen, csak én nem láthattam még -, hogy ennek a leágazása vagy lekanyarodása hogyan valósul meg Hercegszántó felé. Csak azért kérdezem, mert ez egy félkarú tervezésnek tűnik, mint a szekszárdi híd vagy a mostani foktői Kalocsa-Paks-híd tervezése, ahol valójában a cél nagyon jó, csak az oda vezető út kissé furcsa. Nem értem a tervezési munkát, hogy miért így tervezte a tisztelt kormányunk, hogy kétszer egysávos, mellette pedig nincs vasúti összeköttetési lehetőség a Dunántúl felé, úgy, hogy Kalocsán van vasúti végpont, sőt Foktőig eljut a Magyar Államvasutak.

Tehát a tervezéssel kapcsolatban - tudom, miniszter úr erre képes - egy sokkal racionálisabb tervezési munkát láttam volna a Dunán való átjutásnak az eddigi tapasztalatok alapján, úgyhogy szeretném biztatni, nagy támogatója lennék, ha ezek mind racionálisabbak lennének. Az M9-es megépítését pedig nagyon-nagyon várja Dél-Magyarország. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Most pedig megadom a szót Varga Ferenc alelnök úrnak. Parancsoljon!

VARGA FERENC (független), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! A napokban átadták az első magyar tulajdonban lévő pórusbetongyárat Biharkeresztesen. Ez egy 14 milliárd forintos beruházás, amely 5,5 milliárd forint állami támogatással valósult meg. Az avatóünnepségen és most is itt a beszámolójában elmondta, az a célja, hogy 2022-2026-ban megvalósuljon az a kormányzati törekvés, miszerint magyar alapanyagból, magyar munkával, magyar szaktudással magyar profitot állítsanak elő. Igazából nekem akarva akaratlanul, de eszembe jutott az akkumulátorgyárak ügye ennek kapcsán. Önöknek az a legújabb terve, hogy akkumulátorgyár-nagyhatalommá teszik Magyarországot. Figyelembe véve az akkumulátorgyárakban alkalmazott, túlnyomórészt külföldi munkaerő nagyságát nemcsak a gyártás, hanem már alapból a beruházás megvalósítása során is, hogyan kapcsolódik ez a magyar alapanyag, magyar munka, magyar szaktudás, magyar profithoz? - ez lenne az egyik kérdésem.

Szintén eszembe jutott Parragh László azon mondata, miszerint versenyképességünk alapja az olcsó munkaerő. Ez hogyan jön a magyar szaktudáshoz? Félreértés ne essék, én nem akarom önt támadni, miniszter úr, nagyon örülök annak, hogy van a kormányban olyan ember, aki ezeket az értékeket képviseli, de mennyire van önnek nehéz dolga egy olyan környezetben, ahol azt látjuk, hogy nem feltétlenül ezek az értékek érvényesülnek? Ezt egyébként alátámasztja az a mondata is, amit itt elmondott, hogy az elmúlt 12 évben 25 ezer milliárd forintot investált a magyar építőiparba a kormány, de úgy fogalmazott, hogy nem lehetünk teljesen elégedettek, merthogy ennek a magyar része - ha jól emlékszem, 80 százaléka - valahová külföldre

távozott. Ezt hogyan értette? Mi volt ennek az oka? Lehet, hogy nem a magyar érdek volt az első, azért történhetett ez így?

Ha már építőipar, akkor mit szól ahhoz, hogy havi és éves viszonylatban is visszaesést mér az építőipari termelés tekintetében a KSH? És hadd hozzak ide egy aktuális kormányzati döntést is, amely nem feltétlenül az ön szakterülete, de szeretném kikérni ebben a véleményét, ez pedig a kötelező heti akciózás. Én azt gondolom, hogy a Vállalkozásfejlesztési Bizottság ülésén erről beszélni kell. Nagyon helyesen, itt a kormány azt mondta, hogy a multikat kötelezi akcióra, a kisvállalkozásokat nem. Ez azért jó, idézőjelben, mert akkor így a kisvállalkozásokat nem tesszük ki veszélynek ebből a szempontból, azonban nem tudom, arra gondolt-e a kormány, hogy ezzel a kisboltoktól forgalmat veszünk el.

A saját véleményem egyébként az, hogy ez szintén egy látszatintézkedés, mert a multiknál minden héten vannak ilyen akciók, és ez olyan, hogy a kormány úgy próbál tenni, mintha egy kicsit ez is neki köszönhető lenne, viszont ez egy komoly szakmai kérdés is egyben, hiszen szerintem a kisboltokat ezzel veszélynek teszik ki, mondom még egyszer, mindamellet, hogy szerintem ez egy látszatintézkedés. Várom választát. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Most pedig megadom a szót Szatmáry Kristóf alelnök úrnak.

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! Államtitkár Asszony, Államtitkár Urak! Én csak jelezném, hogy a tárgykörben lenne jó kérdéseket föltenni, ma még lesz egy miniszteri meghallgatásunk, tehát a kiskereskedelem ügye talán oda jobban tartozik, de nem szaporítom a szót.

Én három kérdésben próbálnám miniszter urat itt, a bizottság előtt kérni arra, hogy fejtse ki jobban. Az első, ami nagyon érdekes - ez már a korábbi meghallgatáson is elhangzott -, a hazai építőipari alapanyagipar alapjainak megeremtése. Itt én azt a szempontot javasolnám még esetleg a fókuszba helyezni, hogy nagyon-nagyon sok hazai kis- és közepes vállalkozás van egyébként, akiket érdemes bevonni - nemcsak olyan szempontból, mint esetleg leendő tulajdonosok - a hazai alapanyagipar előállításába, de olyan szempontból is, élő példákat tudnék hozni arra, hogy például a magyar asztalosiparban azért kénytelenek Ausztriából alapanyagot vásárolni, mert a magyar erdőgazdaságok eladják a fát külföldre, és jóval drágábban, már hozzáadott értékkel vásárolják vissza a magyar kis- és közepes vállalkozások ezeket az alapanyagokat; jó néhány ilyen szempont van.

Tehát én csak annyit javasolnék vagy vetnék föl, hogy érdemes lenne a különböző szegmensekben, akár ágazatonként is végignézni azt, hogy kik azok a hazai kis- és közepes vállalkozások, vagy inkább már a közepeseket, nem is a kicsiket mondanám, akik olyan szempontból vannak alapanyaghiányban, vagy azért, mert csak külföldről tudnak beszerezni, vagy egyáltalán nincsenek meg ezeknek az alapjai.

A másik terület - budapesti képviselőként - már korábbiakban is előkerült, ez a HÉV-fejlesztések ügye, s ez összeköti ebből a szempontból Budapestet az agglomerációval. Talán merem azt mondani, hogy a magyar kötöttpályás közlekedés legrosszabb állapotban lévő részeiről beszélünk, amelyek egyébként naponta több százezer embert szállítanak a munkahelyük és a lakhelyük között. Én csak a saját választókerületem példáját tudom mondani, ahol a gödöllői HÉV közlekedik, 1941 óta ez az utolsó pálya, ahol fordított közlekedéssel közlekedik a HÉV, tehát ilyen hátrányból megyünk. Most abba nem mennék bele, hogy ennek sajnos évente több

áldozata is van, mert ha valaki rálép a HÉV-sínekre, jobbról várja a szerelvényt, és balról jön. Tehát biztos, hogy óriási szükség lenne ezek fejlesztésére.

Egy harmadik területre kérdeznék még rá. A közlekedés sok minden mellett, amit miniszter úr mondott, a turizmus elérhetősége szempontjából is lényeges. Sajnos látjuk, hogy a hazai turizmus adatai pont a válság miatt a korábbi dinamizmusukban nem növekednek. Ennek összefüggésében az M7-es Pesttől Székesfehérvárig tartó szakaszának a bővítése, ami az elérhetőség szempontjából egy óriási probléma. Erről lehetett olvasni, hogy vannak tervek ott is a háromsávossításra, illetve az M8-as lekötő helyzetéről, ami óriási torlódásokat okoz, ha esetleg kaphatunk információkat. Illetve ezzel kapcsolatban - a korábban sokat emlegetett, de számomra most nem tiszta - a Liszt Ferenc Repülőtér elérhetőségeinek a vizsgálata vagy tervezése milyen fázisban van? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük. Megadom a szót Becsó Zsolt képviselő úrnak.

BECSÓ ZSOLT (Fidesz): Tisztelt Miniszter Úr! Államtitkár Asszony! Államtitkár Urak! Tisztelt Bizottság! Először én is szeretném megköszönni ezt a nagyívű, tartalmas tájékoztatást, amit a miniszter úr tett itt a bizottság előtt. Ha megengedik, nekem négy kérdésem lenne, egy kérdés inkább globális jellegű és három pedig a választókerületemhez kapcsolódó, lokális jellegű.

Ami a globális jellegű kérdést illeti, a miniszter úr néhány nappal ezelőtt bejelentette, itt az ideje, hogy a „Modern városok” programot lezárjuk. A „Modern városok” program 2015-ben indult el, nyilván eltelt most már 8 év az indítás óta, és valóban célszerűnek tűnik a leltár elkészítése és a szükséges döntések, a jövőre vonatkozó szükséges döntések meghozatala.

Azonban szeretném felhívni a miniszter úr figyelmét, hogy az én választókerületemben található megyeszékhely, Salgótarján esetében a „Modern városok” program megállapodásának megkötésére nem 2015-ben, hanem 2017-ben, pontosan 2017. március 21-én került sor. Tehát azt is mondhatnám, az induláshoz képest kétéves hátrányba került a város, arról nem is beszélve, hogy 2020-ban jelentkezett a Covid majd most pedig a háborús szituációval kell megküzdeni. Tehát egészen más azon városok pozíciója, amelyek később kötötték meg a megállapodást a miniszterelnökkel, mint azon városok pozíciója, amelyeknek már 2015-ben lehetőségük volt arra, hogy elindítsák tulajdonképpen a megállapodásban feltüntetett egyes projektek kialakítását vagy megvalósítását. Tehát itt szeretnék kérni egyfajta pozitív hozzáállást ehhez a kérdéshez, különös tekintettel Salgótarján jelenlegi gazdasági helyzetére. Ha lezárásról is születik döntés, akkor itt egyfajta időlehetőséget kapjon a város, hogy ha van még mód és lehetőség, akkor el tudjunk indítani vagy be tudjunk fejezni bizonyos „Modern városok” programba foglalt projekteket.

Ide is kapcsolódik máris két lokális jellegű történet, ami a „Modern városok” program részeként indult el. Az egyik lehet, hogy Magyarország egyik legnagyobb kórházfejlesztése: onkológiai centrum kialakítása van folyamatban Salgótarjánban a Szent Lázár Megyei Kórházban, egy mintegy 18 milliárd forintos beruházás. Most már lassan a beruházás végére érünk, hála istennek, elkezdett működni az onkológiai osztály, a sugárterápiás eljárás, de még van két olyan közbeszerzés, amely ismert indokokból kifolyólag még nem indulhatott el. Bár a források rendelkezésre állnak, mert eredetileg laboratóriumi eszközök beszerzésére került volna sor, de ezek központosított közbeszerzésből lesznek majd megoldva. A forrás rendelkezésre áll ahhoz, hogy le tudjuk zárni a beruházást, márpedig azt gondolom, hogy egy, az új onkológiai tömbhöz kapcsolódó szociális blokk kialakítása elengedhetetlen, mint ahogy a régi onkológiai osztály áttelepítése, lévén ott maradt csonkjainak az átalakítása

szintén elengedhetetlen. Tehát e tekintetben azt gondolom, hogy miniszter úréknak van döntési kompetenciája, miközben a forrás a megyei kórház számláján rendelkezésre áll.

A másik, szintén a „Modern városok” programhoz kapcsolódó felvetésem, hogy már ott voltunk a kormány-előterjesztés kapujában a nógrádi Enjoy Parkkal, ami túlmutat Salgótarján közigazgatási határán, ez egy teljesen egyedi, új megközelítésű turisztikai attrakciófejlesztés, amely tulajdonképpen a Novohrad-Nógrád Geopark illetékességi területén egy hihetetlen új távlatot nyitna meg a térség turizmusában. Itt szeretném megkérdezni, hogy a tervezési listán szerepel-e ennek a projektnek a támogatása.

A harmadik, bizonyos értelemben lokális kérdés a tanuszoda-építéshez kapcsolódik. Számtalan járasszékhelyen indult el a megépítése és sok helyen be is fejeződött és átadásra került a tanuszoda.. Sajnálatos módon, miközben Pásztón a tanuszoda megépítése elindult, nagyjából 75 százalékos készültségben vagyunk, most már hónapok óta áll a beruházás, miközben kormányzati szintről januárban megszületett az a döntés, hogy a szükséges ráemelés biztosításra kerül. Szeretném megkérdezni, hogy a vállalkozói szerződés módosítására sor került-e már, illetve mikor várható, hogy végre lássák ismételten a felvonult munkásokat ott a tanuszoda építését érintően.

A negyedik pedig: itt szó volt már a vasútfejlesztésről, ami azt mondom, hogy nálunk most már lassan évszázados probléma vagy több mint egy százéves probléma, ez a 81-es számú vasúti fővonal kérdése, ami Magyarországon talán a második vasútvonal volt, amely megépítésre került 1868-ban. Sajnos ott tartunk, hogy lassan ugyanazok az állapotok vannak, mint az 1800-as évek második felében, tehát hihetetlenül rossz a pályaállapot. Arról nem is beszélve, hogy közlekedésszervezési problémák is felvetődnek.

Vége, hosszú tárgyalások után még az előző közlekedési kormányzattal eljutottunk abba a stádiumba, hogy egy tanulmányterv készülhetett a 81-es számú vasúti fővonal jövőjére vonatkozólag. Egy új, innovatív meghajtású, akkumulátoros, illetve hidrogénüzemű motorvonatok lehetséges alkalmazási területét vizsgálta ez a tanulmányterv. Nyilván azzal tisztában vagyunk, hogy ezen a szakaszon a villamosításra nem fog sor kerülni rövid távon, ez nincs is napirenden, azonban a személyforgalmi igények indokolják a jelenlegi járműpark korszerűsítését, illetve egy ilyen jellegű fejlesztés elindítását. *(Lócsei Lajos megérkezik az ülésre.)* Szeretném megkérdezni, miután ez a tanulmányterv elkészült, és a minisztérium birtokában van, hogy mi lesz a következő lépés, tehát az elkövetkező időszakban számíthatunk-e arra, hogy a 81-es számú vasúti fővonal Hatvan-Salgótarján viszonylatában meg tud újulni. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Több területet érintően számos kérdéssel és észrevétellel készültem. Magam is lelkes híve vagyok a nemzeti protekcionizmusnak, ugyanakkor nem vagyok abban biztos, hogy önmagában ez képes lesz megállítani az irreális építőipari anyagdrágulást és a munkadíjkiadások emelkedését.

Tartózkodom attól, illetőleg nagy ívben kerülöm bármifajta általánosító kifejezés használatát, és nem szeretnék rosszízű kifejezéseket használni egy nemzetgazdasági húzóágazatra, és természetesen minden szavamat értsék úgy, hogy tisztelet a kivételnek, de igazat kell adnom a Magyar Nemzeti Bank 2021. évi tevékenységéről szóló beszámoló vitájában az egyik alelnök úr felvetésének, miszerint egy profit húzta infláció van Magyarországon akár az élelmiszerárak tekintetében, de az most nem tartozik ide, de leginkább az építőanyagárak tekintetében. Magyarul, semmi nem indokolja ezeket az áremelkedéseket. Kizárólag - tisztelet a kivételnek - az

a szemlélet, hogy egy hiénának soha nincs tele a bendője. Tehát sem a forintgyengüléssel, sem semmilyen mikro- vagy makrogazdasági folyamatokkal ezt nem lehet indokolni. Annyi pénzt próbálnak kisajtolni a vállalkozókból és a lakosságból, amennyit csak lehet. És ez a feneketlen hiénabendő elnyeli vagy elnyelte a 3 plusz 3-as, a 3 millió plusz 3 milliós állami támogatást, sokszor elnyelte a fundamentás lakáskassza-megtakarításokat, és gyakorlatilag ennek az oltárán égették el a családok azokat a hitelösszegeket, amelyekkel sokszor évtizedekre adósrabszolgaságba kerültek.

Számos vállalkozóval beszéltem magam is, főleg az épületgépészeti ágazatban. Mindannyian, kivétel nélkül mindannyian arról számoltak be, hogy a forint folyamatos gyengülése idején 24 órán belül jelentkezett az áremelkedés hatása, olykor 24 órán belül többször is, amikor pedig a forint erősödésnek indult, most már kényelmesen és bőven a 400 forintos szint alá süllyedt, akkor pedig semmilyen árkorrekciót nem küldtek a többségében külföldi gyártók. Tehát meglehetősen egyirányú, ránk nézve abszolút veszélyes folyamat.

Szűkösek a lehetőségek, de az állam már többször az árstop vagy az árszabályozás erősebb eszközeihez nyúlt. Nem könnyű kérdés, tudom: e tekintetben lát-e miniszter úr valamilyen egyéb beavatkozást, ami összhangban van a nemzeti protekcionista törekvésekkel?

Részben ehhez kapcsolódóan kérdezem, hogy ön szerint beilleszthető-e a folyamatba esetlegesen - mert érkezik ilyen megkeresés - az Európai Uniótól, tehát harmadik országból érkező anyaggyártó megjelenése a piacon, feltéve, hogy magyar vállalkozót és magyar munkaerőt bevon ebbe a tevékenységbe, főleg, hogyha ez alkalmas az árak letörésére, hiszen egy olyan jó értelemben vett konkurencia jelenik meg a piacon, amely mondjuk, áldásos hatással lenne több komoly termékcsoporthoz, amely főleg egyébként a lakosságnak jelentene segítséget.

De lenne kérdésem az épített környezettel kapcsolatban is, akár kisvállalkozói, akár lakossági szinten, ugyanis számos panasz és megkeresés érkezett hozzám az elmúlt egy esztendőben, hogy akár a meglévő állapot feltüntetése, tehát akár több évtizede meglévő lakóépületek vagy gazdasági épületek feltüntetése, fennmaradási és használatbavételi engedélyek megadása, telekegyesítések vagy egyéb, ehhez hasonló eljárási cselekmények kapcsán a magyaros önsorsrontás jellemző, tehát szándékosan gáncsoljuk el magunkat. Olyan adminisztratív akadályok, olyan duplikációk vannak a rendszerben, amelyeket gyorsan ki lehetne iktatni egyébként, és ez nemcsak évtizedek óta fennálló állapotok feltüntetésének jelenti akadályát és extrém - nem extra, extrém - időigényét, hanem sokszor ellehetetlenítenek tevékenységeket.

Sokszor azt látjuk, hogy egy, a valóságban, fizikailag már hosszú ideje létező út jogilag nem tud úttá válni, mert természetvédelmi terület érintése esetén akár az állami erdőgazdasággal vagy az NFK-val való egyeztetés kapcsán nem igazán túl könnyű a dolgunk, és hiába alakult ki fizikailag az úthálózat, sokszor a további infrastruktúra-fejlesztéseknek is gátját képezi, hogy a fizikailag már létező út nem tud jogilag is úttá válni. Egyébként lakossági szinten egy átlagos fennmaradási és használatbavételi engedély normál időigénye 12 hónaptól akár 18 hónapig is terjedhet; ez minden, csak nem észszerű és nem rövid ügyintézés.

Úgyhogy e tekintetben én kérném miniszter urat, ha úgyszólván egy nagy vitát kiváltó törvényjavaslattal vagy javaslatcsomaggal készülnek, akkor mindenképpen csapjunk bele ebbe is, mert itt a végletekig le kellene egyszerűsíteni ezt az eljárást, tehát nem kellene annyi társszervet és hatóságot bevonni. Hadd mondjak egy extra példát! Mondjuk, egy épületfeltüntetéshez, vagy akár egy minimális fejlesztéshez adott esetben ugyan miért van szükség, mondjuk, a Honvédelmi Minisztérium hatósági

főosztályának a hozzájárulására is? Hát, ha másért nem, azért, hogy plusz 60 vagy 90 nappal ezzel is elhúzzuk az ügyintézési határidőt.

A tanyak beépítésével kapcsolatban - nagy port vertek fel az ezzel kapcsolatos szabályozások - inkább most csak azt szeretném megkérdezni, hogy amennyiben itt a külterületek beépíthetősége növekszik, ami önmagában szerintem nem problémás, hogy ennek 3-ról 30 százalékra növekszik a beépíthetősége - erre mindjárt vissza fogok térni más tárgykör kapcsán -, de hogy a valóban tanyaként funkcionáló épület tényleg betölti-e ezt a rendeltetését, ezt ki fogja ellenőrizni? Terveznek-e érdemi ellenőrzést akár a települési önkormányzat jegyzője révén vagy esetleg más módon, más hatóság révén?

Az építési telkek szabályozása egy másik fontos kérdéskör, amely rendkívül megkeseríti főleg a lakosság, de akár a vállalkozások életét, és ez főleg a fővárosi agglomerációra, illetőleg egyéb nagyvárosaink agglomerációjára jellemző. Személyes tapasztalataim és adatgyűjtéseim arra mutatnak, hogy a jó helyen lévő telkek szinte már a fehér hollónál is ritkábbak, és az aranyáron vagy gyémántáron megvásárolható telkekre a beépíthetőség építettéellenes, tulajdonosellenes vagy vállalkozó- és vállalkozásellenes. Magyarul, nagyon drágán lehet, irreálisan drágán lehet telkeket venni, de az önkormányzatok rendkívül szigorú, eltérést sem engedélyező szabályozása miatt sokszor lehetetlen értelmes, és mondjuk, egy konzervatív stílusú épületet arra ráépíteni, hiszen rendkívül alacsony a beépíthetőség mértéke. Egyéb szabályok is teljes mértékben tulajdonosellenesek, tehát megint a magyaros önsorsrontást látom ebben visszaköszönni.

Ugyanakkor fölmerülnek itt egyéb kérdések is. Én nem akarom tetézni miniszter úr gondjait, illetőleg végképp nem vagyok abban a helyzetben, hogy megmondjam, hogy ki, mit tegyen, vagy ki, mit ne tegyen, de szokták mondani, hogy nincs olyan szekér, amelyre ne férne föl még egy lapáttal, ezért én nagy tisztelettel javasolnám - ha már az épített környezet védelméről, illetőleg egy építésügyi minisztériumi tevékenységről beszélünk -, talán az épületenergetika feladatkörét érdemes lenne elorozni Lantos miniszter úr portfóliójából. Megmondom, miért. Ugyanis nem mindegy, hogy milyen sebességgel futunk végig azon a pályán, tehát, a tett halála az okoskodás sok esetben.

Azt látom, hogy teljesíthetetlenek akár a zöldhitel-felvételi kötelezettségekhez kapcsolódó követelmények, ugyanis, ha úgy fog végigmenni ez az év, mint ahogy most látszik, tehát nem fogunk tudni háztartási naperóműveket biztosítani a lakosság számára, nem csatlakozhatnak rá a hálózatra az emberek, akkor teljesíthetetlenek a közel nulla energiaigényű épületek követelményei. Tehát hogyan fogjuk számonkérni emberek, építetők ezreitől, akár önerőből építkezőtől, ha nem biztosítjuk azt a lehetőséget, azt az egyetlen lehetőséget, amivel ezeket a követelményeket teljesíthetik? Adott esetben zöldhitelfelvételt és egyéb kötelezettségeket vállaltak ennek érdekében. Nagyon nehéz helyzetbe hozzuk családok ezreit azáltal, hogy a teljesen valótlan indokokkal elrendelt betáplálási stop miatt nem tudnak rácsatlakozni ezekre a rendszerekre. Tehát e tekintetben talán az egyeztetés, vagy esetleg egy portfólió-átalakítás és az észszerű döntések meghozatala sokat segíthet.

Egy dolgot hiányoltam a beszámolóból, bár lehet, hogy más minisztérium is érintett. Stratégiai kulcskérdés nagyon sok minden, többek között a víz és a vízellátás. Az öntözés, az ivóvíz - sorolhatnám hosszasan -, a folyamszabályozás, a víztározók építése, árapasztó tározók építése kapcsán van-e hatásköre miniszter úrnak, illetőleg e tekintetben gondolkodik-e a kormányzat? Hiszen, mint ahogy vészes pazarlás az is, hogy a 25 ezer milliárd forint 80 százalékát átengedjük a németeknek, osztrákoknak és franciáknak, ettől már csak egy durvább van, hogy sokkal több vizet engedünk ki az

országból, mint amennyi feltétlenül indokolt lenne, és amellett, hogy egy kiváló adottságú ország vagyunk, elpazaroljuk a vízkincsünket.

Ha már az energiánál tartunk, talán egy gondolat kísérletet megér. Most nemcsak az a kérdés, hogy drága vagy olcsó az energia, hanem hogy lesz-e, vagy nem lesz energia, van vagy nincs energia, és a makói árokban 600 milliárd köbméter gáz lakozik, és 10 milliárd köbméter éves összmagyarországi felhasználás mellett nem nehéz kiszámolni, hogy 60 évig teljes biztonságot jelentene Magyarország számára. A nemzeti protekcionizmus, a nemzeti érdekvédelem és a stratégiai igények kielégítése érdekében érdemes lenne talán az érintett kanadai vagy kanadai-amerikai konszern koncessziós szerződés felülvizsgálatát kezdeményezni, mert ha valamiért, akkor ezért érdemes lenne szabadságharcot vívni a következő generációk érdekében is.

Végül, de nem utolsósorban a választókerületemhez kapcsolódó két kérdést szeretnék föltenni. Örömmel hallottam, hogy a M49-es gyorsforgalmi elkerülő út megépítése a ritka kivételi körbe tartozik. Réálsnak látja-e miniszter úr azokat a kósza híreket, melyek szerint 2026-ra teljes hosszában megvalósulhat, vagy inkább a valamivel hosszabb kivitelezés a reális?

Réálsnak látja-e Fónagy államtitkár úr 2010-es ígéretének a teljesítését? Most furcsa persze, hogy más ígéretét kérem miniszter úron számon, de most már önhöz tartozik ez a terület. Annak idején megígérte Fónagy államtitkár úr, illetőleg a kormányzat, hogy a Csenger-Szatmárnémeti határátkelőhelyet újranyitják. Ez elég régóta várat magára, és talán egyébként az Ukrajnából érkező menekültek közlekedése, szállítása szempontjából most egy valós indokot találnánk ahhoz, hogy ez megtörténjen.

Végül, de nem utolsósorban - tényleg befejezem a kérdéssort - sok találgatás előzte meg az elmúlt időszakban a kilenc közül egyedülként állva maradt büntetés-végrehajtási intézet, a csengeri börtön megépítését. Hétről hétre találkozom igenlő és nemleges válaszokkal is. Egy közel 50 milliárdosra duzzadt beruházásról, egy 1000 férőhelyes fegyintézetéről van szó. Nemrég, pár héttel ezelőtt volt talán a kormányúlesen is napirenden. Azt szeretném kérdezni, hogy számíthatunk-e arra, hogy a miniszterelnök úr 2017. május 4-én tett ígéretének megfelelően megtalálják az ehhez szükséges forrásokat. Levették-e a napirendről, vagy továbbra is fel van-e függesztve? Köszönöm szépen.

Most pedig megadom a szót. Miniszter úr, kérem, válaszoljon a kérdésekre, reagáljon az észrevételekre.

Lázár János válasza

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen, tisztelt elnök úr, a kérdéseket. Végigmegyek a kérdéseken, és igyekszem megválaszolni azokat. Mindenesetre szeretném megnyugtatni politikustársaimat, hogy építünk börtönt. *(Derűltség.)* A politika mai viszonyaiban soha nem árt tisztában lenni az ilyen viszonyokkal, illetve ezzel a helyzettel. Tehát Csengerben megépíti a magyar állam az új büntetés-végrehajtási intézetet minimum 1000, de inkább 1500 férőhelyes kapacitással, és valóban 50-70 milliárd forintra tesszük ennek a költségeit.

Koncepcionálisan azt szeretném a különböző kérdések kapcsán előzetesen mondani, hogy a tárcámnak kétfajta feladata és felelőssége van. Egyrészt az a terv, hogy 2024. január 1-jétől az összes állami beruházást ez a minisztérium valósítja meg, tehát olyan beruházásokat is mi valósítunk meg, amelyek szakpolitikai feladata és felelőssége nem nálunk van. Tehát eldönti a szaktárca, hogy hol kell kórházat építeni, és mi fogjuk megépíteni. Vannak olyan tevékenységek, ahol mi leszünk a kivitelezők, de nem mi csináljuk a szakpolitikát, tehát nem én fogom megmondani azt, hogy hol épüljön kórház, de nekem kell majd megépíteni. Nyilván ez a két feladat és felelősség

egymásra épül, tehát szoros koordináció és kooperáció szükséges a különböző tárcák között, de a mi minisztériumunk lesz az, amely magasépítés, mélyépítés, útépítés, vasútépítés, ivóvíz, csatorna tekintetében - az energetika nem, az energetikai hálózatfejlesztés tekintetében nem - ezekben az építkezésekben az állam számára épít és az állami megrendeléseket teljesíti. Minden minisztérium maga dönt arról, hogy hol kell iskolát, óvodát építeni, büntetés-végrehajtási intézetet, és közösen építi meg velünk, illetve mi építünk a többi minisztériumnak. Ez az egyik feladat.

A másik, hogy szakpolitikai felelősség is tartozik a tárcámhoz. Szakpolitikai felelősség alatt értem a közlekedéspolitikát, ahol már nemcsak, hogy mi építünk, hanem azt is mi mondjuk meg, hogy hová épüljön az út, és mi épüljön - itt számos ilyen kérdés hangzott el -, és szakpolitikai felelősség az építészeti ügye is, például a szabályozás kérdése, hogy mit lehet beépíteni, hol lehet építeni, és milyen építési szabályok legyenek Magyarországon, vagy az örökségvédelem, műemlékvédelem vagy éppenséggel a beruházásokra vonatkozó generálszabályok. Tehát kétarcú a tárca, mert van megvalósítási felelőssége és van szakpolitikai felelőssége. Ez nagyon nehezen operálható szét a nyilvánosságban és a parlamentben is, nyilván a kérdések címzettjei összekavarodnak időnként, mert a felelőségek a mai kortárs, modern kormányzati struktúrákban nem feketén-fehéren választhatók el egymástól, hanem horizontális együttműködésre van szükség értelemszerűen kormányzaton belül, ami meghatározza ezt a kérdést.

Útfejlesztések témaköre, ami szakpolitikai felelősség, és nálam van. Kötöttünk egy koncessziós szerződést. A koncessziós szerződés 2030-ig meghatározza, hogy Magyarország milyen úthálózatot fog megfejleszteni. Két lehetőségünk van: vagy a koncesszió fejleszt az állam számára, vagy mi fejlesztünk, és átadjuk koncessziós üzemeltetésre. Az itt felsorolt kérdések koncessziós fejlesztés vagy állami fejlesztés témakörbe esnek. Példának okáért az M8-as autópálya megépítése, Győr-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét-Szolnok, ezt a koncesszióknak kell megvalósítani a magyar állammal közösen, de lesz olyan, amit mi építünk meg, például M4, M49, és a megépítés után adjuk át a koncesszornak, és ő üzemelteti.

A koncessziós szerződésnek mellékletét képezi az összes útépítés. Képviselőtársaim figyelmébe ajánlom, hogy a Koncessziós Irodától meg kell kérdezni pontosan, és ők az aktuális ütemezést pontosan meg tudják mondani.

A koncesszor két dolgot vállal: az autópályák karbantartását és bizonyos autópálya-szakaszok megépítését. Az M1-es autópálya hatsávosítása Tatabányáig a koncesszor feladata, de Tatabánya-Budapest között a magyar állam feladata. De mikorra megépült ez a szakasz, akkor átadásra kerül a koncesszor számára. Ezt csak a rendszer és a struktúra értelmezése okán mondom. Tehát M8-as autópálya mindenféleképpen lesz.

Mielőtt az autópályák fejlesztésével vagy az útforgalommal kapcsolatban mondanék néhány konkrétumot, egy elvi dolgot szeretnék mondani. Navracsics miniszter úr talán járt itt vagy fog járni önöknél, ő el fogja mondani, hogy mik a területfejlesztési prioritások Magyarországon, mi a helyzet, és milyen válaszok vannak rá. Ebből következik az, hogy ha valaki húz egy képzeletbeli vonalat Zalaegerszeg és Békéscsaba között és mondjuk, Békéscsaba és Nyíregyháza között, akkor az ettől keletre, illetve az ettől délre, tehát a Zalaegerszeg-Békéscsaba vonaltól délre, a Békéscsaba-Nyíregyháza vonaltól keletre eső területek jelentenek fejlesztési, gazdasági, demográfiai, növekedési tartalékot, és ezeknek a fejlesztése, általában körbe a perem fejlesztése különösképpen fontos.

A déli rész rendkívüli mértékben elmaradott, ami például a közlekedési infrastruktúrát jelenti. Ezért kezdjük azzal, hogy Zalaegerszeg vasúti megfejlesztése nélkülözhetetlen, hiszen Zalaegerszegen van egy gigantikus ipari kapacitás már most,

és ezt fejleszteni fogjuk. Tehát Zalaegerszegen fogunk vasúti teherforgalmat biztosító pályafejlesztés-korszerűsítést, gyorsítást végrehajtani.

Zalaegerszeget be kell kötni az M7-es autópályába. Tehát szeretném az idén vagy legkésőbb jövőre elkezdni az M76-os autópálya megépítését. Volt egy programunk, hogy minden megyei jogú város kapcsolódjon az autópálya-hálózatba, ebből már csak egy hiányzik, egy nem áll megvalósítás alatt, és teljesen hiányzik, ez Zalaegerszeg megyei jogú városa.

Ugyanebben a régióban nagyon fontos lesz az M6-os megépítése, ami folyamatban van, le a horvát határra. Az M60-as el sem kezdődött Szigetvárig. Nem világos, hogy Szigetvártól Barcsig milyen nyomvonalon kell elsősorban zöldszempontok miatt megvalósítani, és így tűzzük napirendre a Kaposvár-Pécs összekötést Szigetváron keresztül. Tehát a 67-es nyomvonala Kaposvárig négysávos, innen kell Kaposvártól Szigetvárig négysávosítani, és onnan Pécsre négysávosítani az M60-ast.

Fölmerült itt képviselő urak által az a kérdés, hogy mi lesz az M6-os összekötése. Azt kell megérteni, hogy 500 millió dollárnyi fejlesztés zajlik Észak-Szerbiában, a Vajdaságban, ami autópálya-építést jelent a román-szerb határtól a magyar-szerb határ irányába, kelet-nyugati irányba. Ez azt fogja jelenteni, hogy Szerbián keresztül az áruforgalom és a személyforgalom megy nyugatra. Ez három magyar határátlépési ponton tud bejönni - most egyre koncentrál. 14 millió határátlépéssel az Európai Unió második legnagyobb vagy első legnagyobb határátlépési pontja Röske. Amit még szóba hoztak itt, Csanádpalota, az 12-13 millió, az az én körzetemben van, gigantikus. Ezt kell diverzifikálni oly módon, hogy Hercegszántót, Tompát és Röszkét meg kell fejleszteni.

A határátkelésnek a közlekedéslogisztikai bonyolítása hozzám tartozik, a határrendészeti része Pintér miniszter úrnál van. Most van egy vizsgálatunk, hogy mit kell tenni ahhoz, hogy a jelenlegi körülmények között Röszkét meg tudjuk fejleszteni. De ez mindig kétoldalú dolog. Hiába fejleszt a magyar állam, hogyha a szomszédos ország nem fejleszti meg, vagy nem úgy fejleszti meg, vagy más érdekek vannak. Itt azért beszéljünk világosan! Az árukereskedelemben és a határátlépésben a Balkánon némileg más transzparenciaszabályok érvényesülnek, mint mondjuk, Magyarországon vagy Magyarországtól nyugatra. Tehát ez egy külön üzleti vállalkozás, hogy az áru milyen baksis megfizetése mellett érkezik meg az Európai Unió területére. Ezt mi befolyásolni sosem fogjuk. De Hercegszántó, Tompa, Röske átépítésével háromfelé tudjuk osztani ezt a gigantikus forgalmat.

Hercegszántónál az történik, hogy Mohács vonaláig négysávosítunk, ott kivezetjük a forgalmat egy derékszögben a mohácsi híd irányába, annak készen van a kiviteli terve, akár az idén kezdhető, a mohácsi híd négysávosítása is egy hídépítés, és onnan Mohácstól délre kivisszük az M6-os autópályára. Ez azt jelenti, hogy aki Hercegszántónál bejön, az át tud menni Mohácsnál a hídon és föl tud menni az M6-osra. Itt javasoljuk Baja bekötését az autópálya-hálózatba, de nem Bátaszék irányába, hanem az 51-esen dél, majd nyugati irányba a mohácsi hídon át. Ez néhány kilométeres kerülő, de percben rövidebb és egyszerűbb lesz. Bátaszéken átvinni, a gemenci tájvédelmi körzeten, nemzeti parkon átvinni egy négysávosítást - azt én lehetetlen vállalkozásnak tekintem, és aránytalan természetrombolás is lenne az én véleményem és megítélésem szerint. A másik a tompai átkelőpont. Ott azt kell csinálni, hogy Tompától Jánoshalmáig, Jánoshalmától Szekszárdig kell négysávosítani.

Amiről most beszélek, a kiviteli tervezés el van rendelve mindegyiknél, tehát ezek előrehaladott állapotban vannak ilyen szempontból.

És akkor van egy Szeged-Szabadka, ott a vasúti pálya elkészül az idén. Meg kell oldani a terminálos belépés lehetőségét, a nem EU-s tagországból érkező

állampolgárok hogyan lépnek be az Európai Unió területére gyorsan. Szegeden megindul a vonat, kijut Szabadkára, Szabadkáról jön hazafelé, egy helyen fölszáll, lesz Szegeden egy terminál, mint Heathrow-n, ahol beteszi az útlevelét, és visszafordul, ha nem engedik be, és zárt a rendszer, vagy minden fánál megáll, és lesz a határon egy félórás várakozás, csak akkor a 38 kilométer másfél óra lesz, és nem 35 perc. Ez a kérdés, hogy lehet-e egy 35-40 perces gyorsvasutat csinálni Szeged-Szabadka között munkaerő-mobilitás okán úgy, hogy Szerbia kívül van Schengenben, és előcsatlakozási könnyítések sincsenek hatályban.

Arról van egy megállapodásom a szerb miniszterkollégámmal, hogy továbbvisszük Szeged-Szabadka, Szabadka-Bácsalmás-Baja irányába - képviselő úr, javítson ki, ha rosszul mondom -, tehát fölviesszük Bajára ezt a vonalat, visszaállítjuk a Szeged-Baja Szerbián keresztüli vasúti pályát, és akkor Bajától mehetünk Bátaszék felé vasúton, ott el lehet fordulni Paks felé, vagy lehet menni Pécs felé is ugyanazon a vasúti pályán, ami szintén teher- és személyforgalom szempontjából különösképpen fontos.

Maradva ebben a Zalaegerszeg-Békéscsaba zónában, az is nagyon fontos, hogy a Szeged-Békéscsaba, Békéscsaba-Debrecen összeköttetés meglegyen. Debrecen fejlesztését úgy kell elképzelni, Varga képviselő úr fölvetésére reflektálva is jelzem, hogy valóban munkaerő és munkaerő-mobilitási kérdések fogják jellemezni a következő tíz évet. Ma a magyar gazdaság versenyképességének egyik nagy kérdése, hogy lesz-e elég munkaerő vagy van-e elég munkaerő. Erre azért nem tudunk világos választ adni, amíg nincsenek olyan bérek, amelyek hazaszívják 150-200 ezer munkavállalót külföldről, beszéljünk világosan, ott is van munkaerő-tartalék, és nem világos, hogy a magyar munkaerőpiac változása, magasabb fizetések hoznak-e be a határ mellett élő magyar állampolgárságú, de Romániában, Szerbiában vagy Szlovákiában élő magyar munkavállalókat, lásd Győr-Dunaszerdahely. Tehát itt még van munkaerőpiaci tartalék.

Egyáltalán nem vagyok abban biztos, hogy ezek az ipari befektetések, beruházások akár már csak Békéscsabán, de Szegeden, vagy mondhatnám a szülővárosomat, sokáig csak magyar munkaerőből fönnttarthatóak. Lehet, hogy szükség lesz külföldi munkaerőre. De itt világos szabályokat hoztunk. Az első a magyar munkaerőpiac, azt kell kiszolgálni, és ha nincs magyar munkaerőpiaci érdeklődés, utána lehet külföldit behozni. Ez úgy nyilvánul meg, hogy Magyarországon engedély nélkül nem EU-s állampolgár értelemszerűen munkát nem vállalhat, és a kiadott munkavállalási engedélyeknek külföldi, nem EU-s állampolgárok számára mindig kisebb számúaknak kell lenni, mint az üres munkahelyek száma. Tehát a magyarok számára mindig van munkahely, és csak limitált keretek között lehet... Mondjuk, most 100 emberre van kiadva ilyen engedély, azt hiszem, és 170 ezer álláskereső van. Tehát mindig kell annyi munkahelynek lenni, üresmunkahely-kínálatnak lenni, ami fölshívja a magyar munkaerőpiaci igényeket.

Ezt csak azért mondom, hogy valóban itt a munkaerő biztosítása egy nagy kérdés lesz, és a munkaerő mobilitása, ami azt jelenti, hogy Debrecenre nyilvánvalóan 1-1,5 órás távolságról is rá kell hordani a munkaerőt, ezért elengedhetetlenül fontos a 47-es négsávósítása Békéscsaba-Debrecen között, elengedhetetlenül fontos a Szolnok-Debrecen 4-es befejezése. Most eljutunk egy darabig, de még nem jutunk el Karcagig, tehát onnan kell Debrecen felé menni, és a Debrecen-Jászság-relációt is meg kell valósítani. Nyíregyháza és Debrecen között most az M3-as autópályán van összekötés, ahol most épül egy lekötés. Az M3-as autópályának van egy lekötése Debrecen felé - ott nem volt megoldva a városból való ki-bejutás Nyíregyháza irányában -, de én azt mondom, hogy Debrecen-Nyíregyháza között vasútfejlesztés kell, Debrecen-Mátészalka között is vasútfejlesztés kell, és a klasszikus 4-est Debrecen-Nyíregyháza között négsávósítani kell az M3-as autópályával párhuzamosan.

Ezzel lehet megkönnyíteni azt - egyébként komoly nemzetstratégiai és nemzetpolitikai kérdéseket felvető módon -, hogy a Szatmárba szakadt magyarság román állampolgárként be tudjon jönni dolgozni. A csanádpalotai határátkelő problémáját és az egész munkaerőpiaci problémát lazítja majd, ha egy éven belül Románia Schengen-tag lesz, ezért Magyarországnak hatalmas érdeke fűződik ahhoz, hogy Románia mihamarabb Schengen-tag legyen. Én vagyok a legérintettebb parlamenti képviselő, mert Csanádpalota ott van az én választókerületemben 12-13 millió határátlépéssel. El tudják képzelni, hogy ott milyen állapotok uralkodnak, mikor Csanádpalotától Makóig áll a kamionsor? Hiszen a Schengen külső az élőállatnál, a veszélyes áruknál és bizonyos kategóriáknál nem jelent automatikus kilépést a teherforgalomnak, hanem terminálos kilépés van, tehát működik a régi nagylaki határátkelőhely is; teljes káosz van. Ezért volna óriási érdekünk, hogy kilépési pont legyen ott is. Tehát ez mind napirenden van, hogy ezek az átjárási pontok, átvágási, átmetszési pontok teljes egészében rendben legyenek.

Kolozsvár-Debrecen-Budapest. Igen, Kolozsvár-Debrecen-Budapest közt van gyorsvasútra terv. Azt gondolom, mindig kell zászlósprojekt, amivel én foglalkozom, vagy amin dolgozom, ott mindig kell egy erős projekt is, ami szimbolikus projekt. Ilyen volt a Hódmezővásárhely-Szeged vasútvillamos is, amely egy technikai innováció és egy teljesen új dolog Magyarországon.

Két irányban kell gyorsvasutat fejleszteni: 1,5 óra legyen Budapest-Bécs, ez egy olyan célkitűzés, amelynek van relevanciája, és mondjuk, egy óra legyen Budapest-Debrecen, és Debrecenből tovább Kolozsvár még 2-2,5 óra. Tehát, ha 3,5 óra alatt el lehet jutni gyorsvasúton Kolozsvárra, ez feltételez minimum 160 kilométeres pályát, de lehet, hogy bizonyos szakaszokon 250-et. 160 kilométerig van szintbeli kereszteződés, 160 fölött már zártpályás vasutat kell építeni, ez Kelet-Európában egyelőre nincs sehol sem. Az a kérdés, hogy mi erre a vonalra föl tudunk-e menni, és mondjuk, akár külföldi kooperációval tudunk-e egy ilyen technikai innovációt bevinni.

Én nagyon sokat foglalkozom ezzel, hogy legyen egy Budapest-Bécs és egy Budapest-Kolozsvár gyorsvasút. Ha a román kormány, Budapest vagy Bukarest akár más nyomvonalú gyorsvasutat javasol, mi annak a megtárgyalására is készek vagyunk. Én igyekeztem nagyon jó kapcsolatokat felépíteni a bukaresti közlekedési kormányzattal is, a román miniszter társam Temes megyei, ez megkönnyíti az együttműködést.

Általában ezek a határátlépési pontok, például Győr-Dunaszerdahely - a Kassa-Miskolc készen van, mert az M3-as autópálya kimegy -, de az M49-est - ezt kérdezte a képviselő úr, a Mátészalka-Szatmárnémeti - úgy terveztük meg valamilyen örültség okán, amit én sem értek pontosan, hogy nem a határig visz, 10-17 km hiányzik a mostani fejlesztésből. Ha beletesszük ebbe a beruházásba, ami nem egyszerű jogilag, akkor megvalósul 2026-ra, ha nem tudjuk beletenni, hanem külön kell közbeszereztetni, akkor 2027-2028-ra. Azt tudom mondani, hogy a román kormány hozott arról döntést, a szatmárnémeti országhatár, a 12 kilométer el van rendelve, tehát azt meg fogják építeni. Tehát lesz Szatmárnémetinél magyar-román határ 12 kilométer, utána 15 kilométernyi szünet, utána pedig Mátészalkáig és onnan autópálya lesz végig.

Ami a határátkelőket illeti, azt jeleztem, hogy most próbálkozunk egy pilottal ennek a felülvizsgálatára - ezt Bányai képviselő úrnak mondom - pont Röske esetében. Most a Belügyminisztérium drónokat fog felküldeni, és abból nézzük, hogy egyáltalán mi történik ott pontosan, és hogyan lehet ezt monitorozni. Ez megöli a szerb-magyar gazdasági együttműködést, hogy ilyen várakozási idő van; ugye EU-s irányelv és szabályozás alatt állunk.

Magyar alapanyag, magyar munkaerő, magyar profit, illetve magyar szaktudás. A pórusbetongyárat mindenkinek ajánlom a figyelmébe Biharkeresztesen. Részben

technikai innováció, részben előre mutat abban az értelemben, hogy a hagyományos építésgazdaság és a hagyományos építőipar óriási változásra szorul, ha versenyképes akar maradni, mert azzal is lehet foglalkozni, hogy hogyan lesz munkaerő a hagyományos építőiparban, vagy modernizálni, robotizálni, automatizálni kell az építésgazdaságot. Most Biharkeresztesen olyan betongyár épült, pórusbetongyár, ami azt jelenti, hogy abból ház építhető, falak, mennyezet, és minden másra rendelkezésre áll, és viszonylag gyorsan és viszonylag olcsón lehet, egymillió forint/négyzetméteráron lehet nagy házakat, társasházakat fölépíteni, és azt még el lehet adni a piacon adott esetben. Tehát ennek van egy üzleti modellje, és van egy technikai szükségszerűsége is, kevesebb munkaerővel olyan gyárakat kell létrehozni, amelyek a legmodernebb nyugat-európai technológiával, természetes anyagokból előállított beton segítségével házat építenek. Itt az innováció, az automatizáció, a költséggazdálkodás, a költséghatékonyság megmutatja magát. Ez azért nagyon fontos példa, mert például ehhez a betonhoz természetes alapanyagokat használnak, amiből csak a kvarchomok van magyar kontroll alatt, minden más, ami ehhez a betonhoz kell, az vagy külföldről jön, vagy külföldi kontroll alatt van.

Az egy nagyon érdekes, intellektuálisan nagyon fontos kérdés, hogy hogyan lehet olyan gazdaságpolitikát folytatni az Európai Unió belül, hogy az Európai Unió egységes szabályozása mellett vagy azzal együtt meg lehet-e változtatni a piaci viszonyokat. Én mindig abban hiszek, hogy lehet változtatni. Magyarország nem meríti ki a rendelkezésre álló eszközöket a kiskereskedelmi forgalom szabályozásában sem. Most itt ne óriási globális dolgokra gondoljanak, de a kiskereskedelmi forgalmat lehet úgy szabályozni - a nyugatiak ezt csinálják -, hogy a nagy áruházakkal szemben a kicsiknek is hely és lehetőség marad. Hány eladót kell alkalmazni/négyzetméter, mennyit lehet beépíteni, mennyibe kerül egy nagy áruház megépítése, milyen legyen a polckép, tudnék mondani 22 olyan technikai jellegű, rendeleti szintű kérdést, amivel lehet befolyásolni a Lidl, a Spar és az Aldi mozgásterét.

Én azt mondom, ha semmilyen lépést nem teszünk, akkor az önfeladás, és megöljük az egyébként meglévő kezdeményezéseket. Minden megyében kialakult a Coop, amelyről kevés szó esik, minden megyében van egy erős, magyar családi kézben lévő Coop, és ez 30-40-50, van, ahol 100 üzletet jelent, ami egy család kezében van. Magyarul, körülbelül 20-25 ilyen magyar család lehet, akik megyénként az országban Coop-hálózatot működtetnek. Ha nekik lehetőséget akarunk biztosítani, márpedig szerintem ez alapvető érdek pártállástól függetlenül, akkor meggyőződésem szerint ebbe a szabályozásba technikai szabályokkal bele kell folyni, nem lehet megúszni. Persze, vannak olyan kérdések, mint az autóipar, amely oly mértékben globalizált és olyan mértékben technikai innovációra van szükség, ahol már nincsen sanszunk.

Tehát, a kérdésre válaszolva, én bizonyos szakterületeket, mint az építésgazdaság, az építőipar, az élelmiszer-kiskereskedelem, a napi fogyasztási cikkek, ott még lehet magyar szereplőknek színpadot ácsolni, de hogy az autóiparban a legjobb esetben is csak első kategóriás beszállítók leszünk, az egészen biztos.

Az akkumulátorgyárnál mindig elsikkad egy részlet, és miután a képviselők nagy része idegennyelv-tudással rendelkező ember, ajánlom figyelmükbe a Németországban zajló vitát. Németországban akkumulátorgyárak épülnek, de nem a németek építik, hanem kínaiak építenek különböző minőségű akkumulátorgyárakat, különböző technológiával épülő és használó akkumulátorgyárakat. Miért? Mert hipokrita és farizeus módon a német autóipar megtagadta azt, hogy saját maga akkumulátort állítson elő, azért, hogy politikailag korrekt álláspontot képviseljen. De ebből az következik, hogy persze akkumulátorra szükség van, hiszen az Audi, a Mercedes, a BMW a következő húsz évben elektromos autóval fogja eldömpingelni a világot, ezért behívják Németországba a kínaiakat, és azokkal gyártatják le azt az akkumulátort, amit

ők fognak felhasználni. Azt a BMW, az Audi és a Mercedes boardjától kell megkérdezni, hogy mi a fészkes fenéért nem hajlandóak ők maguk akkumulátort gyártani, és miért a kínaiakat kell behozni Európába, hogy akkumulátort gyártsanak.

Magyarország nem úgy lesz akkumulátor-nagyhatalom, hogy ül egy miniszter az irodájában, a homlokára csap, s azt mondja, hogy akkumulátorokat fogunk gyártani, hanem úgy, hogy az Audi, a Mercedes és a BMW azt mondja, hogy neki akkumulátor kell az autógyárak mellé. Ezt megtehetjük úgy, hogy Finnországban gyártatják le, onnan mi behozzuk, és itt szerelik be, és megtehetjük azt, hogy Magyarországon gyártják ezt az akkumulátort, amit a szomszéd üzemben lévő BMW-be fognak belerakni, mert a kettő együtt mozog. Tehát nem l'art pour l'art ötlet áll az akkumulátorgyárak betelepítése mögött, hanem ha Magyarország meg akarja őrizni az autóiipari pozícióját, amelyben, világosan lássuk, mi azért még egyelőre többségében konzervatív technológiával működő autókat gyártunk, ha váltani akarunk, és a kivívott nagyon előkelő és nagyon erős pozíciót, ami a GDP-ben jelentkezik, meg akarjuk őrizni, akkor az elektromos autógyártás feltételeit kell biztosítani.

Ehhez akkumulátorra is szükség lesz, melynek a tempóját nem mi diktáljuk, hanem a német autógyárak diktálják, csak azt a policyt csinálják, hogy ők nem gyártanak akkumulátort, hanem mással legyártatják. Ennek a vitának ez a szempontja elhanyagolódik, illetve nem kerül eléggé hangsúlyosan be a közbeszédbe. Félreértés ne essék, ahhoz természetesen hozzá kell szokni minden politikusnak Debrecenben és az ország minden városában, hogy most és a következő időszakban a környezetvédelmi szempontok, az, hogy minden ember egészséges környezetben akar élni, jelentős, radikális mértékben fog fölértékelődni. Nem lesz olyan beruházás, aminél a környezetvédelmi szempontokat zárójelbe lehetne tenni. Ezért kell szigorú szabályozás és a szabályozás szigorú végrehajtása.

És természetesen maradjon mindenki számára teljesen világos, nem hiszem, hogy van a teremben olyan, aki egy akkumulátorgyár mellé költözne. Tehát nem hiszem, hogy egy sok-sok ezer főt foglalkoztató gyár mellett akarna lakni bármelyikünk is. Tehát azt a lakossági véleményt, hogy itt legyen egy zóna, és a lakónegyedeket válasszuk el világosan, és legyenek védőszabályok, szerintem akceptálni érdemes, és mindenféleképpen foglalkozni kell vele. Nem szabad leradírozni azokat a lakossági észrevételeket, amelyek az ipari negyedek-lakossági negyedek elválasztását tűzik ki célul vagy jelentik. Tehát én ebben nem látok ellentmondást, csak más az autóiipar és más az építésgazdaság, mert az építésgazdaságban még lehet magyaroknak jó kártyalapjárásuk, vagy lehet jó lapot osztani a magyaroknak, az autóiiparban a legjobb esetben is magas besorolású beszállítók lehetünk.

Budapesti fejlesztések. Sokszor próbálnak mesterséges ellentétet szítani a budapesti elképzelések és a vidéki elképzelések közé, és én mindig jó alany vagyok erre, mert én vidéken élek, és mindig a vidék fejlesztését hirdetem. Kifejezetten jó alanya vagyok a sajtónak ilyen szempontból, és szoktam is olyan dolgokat mondani, amelyek néhány ember számára fejtörést okoznak. Az unalmasnál borzalmasabb dolog nincs, ha valaki unalmas, az a legelviselhetlenebb.

Tehát Budapest meg fogja kapni a neki járó fejlesztéseket a következő időszakban, úgy, ahogy kapta ezt eddig is, de nem tudunk lemondani a vidékfejlesztésről. Egy marha egyszerű példát mondok. 9500 forintért korlátlanul lehetett Budapesten utazni eddig tíz éven keresztül, amit a magyar költségvetés finanszírozott az állami költségvetésen keresztül. Most tíz év után vezettük be ugyanezt a fajta konstrukciót vidéken 9450 forintért. Természetesen az 50 forintnyi különbség az én szellemi szüleményem, mert az presztízskérdés, hogy a vidékiek olcsóbban kapják 50 forinttal, mint a fővárosiak. Tehát vannak ilyen elvi jelentőségű kérdések. Ezt csak azért hozom itt szóba, mert ami tíz éven keresztül járt a fővárosnak, azt meg kell adni

a vidéknek is. Tehát nem fejlődhet úgy a főváros, hogy a vidék nem kap semmit, és mindig kevesebbet kap, és a vidék mindig rosszul jár. Ezt az igazságtalanságot én minden döntéssel igyekszem fölszámolni.

De itt van a déli körvasút problémája. Nem tudom, hogy az ügyet hogyan fogjuk tudni megoldani egyelőre. Holnap a kormányülésnek egy fontos napirendi pontja. Ez Budapest közlekedését, személyforgalmát érdemben befolyásoló döntés. 1 milliárd eurós beruházásról beszélünk, amit két alkalommal a környezetvédelmi engedély hatályon kívül helyezésével megakasztott a felperesi pozícióban lévő önkormányzat, főváros, lakosság, s a többi, s a többi. Ha megkapom a kormánytól a mandátumot, akkor azt fogom javasolni, hogy próbáljuk újrakezdeni ezt az egészet, és megpróbálok tárgyalni a lakókkal, az önkormányzattal, az érintettekkel annak érdekében, hogy hogyan lehet ezt a beruházást úgy megvalósítani, hogy a környezetvédelmi szempontok és a lakosság szempontjai érvényesüljenek. Nem tudom, hogy ez járható út-e, félreértés ne essék, nem tudom, hogy ez járható út. Én azt tudom, hogy a Budapestre vonatkozó közlekedést érdemben befolyásoló vonalról van szó, és ha ez a vonal nem kerül korszerűsítésre, az megbénítja Budapestet és nem segíteni fogja. Csak az a problémám, hogy budapestiek próbálják blokkolni ezt a beruházást, miközben nekik készül ez a beruházás. Tehát nem tudom, hogy ezt az egyensúlyt vagy kompromisszumot létre lehet-e hozni.

Én olyan ember vagyok, akivel mindig lehet beszélni, és én is törekszem arra, hogy kompromisszum szülessen. Meg kell vizsgálni majd a bírói ítéletet, ami még nincs leírva, és nem kaptuk meg, hogy pontosan mit tartalmaz, de nyitott vagyok az előtt, hogy egy új eljárásban, újabb szempontokat mérlegelve, akár új technológiákat is bevetve teljes egészében újragondoljuk ezt az egészet. Nem szeretnénk lemondani erről a beruházásról, 180 milliárdnyi EU-s pénz van benne, nem szeretnénk az EU-s forrást elbukni, és nem szeretnénk Budapestet közlekedésileg megbénítani ennek a beruházásnak az elmaradásával.

Az is egy másik nagyon fontos dolog, hogy HÉV-ügyben az a kormány döntése, hogy az összes HÉV-vonalat föl kell újítani és a vonalakhoz új járműveket kell vásárolni. Tehát lesz egy vonal-korszerűsítés és lesz egy jármű-korszerűsítés. Ez egy 500 milliárd forintos program. Tehát azt állítani, hogy a kormány nem akarja Budapestet fejleszteni, természetesen nem igaz.

Az építésgazdaságról részben szót ejtettem. Az eszközöket is szeretném felsorolni: export-import regisztráció, export-import korlátozás, elővásárlási jog kikötésre, raktározás kikötése, bizonyos alapanyagoknak, eszközöknek a veszélyhelyzetre való tartalékolási kötelezettsége, hogy az országot ne hagyhassa el, úgy, hogy persze a szabad kereskedelemben beavatkozni mindig egy kockázattal járó dolog, félreértés ne essék. Tehát az árplafon azért nehéz dolog, mert vannak olyan helyzetek, szociális, gazdasági, háborús helyzet, amikor erre szükség van. A második világháború alatt Magyarországon végig árplafon volt. Nekem van egy 1942-es plakátom, amit a feleségem számára kifüggesztettem a konyhában, hogy akkor a zsírnak, a sajtnak, a tojásnak mennyi volt a hatósági ára, csak azért, hogy szemmel tartsa a takarékos családi gazdálkodás jegyében. Tehát háborús helyzetben, veszélyhelyzetben az árblokk, az árstopolás és a hatósági árazás teljesen elfogadható eszköz. De egyébként egyikünk sem akarja szabad kereskedelmi viszonyok között érvényesíteni.

Apáti képviselő úr mondta, hogy ezt manipulálják az építőipari kivitelezők meg természetesen az élelmiszer-nagykereskedők és -kiskereskedők. Tehát félreértés ne essék, az inflációban az is benne van, hogy aki kereskedik, az keresni akar. Tehát azért azt ne gondolja senki sem, hogy a részbe, a nyíló részbe, az így nyíló lehetőségbe a

gyártók, kereskedők nem teszik be azt, amit egyébként úgy gondolnak, hogy nekik jár, vagy nem próbálnak profitra törekedni, tehát azt nem gondolnám.

Az építőiparban van egy visszakorrekció, Európában mennek lefelé az építőipari alapanyagárak, ez egy nagyon fontos tendencia. Másrészt a piacról mi kiléptünk mint megrendelők, ami azt jelenti, hogy az én minisztériumomban tavaly vagy tavalyelőtt, amikor még nem az én tárcám volt, de máshoz tartozóan ugyanezek a témák voltak, 1200 milliárdnyi megrendelés futott. Az idén már csak 500, jövőre 200. Ez a megrendelés hiányozni fog a piacról. Ez azt fogja jelenteni, hogy a kevesebb megrendelésért, ha ugyanennyi vállalkozás versenyzik, akkor árverseny lesz. Már árverseny van megrendeléseknél, és ez az árverseny erősödni fog. A kevesebb állami megrendelés nagyobb árversenyt fog indukálni, ami az árak letöréséhez vezet a piac klasszikus szabályai szerint. Tehát ha nem avatkozunk be az építőiparban, szerintem akkor is lesz alapanyagoldalon és kivitelezői oldalon is egy árkorrekció, ami meg fog valósulni.

Az M7-es benne van a koncessziós szerződésben hatsávosításra, 2027-30, meg kell nézni pontosan. Székesfehérvárnál már építünk. A székesfehérvári elkerülőhöz vezető csomópontnál most csinálunk egy körforgalmat a Cser-Palkovics polgármester úrral való megállapodás alapján. Ennek a kivitelezését meg-, illetve elrendeltem az érintett közlekedésfejlesztési csoportnál.

„Modern városok” program. Valóban én a lezárásra tettem javaslatot, mert ez lóg itt a levegőben, húzódik, és vannak, akik korrektül megcsinálták, vannak, akik húzzák-halasztják. Az én álláspontom az, hogy ennek méltányos és fair lezárásnak kell lenni, akár kormánypárti, akár ellenzéki megyei jogú városról van szó. Mindenkivel tárgyalunk, mindenkinek fogunk javaslatot tenni, de a lezárás szándékával. Ami kivitelezés alatt áll, a kapavágás megtörtént, az építési napló megnyílt, azt mindegyiket be fogjuk fejezni. Tehát olyan beruházás, amely folyik, befejezetlenül nem marad. Ehhez tartozik az eszközbeszerzés is és a kiegészítő ráemelések és beruházások megtétele is. Konkrét ügyekben fogom még a mai napon tájékoztatni a képviselő urat, mert a kollégáimat már megbíztam.

A 81-es fővonal pedig ki van tűzve fejlesztésre. Az a tanulmányterv, ami megrendelésre került, a jövőben is szem előtt lesz tartva, és most számba vesszük azokat a vasúti fővonalakat, amelyeket mindenféleképpen meg fogunk fejleszteni a jövőben.

Van néhány nagy átmenő vonal, ezekről már beszéltünk. Van egy Budapest-Bécs, van egy Belgrád-Budapest, van egy Miskolc-Budapest, van egy Debrecen-Budapest, van egy Szeged-Budapest vonal, és vannak a járási központokat vagy megyeszékhelyeket összekötő vonalak, ezeket is fejlesztési listába fogjuk venni minden kötőpályás beruházás esetében.

Két kérdés van itt előttünk. Az egyik: mi lesz a fölfüggesztett beruházásokkal? A helyzet az, hogy a 2023-as költségvetésben a folytatásnak nincs fedezete, és a 2024-esben sem lesz. Tehát a fölfüggesztett beruházásoknál az a helyzet, hogy fölülvizsgálatra is szükség lesz, ami azt jelenti, hogy van, amit nincs értelme tovább lebegtetni, azért, mert olyan mértékben növekednek a költségek és változik a társadalmi helyzet, hogy azt sem tudjuk már, hogy arra a beruházásra, amit tavaly fölfüggesztettünk, jövőre lenne-e szükség, tehát azt vissza kell adni a szakpolitikának, magyarul, újra kell tárgyalni. El kell tőle álljunk első lépésben, és második lépésben újra kell tárgyalni.

Nem tudom megmondani, hogy a Magyar Turisztikai Ügynökség mikor lesz újra olyan pénzügyi állapotban, hogy az élményparkra megfelelő mennyiségű forrást allokáljon. 2023-24-ben szerintem nem. De ez nem azt jelenti, hogy 2025-26-ban ne lenne, mert egy nagyon fontos különbség az, hogy építeni csak azt lehet, aminek kiviteli

terve van. Ami nem lesz megtervezve 2025-26-ra, az nem fog megvalósulni 2026-30 között sem. Ha valaki végignézi a kormányzás történetét, nagyon érdekes nagy mondások voltak Magyarországon, hogy melyik kormány mit fog építeni, de mindenki azt építette, aminek terve volt, ugyanis egy autótút fölépítése hat év, egy autópályáé meg nyolc-tíz év. Egy kormányzati ciklus alatt ember még autótutat, autópályát nem épített a nulla ponttól a kiviteli pontig, mert a tervezése egy autótútnak vagy egy autópályának zöldmezőben három év. Tehát csak azt fogja tudni csinálni a következő közlekedési kormányzat is, ami most megtervezésre kerül. Ez szerintem rendben is van így, ezért kell minél nagyobb társadalmi konszenzusra fektetni, vagy minél nagyobb egyetértés felé vinni azt, hogy hol, mi épüljön. Ugyanez vonatkozik a kórházfelújítás megvalósítására is.

Én akceptálok, hogy 2017-ben kötöttük a salgótarjáni megállapodást, és méltányos lesz a lezárása, ezt tudom képviselőtársamnak ígérni.

A tanuszoda biztos be lesz fejezve, azzal foglalkoztam már Pásztón, a vasút, az élménypark és a kórház ügyében visszajelzéssel leszek.

Az építőipari árak drágulására reagáltam.

A harmadik országból bejövő alternatív útvonalakat támogatjuk. Lánszki Regő államtitkár kollégám olyan javaslattal él az új törvény keretében, ami ezt lehetővé teszi, s ezt az árletörés és az árkorlátozás szándékával tesszük természetesen.

Ami a társhatóságok korlátozását jelenti, erre is javaslatot fogunk tenni. Tehát a magyar építészetről szóló törvényben javaslat lesz arra, hogy az építési engedélyezés folyamatában a társhatóságoknak milyen szerepük lehet, és én korlátozni szeretném őket, időben is korlátozni szeretném és szakmai terjedelemben is. Ebben nincsen teljes konszenzus, félreértés ne essék, mert a társhatóságok abban lelik örömüket, hogy belebeszélnek olyanba, amihez nem sok közük van, mert ha nem beszélhetnének bele, akkor egy idő után valakinek eszébe jutna megkérdezni, hogy de akkor minek vannak, s akkor föl lehetne számolni egy csomó fölösleges, bürokratikus állami szervezetet, amelyek önmaguk fenntartása érdekében gyártják a szabályokat a modern kormányzás egyik legnagyobb dilemmájaképpen. De jelzem, hogy itt nagy revízió lesz.

Ezért mondtam azt, hogy amikor a magyar építészetről szóló joganyag készen van, beterjesztjük a parlamentnek, én be fogok jelentkezni minden frakcióhoz - ami mostanában nem olyan nagy szokás, tudom, de én ilyen szempontból is régi vágású vagyok -, ha fogadnak a frakciók, szívesen megyek, és minden módosító indítványt, őszintén mondom, szívesen fogadok, nem zárkózom el a módosító indítványoktól sem politikai, sem pártközi, sem elvi alapon, nem mondom azt, hogy nincs javítanivaló a javaslaton, vagy ne lehetne valakinek jó ötlete.

Ami a tanyák beépítését illeti. Nekem 6-7-8 generáción keresztül az összes ősöm tanyán született és élte az életét, talán van ehhez az életformához valamennyi affinitásom, és egy olyan választóközvetem van, ahol csak Hódmezővásárhely határában 1950-ig tízezer tanya volt, és fölháborít az, hogy abszolút politikai logika alapján egy tanyatulajdonos beépítési jogába belepofázott, beleszólt a magyar állam. Ezt én helytelennek gondolom személy szerint is, és ennek politikai okai voltak, mert 1950 után senki nem akart Magyarországon több tanyát, mert az volt a kolhozosítás egyik jelszava, hogy a tanyákat be kell szántani.

Az én szabályozási javaslatomat, ha valaki elolvasta - jelzem, ez nem szokás a magyar politikában, tehát a politikustársaimat a szöveg ismerete nem gátolja az álláspont és a vélemény kialakításában -, az pontosan érzékelhette, hogy a tanyatelekre vonatkozik a szabályozási javaslat, a tanyatelek pedig az, ami a földhivatalban tanyaként van bejegyezve. Egy tanyatelek egy katasztrális hold - illik tudni a magyar törvényhozónak, hogy az 5600 négyzetméter nagyjából -, az 5600 négyzetméternek hány százalékán lehet lakóingatlant építeni vagy nem lakáscélú ingatlant építeni.

Engedtesse már meg a világ azt, hogy az 5600 négyzetméter saját üres tanyatelken valaki több mint 3 százalékot építhessen be! Ezt engedjük már meg azoknak, akiknek tanyájuk van, tanyatelkük van, vagy úgy gondolják, hogy tanyán szeretnének élni!

Ezt én nem egy üldözendő, hanem egy támogatandó életformának tekintem, akkor is, ha valaki adott esetben vállalja ennek minden következményét - gyereke nevelés, infrastruktúra, nincs áram, be kell vezetni és a többi -, tehát ez a „Vissza a természethez!” elvet követi, és csodálkozom, hogy a magukat progresszívnek kikiáltó személyek és politikusok ezt megtámadják, holott ez volna az ember és a természet harmóniája helyreállításának egyik eszköze. Tehát azt, hogy az 5600 négyzetméteren belül valaki pár 100 négyzetméternyi lakóingatlant, és mondjuk, 1000 négyzetméternyi gazdálkodásra vagy tárolásra alkalmas beépítést tehet, ez szerintem engedtesse meg, nem hiszem, hogy ez bármiféle környezet- vagy esztétikai romboláshoz hozzájárul.

Ha valaki új tanyatelket akar kialakítani mezőgazdasági területen, ahhoz pedig a helyi települési önkormányzat hozzájárulása kell, és ha az nem engedi, akkor értelemszerűen nem tudja kialakítani. Következésképpen a társadalmi kontroll teljes egészében biztosítva van, az egy más dolog, hogy valaki kinéz egy tanyatelket, bemegy a földhivatalba, ha a földhivatalban az a helyrajzi számon tanyaként szerepel, azt megveszi, azt beépítheti. Nem látom be, hogy Magyarországnak vagy bármely magyar politikai pártnak miért ne lenne az érdeke, hogy egy házaspár tanyára költözzön a gyerekeivel, és egy tanyát építsen; ez Bács megyében, Kecskemét mellett még egy abszolút létező életforma, tudom, hogy az ország egy jelentős részén nem értik ezt a világot.

Az épületenergetika nem hozzánk tartozik, hála a jó istennek, és általában azt az álláspontot képviselem, hogy bármelyik miniszter társamnak bármelyik részlegemet bármikor leadom. Már 21 éve vagyok parlamenti képviselő egyéniben, és jó néhány kormányzati ciklusban szolgáltam már különböző munkakörökben. Én már abban az életkorban vagyok lassan, és abban a tapasztalati állapotban, amikor az ember nem gyűjti a feladatokat, hanem szívesen átad másoknak is, és a lehetőséghez másokat is hozzájuttat. A munka lehetőségétől senkit nem szeretnék elzárni és a szenvedés kínjától sem, bárkit hozzáengedek bármikor, tehát nem gyűjtöm a portfólióelemeket, hanem leadom a portfólióelemeket bármikor, bármelyik kollégának.

Az öntözés kapcsán azonban van érdekeltségem, tekintettel arra, hogy agrár választókerületet képviselek, és a mezőgazdasághoz, mint köztudomású, személyes és társadalmi érdekeim is fűznek, és benne vagyok a Vidékfejlesztési Kormánybizottságban. Nagyon sokat foglalkozunk ezzel a kérdéssel. Hoztunk két fontos döntést, a Vállalkozásfejlesztési Bizottság is érintett. A kutak ügyét reményeim szerint véglegesen lerendeztük, és kútamnesztia lett Magyarországon. Ami eddig kút volt, lezártnak tekintjük azt a dossziét, s a jövőre nézve szabályozunk. Mindenki, akinek kútja van, mentesül attól, hogy az állam rászálljon, egyszerűen fogalmazva.

Az idén először megpróbáljuk az öntözővizet ingyen adni. Reményeim szerint ez sikerülni fog, majd meglátjuk, hogy az Európai Unió mikor csap a kezünkre, de a lényeg az, hogy Magyarországon az öntözővízhez való hozzáférést ingyenessé tesszük. Ez azt jelenti, hogy a teljes vizes ágazat költségeit a költségvetésnek kell átvállalnia. Ez körülbelül 10 milliárd forintot jelent. A Vízügyi Főigazgatóságnak és a vízgazdálkodási társulásoknak a vízkivétel, a vízkormányzás és a vízszállítás költségeit át kell vállalni. Ez ebben a kormánybizottságban született meg Nagy István miniszter úr előterjesztésére és a támogatásunkkal.

Nagyon fontosnak gondolom azt a mondatot, hogy Magyarországról több édesvíz megy ki, mint amennyi bejön, tehát a vízgazdálkodást másképp kell csinálni, de nem olyan egyszerű, mert nagyon költséges, és egyáltalán nem világosak a beavatkozási pontok. Én abból indulok ki, hogy a két világháború között ennek az

országunknak a rendbetételére és a harmincas években a mezőgazdaság felpörgetésére az Öntözésügyi Hivatal egy nagyon fontos eszköz volt. Kállay Miklós korábbi földművelésügyi miniszter vezette az Öntözésügyi Hivatalt, aki később miniszterelnök lett. Ma is azok alapján az öntözési térképek alapján dolgozunk, amiket akkor Kállay Miklós megrendelt és a magyar Öntözésügyi Hivatal összeszedett. Sokszor még a fiókokból azokat húzzák elő, hogy a Kárpát-medencében hogyan kell az öntözést megszervezni. Tehát az, hogy van egy Öntözésügyi Hivatal, és azt egy fajsúlyos politikus vezeti, az Magyarországon garancia lenne az öntözés felállítására.

A makói árokban valóban rengeteg gáz van, különböző amerikai nagy energetikai konszernek kaptak rá koncessziót, de olyan mélyen van, és olyan drága a fölhozatali költsége és olyan technológiaigényes, hogy a jelenlegi árak mellett még mindig nem térül meg; ahhoz a gáznak ötször vagy tízszer többre kellene kerülnie, hogy a makói árok kiaknázására sor kerüljön. Ez a valóság, az én információim ezek, de ebben folyamatosan igyekszem tájékozódni.

Nagyjából ennyit tudtam a fölített kérdésekre válaszolni, és amivel adós maradtam, azt írásban és direkt formában pótolni fogom, elnézést érte.

ELNÖK: Miniszter úr, ismételten köszönjük szépen a részletes tájékoztatást. Önnek és munkatársainak további szép napot, jó egészséget és jó munkát kívánok!

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönjük szépen. Vizontlátásra!

ELNÖK: Vizontlátásra!

Tisztelt Bizottság! Nagy Márton miniszter úr megérkezéséig szünetet rendelék el. *(Szabó Zsolt távozik az ülésről.)*

(Szünet: 12.19-12.37)

**Nagy Márton gazdaságfejlesztési miniszter meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. § alapján)**

ELNÖK: Tájékoztatok mindenkit arról, hogy a második napirendi pont keretében Nagy Márton gazdaságfejlesztési miniszter úr meghallgatására kerül sor az Országgyűlésről szóló törvény vonatkozó rendelkezései alapján. Tisztelettel köszöntöm miniszter urat, Fónagy János miniszterhelyettest és Lóga Máté gazdaságfejlesztésért és nemzeti pénzügyi szolgáltatásokért felelős államtitkárt.

Tájékoztatom és emlékeztetem a tisztelt bizottságot arra, hogy miniszter úr meghallgatására értelemszerűen tavaly májusban nem kerülhetett sor, hiszen akkor ő tárca nélküli miniszterként kezdte meg a munkáját, és Palkovics László miniszteri lemondását követően, valamint a Technológiai és Ipari Minisztérium megszűnése után 2023. január 1-jétől került számos terület a Gazdaságfejlesztési Minisztériumhoz. Ezek közül több is érinti a Vállalkozásfejlesztési Bizottság hatáskörét. Ennek oka a miniszteri meghallgatás.

Tájékoztatok arról továbbá mindenkit, hogy miniszter úr kezdeményezte szemléltetés engedélyezését, de erről az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 38/A. § (3) bekezdése alapján a bizottságnak döntenie kell. Kérdezem a bizottságot, ki ért egyet azzal, hogy miniszter úr szemléltetést alkalmazzon. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm. A bizottság egyhangúlag támogatja a szemléltetés engedélyezését.

Kérem tisztelt miniszter urat, hogy prezentációját legyen szíves elküldeni az ülést követően a bizottság titkársága számára, hogy azt majd tudjuk továbbítani a bizottság tagjainak.

Most pedig felkérem a gazdaságfejlesztési miniszter urat, hogy tartsa meg tájékoztatóját, beszámolóját az elmúlt időszak fontosabb fejleményeiről. Köszönöm.

Nagy Márton tájékoztatója

NAGY MÁRTON gazdaságfejlesztési miniszter: *(Az előadást kivetítés szemlélteti.)* Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Alelnök Úr! Hölgyeim és Uraim! A vállalkozásfejlesztés tekintetében szerintem, ami a legfontosabb teendő volt az elmúlt egy évben és a következő egy évben is, hogy a hitelezést és a hitelpiacokat zavartalanul működtessük, adott esetben segítsük, hogy a vállalatok megfelelő forráshoz jussanak mind hitel-, mind tőkeoldalon. Sajnos az uniós források elmaradoznak, így ez sokkal nagyobb kihívás elé állította a minisztériumot. Ne felejtsük el, hogy ez nem egy normális közeg. A vállalati szektort érte az energiasokk a tavalyi évben, rendkívüli mértékben növelte a költségeiket, működési költségeiket, és szembe kell nézniük egy magas kamatkörnyezettel, közben pedig, mint mondtam, az uniós források elmaradoznak.

A minisztériumnak szerintem egy olyan közegben kellett működnie, ami talán az elmúlt húsz évben nem is nagyon fordult elő. Ekkora és ilyen számos negatív sokk nem érte a vállalati szektort, még a Lehman Brothers idején sem 2008-2009-ben, így nagyon ébernek kellett lenni ahhoz, hogy fölfedezzük a szektorok közötti aszimmetriát, kiket jobban, kiket kevésbé érint, idetartozva a munkaerőpiaci helyzetet. Ebben nagy segítségünkre volt az MKIK, illetve a Kavosz, nagyon szorosán működtünk együtt, és alapvetően, amikor az új minisztériumot vagy a tárcát megkaptuk, mi lettünk a felelősek a kapcsolattartásért.

Ennek jegyében elkezdtünk egy kamarai érdekérvényesítő vitafórumot, ahová lényegében most kéthavonta az összes érdekképviselőt behívjuk - MKIK, VOSZ, MGYOSZ, ÉVOSZ, a különböző amerikai-magyar, német-magyar iparkamarákat -, és semmi mással nem foglalkozunk, mint kapnak lehetőséget az érdekképviselő vezetői, hogy a kormány számára, a minisztérium számára javaslatot fogalmazzanak meg. Lényegében ezeket az ötleteket és javaslatokat összegyűjtjük, és ezeket megpróbáljuk becsatornázni a kormány részére.

Ebből számos javaslatot már sikerült becsatornázni, és számos javaslat lesz. Ez nem egy olyan minisztérium, amelyik ül a csontvárban, az elefántcsonttoronyban, hanem alapvetően figyel az érdekképviselőkre és a vállalkozókra is. Nagyon sokat járunk le vidékre - gyárlátogatások, négyszemközti megbeszélések - ahhoz, hogy tudjuk, hogy mi történik, milyen problémákkal szembesülnek, és hogyan tudunk nekik segíteni.

Alapvetően azért a hitelezés csak egy út, amiben segítünk, nemcsak ebben, hanem szabályozás tekintetében is, vagy éppen az exportlehetőségek feltérképezésében, a külföldi piacokra való bejutás tekintetében, de mivel a hitelezés az egyik legfontosabb dolog, sőt a legfontosabb dolog, ami történt, erről szól ez a prezentáció, ami nemcsak a múltat, de már a jövőt is, tehát az ez évi kihívásokat tartalmazza.

Alapvetően a lakossági és a vállalati hitelezést kettéválasztva az látszik, hogy a lakossági hitelezés tekintetében az első negyedévben egy törés állt be az új szerződésállományokban. Lényegében az első negyedévben 2022 első negyedévéhez képest egy 50 százalékos csökkenés van, tehát meredek csökkenés figyelhető meg. Itt a személyi hitelek esetén inkább stagnálás, kisebb csökkenés, a babaváró és a lakáshitelek esetén nagyobb. A babavárónál ez egy szezonális kérdéskör is volt, hiszen

év végén jelentős mértékűek voltak a szerződés kötések. A narancssárga szín mutatja, hogy ez egy kiugró szint volt, hiszen nagyon sokan megrohanták a bankokat, attól félve, hogy a babaváró hitelt lezárja a kormány.

A vállalati szektorban, ha januárban kivesszük a 4iG hitelezését, amivel a Vodafone-t megvette, alapvetően azt lehet látni, hogy a hiteleknél 30 százalékos visszaesés van, a forintnál jelentősebb, az eurónál kevésbé. Itt két dolog fontos: az egyik, hogy a vállalati szektornál ez egy beavatkozásért kiáltott, másrészt pedig a devizahitelek felé való eltolódás stabilitási szempontból is kockázatos dolog, ezért itt figyelniük kell arra, hogy kiknek jut a devizahitelekből. Alapvetően itt van egy természetes fedezet, vagy itt van a devizakockázat, amit kezelni kell. Mindenesetre a rövid távú cél az volt, hogy be kell avatkozni ahhoz, hogy elkerüljük a hitel nélküli növekedést, hogy alapvetően elkerüljük a recessziót. Ennek a beavatkozásnak két jelentős csatornája volt: a Széchenyi-kártya és a Baross Gábor-program.

A Széchenyi-kártya az MKIK-val és a Kavosz-szal közösen egy kamattámogatott és garanciával rendelkező program a kkv-k esetén, ahol az idei kihelyezés 1500 milliárd lehet. Ebből 380 milliárd került leszerződésre, miközben a hitelkérelmek capja a keret felét lefedte. A Baross Gábor-programnál 1000-1200 milliárd volt a hitelkérelem, és idáig 530 milliárd forint került leszerződésre.

Azt szeretném hangsúlyozni, hogy ezek a kamatok a Széchenyi-kártyánál 5, a Baross Gábornál 6 százalékos jelentenek. Ez egy sokkal nagyobb növekedési hatást vált ki, mint akár a jegybank korábbi növekedési hitelprogramja, ahol 2,5 százalékos volt a kamatláb egy olyan környezetben, ahol a piaci kamatok 6-7 százalék körül voltak. Most a piaci kamatok 20 százalék körül vannak, tehát, ha ez nem lenne, 20 százalék lenne a kamat, és 20 százalékon nincs hitelpiac. Ha még valaki föl is akarna venni hitelt, nem adja oda neki a bank, mert nem tudja kitermelni, de különben meg értelmetlen 20 százalékon hitelt fölvenni. Ezért lényegében ennek a hitelösztönző programnak a növekedési hatása sokkal masszívabb, hiszen a kamatkülönbözet - mi 6 százalékon adjuk -, a 6 és a 20 százalék különbsége sokkal nagyobb, mint az MNB-nél a 2,5 versus 6-7 százalék volt.

Csak gondoljunk bele azokba a hitelekbe, amelyek most járnak le, és 2-3-4 százalékon vették föl, és forgóeszközhitelről van szó, a day-to-day-t, a napi operációt finanszírozza, meg kéne újítani, és egyszer csak azt mondja a bank neki, hogy 4-5 százalék helyett 20, és akkor nagyjából eldobja magát és a kulcsot is átadja. Ezt el kell kerülni, hiszen, ha ez megtörténik, akkor alapvetően ezek a vállalatok bezárnak, nem is nyitnak meg újra, az emberek lényegében a munkaerőpiacra kerülnek, a munkanélküliségi ráta emelkedik. Ez elképzelhetetlen.

Ezért lényegében ez a minisztérium egyrésztől magát a Széchenyi-kártya programot sokkal jobban és folyamatosan megerősítette a tárca, illetve a Baross Gábor-program megnyílt, így áprilistól kezdve ez a hitelvi visszaesés - amit itt lehet látni a szerződéseken - megtörik, s azt lehet látni, hogy április-májustól a hitelpiac stabilizálódik. Nem adtunk csak három hónapot arra, hogy ez a hitelvi visszaesés bekövetkezzen. Hangsúlyozom, hogy a jegybank, amikor 2013-ban megcsinálta a növekedési hitelprogramot, öt évnyi hitelszűke után lépett be. Természetesen ehhez kellett egy új, jó jegybankelnök is 2013-ban, de itt mi most csak három hónapot adtunk a gazdaságnak, hogy átmenetileg elszenvedje, és nagyon gyorsan reagáltunk. Tehát a reakció iszonyú gyors volt.

A Baross Gábor-programban a meghirdetés után két héttel az összes pénz elkelt. Ez pedig nagyon jól mutatja magát a hitelhiányt is. A hitelhiány borzalmasan nagy, a mai hitelezés szűkülése nagyon erős, így ezeknek a programoknak a nagyszerűségét nem is írtam fel, mert ezt várja el tőlünk mindenki, hogy ezeket a programokat elindítsuk. Tehát az lett volna a baj, ha ez nem történik meg.

A Széchenyi-kártya esetén emlékeztetnék mindenkit, hogy igazából a felfutást a 2021-2022. év adta, előtte picik voltak a Széchenyi-kártya állományai; ez a kkv-knál és főleg vidéken jelenik meg. 2021-ben az történt, hogy a növekedési hitelprogram leállt 2021 közepén. Amikor 2021 közepén a növekedési hitelprogram leállt, a miniszterelnök lényegében azt mondta, hogy mindenki szedje össze magát, és pár hét alatt rakjon össze egy maximum 0,5 százalékos, lényegében nulla százalékos kamatozású Széchenyi-kártyát, amit 2021 közepétől nagyon gyorsan bevezettünk. Azért mondom, hogy bevezettünk, mert én akkor még a miniszterelnök gazdasági főtanácsadója voltam, de ebben aktívan részt vettem.

Azzal sikerült azt elérni, hogy az NHP kivezetése után nem volt hitelszűke. 2021-ben iszonyatosan megugrott az SZKP, ahogy látják, a teljes hitelállomány, ami '22-ben folytatódott, és már el tudtunk jutni odáig, hogy lényegében még mindig 5 százalék alatt, 5 százalékon tartjuk a kamatlábat fixen, és ezért az idei évben további növekedést, 800-900 milliárd forintos növekedést várunk.

A Baross Gábor egy új program 1000 milliárdon, iszonyú erős a forgóeszközlába, de beruházási és lízinglába is van. Nagyon jó területi eloszlása van, nem Budapest-központú, szépen lefedi az egész országot, és lényegében az ágazati megoszlása is rendben van.

Ez a két program együtt 1-1,2 százalékkal növeli az idei GDP-t. Tehát ha 1,5 százalékot célzunk, akkor ennek a nagy része a hitelprogram eredménye. Ha kisebb lesz a növekedés, akkor ugyanúgy ezt az 1-1,2 százalékot le lehet vonni belőle, hiszen ez a hozzáadott érték. Azt lehet mondani, hogy e nélkül, illetve a kamatstopok nélkül, hiszen ne felejtjük el, hogy a kormány nemcsak a kamattámogatott hiteleken keresztül, hanem a lakosságra kamatstop, illetve a kkv-kra is kamatstop érvényes, a kkv-knál 8 százalékon, a lakosságnál 2 százalékon, nagyon nagy mértékben segíti a vállalkozókat, illetve a lakosságot. Ha ezt ide beszámolom, akkor már a GDP-hatás 1,5-2 százalékpontos lehet, és egyértelműen megjelenik, hogy az, hogy elkerüljük idén a recessziót, csakis a vállalatok kamattámogatott hiteleinek, illetve a kamatstopnak köszönhető.

De nemcsak hitelprogram van, hanem tőkeprogram is van. 600 milliárd forintos tőkeprogramot indítottunk. Ennek három pillére van, az elsőt vagyunk túl, ahol 14 pályázatból kilenc ingatlanalap, öt értékpapíralap érkezett, és lényegében kiosztottunk 168,5 milliárd forintot. Ezeket a pénzeket az alapokba beleraktuk, amik ott elkezdnek dolgozni - OTP, Erste, Diófa, Futureal, kint van a honlapon, Biggeorge -, és mindenki, aki jelentkezett, részesült ebből. Alapvetően ezeknek az alapoknak maximum a 30 százalékáig adtunk pénzt, és ezeknek az alapoknak nagy része több ezer ügyfél pénzt kezel, és most pluszba bejött az állam is. Az állam vállalja, hogy öt évig bent tartja a pénzt, és ebből a pénzből ingatlanalap esetén ingatlanberuházást, akár zöldet, tehát például akár erőműépítést is lehet finanszírozni, illetve az értékpapírok esetén főként részvényben vagy vállalati kötvényben való finanszírozás jelenik meg.

Most vagyunk a második és a harmadik pillérenél, ahol főként meglévő alapokon fogunk segíteni, illetve új tőkealapok létrehozását fogjuk célozni.

A kamatstop intézménye. Alapvetően a kamatstopnál azt lehet látni, hogy mind a lakosságot, mind pedig a kkv-t védjük. A lakosságnál ez egy több mint 300 ezres kör, több mint 300 ezer család. Ha ez nem lenne, akkor a lakáshitelekkel probléma lenne, őket védjük. A kkv-knál pedig egy ilyen 60-61 ezres kör, akiket lényegében védünk. A lakosságnál nagyjából egy átlagos családnál 40-50 ezer forintot hagyunk a családi kasszában átlagosan, a vállalati körnél pedig nagyjából egy 120 ezer forintot hagyunk a kasszában.

Összességében a kormány célja változatlan. Kettős cél van: idén a recessziót elkerülni és év végére az inflációt leszorítani. Mindkettő nagyon fontos. A kettő nem

ütközik egymással. Olyan lépéseket teszünk, amelyek mind a kettőt egyszerre segítik, ez lényegében az energiaárak csökkenése és annak a gazdaságon való átengedése, hiszen ha az energia ára alacsonyabb, az inflációt is lehozza, a növekedést viszont följebb viszi, tehát egyszerre segít mind a kettőn. A kamattámogatott vállalati hitelek is egyszerre segítenek mind a kettőn, hiszen ha van kamattámogatott vállalati hitel, akkor a növekedés magasabb lesz, az infláció viszont alacsonyabb lesz, pontosan azért, mert a vállalati kör egy kínálati kör. Ha a kínálat szűkössé válik, mert a vállalatok megbotlanak, akkor sajnos az infláció fölfelé megy. Tehát azáltal, hogy mi támogatott hiteleket adunk, mindkét tényezőt, a GDP-t és az inflációt is jó irányba toljuk. Nem gondoljuk, hogy az állami beavatkozásoknak választania kell a két cél között. Ez a két cél egymás mellett vihető, és olyan intézkedéseket teszünk, amelyek a két célt egyszerre jó irányba eltolják. Köszönöm szépen, elnök úr.

ELNÖK: Köszönöm szépen miniszter úr beszámolóját. Most a bizottság tagjait kérdezem, kinek van kérdése, észrevétele, véleménye. *(Jelentkezések.)* Megadom a szót Szatmáry Kristóf alelnök úrnak.

Kérdések, vélemények

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Miniszter Úr! Államtitkár Úr! Tisztelt Bizottság! Elég részletes tájékoztatást kaptunk arról, hogy mi is az az óriási feladat, amivel a gazdaságpolitikának az idei évben is eddig és valószínűleg az előttünk álló időszakban meg kell küzdenie, és valóban vállalkozói oldalról a legnagyobb problémaként a hitelezés problémája szerintem mindannyiunk számára napi szinten érzékelhető. Az ez irányba tett erőfeszítések, én azt gondolom, hogy egyébként sikeresek is a hozzánk érkezett visszajelzések alapján.

A miniszter úrtól azt szeretném kérdezni, optimistán tekintve az előttünk álló, az év hátralévő részére és a 2024. évre is, hogy a kis- és közepes vállalkozók számára mik azok a fő fejlesztési fókuszok, mik azok a fő területek, amelyeken jelentős előrelépést vélelmez, tervez a minisztérium, amellet, hogy valamennyire visszaáll normálisan a hitelezés, és az infláció is egyébként arra a szintre megy, ami már nagyobb gazdasági mozgásteret eredményez. Nagy kérdés itt ezen belül a hazai élelmiszerszektor és annak mindenféle viszonyrendszere az ársapkákkal, az árazással és azon belül is a hazai és a nemzetközi cégek közötti verseny tekintetében. Tehát ha esetleg miniszter úr erre egy kicsit részletesebben ki tud térni, azt megköszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Most pedig megadom a szót Varga Ferenc alelnök úrnak.

VARGA FERENC (független), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Államtitkár Urak! Én szeretném a jegybank elnökének a kritikájával kezdeni. 2021-ben, pontosabban tavaly a 2021. évi üzleti jelentés beszámolóján Matolcsy György kijelentette, hogy szembe kell néznünk azzal, hogy a magyar gazdaság válságközeli helyzetben van, tavaly elszállt a költségvetés hiánya, az infláció beindulásakor szerinte a jegybank a fékre, a kormány pedig a gázra lépett. Néhány nappal ezelőtt ön a Portfoliónak adott egy interjút, melyben ön is elismerte, hogy különbözik a kormány és a Nemzeti Bank álláspontja a gazdaságpolitikáról és arról, hogy egyáltalán hogyan is kellene stabilizálniuk az országot.

Azt is tapasztaljuk, ön mondja, hogy év végére 10 százalék alá fogják majd csökkenteni az inflációt, de nagyon nem ezt látjuk most. Tehát azt látjuk, hogy önök diadalként élik azt meg, hogy a februári 25,4 százalékról 25,2 százalékra, tehát 0,2

százalékkal csökkent az infláció. Azt is látjuk, hogy az önök propagandagépezete teljes mértékben a szankciókra fogja a drágulást, csakhogy a szankciók az Unió többi tagországát is ugyanúgy érintik, mint minket, de a mi inflációnk valahogy messze a legmagasabb az Európai Unióban, az eurózónáinak egyenesen a négyszerese. Mi valahogy azt látjuk, hogy itt egy egyértelmű gazdaságpolitikai kudarc van a kormány részéről.

Aztán beszélnünk kell az élelmiszerárak emelkedéséről is. Ez hihetetlenül drasztikus, 43 százalék, egyes termékcsoportok esetében akár 80, 100 vagy még annál is több százalékos emelkedésről beszélhetünk. Itt szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy nyilvánvalóan ez minden magyar állampolgárt érint, főként azokat, akik, mondjuk úgy, hogy a létminimum alatt vagy szegénységben élnek, hiszen ők a jövedelmük még nagyobb részét költik alapvető élelmiszerekre vagy például rezsire. Én nagyon sajnálom, hogy nem esett szó a prezentációban például arról, az rendben van, hogy egy ország nagyon jó gazdaságpolitikát szeretne és jó gazdaságot akar, de ennek mind-mind az kellene legyen a célja, hogy az emberek jól éljenek, hogy jólét legyen az országunkban.

Ezekre a problémákra önök az árstopok rendszerével válaszoltak, vagy a legújabb intézkedésük a kötelező heti akciózás. Egyébként korábban a jegybank elnöke szintén bírálta önöket, merthogy szerinte az árstopok tovább növelik az inflációt akár 3-4 százalékkal is, de például a Spar vezérigazgatója is azt mondta, hogy az árstopok további áremeléshez vezetnek. Kérem, hogy miniszter úr ezt az ellentmondást majd tegye tisztába.

A kötelező heti akciózás véleményem szerint szintén egy szemfényvesztés, hiszen azzal, hogy önök a multikat akciókra kötelezték, gyakorlatilag nem csináltak semmit, hiszen ezek a multik eddig is minden héten akcióztak. Egy dolgot viszont tettek, a kisboltokat veszélybe sodorták, ugyanis azzal, hogy önök a kommunikációban a multik felé próbálják meg terelni a vásárlókat, véleményem szerint rosszat tesznek a kisboltoknak, akik tehát elveszítik a vásárlóikat.

A kérdésem az lenne - nyilvánvalóan tudjuk, hogy az eredményes gazdaságpolitikához a monetáris és a fiskális gazdaságpolitikának gyakorlatilag kéz a kézben kellene járnia -, hogy mit próbálnak tenni azért, hogy a Magyar Nemzeti Bankkal rendezzék a viszonyukat. Kívánnak-e az előző két látszatintézkedésen kívül végre valami valós segítséget nyújtani a bajbajutott embereknek? Például kívánják-e csökkenteni az alapvető élelmiszerek és a rezszi áfáját legalább ideiglenes módon? Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Megadom a szót Bányai Gábor képviselő úrnak. Parancsoljon!

BÁNYAI GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr! Államtitkár Urak! A bankok fúziójának következtében a számtalan takarékbanki fiók nálunk, a választókerületemben megszűnt, illetve nem maradt ATM-automata a választókerületem közel 40 százalékánál, és nagyon nehéz rávenni bármelyik kereskedelmi bankot, hogy egy ilyen kihelyezzen, hiszen a költségnövekedéseikre, illetve arra hivatkoznak, hogy mekkora költség egy ilyen üzemeltetni, mekkora nehézség a készpénzforgalmat lebonyolítani. Valamiféle segítséget szeretnék kérni a számtalan településnek, ahol, miután a kisposták egy része most átalakul - illetve talán az új bankkal kapcsolatba kerülnek -, ott, ahol mégsem történik ilyen, nem tehetjük meg azt, hogy egy 500-1000 fős települést készpénzforgalom nélkül hagyunk, illetve számtalan idős ember megtakarításait nem a párnacihában kellene tartani, ezért akár

a „Magyar falu” vagy hasonló programokon keresztül mindenféleképpen szükséges volna nekik ebben segíteni.

Illetve a postabezárási programmal kapcsolatban érdeklődik szeretnék - bár ezzel kellett volna kezdenünk annak idején -, hogy beváltja-e a reményeinket, hogy a vidéki kispostákat ezzel a megoldással megmentjük, hogy akár egy vállalkozás, akár egy önkormányzat működteti. Fontos, hogy ehhez hathatós anyagi segítséget tudjunk adni a településeknek, mert már azt elmondtam több soron, hallhatták a véleményemet, hogy kicsit szomorúan vettük tudomásul, hogy a postákat elengedtük, vagy majdnem sikerült teljesen elengedni, hogy ezzel kicsit lehúztuk a vidéki településekről a kezünket.

Aelnök úrnak szeretnék nem a kérdésére válaszolni, csak jelezni, hogy úgy érzi az ember az ellenzéki megszólalásokból, hogy az ellenzéknek megváltás volt a Covid két éve és az orosz-ukrán háború kitörése, mint falat kenyér, úgy kellett, hogy valahogy bele tudják törölni a lábukat, csizmájukat a problémákba és a kormányzatba. Én nagyon remélem, hogy az ország pártján lesznek, és nem az ellenzéki hatalommegszerzés mindenféle eszközeivel azon lesznek, hogy csak bukjon az ország mindenáron; csak egy megjegyzés, hogy nem értettem egyet a kérdésével. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Megadom a szót Lőcsei Lajos képviselő úrnak. Parancsoljon!

LŐCSEI LAJOS (Momentum): Köszönöm szépen, elnök úr. Üdvözlöm miniszter urat és minden bizottsági tagot. Miniszter úr, ön szeptemberben azt mondta, hogy az ársapkarendszer addig volt jó, amíg a helyzet is átmeneti volt, ha viszont állandóvá válik, nem fenntartható, és személyes véleménye szerint betöltötték a szerepüket. Jelenleg a következő év májusában vagyunk, és az ársapkák még mindig velünk tartanak. Mi értelme az ársapkarendszer újra meg újra meghosszabbításának, hiszen érdemben nem befolyásolják az infláció alakulását? Ebben szeretném majd kérni miniszter úr véleményét.

Ugyanakkor mérhetetlen válság van Magyarországon, ezt a kormány is bevallja, csökkennek a reálbérek, magas az infláció, komoly munkaerőhiány van. Ebben a makrogazdasági és költségvetési helyzetben mi magyarázza azt, hogy a magyar kormány a Vodafone megvásárlását prioritizálja például a munkaerőhiány-csökkentő programokkal szemben? - erre is szeretném kérni a miniszter úr válaszát. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr.

Most pedig én is szeretnék megfogalmazni néhány kérdést és észrevételt több területet érintően. Előrebocsátom, hogy végzettségemet tekintve jogász vagyok, közgazdász végzettséggel nem rendelkezem, de azért józan paraszti ésszel, úgy érzem, hogy igen. Éppen ezért szeretnék arra rávilágítani, a mondat úgy helyes, hogy az infláció szabad szemmel is jól látható mértékű megemelkedése jóval a háború kitörését megelőzően kezdődött. Erre objektív bizonyíték az, hogy 2021 nyarán, őszén is voltak már árstopok - az üzemanyagárstop is 2021 őszére datálódik -, akkor még híre nem volt a háborúnak. Lehet, hogy az amerikaiak meg az oroszok már tudták, mi még nem tudtuk, sőt annyira nem tudtuk, hogy 2022. február 23-án még biztos volt abban a hírszerzés, hogy nem lesz háború, 24-én meg kitört; ezt csak zárójeles megjegyzésnek szánom. Az viszont igaz, hogy nyilván a háború nem tett jót ezeknek a folyamatoknak, tehát ráfejtelt, megnövelte, tovább növelte az inflációt, de az úgy nem igaz, hogy a háború és a háborús szankciók az egyedüli, vagy fajsúlyát tekintve jelentős mértékben előidézője az inflációnak.

Egyetért-e azzal, miniszter úr, hogy főleg az élelmiszerár-infláció elszállásáért - nem túlzás azt mondani, hogy hiperinfláció van - döntően a kereskedelmi szektor a felelős. Egyetért-e azzal, hogy a kereskedelmet kellene megfékezni, és a kereskedelem mértéktelen profitéségét, profitvágyát kellene valahogy a racionális, korrekt és kulturált, a magyar emberek érdekeivel arányban álló mértékig visszaszorítani akár drasztikus lépésekkel is. Ezt azért kérdezem, mert én egyszerű, földhözragadt, szatmári parasztember vagyok, és hadd mondjak egy egyszerű példát!

Az egész családom almatermelésből él, a 72 éves édesapám a mai napon is ezen dolgozik. Azt az almát, amit nyugat-európai, kiváló minőségben, bárhol ragyogó minőségben megtermel, azt jó esetben 90-120 forint körüli áron tudjuk eladni minden késő nyáron és kora ősszel a kertből - ennyiért el tudtuk adni 6-8 évvel ezelőtt is -, és ugyanezt az almát, azt a minőséget, amit mi előállítunk - és van még jó néhány termelőtársunk, tehát ne dicsekvésnek vagy kérdésnek vegyék, amit mondok -, azt itt, Budapesten 500-1000 forintos áron látom visszaköszönni a különböző kereskedelmi egységekben. 300-400 forintért olyan szemetet raknak a vásárlók elé, amit mi a léalmába szégyellünk beletenni. Kérdezem én, hogy akkor van-e még kétség afelől... - és ezt szerintem majdnem mindegyik termékről el lehet mondani, ez egy kiragadott példa volt, egyébként meg a többi gyümölcsfajtánál vagy zöldségtípusnál, húsféléknél sokkal jobb a helyzet, szerintem ez nagyjából végigvezethető valamennyi termékkörön. Úgy érezzük, tisztelt miniszter úr - tudom, hogy ön nem agrárminiszter, de azért mégis valahogy ki kell öntenünk a szívünket, meg ki kell öntenem a szívemet itt az önnel folytatott egyeztetés vagy beszámoló kapcsán is -, úgy érzi a termelő szektor, szerintem nagyon sokunk nevében mondhatom, hogy a magyar parasztember verejtékes munkájának gyümölcsét a multik és egyéb kereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok és vállalkozások élvezik.

Javasolom önnek, hogy az agrárminiszter úrral - nem akarom megmondani önnek, hogy mit csináljon, vagy mit ne csináljon, félreértés ne essék, csak tisztelettel javasolom -, talán érdemes lenne Nagy István miniszter úrral egy többkörös egyeztetést megkezdeni és áttekinteni a tézsek helyzetét. Anélkül, hogy bemószerolnék bárkiket, és kompletten a kollektív bűnösség elvéből indulnék ki, mert az soha nem szerencsés, és általában igazságtalan is, de azért igen jelentős mértékben át kellene világítani a termelői-értékesítő szervezeteket, és áttekinteni azt, hogy vajon igaz-e az a kijelentés, hogy a tézsek felső vezetését leszámítva senki nem jár jól az esetek nagy többségében azzal, ahogyan működnek.

Tehát gyakorlatilag az történik, hogy egy nagyon-nagyon szűk vezetés, legtöbbször egy-két ember - és még az sem igaz, amit sokszor egy lelkész szokott mondani, hogy a közeli és távoli rokonok, mert csak a legközelebbi rokonok - tejben, vajban, mézben, 24 karátos aranyban fürdenek azokhoz a termelőtársaikhoz képest, akikkel, mondjuk, még 5-10 évvel ezelőtt célfotóval egy szinten voltak, ugrásszerű vagyonosodásra tettek szert, ami nem lenne baj, ha szellemi, fizikai munka révén érték volna el. Általában a támogatásokhoz való kizárólagos hozzáférés sok esetben egyébként különböző, a valóságban nem vagy nem úgy megtörtént ülések kreatív jegyzőkönyvezése, ami gyakorlatilag bűncselekmények sorozatának elkövetésével jön elő, ekképpen jutnak azokhoz az előnyökhöz, javakhoz, támogatásokhoz és azoknak a felhasználásáról kizárólag döntenek, amivel óriási versenyhátrányba hozzák a tisztességes termelőket, ledolgozhatatlan versenyhátrányba.

Nagyon erősen tartunk attól szinte mindegyik szektorban, tisztelt miniszter úr, hogy előbb-utóbb - és inkább előbb, mint utóbb, tehát nagyon súlyos a helyzet - a nagy cápák fel fogják zabálni a kicsiket, és egy olyan egészségtelen birtokkoncentráció jön létre, olyan elképesztően nagy birtokok jönnek létre, hiszen a kistermelők ilyen környezetben nem tudják tartani a versenyt, ez teljes képtelenség, ha megfeszülnek, ha

a legjobb tudást, a legtöbb innovációt, a legmagasabb technológiai színvonalat beleteszik, ha a támogatási forrásokat, a normatív és pályázaton elérhető támogatásokat az utolsó forintig arra fordítják, amire azokat adják, akkor sem tudnak ilyen környezetben versenyezni, ez még magasabban fogja tartani az inflációt.

Tehát én azt kérdezem öntől, hogy az élelmiszer-inflációt drasztikusan, minél gyorsabban hogyan, milyen módon lehetne mindezeknek - agrárpéldákat mondtam - a figyelembevételével megfékezni, mert jelenleg én sem látom minimális esélyét sem annak, hogy itt egy számjegyű infláció lesz az év végére.

Aztán nézzünk más tárgyköröket! Én döntően egyébként a mikro- és kisvállalkozók érdekében vagy velük kapcsolatban kérdezném. Munkahelyteremtési és munkahelymegtartási támogatásokra számíthatnak-e? Az önök minisztériumához tartozik ez teljes egészében, vagy esetleg valamilyen megosztott hatáskörrel állunk szemben? Gondolok itt a meghatározott korcsoportokhoz kötődő vagy meghatározott szakképzettségű támogatásokra. Ezekről nem láttam a prezentációban, lehet, hogy az én figyelmemet kerülte el, de nem láttam itt a grafikonokban és a táblázatokban utalást. Mondjuk, az 50 főnél kevesebbet foglalkoztatók - döntő többsége ilyen a vállalkozásoknak - milyen bér- és járuléktámogatásokra számíthatnak, milyen munkabérig bezárólag?

Néhány évvel ezelőtt volt egy nagyszerű támogatás, talán valamikor a 2014-18-as ciklus második felében. Ott kivételesen lehetőség nyílt arra, hogy a régóta létező, tehát a sok éve meglévő munkahelyek megtartása érdekében is kaptak egy jelentős támogatást a vállalkozások. Nagyon hamar ki is merült a keret. Én azt kérdezném, hogy várható-e ennek belátható időn belül a megismétlése, hiszen nagyon fontos új munkahelyek teremtése, de legalább ennyire fontos azoknak a munkáltatóknak, vállalkozóknak a támogatása, amelyek hosszú ideje tartanak fenn munkahelyeket, adott esetben évtizedek óta, de adott esetben a belépés, a munkaviszony létesítését leszámítva vagy az első 6-8, esetleg 12 hónapját leszámítva egy fillér támogatást nem tudtak megfelelő pályázati kiírás hiányában igénybe venni a munkavállalók után. Ezek igen fontos kérdések lennének.

Egyébként önök terveznek-e direkt, közvetlen vissza nem térítendő támogatásokat adni a turisztikai szektor kisebb fajsúlyú szereplőinek - 50 fő alatti foglalkoztatókra gondolok - akár nemcsak a munkahelymegtartás kapcsán, hanem fejlesztési forrásokat is, amelyekkel a meglévő vendéglátóipari egységüket tudják magasabb minőségi színvonalra fölhozni annak érdekében, hogy a versenyképességüket tudjuk erősíteni? Hiszen nyilván fontosak a hitelprogramok, de azért a legkisebb szereplők számára megfelelő ellenőrzés terhe mellett természetesen a vissza nem térítendő támogatások legalább annyira fontosak. Mennyi nyitottság van önökben a tekintetben, hogy valóban nemcsak a fajsúlyos, nemcsak az ólomsúlyú szereplőknek, hanem a legkisebb foglalkoztatók számára is elérhetővé teszik-e ezeket a kiírásokat?

Régi jogos kritika a vállalkozások jelentős része felől, hogy ezek a pályázati kiírások sokszor úgy kerülnek megfogalmazásra, hogy már nemcsak a vállalkozási kedve, hanem az életkedve is elmegy a vállalkozók egy jó részének, amikor elolvassák az elejét, mert rájönnek arra, hogy úgy van megfogalmazva, úgy van összerakva a rendszer, hogy el sem tudnak indulni, tehát eleve már az elméleti esélyüket is elveszítik. Tehát egy kicsit mélyebbre hatolóan, jelentősen szélesítve a kört terveznek-e ilyen vissza nem térítendő pályázati forrásokat megnyitni? Illetőleg van-e elképzelés arról, hogy a vállalkozók adminisztratív terheléseit csökkenteni?

És ami szintén egyébként válságállóvá tehetné a vállalkozásokat, bár tudom, hogy ez egy nagyon kényes terület, és nagyon nehéz megtalálni az egyensúlyt, de mondjuk, a sokszor pénzbehajtással egyenértékű hatósági ellenőrzéseket, hogy is

mondjam, a feltétlenül szükséges mértékre szorítani vagy optimalizálni. Nyilván nem az az elgondolásom, hogy teljesen legyen ellenőrzésmentes a következő két-három év, de a munkaügyi ellenőrzések tekintetében ez évről évre visszatérő probléma, miniszter úr, lehetne akár a napi bejelentéssel foglalkoztatottak esetében is egy nagyobb rugalmasságot tanúsítani. Tehát e tekintetben nem feltétlenül célravezető a Szent László-i szigor. Más területeken lehet, hogy igen, e tekintetben talán nem. Mint ahogy egyéb ellenőrzéseket is sokkal inkább a multik tevékenységére kellene szorítani, mert sok esetben a még megmaradt minimális tőkét vagy esetleg tartalékpénzt szívja el a vállalkozásoktól egy-egy, mondjuk, a jogsértés súlyához képest irreálisan magas bírság, amelynek aztán a behajtására könnyörtelenül sor kerül. Tehát ilyen nehéz, válságos időkben azzal is tudnak segíteni, hogy csak a feltétlenül szükséges mértékben és területeken ellenőrizzék a vállalkozásokat, és hagyják őket egy kicsit szabadabban működni.

Végül, de nem utolsósorban egyetért-e egyébként a Mi Hazánk Mozgalomnak azzal a felvetésével, hogy a készpénzhasználat legyen alkotmányos alapjog? Egyáltalán mi az ön véleménye, mint sokáig az MNB világában dolgozó gazdasági szakembernek a készpénz jövőjéről? Akkor ne legyünk álszentek, magyarok vagyunk, és valljuk be őszintén, azért nyilvánvalóan a tisztesség meg a törvényesség keretein belül tegye szívére a kezét mindenkinek itt ebben az üléssteremben is, azért, ha megszűnik a készpénzhasználat lehetősége, akkor a lelkünk meg a szívünk egy darabját is kihatározzák belőlünk, hiszen leleményes nép vagyunk, leleményes nemzet. Ha nem lennénk ilyen leleményesek, már itt nem is magyarul beszélneink szerintem. Tudjuk azt, hogy azért a készpénzhasználat és annak fenntartása teremt egyfajta mozgásteret valamennyi magyar ember számára, akár egyébként... Tudom, hogy ez nem önhöz tartozik, csak hogy egy konkrét példát tudjak említeni - a mosolyokból látom, hogy mindenki érti ezeket a gondolatokat -, mondjuk, a végrehajtó-maffiával szembeni harcban is komoly eszköz lehet a készpénz megtartása. Tudjuk azt, hogy világtrend, az új világtrend kialakításának szerves részét képezi az a borzalmas elképzelés, hogy belátható időn belül kizárólag digitális pénzt lehet használni, amely egyébként több, akár szabadságjogi aggályt is fölvet. Kérdezném ezzel kapcsolatban, hogy önnek mi a nem is annyira a személyes, hanem a miniszteri álláspontja.

Ugyanezzel a lendülettel fel is kérném arra miniszter urat, hogy válaszoljon a fölvetett kérdésekre és reagáljon az észrevételekre és a véleményekre. Parancsoljon, miniszter úr!

Nagy Márton válasza

NAGY MÁRTON gazdaságfejlesztési miniszter: Szatmáry Kristóf kérdésével kezdeném. Alapvetően a kkv-k előtt egy kettős transzformációs kihívás feszül. Az egyik a zöld- a másik a digitális átállás. Ez egy duális transzformáció, és ezt kell segítenünk. A digitalizáció foka alacsony, a DESI indexet, ha megnézzük, akkor ez elmarad. Alapvetően jó lenne, ha minden kkv-nak legalább már egy honlapja lenne az interneten, és ezzel a digitalizáció előnyeit ki tudná használni. A zöldátállásban pedig az energiahatékonyság kérdésköre merül föl. A vállalkozók is telepíthetnek napelemet, lehetséges a közösségi napelemparkokban való részvétel is.

Itt azt tapasztaljuk, személy szerint én is, hogy míg egy közép vállalatnak nagyon kiforrott projektjei vannak arra, hogy ezt a digitális és a zöldátállást végrehajtsa - lásd, elindítottuk a gyármentő programot, és kész, a zöldátállással kapcsolatos projekttel jönnek -, addig a mikro- és kisvállalatoknak tanácsot kell adni, hogy egyáltalán milyen lehetőségeik vannak. Nincsenek azon a fokon, hogy kész projekttervet tudjanak benyújtani azzal kapcsolatban, hogy nekik mit kéne csinálniuk. Így életre hívtunk az MVM mellett egy olyan tanácsadó hálózatot, és ezt fejleszteni akarjuk - főleg az MKIK-

val, a Kavosz-szal, hiszen a Kavosz helyben van -, hogy alapvetően az energiahatékonysági tanácsadást is fölvegyük a vállalkozásfejlesztés mellett, és közösen gondolkodjunk arról, hogy mit lehet, és ebbe az MVM-et is aktívan bekapcsolnánk. Szükség van erre.

Maguk a programok is ez irányba mennek, tehát az energiaintenzív kkv-k segítéséről ne feledkezzünk el, és a gyármentő programról se feledkezzünk el. Ezekről most nem beszéltem, de mind a kettőre a kormány több mint 100 milliárd forintot különített el, és mindkettő a magyar vállalatokat célozza. A gyármentő programban egyre több vissza nem térítendő támogatást adunk az energiahatékonyság növelésére. Az energiaintenzív kkv-knál körülbelül 100 milliárdot költöttünk arra, hogy segítsük a vállalatok energiaköltségeinek a kifizetését, egyben a beruházásokat is. Elnézést, ezt kifejejtettem. Mindkét programnak legalábbis a kiötlője a minisztérium volt, az energiaintenzív kkv-k nálunk vannak, a gyármentő programot Szijjártó Péterék csinálják.

Az élelmiszer-kiskereskedelmi boltok egy nehéz dió, mert ezt a szektort a korábbi kormányok nem támogatták, és hagyták, hogy elhatalmasodjon a probléma; itt főleg az ellenzéki kormányra, a 2010 előtti Gyurcsány-kormányra mondanám ezt. Kiárusították ezt a szektort, beengedték a külföldieket, és lényegében átadták a hazai mezőgazdaság irányítását is, szeretném hangsúlyozni, mert, amit Apáti István elnök úr is mondott, és ezzel teljesen egyetértek, ez egy vertikális integráció, amely felülről kerül meghatározásra. Aki a kiskereskedelmi élelmiszeripart birtokolja, az birtokolja áttételesen a mezőgazdasági szektort is, hiszen ő dönti el, hogy a polcra magyar áru kerül vagy külföldi, saját márkás vagy brandtermék, és kinek, mit nyom le a torkán áru tekintetében, ő mondja meg, hogy milyen fajta őszibarackot lehet árusítani, vagy éppen milyen fajta almát, ha neki nem tetszik az itteni. Tehát ezt kiadni a kézből, egy hatalmas hiba.

A kormány dolgozik azon, és küzd azért - ez egy jó szó, hogy küzd -, hogy visszaszorítsa a külföldi kiskereskedelmi hálózatokat, és magyar bajnokot teremtsen meg. A magyar tulajdonú cégek közül a CBA, a Coop és a Real közül ki kell nőnie egy magyar bajnoknak. Nem azt mondom, hogy 100 százalék magyar tulajdon kell ebben, de egy fifty-fiftyvel már bőven elégedettek lennének. Erre lehet építeni magyar mezőgazdaságot is.

Ahogy elnök úr mondta, azért maga az agrárium, ha így nézzük, három jól elkülöníthető részből áll: a termelőből, a feldolgozóból és a kiskereskedelmi boltból. Ebben a termelők mi vagyunk, magyarok, honfitársaink, a feldolgozók mi vagyunk, magyarok, ez 90 százalékban ma már így van. A külföldiek jelentős részben exportálnak - a Kometáról beszélek vagy a többiekéről -, és alapvetően a kiskereskedelmi boltok tekintetében meg küzdenünk kell, és sokkal nagyobb erőfeszítéseket kell tennünk, hogy ez megvalósuljon.

Ebben a dologban a kisboltok, amelyek a járásokban vagy a kistelepüléseken, a városokban vannak, őket védeni kell, hiszen ők a helyi közösséghez járulnak hozzá, nem várható el, hogy ők hatékonyan működjenek. De maga a kormány az elmúlt időszakban több pénzt juttatott ezeknek a kisboltoknak a támogatására, és őket nem is fogja ott hagyni az út szélén. Mindez a dolog, ami most történik, azt gondolom, az nem megy a kisboltokkal szembe, egyáltalán nem megy. A kisboltok nem attól szenvednek, hogy kötelező akciózás vagy online dolog van, semmi közük hozzá, hiszen ők nem versenyeztek eddig sem a Lidlrel meg az Aldival, ők a kiskereskedelmi szektorban az élelmiszer-forgalom visszaesése miatt szenvednek, és ezt ne kössük össze akár az élelmiszerár-stoppal, akár a kötelező akciózással! A nagyobb magyar boltoknak - a CBA-nak, a Coopnak és a Realnak - lehetőségük van ebbe belépni, különben ők is akcióztak idáig. Beszéltem velük, volt egy egyeztetés a bevezetés előtt, ők ezt

üdvözölték, és részt is fognak venni benne. A legkisebb boltok már más tézta. De még egyszer, ne kérjen olyat, amit a kormány idáig is magától megcsinált! A kiskereskedelmi boltokat idáig is támogattuk jelentős mértékben. Majd még visszatérek elnök úr kérdésére, csak itt az élelmiszerárról szoltam.

Varga Ferenc kérdésére: ön nagyon sokat érintette a jegybankot és ezt a külön gondolkodást. Az első állításom az, hogy igen, a jegybank sok kritikát fogalmazott meg, vagy annak elnöke, a kormánnyal szemben. Látok-e ebben problémát? Nem. Önök is sok kritikát fogalmaznak meg a kormánnyal szemben, ebben sem látok semmilyen problémát (*Lócsi Lajos: Nem is vagyunk kormányon.*), azért, mert az egy felnőtt hozzáállás, hogy a kritikákat valaki fogadja, kezelje, és válaszoljon rá. Ebből adódóan a kormány is kritikákat fogalmaz meg az ellenzékkel kapcsolatosan, vagy éppen a jegybankkal kapcsolatosan, és megfogalmazhat véleményt, ez nem üti át a függetlenség kérdéskörét, ezek hozzájárulnak ahhoz, hogy vitatkozzunk. Még egyszer, ez egy felnőtt létkérdés, hogy ezeket vegyük, és válaszoljunk rá. Engem is lehet bőven kritizálni, én is válaszolni fogok rá szakmailag, tehát ezzel nincs probléma.

Azt meg kell érteni, hogy a jegybank nagyon nehéz helyzetben van. Ő egyetlen célt követ, az árstabilitást, és ez törvényből eredeztethető, nem pedig ő találta ki, és az infláció jelenleg magas és ragadós, tehát lassan jön lefelé. Viszont egyre gyorsabb ütemben fog lejönni, és teljesíteni fogjuk az egy számjegyű inflációs célt az év végére, azt gondolom, hogy ennek minden esélye megvan. Az, hogy a kormánynak van más célja is, hiszen neki a munkahelyeket is védeni kell, ezért a gazdasági recessziót el szeretné kerülni ebben az évben, az is érthető. Ebből adódóan kettős célunk van: a recesszió elkerülése és az infláció egy számjegyre való szorítása. Ha nagyon úgy akarom fogalmazni, a jegybanknak ebből a kettős célból csak egy cél az, ami kizárólag a szeme előtt lebeg, és még egyszer, ez törvényi felhatalmazás. Nem az Egyesült Államokban vagyunk, ahol a FED-nek van munkavédelmi kérdésköre, mert ott a munkanélküliséget is célozza és a gazdasági növekedést is célozza. Tehát ebből adódóan ez érthető.

Inflációs kérdéskör. Többször elmondtam, maga az infláció elkezdett emelkedni a háború előtt, igen, azért, mert a Covid-válságból jöttünk kifelé, és a Covid-válság miatti visszapattanás keresleti oldalról egy ciklikus keresletet jelent, és túleresletet jelent, hiszen a kínálat közben a Covid után gyógyult, és ezért a kínálat nőtt ebből a szempontból, és a kereslet is nőtt, ami inflációt generált. De a kereslet túleresletté vált, és ezt a jegybank, helyesen, kamatemeléssel elkezdte kezelni. Ugyanakkor, és ez a probléma, az infláció természete alaposan megváltozott a háborúval és az energiaválsággal, a szankciókkal, hiszen kínálatoldali inflációs nyomás érkezett, ami azt jelenti, hogy a kínálati oldal újra iszonyú mértékben beszűkült. A Covid-válságkor is beszűkült, most is beszűkült. Ez a kínálat főleg az energiapiacra szűkült be, és emiatt lényegében felrobbant az infláció, magának az inflációnak a természete jelentősen megváltozott. Az az infláció, amelyik a háború előtt volt, nem ugyanaz az infláció, mint ami a háború után vagy a szankciók után volt.

Az energia kérdésköre és az energiaválság összekapcsolódott az árfolyam leértékelődésével. Azért értékelődött le, mert energiakitettek vagyunk. Lehet azt mondani megint, hogy a lengyelekhez, a csehekhez, nem tudom, másokhoz képest magasabb az infláció emelkedése. Igen, mert a mi energiainportunk GDP-hez mérten magasabb volt, mint a cseheké és a lengyeleké, ezért az energiaárak jobban megütötték az inflációt, és mivel kialakult egy külkereskedelmi hiány, ezért az árfolyamnak le kellett értékelődni. Nem mi értékeltük le, le kellett értékelni, maga a piac ebbe az irányba megy, és ez természetszerű volt. Ahogy az energiacsapda megoldódott, az árfolyamcsapda is megoldódott, plusz a jegybank a magasabb kamatokon keresztül stabilizált. De ehhez kellett egy energiastabilizáció vagy egy energiaár-fordulás.

Az átstopok nagy része, igen, bevezetésre került, de miután az infláció szerkezete, természete megváltozott, és egy inflációs sokk érkezett be, ezeket a stopokat nem lehetett kivezetni. Különbözik mindig magyarázzák, hogy ezeket a stopokat bevezettük, ki kell vezetni, így, úgy, amúgy; a legjelentősebb árstop maga a rezsiarstop. Ne felejtsük már el, hogy 2013 óta ez a kormány, illetve az Orbán-kormány, ez a kormány, az előző kormány, bevezette ezt, és az az igazi árstop, mert bestopolta az áramárat, bestopolta a gázárat, és most is fenn van. Az üzemanyagár és az élelmiszerár, ami hozzájött, meg a kamatstop, azok fiatal árstopok ilyen tekintetben ahhoz képest, ami az. És méretét tekintve is elenyészőek, mert az lényegében az egész társadalmat vagy a lakosságot védi, most a változtatás után ennek a 75 százalékát. Ne keverjük! Ha önök kritizálják az árstopot, akkor kritizálják a rezsivédelmet is!

Ami az árstopokat jelenti - igen, én közöltem azt, hogy kezdik betölteni a szerepeiket, lehet gondolkodni a kivezetésről. Az üzemanyagárstopot ki is vezettük, nem? Tehát ne mondja azt, hogy fennmaradtak még mindig! Nem maradtak fenn, az üzemanyagárstop kivezetésre került.

Az élelmiszerárakban viszont nem látszik egy jelentős csökkenés, az élelmiszerár-infláció erősebben megindult, amit maga a kötelező akciózás és az online árfigyelés segíteni fog. Nem gondolom, hogy látszatintézkedés, bár az ellenzéknek soha semmi nem jó, a jó intézkedés is látszatintézkedés. De semmi baj ezzel nincs, én ezt megszoktam, de azért, hogy is mondjam, meg kellene kérdezni a fogyasztókat meg a vásárlókat is, hogy mit szólnak ehhez. Nekem azok véleménye, már elnézést, sokkal jobban számít, de gondolom, önöknek is. Tehát, hogy is mondjam, ők a választóik, tehát szerintem az fontosabb ebből a szempontból.

Bányai Gábor kérdésére válaszolva: igen, a holding sikeresen létrejött három bank egyesülésével. Ez egy nagy hatékonyságjavítási programot is jelent, ami a fiókok bezárását jelenti, amit én értek és érzek, hogy vidéken a járásokban ez egy probléma, hogy újra elveszítenek egy olyan helyet, ahova el tudnak menni és intézkedni tudnak, érintkezni tudnak társadalmilag. Ezzel együtt jön a posta racionalizálási kérdésköre. Ugyanakkor a posta nem egy egyirányú folyamat, hogy bezár, bezár, bezár, hanem minden esetben azt hangsúlyoztuk, hogy a községeknél vagy a járásoknál, ha valaki segít abban, hogy talál egy hazai, ottani vállalkozót, vagy az önkormányzat beszáll a működtetésébe, akkor a posták nyitva maradnak. Viszont racionalizálni kell őket, mivel a jelenlegi környezetben a posták rengeteg pénzt vesznek ki a költségvetésből, és jön a postai liberalizáció, amit, hogy is mondjam, túl kell élni, ami azt jelenti, hogy csak akkor lehet túlélni, ha egy hatékony postával állunk neki, akkor nem fog senki belépni erre a piacra, és a Magyar Postát meg tudjuk védeni a működés tekintetében.

Ami a készpénzfelvételt illeti, a jegybank, helyesen, az ATM-automatákat vissza fogja kényszeríteni a településekre. Jelen pillanatban van olyan jogosultsága, és ezzel él is, hogy település-lélekszámnak megfelelően hány ATM-automatát kell használni, illetve mi is segítettünk abban, ha valakinek van kártyája, akkor készpénzt föl tud venni akár bolton keresztül is. Odamegy a bolthoz, azt mondja, hogy 40 ezer forintért vásárolok, de csak 30 ezer forintba kerül az áru, és 10 ezer forintot megkap. Tájékoztatom a képviselő urat, hogy mi hoztuk meg ezt a jogszabályt. Ha bemegy valaki egy boltba, akár élelmiszerboltba, van egy POS-terminál, 40 ezret fizet, de csak 30 ezer forintnyi árut visz el, 10 ezret megkap készpénzben, ott a készpénzfelvételi lehetőség.

Ami a készpénzt illeti, elnök úr, én úgy tudom, sőt, nem tudom, biztos vagyok benne, hogy ez a kormány készpénzbarát kormány. Tehát amit ön mond, itt nyitott ajtókat döntet. A kormány sosem tett olyan lépést, ami a készpénzhasználat visszaszorítását vagy tiltását szolgálta volna, sőt például az ingyenes készpénzfelvétellel, ami 150 ezer forintig van, elősegítette a készpénzfelvételt. Szeretném hangsúlyozni, sosem, és nem is fog tenni. A magyar embernél, ha akarja,

igenis legyen készpénz. De nagyon fontos, hogy ha akarja. Tehát azt tegyük meg, hogy ha a fiatal viszont kártyával akar fizetni, digitálisan, akkor fizessen kártyával. Magyarán, a legjobb megoldás, hogy mindenkinek adjuk meg a választási lehetőséget: készpénz vagy kártya. Nem szabad a készpénz ellen menni, tilos, de a választás lehetőségét nekünk meg kell adni. Aki telefonnal akar fizetni, fizessen telefonnal. Ebből a szempontból én ezt támogatom.

Ami a digitális jegybankpénzt jelenti, nem tudom, valamelyik képviselő kérdezte, ne haragudjanak, hogy bejött ez a jegybanki javaslat a digitális jegybankpénzről, illetve a digitális pénzről. Megmondom őszintén, én ezt nem támogatom szakmailag, bár ez egy egész délutános előadás lenne, hogy miért rossz ez. Azt gondolom, hogy ez nem megfelelő. A másik dolog, hogy a jegybank jöhet digitális pénzzel, de az a parlament hatásköre, hogy ezt engedélyezi vagy nem, ez nem a jegybank hatásköre. A parlament hatáskörében van az is, hogy a törvényeket elfogadja, a készpénzekkel kapcsolatos döntéseket meghozza, a jegybanknak ilyen hatásköre nincs.

Lőcsei Lajos képviselő úr kérdéseire válaszolva: az árstopokra válaszoltam. Alapvetően én úgy tudom, hogy egy árstop van érvényben, az élelmiszer. A kamatstop nem árstop, az kamatstop, más azért, az ügyfeleket védik. Nehogy azt gondolja, hogy nem kell az ügyfeleket védeni, és kivezetésre tesz javaslatot. Azt is meghallgatom, de nem értek vele egyet.

Reálbérekben nem tudom, lehet arról beszélni, hogy január-februárban csökkenés volt, de ha az év egészét nézi, a 2022-es évet, emelkedés volt reálbérben, egy 14,5 százalékos infláció mellett 17 százalékos bruttóbér-emelkedés volt. Ez statisztika, tehát KSH, objektív szám. Idén pedig, ha 15 százalékos inflációt nézünk, egy 16-17 százalékos bruttóbér-emelkedéssel az év egészét tekintve ugyancsak reálbér-emelkedést lát. Tehát lehet egy-egy hónapot kiharapni, hogy ott éppen reálbércsökkenés van, de azért jobb nagyobb éveket tekinteni, és azt gondolom, hogy ez a fontos, mert ha az év végére az inflációt tényleg leszorítjuk - ugye, kétféleképpen lehet reálbér-emelkedést csinálni, vagy magasabb bért fizetnek a vállalkozók, beleértve az állami szektort is, vagy az inflációt leszorítjuk, és akkor is reálbér-emelkedés van, ettől a kettőtől függ a reálbér -, amikor mi inflációt szorítunk le, azzal reálbért emelünk.

Vodafone-kérdéskör. Többször hangsúlyoztam, fölmerült más bizottság kérdésében a repülőtér kérdésköre is, a Vodafone és a repülőtér. Ugyanazt tudom elmondani, hogy alma és körte. Tehát, amikor a pénzt vagyonelemre költjük, az nem befolyásolja a költségvetési hiányt, az az állam vagyonát befolyásolja. Ezért nem is lehet azt mondani, hogy miért nem költjük ennek a bérére, annak a bérére vagy szociális hozzájárulásokra, mert azok, amit önök hiányolnak, azok költségvetési hiányt növelő tételek. Amit mi csinálunk, amikor részvényt vásárolunk, az nem növeli a költségvetési hiányt, hiszen vagyonelemet vásárolunk, amit akármikor el is lehet adni. Ez egy vagyonelem, és amikor elköltöm a vagyonelemet - lásd: ilyen-olyan transzferekre -, az költségvetési hiánnyal jár. Ezért ne kavarjuk bele ezeket a dolgokat. Még egyszer hangsúlyoznám, hogy ez egy vagyonpolitikai kérdés, és mint ilyen, számvitelileg egy költségvetési hiányt nem befolyásoló tételről van szó.

Elnök úrnak voltak még kérdései. Részben válaszoltam, de egy-két dolog van még. A munkahely kérdésköre. Nagyon érdekes a jelenlegi helyzet. Van egy gazdasági lassulás, és igen, vannak szektorok, amelyek sokkal jobban lassulnak; mindenki látja az építőipart például, ahol jelentősen visszaesett az aktivitás, vagy mindenki látja az élelmiszeripart, ahol jelentősen visszaesett az aktivitás, nincs kereslet. Ezekben az ágazatokban már látjuk, hogy vannak elbocsátások, ugyanakkor ezek alacsony mértékű munkanélküliséget okoznak. Ebből mintegy 4 százalékos munkanélküliségi ráta van, és nem is gondoljuk, hogy tovább növekszik, nagyjából 4,1-4,2-nél meg fog állni. Ezen

a két szektoron kívül viszont a többi szektor hiányszakmák sokaságát jelenti, ők sokkal több állásra keresnek munkaerőt, mint ahányan jelentkeznek. Ezért lényegében egyszerre kéne csinálni - ha profán akarok lenni - egy munkahelyvédelmi akcióttervet és egy munkahelyteremtő akcióttervet, munkahelyvédelmet erre a két szektorra, a többire pedig munkahelyteremtőt, hogy legyen több olyan dolog, hogy fölvesznek embereket, hogy ne legyenek hiányszakmák, ha így nézzük.

Jelen pillanatban, ha visszaneztem a Covid-válságot, ahova utoljára munkahelyvédelmi akcióttervet csináltunk, még nem olyan mértékű ez a dolog, hogy be kéne avatkozni. Ugyanakkor jelzem mindenki felé, hogy az íróasztalom fiókjában ott vannak ezek az akcióttervek, tehát, ha ez felgyorsul, és adott esetben megint visszalépnénk oda, hogy nem sikerül a recessziót elkerülni, ha nagyobb lassulás lesz, és a munkahelyek védelmét meg kell kezdeni, ne féljenek, meg fogjuk kezdeni. Ott vannak az íróasztalomban a javaslatok erre. Köszönöm szépen, és elnézést, ha véletlenül kihagytam volna valamit.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Mivel további észrevétel, kérdés nincs, ezért a napirendi pontot lezárom. Miniszter úrnak köszönjük szépen a tájékoztatást. Önnek és munkatársainak további szép napot és jó munkát kívánok! Vizszontlátásra!

NAGY MÁRTON gazdaságfejlesztési miniszter: Köszönöm szépen. Vizszontlátásra!

A magyar kvótáról szóló H/3665. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Rátérünk a harmadik napirendi pont tárgyalására, a magyar kvótáról szóló H/3665. számú határozati javaslat tárgysorozatba vételéről kell döntést hoznunk. A határozati javaslatot Z. Kárpát Dániel, a Jobbik képviselője, nyújtotta be. A napirendi pont tárgyalását megnyitom. Az előterjesztő jelen van, ezért megadom önnek a szót. Képviselő úr, parancsoljon!

Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Köszönöm szépen. Szeretettel köszöntök volt, kedves bizottságom ülésén mindenkit, az itt dolgozókat, a munkatársakat, a képviselőket egyaránt. Örülök az elnöki invitálásnak és annak is, hogy hosszabb szünet nem lesz, hiszen látom az emberi teljesítőképesség határait. Ma nálunk kezdett a gazdaságfejlesztési miniszter úr, önöknél fejezte be ezt a kört, bizonyára embert próbáló volt kormánypárti és ellenzéki oldalon egyaránt. Éppen ezért kellő szikársággal szeretném a magyar kvótát illető javaslatunkat felvezetni, hiszen ez ma a miniszteri meghallgatások során szóba került.

Azt látjuk ugyanis, jelezte a kormányoldal, hogy mintegy 500 ezer munkavállalót hiányol a magyar munkaerőpiacról, viszont éppen a gazdaságfejlesztési miniszter volt az, aki ma abszolút egyetértett a mi észrevételünkkel abban, hogy az aktivitási ráta terén azért rejtőznek megoldási lehetőségek mind a fiatalabb, mind az idősebb honfitársaink, az inaktívak tekintetében. Ingyenes átképzésekkel, más módszerekkel százezres nagyságrendű belföldi magyar állampolgárságú munkavállalót lehetne mozgósítani, és ilyenén szándékuk esetén be- vagy visszavezetni őket a munkaerőpiacra. Ezzel szemben azt látjuk, hogy a kormányzat egy szervezett munkaerőimportot nemcsak fontolgat, hanem kivitelez most már évek óta. Egészen egzotikus irányokba is nyitott kapukat, gondoljunk itt Brazíliára, Kolumbiára és más olyan országokra, ahonnan azért az átlagos újságolvasó sem várna munkavállalói tömegeket, legalábbis nem nagyon látjuk e mögött a racionalitást.

Azt is látjuk, hogy Európában létezik a jelenség, vendégmunkások óriási számban vannak mindenhol, és Európa kormányai abban is versengenek, hogy hogyan védjék meg a hazai munkavállalókat. Itt jellemzően adminisztratív követelmények vannak, ha jön egy harmadik világbeli munkavállaló: szervezési kérdések, mint a szálláshely, a munkaszerződés és a fizetés, valamint közegészségügyi és rendészeti kérdések, helyesen. Van néhány ország, amely kvótarendszert alkalmaz, tehát megmondja, hogy adott időszakban maximum hány külföldi munkavállaló jöhet be. Van, aki még a hiányszakmák tekintetében is megyénként határozza meg azt, hogy melyik területen van szükség külföldi dolgozóra, és hol nincsen. De Magyarországon még idáig sem jutottunk el, hiszen azt a több mint százezer munkavállalót, akit aktivizálni lehetne, nem aktivizálta senki.

Most egy kegyelmi pillanatot élünk, mert társadalmi vitáját éli az új vendégmunkás-szabályozás, tehát van egy törvényjavaslat. Dicsérik meg a kormányt, mert most nem dugdosta, hanem kirakta társadalmi vitára, ezért én meg is ragadom az alkalmat, hogy elmondjam, mintegy 15 európai országban van olyan a vendégmunkás-szabályozásban, hogy a hazai munkavállalót kell előnyben részesíteni minden körülmények között. A kormányzat főt lévő tervében egész egyszerűen nincsen ilyen kikötés, ebben a törvényben nincs leírva deklaratív az, hogy a magyar munkavállalót kell előnyben részesíteni. Tehát jelen pillanatban, ha ez így marad, akkor a kormány akár a saját korábbi nemzeti konzultációjának az eredményével is szembe mehet.

Én tehát arra szólítom fel önöket, hogy legyen kikötve minden szinten a legkeményebben az, hogy a magyar munkavállaló, a magyar vállalkozó az első, és még csak végiggondolni a harmadik világbeli munkaerő behozatalát is csak akkor lehessen, ha bizonyítottan hiányzik a magyar munkaerő az adott területről. Éppen ezért a „Magyar kvóta” című javaslatunk erre tesz egy nagyon-nagyon erős kísérletet, hogy részesítsük előnyben Magyarországon a magyarokat, és csak olyan multicég, nagy cég kaphasson állami támogatást, vissza nem térítendő támogatást, amelyik vállalja, hogy munkaerejének legalább a 90 százalékát az EGT-n belülről, tehát jellemzően Magyarországról toborozza.

Nyilván a nyugat-európai polgárok, munkavállalók tömeges idetelepülésére nem készülünk a következő években, ezért a mi javaslatunk nagyjából azt teszi lehetővé, hogy magyarok dolgozzanak ott, ahol egyébként magyarok élnek, és magyar családokat szeretnénk gazdagítani a reményeink szerinti egyre magasabb fizetésekkel. Nyilván normális béreket szeretnénk Európában és itthon is minden magyarnak, és azt szeretnénk, hogy a szülőföldön boldogulás lehetősége ne csak egy vágyalom legyen, hanem realitás. Éppen ezért az előttünk fekvő javaslat ezt célozza meg. A magyar kvóta lényege tehát, hogy az a cég kaphasson vissza nem térítendő támogatást, amely vállalja, hogy a munkaereje legalább 90 százalékát EGT-n belülről, de jellemzően Magyarországról toborozza. Köszönöm a figyelmet.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. A vitát megnyitom. Kérdezem a bizottságot, ki kíván hozzászólni. *(Jelzésre:)* Megadom a szót Szatmáry Kristóf alelnök úrnak.

Hozzászólás

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Csak nagyon röviden. Képviselő úr javaslata talán nem ebben a formájában, de nem először van itt a bizottság előtt. Akkor is elmondtam, hogy alapvetően a céljaival egyetértek, de annyit kérnék képviselő úrtól, csak a korrektség jegyében, hogy olyat ne sugalljon, ami nincs így. Tehát Magyarországon a hatályos törvények szerint ma is csak olyan munkahelyre lehet fölvenni nem magyar állampolgárságú alkalmazottat, amit először

az Európai Unión belül nem tudnak biztosítani, és ha olyan munkavállaló sincs, aki azt a munkát az Európai Unión belülről elvégezné, akkor jöhet szóba harmadik országból, tehát az Európai Unió kívüli országból való munkavállalás.

Én a képviselő úr javaslatának látom egyébként olyan elemeit, amelyek értelmezhetőek lennének, de így általánosságban egy 90 százalékos limitet megfogalmazni szerintem ágazatspecifikusan veszélyes, hiszen - most egy példát mondok - ha valahol nincs hegesztő, és a cég hegesztéssel foglalkozik, és egy olyan szakmát mondok, ami egy nagy hiányszakma nemcsak Magyarországon, hanem a világon is, akkor ott értelmetlen arról beszélni, hogy csak 10 százalékban vehet föl hegesztőket, mert akkor a cég meg fog szűnni. Tehát a javaslatnak ez a fajta generális hozzáállása sokkal több veszéllyel jár, mint amennyi előnnyel.

Egyébként mivel a képviselő úrral régen a bizottságból ismerjük egymást, annyit hadd mondjak, hogy egyébként én más oldalról tudok elrettentő példákat mondani. Mondjuk, aki Angliából, angol állampolgárként akar jönni Magyarországra dolgozni, hogyan...- most nem akarok a bizottságba nem illő szavakat idehozni, de hogy hogyan nehezítjük meg például egy angol, most az Unión kívüli országból Magyarországra jövő munkavállaló nehézségeit. Tehát ennek a rendszernek oda-vissza vannak problémái.

Én a javaslatot így önmagában nem tudom értelmezni abból kifolyólag, még egyszer, hogy szerintem jelen pillanatban Magyarországon adottak azok a feltételek, amelyek arról szólnak, hogy elsősorban és döntően magyar munkaerőt, ha az nincs, akkor az Európai Unió belülről, és ha ezek mind elfogytak, akkor jöhessen szóba harmadik munkavállaló, ezt mind a mai törvények biztosítják, így a javaslatot nem fogjuk ebben a formában tudni támogatni. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. Kérdezem a bizottság tagjait, hogy van-e még kérdés, észrevétel. *(Nincs jelzés.)* Amennyiben nincs, akkor az előterjesztőt kérdezem, hogy kíván-e reagálni. *(Jelzésre:)* Parancsoljon!

Z. Kárpát Dániel reagálása

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Köszönöm szépen. Nem visszaélve a reakció nem létező időkeretével, de kellő keretek közé szorítva magamat, szeretném jelezni Szatmáry Kristóf alelnök úr számára, hogy amit elmond, ezt mindig elmondják, és én ezzel egyetértek. Tehát ha valóban így lenne, és a magyar az első, és aztán koncentrikus körökben kifelé haladva Európában néznek szét, aztán Európán kívül, ez egy jó dolog lenne. Csak én azt látom, hogy ezt törvények, rendeletek ilyen szinten nem szabályozzák.

Megvizsgáltuk az európai szabályozást, és azt látjuk, hogy Belgiumban, Finnországban, Horvátországban, Lengyelországban, Máltán a munkaadók kötelezettsége annak bizonyítása, hogy a belpiacon nincs olyan munkaerő, akit fel tudna venni, Magyarországon meg azt látjuk, hogy inkább a multicégek bemondásain alapul ez a rendszer. Sőt, ha továbbmegyünk, Bulgáriában még azt is igazolnia kell az adott cégnek, hogy a már meglévő munkavállalói átképzésére nincs lehetőség.

Tehát én azt szeretném, ha ilyenkor nem külföldi hegesztők érkeznének, hanem körülnéznénk Észak-Magyarországon vagy körülnéznénk Somogyországban, és azt mondanánk, hogy egy ingyenes átképzési program után a megfelelő munkásszálló biztosításával magyar munkavállalókat prioritizálunk és részesítünk előnyben Magyarországon, és ha ezek a lehetőségek kimerültek, akkor jöhetne az a kör, amiről ön beszélt. De a helyzet az, hogy ezeket a lehetőségeket nem merítik ki. Úgyhogy én azt szeretném, hogy a most készülő jogszabályban ezt deklaráljuk, hogy a magyarok az elsők. A magyar kvóta is erről szól.

Képviselő úr szerint mennyire életszerű az, hogy egy 4 ezer fős somogyi településre 400 filippínó vendégmunkás érkezik és költözik oda? Én nem tudom elképzelni az egyébként nagyon nehéz munkaerőpaci helyzetben lévő Somogyországban, hogy ne tudnánk ezt a 400 dolgozót ingyenes átképzésekkel a magyarok közül pótolni.

A saját gazdaságfejlesztési miniszterük mondta el, hogy a magyar aktivitási ráta erősen fejlesztésre szorul, és én maximálisan egyetértek vele. Nekünk itt arról kellene beszélnünk, hogy hogyan lehet mozgásba hozni azokat, akik ilyen vagy olyan okból inaktívak. Az ingyenes átképzési programokról én nem látom a terjedelmes parlamenti vitákat, emiatt hiányérzetem van. Tehát jó, amit ön mond, egyetértek vele, csak a jogszabályokból ezt nem látom visszatükröződni, és nagyon sajnálom, látom, hogy Bányai Gábor alelnök úr jelentkezik, de úgy gondolom, hogy a vita már véget ért, de majd a folyosón akkor ezt beszéljük meg mindenképpen, mert érdekel a mondanivalója.

A munkaadók általi bizonyítási elvárásnak is van több fokozata, én pedig egy sokkal erősebbet szeretnék kérni a mostaninál, hogy ne a multicégek bemondásai alapján dőljön el, hogy egy adott hiányszakmában valóban hiány van vagy sem. Figyeljünk az átképzési programokra, és csak annak a cégnek adjunk a magyar adófizetők támogatásából, amely magyar családokat támogat a magyar munkabéreken keresztül.

Összefoglalva ez a javaslat lényege, jó szívvel ajánlom önöknek, és azt is, hogy a plenáris ülésen egy sokkal szélesebb körben vitatkozzunk erről. Köszönöm a lehetőséget.

ELNÖK: Köszönöm szépen az előterjesztői reagálást. Mielőtt a tárgysorozatba vételről döntünk, bejelentem, hogy Szabó Zsolt képviselő urat Gelencsér Attila képviselő úr helyettesíti.

Határozathozatal

Most pedig kérdezem a bizottságot, hogy ki támogatja a H/3665. számú határozati javaslat tárgysorozatba vételét. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* 3 igen. Ki van ellene? *(Szavazás.)* 6. Köszönöm.

Megállapítom, hogy a bizottság 3 igen szavazattal, 6 nem szavazat ellenében nem vette tárgysorozatba a H/3665. számú határozati javaslatot. Az előterjesztőnek megköszönöm a személyes jelenlétet. További jó munkát kívánok!

A munkavállalók biztonsága érdekében szükséges intézkedésekről szóló H/3800. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Soron következik a negyedik napirendi pont tárgyalása, a munkavállalók biztonsága érdekében szükséges intézkedésekről szóló H/3800. számú határozati javaslat tárgysorozatba vételéről kell döntenünk. A határozati javaslatot dr. Tóth Bertalan és Komjáthi Imre, mindketten az MSZP képviselői, nyújtották be.

A napirendi pont tárgyalását megnyitom. Jelen esetben az előterjesztők közül senki nincs jelen személyesen. A vitát is megnyitom. Attól függetlenül, hogy az előterjesztők közül senki nincs jelen, kérdezem a bizottság jelen lévő tagjait, hogy kíván-e bárki bármilyen észrevételt vagy véleményt megfogalmazni. *(Nincs jelzés.)* Tekintettel arra, hogy jelentkezőt nem látok, a vitát ezzel a lendülettel le is zárom.

Határozathozatal

Kérdezem a bizottságot, hogy ki támogatja a H/3800. számú határozati javaslat tárgysorozatba vételét. Kérem, szavazzanak! *(Nincs jelzés.)* Ki van ellene? *(Szavazás.)* Ki tartózkodott? *(Szavazás.)* Köszönöm.

Megállapítom, hogy a bizottság 6 nem szavazattal, 3 tartózkodás mellett nem vette tárgysorozatba a H/3800. számú határozati javaslatot.

A munkavállalók és a kormányzat közötti stratégiai partnerségi megállapodás kötéséről szóló H/3801. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)

Következik az ötödik napirendi pont, a munkavállalók és a kormányzat közötti stratégiai partnerségi megállapodás kötéséről szóló H/3801. számú határozati javaslat tárgysorozatba vételéről kell döntenünk. Ezt a határozati javaslatot is dr. Tóth Bertalan és Komjáthi Imre MSZP-s képviselők nyújtották be.

A napirendi pont tárgyalását megnyitom. Megállapítom, hogy az előterjesztők közül senki nincs jelen. A vitát is megnyitom, és kérdezem, hogy a bizottság tagjai közül kíván-e bárki hozzászólni, véleményt, észrevételt megfogalmazni. *(Nincs jelzés.)* Jelentkezőt nem látok, a vitát lezárom.

Határozathozatal

Kérdezem a bizottságot, hogy ki támogatja a H/3801. számú határozati javaslat tárgysorozatba vételét. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Ki van ellene? *(Szavazás.)* Ki tartózkodott? *(Szavazás.)* Köszönöm. Megállapítom, hogy a bizottság 2 igen szavazattal, 6 nem szavazat ellenében, 1 tartózkodás mellett nem vette tárgysorozatba a határozati javaslatot.

Az alelnökök helyettesítési sorrendjének meghatározása (A HHSZ 109. § (2) bekezdése alapján)

Következik a hatodik napirendi pont, az alelnökök helyettesítési sorrendjének meghatározása a határozati házszabály 109. § (2) bekezdése alapján. Tájékoztatom a bizottságot, hogy a határozati házszabály rendelkezéseinek megfelelően a helyettesítés sorrendjét 2022 júniusában meghatároztuk, azonban Kordás László tragikus halála miatt, a megüresedett helyére tekintettel új javaslatot kellett megfogalmaznom. Ezt a javaslatot előzetesen megküldtem a bizottság tagjainak és kiosztásra is került.

A helyettesítési sorrend tehát a következőképpen alakul: Szatmáry Kristóf, Tasó László, mindketten a Fidesz képviselői, illetve Varga Ferenc független képviselőként. Tehát ebben a sorrendben láthatják el az alelnökök az elnök akadályoztatása esetén a helyettesítést.

Határozathozatal

Kérdezem a bizottságot, hogy ki támogatja ezt a javaslatot. *(Szavazás.)* Köszönöm.

Megállapítom, hogy a bizottság egyhangúlag támogatta az alelnökök helyettesítési sorrendjére vonatkozó javaslatot.

Az Ellenőrző Albizottság elnökének és új tagjának megválasztása

Soron következik a hetedik napirendi pont, az Ellenőrző Albizottság elnökének és új tagjának megválasztása. Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 21. § (2) bekezdése alapján a bizottság az Ellenőrző Albizottságot 2022 júniusában létrehozta, azonban Kordás László elhalálozása miatt a megüresedett helyre és az új bizottsági tagra tekintettel új javaslatot kellett megfogalmaznom.

Az Ellenőrző Albizottság tagságára vonatkozó javaslatomat előzetesen megküldtem, és kiosztásra is került. Ennek megfelelően az albizottság összetétele a következőképpen néz ki: elnöknek Lócsei Lajos képviselő urat, a Momentum képviselőjét javaslom, az Ellenőrző Albizottság tagjai pedig: Becsó Zsolt, Gelencsér Attila, Szabó Zsolt, Tasó László, mindannyian a Fidesz képviselői, Varga Ferenc független képviselő, illetőleg jómagam.

Határozathozatal

Kérdezem a bizottság tagjait, hogy ehhez a javaslatához van-e valakinek észrevétele, véleménye. *(Nincs jelentkező.)* Amennyiben nincs, akkor kérdezem, hogy ki támogatja az elnöki javaslatot. *(Szavazás.)* Köszönöm.

Megállapítom, hogy a bizottság egyhangúlag támogatta a javaslatot.

Az ülés berekesztése

Végül, de nem utolsósorban kérdezem, hogy van-e valakinek az egyebek napirendi pontban bármilyen észrevétele, közérdekű bejelentése. *(Nincs jelentkező.)* Ha nincs, akkor az ülést bezárom. További eredményes munkát kívánok!

(Az ülés befejezésének időpontja: 14 óra 02 perc)

Dr. Apáti István
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Bihariné Zsebők Erika és Földi Erika