



Ikt. sz.: VFB-42/11-5/2024.

VFB-8/2024. sz. ülés
(VFB-31/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Vállalkozásfejlesztési Bizottságának**
2024. december 10-én, kedden, 11 óra 05 perckor
az Országház Apponyi Albert gróf termében (főemelet 58.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	<i>5</i>
<i>Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása</i>	<i>5</i>
<i>Lázár János szóbeli tájékoztatója</i>	<i>5</i>
<i>Kérdések, vélemények</i>	<i>12</i>
<i>Lánszki Regő Balázs válasza</i>	<i>18</i>
<i>Lázár János válasza</i>	<i>19</i>
<i>Nagy Márton nemzetgazdasági miniszter meghallgatása</i>	<i>27</i>
<i>Nagy Márton szóbeli tájékoztatója</i>	<i>27</i>
<i>Kérdések</i>	<i>30</i>
<i>Dr. Fónagy János válasza</i>	<i>37</i>
<i>Nagy Márton válasza</i>	<i>37</i>
<i>Az ülés berekesztése</i>	<i>43</i>

Napirendi javaslat

1. Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)
2. Nagy Márton nemzetgazdasági miniszter meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)
3. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: Dr. Apáti István (Mi Hazánk), a bizottság elnöke
Szatmáry Kristóf (Fidesz), a bizottság alelnöke

Tasó László (Fidesz), a bizottság alelnöke
Bányai Gábor (Fidesz)
Becsó Zsolt (Fidesz)
Gelencsér Attila (Fidesz)
Szabó Zsolt (Fidesz)

Helyettesítési megbízást adott

Szabó Zsolt (Fidesz) megérkezéséig Bányai Gábornak (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Tóth-Győrvári Erzsébet bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Lázár János építési és közlekedési miniszter
Lánszki Regő Balázs építési és közlekedési minisztériumi államtitkár:
Nagy Márton nemzetgazdasági miniszter
Dr. Fónagy János nemzetgazdasági minisztériumi államtitkár:

Megjelentek

Csepreghy Nándor államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Dr. Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Szabados Richárd államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 05 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása

DR. APÁTI ISTVÁN (Mi Hazánk), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntök mindenkit. Köszöntöm képviselőtársaimat, a sajtó megjelent képviselőit, minden érdeklődőt, a Vállalkozásfejlesztési Bizottság mai ülését megnyitom.

Tekintettel arra, hogy ez minden valószínűség szerint az idei év utolsó bizottsági ülése, ezért egy rendhagyó bejelentéssel kezdeném. A saját családi gazdaságunkból származó almával igyekeztem kedveskedni a jelenlévőknek, úgyhogy mindenki szabadon fogyassza, nagyon jó egészséggel! Biztos vagyok benne, hogy jelentősen javulnak az egészségi mutatók ilyen minőségű alma fogyasztásától.

Másrészt pedig szeretném itt a jelentős sajtóérdeklődés miatt tisztázni, hogy miniszter úrral vagy munkatársaival interjú készítéséhez egyénileg kell időpontot egyeztetni, a bizottsági meghallgatást követően, a bizottság üléstermékén kívül egyénileg egyeztetett helyszínen és időpontban van erre lehetőség.

Most pedig ismertetném a helyettesítések rendjét. Mai bizottsági ülésünkön Bánya Gábor képviselő úr fogja helyettesíteni Szabó Zsolt képviselő urat. Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes, megkezdhetjük az érdemi munkát.

Mindenekelőtt a napirendi javaslatról fogunk dönteni. Képviselőtársaim előzetesen írásban megkapták a mai ülés napirendi javaslatát. Kérdezem a tisztelt bizottságot, hogy a kiküldött napirendi javaslatot ennek megfelelően elfogadják-e. Kérem, szavazzanak! (Szavazás.) Köszönöm! Megállapítom, hogy a bizottság egybehangozva elfogadta a mai napirendi javaslatot.

Lázár János építési és közlekedési miniszter meghallgatása

Ennek megfelelően áttérünk az első napirendi pontra, mely Lázár János építési és közlekedési miniszter éves meghallgatása az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján. Köszöntöm miniszter urat és munkatársait: Csepregy Nándor miniszterhelyettes, parlamenti államtitkár urat, dr. Juhász Tünde közigazgatási államtitkár asszonyt, Lánszki Regő építészeti államtitkárt, Nagy Bálint közlekedésért felelős államtitkárt és Ágh Péter állami beruházások társadalmi koordinációért felelős államtitkárt. Miniszter urat bizottságunk legutóbb 2023. május 9-én hallgatta meg. Felkérem miniszter urat, tartsa meg az elmúlt időszakra vonatkozó tájékoztatóját, ezt követően pedig a bizottság tagjai tehetik fel kérdéseket, illetve fogalmazhatják meg észrevételeiket. Parancsoljon, miniszter úr, öné a szó.

Lázár János szóbeli tájékoztatója

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntöm az elnök urat, illetve a bizottság minden tagját a mai napon. Köszönöm szépen a Vállalkozásfejlesztési Bizottságnak, hogy a bizottság ülésén részt vehetek, illetve szólhatok, miniszteri meghallgatási kötelezettségemnek már a Gazdasági Bizottság ülésén, elsősorban közlekedési fókusszal eleget tettem. A Vállalkozásfejlesztési Bizottság nyilvánvalóan joggal tarthat igényt arra, hogy az építésügyért és a közlekedésügyért felelős miniszter tájékoztassa a parlamenti képviselőtársait arról, hogy ezek a területek, amelyeket felügyelünk a minisztériumban, hogyan járulnak hozzá a vállalkozások támogatásához, Magyarország gazdasági versenyképességéhez, illetve a gazdasági növekedéshez.

Talán nem hiábavaló, hogy mielőtt erre kitérek, egy rövid ténybeli áttekintést, egy rövid riportot adok arra, számadást készítek arról, hogy milyen erőforrásokkal és

milyen számbeli változásokkal, volumenekkel gazdálkodtunk 2024-ben. A tárcám költségvetése 2024-ben és 2025-ben és körülbelül 2400-2500 milliárd forintos tételt képvisel, ami az egyik legjelentősebb tárcaköltségvetés. A minisztériumból a mai napon 62 ezer 323 ember munkáltatását és vezénylését látjuk el. Ebből maga a minisztérium 1886 fő. A minisztérium irányításába tartozik még a gazdasági vállalkozásoknál 60 ezer 437 fő, ami azt jelenti, hogy az Építési és Közlekedési Minisztérium ma Magyarország legnagyobb munkaadója, hiszen a Magyar Államvasutak, benne most már a Volánnal január 1-jétől, tehát a MÁV Csoport, nevezzük így, mintegy 53 ezer munkavállalónak ad munkát. Ami komoly felelősség, és nyilván a gazdaság- és a vállalkozástámogatás tekintetében ösztönző vagy éppen kerékkötői is lehet.

Röviden szeretném arról tájékoztatni önöket, hogy az építészet ügyében talán a legnagyobb fokmérő, és ez visszaadja a gazdaság helyzetét is, hogy az Országos Építészeti Tervtanács, amelyet a főépítész vezet, Lánszki Regő államtitkár, az országos főépítész, 2022. óta 55 ülést tartott. Ezen az 55 ülésen 2092 darab tervet vizsgált meg, ez 2837 ügyet jelent. Az Országos Tervtanács elé kerülnek a legjelentősebb gazdasági beruházások Magyarországon, illetve a legjelentősebb társadalmi beruházások vagy társadalmi szempontból legkiemeltebb beruházások. Tehát ezek alapvetően gyáregységek, vállalati létesítmények vagy lakásépítések vagy olyan állami közberuházások, amelyek a közjót szolgálják. A Tervtanács munkájáról és az építésügy munkájáról beszédes adat, hogy 2082 ügyben a döntés megszületett 1547 darab esetben volt támogató, 625 esetben pedig elutasító. Tehát azt lehet mondani, hogy kétharmadában támogató és egyharmadában elutasító döntéseket hozott az Országos Tervtanács.

Beruházási adattárunk: jelenleg összesen 3266 darab állami beruházás zajlik. Ez összesen 6305 milliárd forintot jelent Magyarországon, az ÉKM kezelésében ebből 165 darab folyamatban lévő projekt van, amelynek az összértéke 3766 milliárd forint. Tehát ez azt jelenti, hogy a Magyarországon folyamatban lévő 6305 milliárd forintból mi kezelünk 3705 milliárd forintot, a többit más tárcák vagy más állami entitások kezelnek. Van három kiemelt európai uniós programunk is, ez a Déli Körvasút építése, a Békéscsaba-Lőkösháza vasútvonal építése és a dél-balatoni állomás fejlesztése, ami összesen, ez a három 648 milliárd forintot jelent.

2022-ben a költségvetés helyreállítása érdekében 307 projekt került felfüggesztésre. Ez összesen 5500 milliárd forintot jelent; én miniszterként 2022 óta 124 projektet indítottam, aminek 6631 milliárd forint volt a várható beruházási értéke. Azért csalósak a számok, mert ezek éveken át húzódó beruházások, tehát van olyan beruházás, ami négy-öt év alatt valósul meg, mondjuk a mohácsi Duna-híd megépítése, vagy az M49-es építése, a kettő együtt 500-600 milliárd forint, de ez nyilvánvaló három-négy-öt évet vesz igénybe, amikor megvalósul. Az a lényeg, hogy az idei esztendőben Magyarországon 6305 milliárd forintnyi beruházás van folyamatban.

A beruházások számát és mennyiségét azért hoztam itt szóba, mert nyilvánvaló, hogy Magyarországon a GDP-növekedéshez, a gazdasági növekedéshez a beruházások nagymértékben járulnak hozzá. Gazdasági elemzők arra hívják fel a kormány és a gazdasági szervezetek figyelmét, és ezt méri a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara is, hogy visszaestek '23-'24-ben a beruházások. A visszaesésnek két oka van: egyrésztől visszaestek a magánberuházások Magyarországon. Úgy kell elképzelniük, hogy minden 100 beruházásból 30 beruházás állami beruházás, 70 beruházás magánberuházás. Ha az állami beruházások visszaesnek, vagy ha a magánberuházások visszaesnek, akkor ezen a számon keresztül ez mérhető. Valóban visszaestek a magánberuházások is, és valóban visszaestek a közberuházások is.

Ez a tendencia a benyújtott építési engedélyszámok alapján láthatóan változni fog 2025-ben és '26-ban. Tehát amit most látunk, az az, hogy az előkészítés alatt lévő

beruházásokból, amelyek az államnál történnek előkészítésre, illetve a magánszférában történő előkészítésekből, engedélyezési eljárásokból jól látszik, hogy 2025-ben, '26-ban visszapattan a beruházások szintje, és újra emelkedni fog.

Egy speciális jogkört kapott a tárcánk, mert nemcsak állami, hanem önkormányzati beruházások is vannak. Az önkormányzati rendszer részben külön, részben az állami nagyrendszer alrendszereképpen működik. Mint ismeretes, az állami beruházásokról szóló törvény keretében mi lehetőséget kaptunk arra, hogy önkormányzati beruházásokról döntsünk, hogy azok az önkormányzati beruházások az állam által kerülnek megvalósításra, vagy pedig a minisztérium valósítja meg őket. A minisztériumon, ahogy a legelső találkozásunkkor is próbáltam elmagyarázni, részben egy megvalósító minisztérium, részben megrendelő, tehát meg is rendeljük a beruházásokat és meg is valósítjuk a beruházásokat, illetve a kormányzat és az állam számára mi vagyunk azok, akik megvalósítják a beruházásokat.

Az önkormányzatok szempontjából 1000 projekt jött be, tehát 1000 kérelemmel fordultak a tárcához. Ebből 96 esetben döntöttünk úgy, tehát az önkormányzati beruházásoknak csak egytizedében döntöttünk úgy, hogy mi magunk fogjuk azokat megvalósítani az önkormányzattal közösen. Tehát amikor elfogadtuk az állami beruházásokról szóló törvényt, talán ebben a bizottságban is fölmerült az, hogy elvonjuk az önkormányzatoknak azt a jogkörét, hogy saját maguk valósítsák meg a beruházásaikat. Ez nem valósul meg a gyakorlatban, mert 10 beruházásból egy beruházásban tartjuk szükségesnek, hogy belépünk az önkormányzatok mellé megvalósítóként.

Ezek a beruházások milyen jellegű beruházások? Ez az egytized, ez a tíz beruházás alapvetően útépités. A tárcám nemcsak a Magyar Államvasutakat, a hozzá tartozó Volán-csoportot ügyeli fel, hanem a Magyar Közút is, amelyik 31 ezer kilométernyi állami utat kezel, a minisztériumhoz tartozik 5600 emberrel, elképesztő üzemeltetési és nagy volumenű megvalósítási kapacitással. És azt gondolom, hogy az útépitéseket egységesen kell megvalósítani, és ezért az önkormányzati útépitésekbe beléptünk, az önkormányzati víziközmű-fejlesztésekbe, ha azok több települést érintenek, belépünk. De alapvetően egy 300-400 millió forintos óvoda- és iskolaépítésbe nem fogunk belépni, mert van egy üzemgazdaságossági méretarányosság is, amit érdemes megfontolni és érdemes szem előtt tartani. Tehát a lényeg az, hogy a beruházások egytizedébe lépünk be, ami önkormányzati beruházás.

Rengeteg tervezési megbízást adtam ki, mintegy 100 új tervezési megbízást adtam ki, amelyek részben magasépítési, részben mélyépítési beruházások. Azt kell világosan látni Magyarországon, hogy egy út megépítése 6-7, egy autópálya megépítése 7-8, egy komolyabb, villamosított vasútpálya megépítése szintén 5-6 évet vesz igénybe. Ezt miért hozom szóba? Amit mi most megtervezünk, legyen az vasút, út, egyetem, iskola, óvoda, a kiviteli tervig eljuttatjuk, a szükséges területeket megvásároljuk hozzá. Ezek tudnak megvalósulni 2026-30 között. Aminek nincs terve, ígérjen bárki bármit is, az nem fog megvalósulni 2026-30 között. Tehát bárki nyeri meg a 2026-os választásokat, azokat a beruházásokat tudja megvalósítani négy év alatt, amiknek a kiviteli tervei rendelkezésre állnak, mert kiviteli terv nélkül nem lehet építkezni. Ezért van az, hogy beruházások kormányzati ciklusokon átnyúlnak, és ha jól vannak előkészítve, akkor társadalmi kompromisszum és konszenzus övezi őket, mert egy útépités, ahogy mondtam, minimum másfél kormányzati ciklust, de inkább két kormányzati ciklust ölel föl.

Tehát a 67-es négy-sávosítása Kaposvár és a Balaton között jó néhány évnyi előkészítést és több kormányzati ciklust átölelő beruházás volt, ha ezt most így kiemelem. Vagy a Pázmány Péter Katolikus Egyetem újjáépítése, ami leghamarabb 2025-ben kezdődhet el, egy hároméves munka, kerülni fog 250 milliárd forintba;

Budapest legnagyobb egyetemi központja és legnagyobb egyetemi beruházása lesz. Ez nyilvánvalóan több éves előkészítést és alapos kiviteli fölügyeletet igényel majd.

Közlekedési adattárral is készültem, bár nem ez a bizottságnak a fókusz, de a közlekedésre a Vállalkozásfejlesztési Bizottságnak érdemes úgy tekintenie, mint a mobilitás eszközére és a mobilitás, a munkaerő-mobilitás Magyarországon alapvető fontosságú. Magyarországról azt kell tudni, hogy 4 millió ember legalább, egyes becslések szerint 4,5 millió ember kel útra mindennap, 4-4,5 millió ember, akiknek a mozgását el kell végezni. A napi ingázók döntő része munkavállaló vagy iskolába járó, ami azt jelenti, hogy ha Magyarországon 5 millió ember dolgozik, akkor a munkába járók nagy része tömegközlekedéssel megy dolgozni, ezért a tömegközlekedés megszervezése az egyik legfontosabb versenyképességi kérdés, a mobilitás megszervezése, a gyárak, a vállalkozások, a szolgáltatóipar munkaerővel való kiszolgálása lényegi kérdés.

Magyarországon van összesen 8218 kilométernyi vasúthálózat, ebből a Magyar Államvasutak személyforgalomra használ 6900-at, és a 6900 fele, mintegy 3400-3500 kilométer az, ami sebességhatárolt. Tehát 9000 kilométer van majdnem, ebből csak 6,5 ezret használunk, és annak a fele, amit használunk, beteg. A betegség azt jelenti, hogy nem lehet az adott pályára előírt maximális sebességgel közlekedni rajta, ha a pályán 80-nal vagy 120-szal lehetne menni, csak a felével tudunk közlekedni. Ez, ugye, késésekhez vezet, a késések pedig azt jelentik, hogy az emberek nem érnek oda időben a munkahelyükre, és mindjárt versenyképességi kérdés lesz belőle.

Magyarországon 1451 darab vagon, mármint vasúti kocsik áll rendelkezésre. Villanymozdonyból van 366 darab, dízelmozdonyból van 248 darab, villamos motorvonatból van 192, dízelmotorból van 267, és tram-trainből van 10 darab; autóbuszokból van 5812. Ezt azért hozom szóba, mert azt kell tudni pontosan, hogy a magyar államnak a köz megszervezésében, a közügyek megszervezésében és a polgárok ellátásában az egyik legfontosabb kötelessége és a legtöbb embert érintő dolog az a közlekedés. Az előbb 4 millió emberről beszéltem, én úgy emlékszem, már rég foglalkoztam ezzel, de ha jól emlékszem az adatokra, körülbelül 500 ezer ember kerül kórházba egy évben Magyarországon. Most nem az egynaposra és nem a szakrendelésre és nem a háziorvosokról beszélek, hanem a tartósabb kórházi ápolásról, az valahol 400-500 ezer emberrel lehet. Ehhez képest négy millió ember használja a tömegközlekedést mindennap, csak, ha volumenekről beszélünk, az emberek volumenéről beszélünk. És ezt a magyar állam nyilvánvalóan megrendelheti ezt a szolgáltatást, és két állami vállalatától rendeli meg, illetve ez most már ez egy állami entitás: a MÁV-tól és a Volántól, ami január 1-jétől egy cég lesz. Megrendelhetné az európai versenyszabályok alapján úgy is, hogy magánpiaci szolgáltató magánbuszosoktól vagy magánvasúti szolgáltatásoktól veszi igénybe. De, ugye, az 1860-as évek vége óta saját vasúti kapacitással rendelkezik a magyar állam, amit évtizedek alatt épített fel, és a második világháború óta pedig kialakítottunk egy saját buszközlekedést. Nekünk az az álláspontunk - a kormánynak, a fideszes kormánynak -, hogy mindkettő stratégiai ágazat és államérdekkörben kell tartani. A MÁV-ra és a Volánra összesen 1100 milliárd forintot költ a magyar állam. Ezt úgy kell elképzelni, hogy Európában az az ökölszabály, hogy a tömegközlekedés 30 százalékát finanszírozza a lakosság, és 70 százalékát finanszírozza az állam. Tehát mindig olyan iparág lesz a tömegközlekedés, ahol 70-30-as arány van, 70 százalékát kell befizetnie a költségvetésből, annak kell helytállnia, és 30 százalékát kell a lakosoknak fizetnie. De ez ma is így van körülbelül. Ez azért fontos, mert azzal a 70 százalékkal, amit tömegközlekedésre költünk, a gazdaságot támogatjuk, hiszen az emberek és az áruk mozgásához járulunk hozzá.

A legfontosabb dolog, amit szóba hoznék, az kettős. Nem szeretném, ha közlekedési fókuszú lenne, illetve szívesen állok az előtt a vita előtt is, de te itt azért számos olyan építésgazdasági kérdés van, ami ennél fontosabb a vállalkozásfejlesztések szempontjából. A legfontosabb az két dolog. Az egyik az az, hogy nyilvánvaló, az egész közlekedést meg kell újítani, meg kell reformálni. Miért? Mert ennyi ember közlekedik. És két dolgot kell tenni: egyen olcsó a közlekedés, és legyen jó minőségű a közlekedés. Azt, hogy ma Magyarországon olcsó legyen és egyszerű legyen a közlekedés, azt megtettük. 13 millió bérletet adtunk el 2024-ben, soha ennyi bérletet még nem adott el a MÁV-Volán Csoport. Ez azt jelenti, hogy ennyi ország- és vármegye bérletet vettek. Több tízezer forintot hagytunk családoknál, ez volt a 2020-as évek legnagyobb rezsicsökkentése Magyarországon, azaz az új tarifa- és bérletreform, amit végrehajtottunk.

2023-ban, amikor még a tarifareform nem működött, 114 milliárd forint értékű jegyet vásároltak az emberek Magyarországon. 2024-ben, amikor levittük az árakat, ugyanúgy 115 milliárdot vásároltak. Ami azt jelenti, hogy az olcsóbb jegyből többet vettek, magyarul sokkal többen utaztak értelemszerűen, és az árbevétel nem csökkent, hanem az árbevétel év végéig, várhatóan nőni fog. Tehát mi levittük az árakat, több embernek tettük hozzáférhetővé a tömegközlekedést. Ebből adódott az a kérdés, hogy ma magas a kihasználtsága a tömegközlekedési járműveknek, az emberek autóbusszal vagy vasúttal utaznak szívesen, ezt használják. Ebből jön az a kötelezettség, hogy ezt jól kell működtetni, és a működtetésre költeni kell. Tehát lesz Magyarországon nagy volumenű tömegközlekedés-fejlesztés, ami érinteni fogja a Vállalkozásfejlesztési Bizottság fókuszát, mert a pénzt, amit költünk a tömegközlekedésre - vasútépítés, autóbusszvásárlás, vasúti jármű-vásárlás -, azt úgy kell elkölteni, hogy az ország is profitáljon belőle, ne csak az utazóközönség. Az utasok a legfontosabbak, hogy számukra a biztonság és a komfort egyszerre adott legyen, de amikor Magyarország például vasúti kocsikat vásárol, amikor Magyarország vasutat épít vagy autóbuszokat vásárol - 5800 autóbushoz képest minél hamarabb 1000 új buszt kell vásárolnunk -, kitől vesszük meg a buszokat, kitől vesszük meg a vasúti kocsikat, ki építi a vasúti pályát? Az ország 40-50 évente van olyan helyzetben és állapotban, hogy el tud költeni ilyen kérdésekre, vagy el kell költeni ilyen kérésekre dollármilliárdokat. Itt dollármilliárdokról beszélünk. A magyar vállalkozások fejlesztése szempontjából nem mindegy, hogy van magyar hozzáadott érték, vagy nincs magyar hozzáadott érték. Magyar vállalkozások részt vehetnek a vasúti pályaudvarok üzemeltetésében, a vágányok megépítésében, a kocsik összeállításában, illetve a vasúti járművek gyártásában, avagy sem. Tehát a pénzt nemcsak el kell költeni a közjó érdekében, hanem el kell költeni a gazdasági növekedés és a gazdasági gyarapodás érdekében is.

Építészeti politikai eredményeket azért hoznék szóba, mert a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény elfogadása után, 2024-ben került kidolgozásra az a részletszabály, hogy a magánentitások Magyarországon pontosan hogy, hol és mit építhetnek. 80 olyan végrehajtási rendelet jelenik meg 2024-ben, amely meghatározza, hogy egy településen belül - belterületen és külterületen -, Magyarországon mit és hogyan lehet megépíteni. Ez részben önkormányzati hatáskör a helyi építési szabályokkal, részben országos építészeti leírás, az OTÉK helyébe lépő TÉKA tekintetében, amely részletszabályokat fog tartalmazni és már tartalmaz is, hiszen egy része már hatályba lépett. Ezt azért hozom itt szóba, mert képviselőtársaim találkozni fognak sok olyan esettel települési szinten, vállalkozásokkal, befektetőkkel, de egyszerű házépítő vagy lakásfejlesztő családokkal is, akik meg fogják kérdezni, hogy ezek a szabályok hogyan és miként módosultak, előnyükre vagy hátrányukra. És itt sok vita folyt a sajtóban is, hogy vajon hogyan fér össze egymással az a szándék, hogy a magyar kormány nyilván olcsó, megfizethető, de jó minőségű lakásokat akar garantálni a

budapesti fiatalok, fiatal fölnttek számára, miközben szigorítja az építési szabályokat. Tehát mi a minőség és a szükséges és minimális területterhelés irányába léptünk. Tehát mi minőségi lakásokat, minőségi otthonépítéseket akarunk úgy, hogy ráadásul a környezetet a legkisebb mértékben terheljük. Ez korábban nem így volt. Viszonylag gyorsan, viszonylag olcsó lakásokat, viszonylag nagy környezetterhelés mellett építettünk. Azt kell látni, hogy Magyarországon a termőföld körülbelül 15 százalékát vesztítettük el 1990 óta. Magyarul ennyi beépítés történt, miközben 600 ezer üres lakás van. Magyarországon 600 ezer üres ingatlan van, miközben folyamatosan építjük befelé a városokat, településeket vagy azoknak egy részét. Következésképpen megfontolandó, hogy ezeket a tendenciákat hogyan kezeljük.

A mi általunk javasolt és később elfogadott jogszabályok 2-4 százalékkal drágítják meg a lakáspiacot, azt a lakáspiacot, ahol a legnagyobb lakásépítők 20-30 százalékos profittal dolgoznak. Tehát amikor Budapesten van egy ezerlakásos lakásépítés, ha jól értem a szakmai beszámolókat, azon a lakás építetője és aki kereskedik a lakásokkal, keres 20-25 százalékot, annak érdekében, hogy a lakás jobb minőségű legyen, a belmagasság minimuma ne 2,5 méter, hanem 2,7 méter legyen, a legkisebb területű, alapterületű lakás - illetve a lakásterületi egységek legkisebb - méretét is meghatároztuk, hogy élhetőek legyenek. Ez megnöveli a költséget 2-4 százalékkal, ami lejön a 20-25 százalékos profitból, tehát még így is 15 és 20 százalék közötti eredménnyel fog a lakásépítés gyarapodni. Tehát nem kell őket sajnálni, csak ezt akarom elmondani a bizottságnak, ahová lehet, hogy a vállalkozók jönnek panaszkodni, hogy mi megdrágítottuk a lakáspiacot. Ez nem igaz, illetve csak annyi történik, hogy nekik kevesebb profit lett. Körülbelül egymillió forint az a négyzetméterár, ami Budapesten eladhatóvá tesz egy lakást, egymillió forint fölött 950 és mondjuk 1 millió 100 ezer fölött már egészen más kilátások vannak egy lakást eladni vagy megvásárolni. Gondoljanak bele, van egy fiatal pár, venni akar egy lakást Budapesten vagy, mondjuk, Szegeden vagy Debrecenben, arra el kell költeni minimum 50-60 millió forintot. Nem sokan szaladgálnak 50-60 millió forinttal a zsebükben, nyilván valahogy hitelt fognak fölvenni. Nyilván valahogy nekik nem mindegy, hogy az a lakás 50 millióba, 60 millióba, netán 51 vagy 52 millió forintba fog kerülni. Ilyen számokról beszélünk. Minden, minden forint számít egy olyan fiatal pár számára, aki akar magának egy lakást, 50-60 négyzetméteres lakást. Ez a realitás, és annak az árnövekedéséről van szó. De azt sem engedhetjük meg, hogy a lakásépítők, -beruházók, az ingatlanpiac a vevők rovására vagy az ott családot alapítók rovására gyarapodjon, mondjuk, alacsonyabb belmagasság legyen, kisebb lakásegységek legyenek, ne legyenek benapozva a lakások, zárt sötét folyosók legyenek vagy éppenséggel úgy legyen az egész ingatlan kialakítva, ami az élhetőséget érdemben befolyásoló kérdéssé válik. Tehát ezért tartottam fontosnak, hogy ezt szóba hozzam, mert az építésgazdaság egy nagyon fontos kérdés.

Az építésgazdaságról itt jegyzem meg, hogy az ágazat a magyar gazdaság fontos szereplője, nemcsak azért, mert 2026-ban a teljes magyar GDP 6 százalékát adta a magyar építésgazdaság, hanem ebben az iparágban, tehát a magyar építőiparban, építésgazdaságban a legmagasabb a magyar érték. Mire gondolok? 2010-ben 275 ezer ember dolgozott az építésgazdaságban, az építőiparban, ez 2023-ra - most a legális munkavállalókról beszélek - 391 ezer emberre emelkedett. Ez azt jelenti, hogy 2010-ben a havi bruttó átlagkereset 153 ezer forint volt az építőiparban, ez 2023-ban 443 ezer forint volt, és 2024 szeptemberében a havi bruttó átlagkereset 500 ezer forint volt az építőiparban. Most az adózott és nem a feketejövedelemről beszélek. Ennek azért van jelentősége - itt számos olyan képviselőtársam ül, aki hátrányos helyzetű térséget képvisel a magyar parlamentben -, mert az alacsonyabb keresetű, szociálisan nehéz helyzetben lévő lakosságot az építőipar és az építőipari alkalmi munka szívta föl.

Azért szűnt meg vidéken a munkanélküliség, mert az építőipar részben Budapestre, részben a nagyvárosba elvitte a munkanélkülieket, ott dolgoztatta őket, foglalkoztatta őket, és azzal, hogy visszaestek a magánberuházások 2023-24-ben, körülbelül 30 ezer ember vesztette el a munkáját az építőiparban, és vannak olyan falvak, ahol megjelent újra a munkanélküliség az ország északi vagy északkeleti részén ennek a tendenciának a hatásaképpen.

Abban a pillanatban, hogy az építésgazdaság visszaugrik, elkezdődnek a lakásépítések. Ezért ad a kormány 2024-25-ben jelentős lakásfejlesztési támogatásokat, részben vissza fog ugrani a foglalkoztatottság is, és a munkanélküliséggel érintett rétegek lényegében újra munkára lelnek.

Az egy nagyon fontos kérdés, hogy az építésgazdasággal mi van? Már csak azért is, mert az építésgazdaság azon iparág, ahol nagyon magas a magyar kis- és középvállalkozások száma és aránya. Önök vidéki parlamenti képviselők, Kristóf kivételével mindannyian, és pontosan tudják, hogy az építőipari kis- és középvállalkozásoknak egy település gazdasági szerkezetében nagyon fontos jelentősége van. Ha azoknak van munkája, akkor tudják foglalkoztatni a falu lakosságát vagy a város lakosságát, és ezek az építőipari vállalkozások komoly helyi adóbevételt is termelnek. Tehát egy félkész országban, mint amilyen Magyarország, az építőiparnak nagy lehetőségei vannak.

Én ezt nagyon fontos missziómnak tekintem, ezért sokan támadnak, de most ezt inkább büszkeséggel ismertetném, hogy a tíz legnagyobb építőipari vállalat közül ma már csak három külföldi, és hét magyar van: a Market, a Duna Aszfalt, a West Hungária, a Mészáros, a Bayer, a Szabados és az A-Híd volt 2023-ban a tíz legnagyobb építőipari vállalkozás közül a hét magyar. A három külföldi pedig egyelőre még a Strabag, a Swietelsky és a Belfry cégcsoport volt, aztán majd meglátjuk, hogy velük a jövőben mi lesz. De az építőipari ágazat az a hely, ahol 10 év alatt vissza tudtuk foglalni a külföldiektől az építési beruházások nagy részét.

A közlekedési eredményekről beszéltem. Most az állami beruházásokról még annyit szeretnék mondani, hogy miután ismertettem azt, hogy 6,5 ezer milliárdnyi állami beruházás van, és a tárcám kezel ebből 3,5 ezer milliárdot, és magunk is jelentős állami beruházásokat indítottunk, ezek részben közműfejlesztések a magas- és mélyépítés területén. Itt, ugye, teljesen új játékszabályok vannak, mert hatályba lépett az állami beruházások rendjéről szóló törvény. 2024-ben megjelentek a részletszabályok is, és arról tudom tájékoztatni a végrehajtó hatalmat ellenőrző törvényhozó képviselőtársaimat, hogy a magyar állam 1,5 éve sokkal megfontoltabban, körültekintőbben, transzparenssebben és nagyobb verseny mellett költi el az adófizetők pénzét állami beruházásokra, mint tette ezt korábban. Nemcsak azért, mert a piac meghatározó szereplői vagyunk megrendelőként, hanem az államérdek is az volt, hogy kevesebből többet építsünk, kevesebb erőforrásból többet tudjunk építeni, és mindeközben a minőséget is javítsuk.

Ugye, nem beszélnek ma már róla, néhány éve még slágertéma volt, hogy hány egyajánlatos közbeszerzés volt Magyarországon. Ma egyajánlatos eljárásban, tehát ahol egy érvényes ajánlat érkezik az állami tenderek megnyerésére, nyerni nem lehet, mert az egyajánlatos eljárások eleve érvénytelenek. Tehát a magyar állam versenyt indukált és versenyt gerjesztett, sokkal nagyobb, mint korábban volt. Ma, ha az ÉKM kiír egy útépítési tendert 10 milliárdért, vagy kiírtuk a Pázmány Egyetem bontási előkészületeit, tucatnyi vállalkozás jelentkezik, ahol ráadásul másodkörös tárgyalásba megy át a közbeszerzési eljárás, és ez azt jelenti, hogy 20-30 százalékos árelőnnyel dolgozunk a korábbi szerződésekhez képest, csak hogy világosan lássuk. Tehát amit megrendeltünk 10 egységért '21-ben, '20-ban, azt most meg tudjuk rendelni 7 egységért, elsősorban a verseny és a megváltozott piaci körülmények ellenére.

Hozzáteszem, hogy ha visszaugranak a magánmegrendelések, akkor újra följebb fognak menni az árak. Magyarországon a gazdasági növekedésnek, ennek a brutális gazdasági növekedésnek, ami 2014 vagy '12-22 között volt, az egyik következménye az volt, hogy az építőipari árak is emelkedtek, annyi megrendelés volt. Most vannak városok, ahol ez másképpen van, mert ahol ott van a debreceni ipari központ, vagy ott van Kecskemét, vagy ott van Szeged, ahol vannak ezek a gigantikus építkezések, azt hiszem, Szegeden a BYD legnagyobb csarnoka 76 ezer négyzetméter lesz - egy csarnokról beszélünk, 76 ezer négyzetméter! -, és 300 hektár az egész ipari terület, ezeknek a beruházásoknak nyilván árfelhajtó hatása van lokálisan. Nagy vita van arról - és ezzel szeretném röviden zárni a mondandómat, ami a beruházási részt illeti, és válaszolok a kérdésekre, nagy vita van arról -, hogy a Magyarországon állami támogatásból is zajló külföldi FDI-alapú befektetéseknél, beruházásoknál magyar vállalkozók hogyan kaphatnak szerepet. Nyilvánvalóan a mi dolgunk is az, hogy ha valakinek támogatást adunk, hogy gyárat építsen Magyarországon, akkor megpróbáljuk azt is kilobbizni a befektetőnél, hogy magyarokat vegyen igénybe. Erre a debreceni példát szeretném elgondolkodtatásképpen idehozni. A debreceni vállalkozóktól én megkérdeztem személyesen, hogy mi az oka annak, hogy nem nyerik meg a tendereket a kínaiakkal szemben, vagy a törökökkel szemben, és megjelent a kínai és a török építésgazdasági szereplő vállalkozások sokasága, verseny van és szorítják kifelé a magyar vállalkozásokat. Erre egy komoly vállalkozás merete, talán a valósághoz legközelebb álló mondatot elmondani, ami úgy szólt, ez a vállalkozás nyert a kínaiaknál megbízást a kínai konkurenciával szemben, de az kétségtelen tény, hogy ma egy Magyarországon dolgozó kínai munkavállaló 65-70 órát dolgozik egy héten, a szombat munkanap, és egy magyar munkavállalónál az ő működési területén, az ő építési területén, ahol kártyával becsekkol, a kártyán maximum 35 óra volt egy héten. Ez nyilvánvalóan az árakra és a hatékonyságra érdemi hatást gyakorol. Tehát nyilvánvaló, hogy a verseny jelentős az építőipari vagy az építési ágazatban.

Szívesen adok tájékoztatást nemcsak tendenciákról, hanem konkrét beruházásokról is. Köszönöm szépen a képviselőtársaim eddigi támogatását.

Kérdések, vélemények

ELNÖK: Köszönöm szépen miniszter úr részletes beszámolóját. Most pedig a bizottság tagjait kérdezem, kinek van észrevétele, kérdése a miniszter úrhoz. *(Jelzésre:)* Megadom elsőként a szót Szatmáry Kristóf alelnök úrnak.

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Miniszter Úr! Tisztelt Bizottság! Én három kérdéskörben szeretném a miniszter urat kérni, hogy kicsit tájékoztasson minket, részben a tisztánlátás és néhány dolognak a helyzetétele tekintetében.

Ugye, a Vállalkozásfejlesztési Bizottság tagjaként én magam is elsősorban a hazai kis- és középvállalkozások érdekeit szoktam nézni, és bár a vasút, ugye - hogy mondjam? -, inkább a kommunikációs térben kerül előtérbe, de a hazai vállalkozások döntő része a közutat használja a mindennapi munkája során, és ebben, azt gondolom, Magyarországnak a környező országokhoz képest eddig is jelentős versenyelőnye volt elérhetőség, idő és egyéb tekintetében. Kérdezném, hogy ebben mi várható a jövőben.

A másik, talán egy kicsit a dolgok tisztánlátása végett, a közbeszerzési törvényt említette miniszter úr, de azt talán jó lenne minél többször helyre tenni a politika iránt érdeklődők számára, hogy a hazai vállalkozások helye és szerepe kapcsán a közbeszerzésekben az a vád, hogy itt magyar adófizetők pénzét döntően külföldiek

viszik el a közbeszerzésen, mennyire nem igaz. Mi ezt tudjuk, de szerintem érdemes itt a Vállalkozásfejlesztési Bizottsági ülésén erről is beszélni egy kicsit.

És a harmadik téma talán aktuálisabb. Amikor miniszter úr azt mondta, hogy én egyedül nem vagyok hátrányos helyzetű térségből jövő, vagy nem vidékről jövő, a jelenlegi városvezetést figyelve, budapestiként ezt nem mindig így érzem. De visszatérve erre a kérdésre, itt van két kérdéskör, és azt gondolom, hogy egy kicsit itt is érdemes helyre tenni a dolgokat. Egyrészt a HÉV-vonalak kapcsán miniszter úrtól mindig szoktam kérdezni, hogy hogyan áll ez a dolog, hiszen azért több százezer budapestit és Pest megyeit érint, és itt is mindenféle, elnézést, hülyeségek hangzanak el bizonyos szereplők részéről.

És ugyanide hoznám - talán ez is aktuális, alapvetően vállalkezési szempontból - a nagy budapesti pályaudvarok kérdését, hiszen ezek nemcsak közlekedési csomópontok, de kereskedelmi és vállalkozói csomópontok is. Ebben is azt látom, hogy itt mindenféle információ nélküli kritikák hangzanak el, hogy finoman fogalmazzak, a terv kapcsán. Én itt is szeretnék egy tisztánlátást, és talán föl is ajánlanám a miniszter úr számára, itt a kamarát említette más összefüggésben, de lehet, hogy a hazai kereskedelem vagy a budapesti kereskedők szempontjából érdemes egyébként a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarát ezekbe a fejlesztésekbe bevonni kereskedelempolitikai szempontból, hiszen intermodális központokként itt az emberek vásárolnak is, a mindennapi szükségleteik egy részét itt találják meg, itt tudják ezeket kielégíteni.

Tehát ebben az összefüggésben is részben együttműködést szeretnék miniszter úrnak ajánlani, részben meg a tisztánlátás kedvéért szerintem érdemes erről is néhány szót váltani. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm. Most pedig megadom a szót Tasó László alelnök úrnak. Parancsoljon!

TASÓ LÁSZLÓ (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Miniszter Úr! Tisztelt Bizottság! Hónapok óta és talán mondanám, évek óta halljuk azt, hogy miniszter úr elkötelezett abban, hogy a magyar vállalkozások nagyobb teret kapjanak. Természetes, hogy a közbeszerzési törvény, amely minden olyan uniós szabálynak is megfelel, amelyet előírnak, az mindet figyelembe veszi, és ezáltal talán kicsit szigorúbb is az én olvasatomban, mint aminek lenni kellene. Ezt azért is mondom, mert most a legalacsonyabb árral való győztes pályázatok, rendre úgy látszik, hogy csorbát szenvedhetnek minőség szempontjából. Nagyon nehéz azokkal boldogulni, akik ár alatti ajánlatokkal bombázzák meg a megrendelőket. Magyarul, a jószándék egyértelmű, a törekvés világos, de mégis, most ez a szabályozás, igaz, nem a tárcának a feladata ez, de mivel miniszter úr az egyetlen, aki ezzel kapcsolatban korábbiakban is tett már jó kijelentéseket, amelyeknek örültünk, talán a segítségét kérném, hogy segítsen abban, hogy ne rontsa el a beruházások minőségét az, hogy csak a legalacsonyabb ár nyer, főleg az önkormányzatoknál. Sok út, beruházás, mélyépítés, magasépítés került már olyan csapdahelyzetbe, hogy utána nehéz érvényesíteni a kritériumokat, és műszaki paramétereket behajtani a kivitelezőn, amikor már a beruházás megvalósult. Nagyon nehéz úgy boldogulni és azt a minőséget, amit szán egyébként Magyarországon építészetében a miniszter úr, megtartani.

Rendkívül fontos lenne, hogy azok a példák, amelyeket korábban is említett, mint az osztrák példák, hogy a magyar az első és a helyi az első, és figyelembe veszik azt, hogyha helyi vállalkozásokat vesz alvállalkozóként a fővállalkozó a beruházásba, illetve a helyi munkavállalókat alkalmazza, ezeket a pontszerű többleteket hozzá kellene tenni a törvényben. Tehát lehet, hogy csak ön tudja most ezt kezdeményezni,

másnak ebben igazából nincs lehetősége, én arra biztatnám, hogy tegyen meg mindent, hogy a magyar érdekeknek megfelelően próbáljunk szervezni és irányítani. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Most pedig szeretnék néhány jónéhány kérdést, észrevételt, javaslatot megfogalmazni. Ilyenkor nem tudom megállni, nem tudok kibújni a bőrömből, a jegyzőkönyv kedvéért is mondanám, hogy a baloldal teljes egészében távol maradt a mai miniszteri meghallgatástól, úgy a balközép, mint a szélsőbaloldal, a jelenlegi parlamenti felhozatalból az ellenzéket egyedül a Mi Hazánk Mozgalom képviseli és jelenti. Ez valószínűleg előre fogja vetíteni a 2026-os állapotokat, de csak itt ilyen szolgálati közleményként... *(Lázár János: De ez nem egy koalíciós ajánlat!)* Nem egy koalíciós ajánlat. Ez nagyon-nagyon messzire vezetne, nagyon fontos a sajtó nyilvánosság előtt kijelenteni, hogy szó sincs semmifajta koalíciós ajánlatról, csak úgy gondolnám, hogy azért illő lenne megjelenni miniszteri meghallgatáson más ellenzéki képviselőknek is. De hát mindenki szabadon dönti el, hogy hol tölti a munkaidejét vagy éppen a szabad idejét, aztán majd a választók eldöntik, hogy hányas a kabát.

Tisztelt Miniszter Úr! 2023. május 9-én ön jelentős építőipari visszaesést prognosztizált a 2024-es évre. Mi a prognózisa 2025-re vagy 2025-2026-ra, tehát még a ciklusból hátralévő szűk másfél esztendőre?

Aztán ön egy olyan 6200-6300 milliárd körüli beruházástömeget említett itt a beszámolója első részében: körülbelül, százalékos arányban mennyi ebből a klasszikus, hagyományos építőipari kivitelezés és mennyi a közlekedési területet érintő projekt?

Aztán fölmerül itt egy kérdés, hogy amikor 2022-ben miniszterjelölti meghallgatását tartottuk itt a Vállalkozásfejlesztési Bizottságban, akkor ön erre a ciklusra egy 10 ezer milliárd forint körüli beruházástömegéről beszélt, hát akkor ezek szerint, beleértve a több éven áthúzódó beruházásokat is, akkor körülbelül egy 60 százaléknyi forrás áll rendelkezésére. Tehát szemben a korábbi, talán miniszterelnöki ígérekkel, azért rendesen megvágta ezt a portfóliót, és az eseményeket éles szemmel figyelő ellenzéki képviselőnek talán úgy tűnhet, hogy mintha esetleg az lett volna a mögöttes cél, hogy minél több kellemetlen helyzetet tudjanak előidézni az ön számára. Hiszen azért projekteket törölni, sztorozni, illetőleg felfüggeszteni, az nem éppen egy egyszerű és hálás feladat.

Ön említette, talán épp tegnap is az ATV-ben, hogy uniós források nem érkeznek Magyarországra. Itt van egy súlyos ellentmondás. Nagyon nagy tisztelettel kérem önt, hogy segítsen nekünk ezt, amennyire lehetősége engedi, tisztázni, ugyanis erre a kérdésemre már két minisztérium sem tudott érdemi válaszokat adni. A miniszterelnök úr a kötcsei piknik után azt mondta a sajtónak, hogy tévedés, hogy egy forint sem érkezik Magyarországra Brüsszelből, hiszen 2000 milliárd forint található a Pénzügyminisztérium különböző számláin, és a miniszterelnök úr éppen a lassuló magyar államigazgatást okolta azért, hogy ezeket a forrásokat nem sikerül időben felhasználni. Részleteket nem közölt, viszont itt akár korábbi önmagával, akár kormányának tagjaival igen súlyos ellentmondásba keveredett. Nagy Márton miniszter urat is meg fogom kérdezni majd ennek egészéről, nem sokkal ezután: lehet-e azt tudni, hogy az ön minisztériumát érintően milyen források állhatnak rendelkezésre ebből a 2000 milliárdból? Egyáltalán igaz-e ez a kijelentés? Ha ez a 2000 milliárd forint rendelkezésre áll, azért az ország jelenlegi helyzetében ez nem elhanyagolható forrástömeg.

Az előbb említette a lakóingatlanok, főleg a lakások fajlagos kivitelezési költségét, hogy ilyen tetemes összeget jelentenek. Van-e arról kimutatás, hogy az elmúlt egy évben vagy az elmúlt másfél évben az építőipari anyagárak és munkadíjak

százalékos arányban körülbelül mennyit emelkedtek? Tehát mennyivel drágultak ilyenformán a kivitelezések? Ugyanis eléggé hektikus a piac, ahogy elnézzük. Tehát vannak olyan szegmensek, ahol nem tapasztalható elemi drágulás, de például a lakossági területen, mondjuk, a villanszerelési anyagok, szigetelőanyagok és az épületgépészet tekintetében minimum kétszámjegyű áremelkedések következtek be. Van erről bármilyen statisztikai adatuk?

Aztán javaslattal is készültem. Javasolnám megfontolni a rugalmasabb szakmunkásképzést, főleg az egyes építőipari szakmák közötti átjárást. Nekem döntően inkább a lakossági szegmensre van némi rálátásom, és egy konkrét példát hadd mondjak, hogy ne csak általánosságban elmélkedjek! Gyakori és jellemző példa, hogy mondjuk, a villanszerelők és az éppen elterjedőben lévő hőszivattyú-szerelések között vannak problémák, hiszen rendkívül hosszú ideig tartó és nagyon drága, egy mikrovállalkozó szintjén nagyon drága és nagyon időigényes átképzéssel lehet olyan jogosultságokat szerezni, ami nemcsak átlag villanszerelési munkákat, hanem levegő-víz vagy levegő-levegő hőszivattyúkat is lehet szerelni. Miután itt évente sok tízezer készülék, főleg a hagyományos klímák esetében sok tízezer készülék beszereléséről van szó, nem elhanyagolható terület és ráadásul rokon területek is, viszont a nagyon kevés, még itt maradt szakember rendkívül leterhelt, nagyon szűkös az időintervallum, amit képzésre tud fordítani, és a költségek sem elhanyagolhatóak, amelyeket végső soron is a megrendelőre fognak hárítani. Tehát etekintetben szerintem érdemes lenne áttekinteni ezeket az átjárásokat, vagy olcsóbban és sokkal könnyebben megszerezni bizonyos képesítéseket, vagy legalább azzal a kevéssel, aki még itt maradt, hatékonyabban tudjon gazdálkodni a munkaerőpiac.

Említette, hogy 600 ezer üres lakóingatlan van Magyarországon, ez 2010-ben még 500 ezer körül volt. Tehát szignifikánsan megemelkedett az elmúlt másfél évtizedben. Talán értelmesnek tűnne ezeknek a felújítása - amelyik még alkalmas műszakilag persze, annak a felújítására, bővítésére költeni -, és ahogy ön is mondta, nemcsak az új építéseket erőltetni, mert akár a Pest vármegyei agglomerációban, akár máshol az országban, amikor egy zsúfoltabb településen keresztül megyünk, akár csak autóval, az az ember érzése optikailag mintha egymásra akarnának borulni a házak. Tehát ott élettér, levegő alig-alig van, tehát mintha egymásra boruló házfalak alakulnának ki, szellős, normális élettér alig marad azoknak, akik méregdrága áron építenek. Tehát a meglévők felújítását is érdemes lenne górcső alá venni.

Aztán, talán tegnapi hír vagy pár nappal ezelőtti hír, hogy 200 milliárd forint forrás jelenik meg - nem tiszta, hogy az önök minisztériumához tartozik, vagy az NGM-hez -, úgy lehetett érteni a hírekből, hogy az ingatlanfejlesztők kapják ezeket a forrásokat lakóingatlanok kivitelezéséhez, talán a lakhatási válság csökkentése érdekében. Nagyon nehéz kérdés, hiszen, ugye, itt vagy az ingatlanfejlesztőket célozzák meg forrásokkal, vagy a lakosságnak adják oda ezeket a támogatásokat. Mindkét eset generálhat jelentős áremelkedéseket. Van-e olyan, még az uniós szabályokkal is összeegyeztethető, mondjuk állami árszabályozás, akár egy agresszívabb állami árszabályozás, amely akár egyik, akár másik támogatási modell esetében gátat szab az építőipari hiénáknak? Én a 20-30 százalékos haszonkulcstól sokkal többet is el tudok képzelni. Tehát lehet, hogy ennyi a legális, kimutatható haszna egyes építőipari vállalkozásoknak, de én azt gondolom, hogy sok esetben ettől jóval nagyobb haszonkulccsal dolgoznak.

Aztán konkrét projektekkal kapcsolatban is érdeklődöm, e között lesz vasút, építészet, közlekedés is. Az egyik, amit szintén majd a következő meghallgatáson is szóba fogok hozni, a már 15 évvel ezelőtt megígért Csenger-Szatmárnémeti vasúti átkelési pont megnyitása, amely az M49-essel akár szó szerint párhuzamosan megvalósulhatna - talán egyszerűbb lenne a román féllel is letárgyalni -, ezt 2010 őszén

Fónagy államtitkár úr ígérte meg, de azóta legfeljebb a gyomnövények szaporodnak a csengeri vasútállomás környékén. A mostani végállomási ponttól kezdve semmilyen felújítás nincs, tehát egyrészt újranyitni a sok évtizeddel ezelőtti átkelési lehetőséget, és egyáltalán felújítani ezt a szakaszt.

A csengeri börtön építése mikor fejeződhet be? Mikorra tervezik az átadást, a műszaki átadást?

Ugyanígy kérdezném nagy tisztelettel az M49-es gyorsforgalmi elkerülőút megépítését, és itt lenne tisztázó kérdésem is. Valamikor a nyár vége felé jelent meg a sajtóban, hogy 189 milliárd forintnyi forrást nyitottak meg az M49-es megépítésére. Az nem volt világos, hogy az a teljes szakaszra vonatkozik, vagy az Ökörítőfülpös határmetszéspont szakaszra. *(Igen jelzésre az Ökörítőfülpös-határmetszéspont szakaszra:)* Akkor ez már rögtön tisztázásra is került.

Kastély- és vasútállomás-projektek. Igazából talán úgy lehetne rendet vágni ebben a kérdésben, ez időről időre felpattan a sajtóban, némileg talán itt az állami és magántőke, állami és magánjogosultságok tekintetében van némi hasonlóság rendszertanilag a két projekt között. Milyen jogosultságai, jogosítványai maradnának meg az államnak, és mennyire engednék be a magántőkét, vagy akár a nagyobb, akár multicégeket is mondjuk a kastélyprojektekbe? És hogy is nézne ki a vasútállomások részleges vagy teljes magántulajdonba vagy magánhasznosításba vétele? Ez számos érdekes kérdést felvethet.

Aztán, tekintettel arra, hogy én is szoktam vállalkozókkal beszélgetni, és én alapvetően érdeklődő típus vagyok, van egy visszatérő elem, amit panaszként megemlítenek. Nem tudom, ez eljutott-e önökhöz. Nevezetesen, hogy főleg jelentősebb beruházásoknál - állami beruházásokról beszélek -, sokszor azért készül el nem megfelelő minőségben a munka, egy szó szerinti idézet következik: mert a garanciális munkavégzést jobban megéri bevállalni, majd később, akár pár héttel az átadás után inkább visszamenni helyre tenni a hibákat, mint a késedelmi kötbért. Tehát magyarul a garanciális munkával sokkal olcsóbban jönnek ki, mintha vállalják azt, hogy belecsúsznak a késedelmi kötbérbe. Megfontolandó, hogy érdemes-e belehajszolni akár közepes, akár nagyvállalkozókat abba, hogy késedelmi kötbért fizessenek. Sok esetben pedig azt látjuk, hogy a szekér megelőzi a lovat, tehát finoman szólva sem teljesen pontos tervek alapján, vagy akár részleges tervek hiányában, akár szakági tervek hiányában, a késedelmi kötbértől félve, vagy a meghiúsulási kötbértől félve végzik a munkát, és ez nagyon sok milliárd forintos állami többletkiadást eredményezhet.

Aztán szintén egy konkrét javaslat a közbeszerzési törvénnyel kapcsolatban. Igazából nem kellene feltalálni a meleg vizet, mert a vonatkozó kormányrendelet már talán 2010 előtől kezdve tartalmazza. Én rendületlenül teszek kísérleteket arra, hogy érdemi javulás következzen be ebben az ügyben, itt a bírálati szempontokról van szó. Tasó alelnök úr ezt már részben, nem is annyira burkoltan, említette, hogy ne csak az ár legyen a mindenható, hiszen régi trükk, hogy valaki egy irreálisan alacsony árral megnyeri az eljárást, aztán majd mindenféle jogcímen próbálja tekerni, csavarni, és végül mégiscsak többre fog kerülni, csakhogy akkor az már nem közbeszerzési eljárás keretében történik. Gondolok itt arra, ami megmozgatná a munkaerőpiacot is, hogy kiemelten súlyozott bírálati szemponttá tenni - az összességében legelőnyösebb ajánlat bírálati szempontjánál - a helyi, a járáson belüli vagy a regionális munkaerő, segédmunkaerő és szakmunkás-munkaerő alkalmazását. Mert úgy van, ahogy mondta, hogy ha az építőipar nem szívja fel a segédmunkás, főleg a segédmunkás réteget, a szakmunkásoknak annyi munkája van, amennyit akarnak, gyakorlatilag 0-24-ben dolgozhatnak - a segédmunkásokkal más a helyzet -, és ha a helyi gazdák sem tudnak nekik munkát adni, akkor a bűnözés is újra el fog szaporodni, mert egyszerűen nem

fognak tudni pénzhez jutni. Ez viszont nagyban segítené akár nagy állami projekteknél is a munkavégzést.

Én 2006 nyarán egy 2200 lelkes faluban egy kis útépítésnél javaslatot tettem - 2006-ban! - ennek a bírálati szempontnak az alkalmazására. Kiválóan sikerült, gyakorlatilag tisztességes áron történt meg a kivitelezés; nem maradt olyan tartalék a rendszerben, ami kísértést jelenthetett volna az adott település vezetésének. Kiváló minőségben készült el a munka és több segédmunkás, illetőleg szakmunkás a mai napig ott dolgozik ennél a cégnél, tehát a kereslet és a kínálat ilyenformán is egymásra talált. Persze, ez nagyban nehezebben működhet, de talán a korrupciós kísértést is csökkenti, és a helyi munkaerő foglalkoztatását nagyban segíti.

Az akkumulátorgyárak nagyon súlyos tehertételt jelentenek meggyőződésem szerint és a Mi Hazánk meggyőződése szerint is a magyar nemzetgazdaságnak, ezt egy alapvetően elhibázott irányvonalnak, egy evolúciós zsákutcának tartjuk. Nyilvánvalóan óriási megrendeléseket generál, viszont az a vendégmunkás-dömping, amely megjelenik, az építőipari foglalkoztatás térképét is át fogja rajzolni. Van-e bármilyen jogosítványa a tárcának, vagy esetleg próbálnak egyet maguknak megszerezni, hogy a megfelelő időtartam elteltével tényleg elhagyják az országot ezek a vendégmunkások? Illetőleg terveznek-e lépéseket tenni a családegyesítések megakadályozása érdekében? Mert egyes projekteknél ezt érzem, hogy eléggé el nem ítéhető módon már megnyitották a Nemzetgazdasági Minisztérium javaslatára.

És végezetül még két észrevétel. Egy konkrét projektjavaslat, ha úgy tetszik, a kastély témakörhöz kapcsolódóan: a választókerületemben van egy rendkívül ígéretes, de abszolút elhanyagolt, kiváló kastély egy öthektáros területen, két elzárt, elfojtott termálkúttal. Tehát akár az egészségturizmus számára vagy bármilyen fizetővendéglátás számára kiváló hely, csak ha nem emel érte senki szót, akkor eltűnik ott az ősfás parkban: ez a kocsordi Tisza-kastély épülete lenne, több mint nettó 1000 négyzetméter hasznos alapterülettel. Legjobb tudomásom szerint magántulajdon áll fenn a kastélyon. Érdemes lenne az államnak felülvizsgálni, hogy egy, a lakosság számára és a környék számára is fejlődést jelentő, munkahelyek tömegét kínáló fejlesztést elvégezzen, hiszen kiváló adottságú a hely, csak jelen pillanatban egész egyszerűen senki nem tartja annyira fontosnak a sok egyéb kastély mellett, hogy ezzel valamit kezdjen. Történelmi jelentősége is van. Még éppen menthető lenne, tehát talán nem kellene túl sok részét elbontani, és viszonylag barátságos összegből is, a nagyobb kastélyokhoz képest barátságosabb összegből is lehetne ezzel valamit kezdeni.

És legutoljára, miniszter úr, ez kevésbé kapcsolódik az építési vagy a közlekedési feladatokhoz, de kikíváncozik belőlem: már majdnem készpénznek vettük a készpénzhasználat Alaptörvényben történő rögzítését. Ön a pártunk elnökénél tett is ezzel kapcsolatban látogatást, vagy talán látogatásokat. Miniszterelnöki ígéret is elhangzott ezzel összefüggésben, és hangsúlyozni kell, hogy itt nem az elektronikus fizetés megszüntetéséről lenne szó, hanem döntse el mindenki szabadon, hogy elektronikusan vagy készpénzes formában kíván fizetni, de a készpénzhasználat megszüntetése elleni védőfalat mindenképp fel kell emelni, be kell építeni az Alaptörvénybe, lehetőleg még ebben a ciklusban. Ezzel kapcsolatban hogy áll az ügy? Milyen fejlemények vannak? Mi az aktuális kormányálláspont? Köszönöm szépen.

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Köszönöm szépen, elnök úr. Ha megengedi, megkezdjük a válaszokat. Lánszki Regő országos főépítész, építészetért felelős államtitkár úr adna egy rövid áttekintést a lakáspiaci kérdésekről, amit többen is érintettek, lakáshelyzet, lakáspiac, lakáspiaci támogatások. Parancsoljon, államtitkár úr.

Lánszki Regő Balázs válasza

LÁNSZKI REGŐ BALÁZS államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium): Köszönöm szépen a szót. Ugye, a lakáskérdés az mindig egy speciális kérdés. Több aspektusból lehet megközelíteni, hogy miért is van egyáltalán lakáshiány. Azért azt ki kell jelenteni, hogy nem teljes Magyarországon van lakáshiány, hanem ha a vidéki városokat vagy ha a vidéket nézzük, akkor ott kifejezetten még a mai napig is találhatunk elérhető lakásokat. Egy-kettő olyan vidéki nagyváros van, jelesül akár Kecskemét vagy Debrecen, ahol felütötte a fejét az, hogy nincsenek elérhető lakások, de kifejezetten Budapestet érinti ez a nagyfokú lakáshiány. Ennek megvan a történelmi oka, a 60-as, 70-es évektől kezdve mindent, ami ipar vagy pedig a kulturális intézményeknek a fővárosba való telepítése, a munkahelyeknek a könnyű elérhetősége, azt a főváros jelentett. Így azért egy nagyfokú Budapestre való vándorlás tapasztalható. Ugye, az fontos, hogy a kétmillió helyett most körülbelül 1,6 milliónyi budapesti lakossal számolunk, de az agglomerációt is ide véve, ez 3 és fél millió lakost jelent. Tehát itt ütötte fel a fejét ez a típusú probléma.

A lakásokkal kapcsolatban itt 2008 óta, amikor is volt egy csúcsidőszak, amikor 30-35 vagy maximum 38 ezer új lakásépítés volt Magyarországon, ez a gazdasági megtorpanás 2008-as időszakát követően, majd pedig a különböző hullámokat tapasztalva, folyamatosan csúszott le, és eljutottunk oda, hogy egy húszezer új lakás alatti szám lett a tavalyi évben. Tehát jelesül a tavalyi évben és az idei év elején 12-15 ezer új lakást jelentő számmal tudtunk találkozni, és erre mondta a kormány, hogy ez nem működik, tekintve azt, hogy nagyfokú lakás igény van, ezen módosítani kell. Ugye két oldalról lehet megközelíteni a problémát. Egyrészt, hogy akinek szüksége van lakásra, akár mint lakástulajdonos, akár mint a lakhatáshoz való jogot vizsgálva, meg kell teremteni annak a támogatási feltételeit, hogy valaki kedvezményesen, könnyebben tudjon lakáshoz jutni. Ugye, itt a SZÉP-kártyára vonatkozó kedvezményeket, a különböző támogatásokat, a 35 év alattiak lakáshoz jutásának támogatását - ez a kereseti oldalnak a kedvezménye -, a Nemzetgazdasági Minisztérium közzé is tette, és bevezetésre is került. A másik oldalon pedig úgy lehet ezzel felvenni a harcot, hogy a kínálatot kell bővíteni. Ez a 12 ezres új lakásszám, ez nem elegendő ehhez. Így egy új cél, a 25 ezres lakásszámnak a célja került nevesítésre a kormány részéről, amihez pedig igen, ahogy itt el is hangzott a kérdésben, első körben tudomásunk szerint 200 milliárd forintnyi keretösszeget kíván az állam biztosítani a magántőkealapok számára. Ugye, ennek megvan az a fajta logikája, hogy ne csak az állam - hanem itt, mint ahogy a mi intézkedéseinkben sokszor tetten érhető -, hanem a piac is tegyen bele pénzt. 30 százalékkal kell beszállni a magántőkének is ebbe a programba. Úgyhogy, ha ezt a kettőt összekapcsoljuk, akkor én azt gondolom, hogy elérhető ez a cél, és ha még mögé tesszük azokat a számokat, hogy a 2022 szeptembere óta, a maximum 6 lakásnyi, tehát, ha a családi házakat és a maximum 6 lakást tartalmazó társasházakat nézzük, akkor a kormányhivatal tájékoztatása szerint az elmúlt két évben 24 ezer lakásra vonatkozó építési engedély került kiadásra. És emellett pedig az Országos Tervtanács szintén az elmúlt bő két évben, amiket megvizsgáltunk, ez a 6 lakásnál több lakást tartalmazó társasházakat jelenti, ott is szintén 24 ezer olyan tervet vizsgáltunk, ami 24 ezer lakást jelentett. Ezekből, ott van a fiókokban, vagy már engedélyeztetve van vagy még engedélyeztetés előtt. Tehát rendelkezik a piac azzal a tervállománnyal, ami ezt a célszámot meg tudja valósítani, úgyhogy bízunk benne, hogy ez nagyon gyorsan fog elindulni. Tudomásom szerint ez februárra kerül pontosításra, és reményeik szerint márciustól ez el tud indulni. Köszönöm szépen.

Lázár János válaszai

LÁZÁR JÁNOS építésügyi és közlekedési miniszter: Tisztelt Elnök Úr! A kérdésekre válaszolva jelzem az úthálózattal kapcsolatos kérdést, ami a közlekedésben, illetve az áruforgalomban rendkívül fontos. Magyarországon útdíjrendszer működik, aminek a legfontosabb oka az, hogy mi az útfejlesztéseket megtérülő beruházásként értelmezzük, ami azt jelenti, hogy amikor Magyarország gyorsforgalmi úthálózatot fejleszt, vagy kétszámjegyű, az útdíjba bevont úthálózatot fejleszt, akkor az a magyar állam számára egy komoly bevétel. Ma körülbelül 600 milliárd útdíjbevétel van, ez fel fog menni 3-4 éven belül 1000-1200 milliárd forintra. Tehát azt tudom mondani, hogy Magyarországon autópályát, autótutat vagy egyes-kettes számjegyű utat korszerűsíteni egy profitábilis befektetés a magyar adófizetők részéről. A hazai és a nemzetközi áruforgalom elképesztő mennyiségű útdíjat fizet. Miután a háború megváltoztatta a kereskedelmi útvonalakat, Magyarországon azzal kell számolni, hogy mind a vasúti áruforgalomban, mind a közlekedési teherszállításban Magyarország kulcsország már most is, nagyon nagy mennyiségű áruvolumen érkezik be Magyarországra, és innen megy nyugatra. A jövő év végén szeretnénk megnyitni a Budapest-Belgrád-vasútvonalat, amely személyszállítás is természetesen, de áruszállítás is, és lényegében a déli irányból, a Balkán irányából, a görög kikötőkből érkező nagy volumenű, akár kínai áru Európába, az Európai Unióba ezen a vasútvonalon keresztül fog belépni, Magyarországon keresztül fog nyugatra eljutni. Ebből Magyarországnak, a vasútpálya tulajdonosának, a Magyar Államvasutaknak vagy a közút tulajdonosának, a magyar államnak komoly bevétele, komoly haszna van. Az egy másik kérdés, hogy 1999-2000 óta nincs ágazati logika szerint a költségvetésben útfejezet külön, illetve útkassza nincs, az útkassza megszűnt, mert azt is lehetne csinálni, és erre mi tettünk is javaslatot, erről folynak viták, majd meglátjuk, hogy a 2026-os költségvetés tervezésénél felmerülhet-e, hogy a bevételek egy részét dedikáltan útépitésre költjük. Mert lehetne egy olyan kasszát csinálni, egy útkasszát csinálni, ami önfinanszírozhatóvá is tehető. Az én állításom az, hogyha nagyon akarnánk, és ebbe invesztálnánk egy kis pénzt, akkor Magyarországon az útkassza, a nagyobb forgalmat bonyolító utak fönntartása az önfönntartóvá is tehető lenne, hiszen a bevételekből fedezni lehetne az utak fejlesztését és karbantartását. Kereskedelmi forgalom szempontjából kulcskérdésekről beszélünk, ezért nagyon fontos a vasúti áruforgalomnak is a támogatása.

Feszegette elnök úr is a forrásokat, és itt szóba hozom, hogy Magyarországon sokan nem értik azt ma, ez egy divatos kérdés lett, hogy az elmúlt 14 évben miért nem fordítottunk elég forrást a vasút fejlesztésére. Először is, fordítottunk forrásokat a vasút fejlesztésére, illetve csak mi fordítottunk forrásokat a vasútfejlesztésre. 2010 óta 1200 kilométernyi vasút korszerűsítése történt meg, mintegy 1400-1500 milliárd forint értékben. Az egyedüli új járműbeszerzés 2010 után valósult meg Magyarországon, hiszen motorvonatok kerültek beszerzésre a MÁV keretében, tehát 2010 óta Magyarország igenis költött, sőt szerintem nagyon sok pénzt költött nemcsak a működtetésre, hanem a fejlesztésre is. De azt el kell ismerjük, és Szatmáry képviselő úr kérdéséből adódik, hogy Magyarországon, ha 2010-ben megkérdeztünk egy választót, vagy akár most megkérdeznénk itt a Kossuth téren egy magyar választópolgárt, hogy neki mi a fontosabb, vagy az önök választókerületeiben megkérdeznénk a választókat, hogy neki mi a fontosabb, az út vagy a vasút, akkor az útfejlesztés viszi még mindig az összes kutatás szerint az első helyet el. Magyarul a magyar választók azt mondják, hogy először az utakat kell rendbe tenni. Nem véletlen, hogy Magyarország 2010 óta 1400-1500 milliárdot költött a vasútfejlesztésre, de 6000 milliárd forintot költött csak a gyorsforgalmi és a főútvonalak fejlesztésére. 1273 kilométernyi gyorsforgalmi úthálózat volt Magyarországon 2010-ben, most 2000 kilométer lesz az idén, amikor

Sopron mellett átadjuk az autópályát az osztrák határig. Kétszer kétsávos kapcsolattal rendelkező megyei jogú város 2010-ben 14 volt, most 25 megyei jogú városban már 22 rendelkezik kétszer két sávos kapcsolattal. Tehát bekötöttük a megyei jogú városokat a kétsávos autópálya-hálózatba, négysávos úton, kétszer kétsávosan. Az országhatárt három olyan gyorsforgalmi út volt, ami elérte, most tíz. Idekapcsolódik az M49 is, ugye, az a célunk, hogy az összes négysávos gyorsforgalmi út, ami lehet autópálya vagy autóút, az vigyen ki az országhatárig. Ezen dolgozunk az ország minden kilépési pontjánál. Ebből most, ha sorban megyünk: az M7-es kilép, az M6-os kilépésre készen van a mi oldalunkon, a jövő év első félévében készül el a horvát oldalon, az M6-os nem készül el az országhatárig, de a horvátok maradtak le Eszék irányából, ez el fog készülni. Az M6-ost átvisszük a mohácsi Duna-hídon Hercegszántóig egy négysávos úttal, tehát építünk egy új becsatlakozási pontot Hercegszántónál. Kelebiánál akarunk egy M9-es átlépési pontot építeni Szerbia irányából azért, mert a szerbek Magyarország és Románia között szerb oldalon építenek a magyar határral párhuzamosan a Vajdaságba haladó, 170 kilométernyi autópályát, aminek megkezdtek az építését. Tehát Romániából jövök Szerbiába, Szerbiából Hercegszántón át pedig Magyarországra. Ott a mohácsi Duna-hídon át az M6-osra. Az M9-es azt jelenti, hogy a szekszárdi Duna-hidat összekötjük Jánoshalmától északra Kelebiával egy négysávos autóúttal. Megvan az M5-ös, az eléri az országhatárt. Az M43-as visz ki Aradnál a román határra, az M5-ösre rácsatlakozva. Az M44-est elvisszük Békéscsabáig. Az utolsó szakasz készen van lényegében, jövő tavasszal átadásra kerül, és az M5-ösnél Kecskeméttől északra egy csomópontot építünk, ami most is épül már egyébként. Az M44-esre egy nagy csomópont kerül az M5-ös találkozásánál; az M44-est pedig Nagyszalonta magasságában, Békéscsabától északra, Nagyszalontát összekötve Békéscsabával, kivisszük az országhatárra. Ezzel párhuzamosan megkezdjük a Békéscsaba-Berettyóújfalu autópálya építését, az M47-est, amit először Békéscsabánál kezdünk Berettyóújfalu felé építeni. Ez lesz az első szakasz. Ugye, az M35-ös Berettyóújfalunál kimegy az országhatárra. Mindeközben épül az M4-es autópálya Törökszentmiklóstól Kisújszállásig és Kisújszállástól Karcagig, Karcagtól pedig Berettyóújfaluig, tehát az M4-est is megcsináljuk. Az M3-asnak Vásárosnamény felé hiányzik egy leágazása, amit szintén be kell fejezni; és az M3-ast az M49-essel összekötjük, Nyíregyházát Szatmárnémetivel.

Ezt konkrétan kérdezi képviselő úr, ez két részből áll: 175 milliárd az első szakasz, 189 milliárd a második szakasz. A második szakasz Ökörítőfülpöstitől megy ki a magyar-román határig és a magyar-román határtól Szatmárnémetiig 13 kilométert épít a román állam. Ennek 2026-ra kell teljesen kész lennie. Tehát 2026 utolsó negyedévében, 2027 legelején át kell adni a Nyíregyháza-Szatmárnémeti autópályát. Ukrajna irányába említettem ezt a kilépési pontot. Megvan Magyarország legnagyobb eddigi autópálya-építésével az M3-as kikötése M30-as néven Kassa irányába. Ott egy problémánk van, hogy Miskolc után az egyik kanyarban egy dombtelep mellett megcsúszott az autópálya, és annak a helyreállítása miatt egy rövid szakasz le van zárva. Kérdés, hogy kivisszük-e Salgótarjántól északra, viszünk-e négysávos utat föl a Felvidék irányába, mert, ugye, Vácna tudunk felmenni a Felvidék irányába autópályával, vagy Salgótarjánnál folytatjuk, az M3-as és Salgótarján összekötésénél folytatjuk északi irányba. Ez volna a legegyszerűbb és a leggyorsabb megoldás. Erről most tárgyaltunk az új salgótarjáni polgármesterrel. Az M1-esnél pedig a kilépési pontok megvannak. Ott az a kérdés, hogy Győr és Dunaszerdahely között csinálunk egy autópályakilépési pontot.

És persze nagy kérdés az M8-as folytatása Veszprémtől nyugati irányba, mert nagyon fontos beruházás kezdődik el legkésőbb 2025 végén, '26 elején, ez pedig az M1-es autópálya hatsávosítása, ami egy 800 milliárd forintos beruházás Győr és Budapest

között, és az első szakasz, ami leghamarabb elkezdődik, az a Budapest-Bicske hatsávosítás lesz. Úgy kell elképzelni az autópálya-hálózatot, hogy 30 ezer kilométert kezel a magyar állam; 2188 kilométernyi gyorsforgalmi utat kezel a koncessziós társaság. Ezen az útszakaszon, a 2188 kilométeren csak 2024-ben mintegy 80 milliárd forintos felújítás zajlott, az M1-esen, az M3-ason és az M7-esen, mert az M5-öst és az M6-ost külföldi koncesszor kezeli. Ezt csak azért hozom szóba, mert nagyon sokan türelmetlenek voltak az M3-ason zajló fölújítással és az M7-esen zajló fölújítással kapcsolatban, de ezek 20 éve húzódó fölújítások. Tehát most, miközben elvileg kevés beruházás van az országban, csak két-három autópályára 80 milliárdot költöttünk, hogy jobb minőségűek legyenek, és a baleseteket meg tudjuk előzni. 185 ezer kilométernyi utat kezelnek az önkormányzatok. 185 ezer kilométernyi út van az önkormányzatoknál, ami belevág Szatmáry képviselőtársam kérdésébe, hiszen ő mindig feszegeti a budapesti önkormányzati tulajdonú utak építését, és ebben minden képviselő érdekelt.

Biztos vagyok benne, hogy most, hogy a vasutat rendbe fogjuk tenni, és ez elindul, vissza kell majd térnünk az alsóbbrendű közutak sorsára. Mert az nincsen rendben, hogy megépítjük a gyorsforgalmi utakat, rendbe hozzuk az autópályákat, autóutakat, a 2-es sorszámú utakat, és a 3-as, 4-es számú alsóbbrendű utak minősége folyamatosan romlik. Ugye, úgy kell számolni, hogy Magyarországon megépítünk egy autóutat, megépítünk egy utat, 5-8 évnél kell az első beavatkozás, és 15 év múlva kell felújítani, körülbelül ez az életciklusa. Ezek elmaradnak, tehát itt egy nagyon nagy restancia van. Még egyszer mondom, az egy fontos kérdés, hogy az autópálya-bevételekből az autóutak fenntartását finanszírozzuk-e. A közútfejlesztésekről több aspektusban is tudtam beszélni.

A közbeszerzések tekintetében teljesen egyetértek, 2025 első negyedében meg fog jelenni egy rendelet. Az én tárcához tartozik ennek a szabályozása. Ez pedig arról szól, hogy hogyan lehet az építési beruházásoknál vagy általában az összes állami beruházásnál azt a szempontot érvényesíteni, hogy ne csak a legalacsonyabb ár legyen a döntő szempont. Ez egy nagyon összetett gondolkodást igényel. Először is, végig kell venni, hogy mit is jelent a legoptimálisabb ár. Végig kell venni a beruházás teljes életciklusát, és a fenntartás költségeit is kell kalkulálni. Tehát nemcsak arra kell vonatkoztatni, hogy megépíteni olcsó volt, hanem a megépítés, a fenntartás, az előkészítés és a tervezés teljes életciklusát kell figyelembe venni az ár megítélésekor, valamint szerintem érvényesíteni kell a helyi vállalkozók alkalmazását, a helyi munkaerő alkalmazását, mégpedig oly módon, hogy meg kell tiltani a károsanyag-kibocsátás okán azt, hogyha 1000 kilométerről hozom a munkavállalót, az nyilván sokkal többbe kerül, mintha 100 kilométerről hozom a munkavállalót. Tehát ezt lehet mínuszponttal és pluszponttal támogatni egy közbeszerzési eljárás értékelésénél.

A legfontosabb célkitűzés, hogy magyar vállalkozókat hozzunk helyzetbe. Az európai közbeszerzési direktíváknak megfelelően a következő év első negyedében fog megjelenni az a rendelet, ami ezt a kérdést egyértelműen szabályozni fogja.

A forrásoldalt azért hozom szóba, mert majd a HÉV-beruházásra vezet át. Azt kérdezte elnök úr, hogy most akkor van EU-s forrás, vagy nincs EU-s forrás. Is/is, igen/nem a válaszom, ami arra vonatkozik, hogy vannak bizonyos EU-s források, amik korlátlanul jönnek Magyarországra. A gazdaságfejlesztési források nincsenek blokkolva; a Területi Operatív program önkormányzati forrásaink nagyrészt nincsenek blokkolva; az egészségügyre, oktatásra fordított EU-s források nincsenek blokkolva, és a vidékfejlesztésre fordított források sincsenek blokkolva. Az ezekből befolyó összegek fölhasználásra kerülnek. A vidékfejlesztési programban korlátlanul lehetne kiírni a pályázatokat, az állami önerő 80 százalék és 20 százalékos támogatás mellett. Ez

részben megy, részben akadozik, de a lényeg az az, hogy bizonyos területeken nincs blokk.

Az én tárcámat blokk éri, mármint az Európai Bizottság úgy döntött, hogy a közlekedésre fordíthat Magyarország ebben a hétéves fejlesztési ciklusban 1500 milliárdot. Ennek az 1500 milliárdnak az 55 százaléka blokkolva van, én arra kötelezettséget nem vállalhatok. Ezért aztán a forráshiány az én tárcámnál nemcsak abból adódott, hogy a költségvetésben voltak túlvállalások, amiket valakinek rendeznie kellett, és ez a valaki én voltam. És ezt félreértelmezik, hogy ez egy pozitív vagy negatív dolog, ebbe nem mennék bele. Én azt mondanám inkább, hogy a magyar állam olyat ígérjen egy önkormányzatnak, egy közösségnek, amit meg is tud tartani. Én a felelőtlen ígéretéseknek nem vagyok túlzottan nagy híve. Voltak olyan kormánydöntések, kormányhatározatok, amelyeknek a végrehajtása - alapvetően a Covid miatt és az elszabadult árak miatt - nem volt tartható. Arról egyszerűbb azt mondani, hogy most ez nem fog megvalósulni, mint hitegetni embereket, hogy majd így lesz, majd úgy lesz, majd nem úgy lesz. Ez persze a politikusoknak vagy pártpolitikusoknak, vagy egy profi politikusnak mindig nehéz, de az én munkám jelen pillanatban sokkal inkább hasonlít az ország legnagyobb szolgáltató vállalatának irányítására és működtetésére, mint mondjuk.... - Ez nem pártpolitikai munka, amit én most csinálok, hanem a kormány megbízásából, az állam képviseletében ágazatokat, nagy ágazatokat, nagy állami vállalatokat ügyelek föl, amelyek szolgálatnak minden magyar embernek, illetve mások életét próbálják jobbá tenni a beruházási oldalon.

Szükségszerű, hogy világosan rendet tegyünk, hogy ebben a ciklusban mit tudunk megcsinálni. A 10 ezer milliárdot továbbra is tartom, mert csak a közlekedési ágazatban először is az 1500 milliárdból van körülbelül 400 milliárd, amire kötelezettséget tudunk vállalni. Ebben a HÉV-vonalnak a megépítése, minden HÉV-vonal, ami Budapestet érinti, annak a beruházásnak az előkészítése és első időszakban - ezek nagyon komoly technológiai beruházások -, első helyen a gödöllői HÉV, a H8-as és a H9-es valósulhat meg 2029-ig, az összes többi pedig 2030-ig. Ez a realitás, hogy innentől számítva négy-öt év, amikorra ezek a HÉV-beruházások megvalósulnak; ennek a fedezetét és a kötelezettségvállalását meg lehet tenni. Ezek a fejlesztések ki lesznek írva. Az összes föltételes közbeszerzés, ami a közlekedés területén beruházás lehet, az meg fog valósulni. A HÉV-pályára körülbelül 265 milliárdot kell költeni, csak a következő években, ennek a fedezete megteremthető. HÉV-járműre, mondjuk 60 darab új jármű megvásárlására pedig, miután a járművek 60 éves életkorúak általában, 100 milliárdos nagyságrendű kiadással kell számolni. Ennek a finanszírozására is megteremthetőek a föltételek.

Amit látni kell, hogy van egy 1100 milliárdos működési kassza. Ha az 1100 milliárdot valaki jól menedzseli, ez azt jelenti praktikusán, hogy mintegy 3 milliárd euróból működik fejlesztés nélkül a magyar közlekedés. Az 1100 milliárdon, ha van egy jó operáció, van egy jó menedzsment, ha jól van fölügyelve és jól van szervezve, akkor van megtakarítás. Nekem azt senki ne mondja, hogy az 1100 milliárdot elköltő magyar állam nem tud az 1100 milliárdból megtakarítani 3-4 vagy 5 százalékot, vagy akár 10-et. Ha nekem van egy cégem, és azt mondom a menedzsernek, hogy na, ide figyeljenek, uraim, márpedig itt tíz százalékot hozni kell, azt egy vállalatból mindig ki lehet csavarni. Tíz százalék megtakarítás nagyobb erőfeszítések nélkül is egy vállalatban benne van. Ezért van az, hogy január 1-jétől átszervezzük a teljes közlekedési vállalati rendszert, mert létrehozunk egy nagy anyacéget MÁV Zrt. néven, és lesz három leánya, és az összes vállalatot ide betagozzuk, és nyilvánvaló megtakarítási forrásokat keresünk. Ezért van az, hogy az összes beszerzést központosítottam. Én nagyvállalati irányítási módszerekkel dolgozom, a beszerzések központosítása ebből az egyik. Azzal, hogy a MÁV-Volán Csoport és az

ÉKM összes cégének beszerzése központosítva lett, azt értük el, hogy 92 százalékban közbeszerzés útján költjük el a pénzeket, és 2024-ben 20 milliárd forintot spórolunk meg. Azzal, hogy egy kézbe lett rakva a beszerzés, 20 milliárdos megtakarítást értem el, ami fedezi például az 50 ezer ember bérfejlesztésének egy részét 2026-ban és 2025-ben. Ugye, én arra vállaltam garanciát a szakszervezetek felé a Magyar Államvasutak és a Volán Csoportnál, hogy 1,5 százalékos nettó bérnövekedést garantálok mindenkinek 2025-ben és 2026-ban. Az inflációtól plusz másfél százalék lesz a bérnövekedés. Ennek a fedezetét magamnak kell kigazdálkodni, például úgy, hogy a beszerzésekben töröm lefelé az árakat. A takarításnál és máshol is, őrzés-védelemnél 5-10 százalékos megtakarításokat próbálok elérni. Ez is egy forrás. Másik forrás az, hogy a magyar kormány 1990 óta először, erre még nem volt példa 1990 óta, arról döntött, hogy saját forrásból, nem európai uniós forrásból, az európai pénzpiacra kilépve, forrást próbál szerezni vasútépítésre és járműbeszerzésre. Az Európai Beruházási Bankkal előrehaladott, a nyilvánosságot jelen pillanatban nem tűrő tárgyalásaink vannak, az Európai Beruházási Banknál annak esélye, hogy mi kapjunk 1 milliárd eurónyi hitelt kedvezményes kamatra, amihez másik egymilliárd eurót kell hozzátennie a költségvetésnek már 2025-ben, részben saját erőből, ennek reális esélye van. Ez a szerződés leghamarabb júniusra hozható tető alá, a tárgyalások intenzív szakaszban folynak más európai pénzügyi befektetőkkel is egyébként, mert hosszútávú infrastruktúrafinanszírozást szeretnék, ami azt jelenti, hogy 10-20-30 éves hitelekben gondolkodunk. Nem volt arra 1990 óta példa, hogy a magyar állam eurómilliárdokban vett volna fel hitelt a magyar vasút korszerűsítésére vagy új járművek vásárlására. Ez 800 milliárd forintot jelent.

Ha ezt a hitelt be tudjuk húzni, másik 400 milliárd van még az európai uniós forrásokból, és nem beszéltünk a vállalat saját megtakarításairól. Tehát a forrásokat is rendelkezésre tudja bocsátani a kormány, illetve a tízezer milliárdos fejlesztési programot is tudjuk tartani.

Az építőipari drágulást én 30 százalékra teszem a 2023-as és 2024-es évben együttesen. A szakmunkások képzésének átjárhatóságát abszolút támogatom.

A lakóingatlanok tekintetében pedig van egy problémánk, a falusi házak kevésbé lakottak, mint a nagyvárosiak. Nagyvárosban lakáshiány van, a kistelepüléseken pedig ott állnak sorban az üres házak. Mindannyian falvas választóköriektől vagyunk, ismerjük ezt a helyzetet, hogy a harmadik-negyedik ház üresen áll a faluban. Az a kérdés, hogy a falusi CSOK vagy az állam irányított beavatkozásai a családi otthonteremtési kedvezményes rendszerben, felújítási oldalon vagy vásárlási oldalon ér-e el változást. Én azt látom, azt tapasztalom, hogy az olyan nagy centrumoknál, ipari, gazdasági centrumoknál, mint Debrecen, Miskolc, Nyíregyháza, Szeged, a környékbeli falvak megtelnek étellel, ha megvan az autópálya is. De nem Debrecenben fognak lakni az emberek, hanem autópályán be fognak menni Debrecenbe. Nem Nyíregyházán laknak, mert olcsóbb 15-20 kilométerrel egy faluban kinn lakni és jó úton bejárni dolgozni. Ugyanez lesz Szegeden is, mert megfizethetetlen lesz Debrecenben és Szegeden lakni, ma Szegeden már másfélmillió forint egy négyzetméter lakás ára, és Debrecenben ugyanez. Ezért mit fognak választani? A BYD-ban tízezer ember fog dolgozni, tízezer új munkaerő, tízezer új munkahely jön létre. Azok közül nem mindenki fog tudni Szegeden lakást venni, majd a környező falvakban fognak lakást vásárolni.

Tehát ahol megjelenik a nagyvállalati beruházás, megjelenik az ipari beruházás, fölmege az ingatlanok értéke és a kis falvak megtelnek Miskolc körül is, Kecskemét körül is, Győr körül is étellel, mert azok még megfizethetőek, olcsóbbak. Ez óriási nyomás lesz a polgármesterekre, mert nyilván velük szemben az lesz az elvárás, hogy legyen jó út, legyen jó járda, legyen jó belvízelvezetés, legyen jó építési telek és legyen

jó óvoda és iskola, amit garantálni kell helyben. De ez megtöltheti az egyébként üresen álló ingatlanokat vagy kiürülő falvakat.

A lakásfejlesztésről Lánszki Regő államtitkár kollegám érdemben beszélt. Az M49-esre választ adtam.

Politikustársaink közül többen érdeklődtek már a csengeri börtön iránt. Nem tudom, hogy itt a közélet aktuális állapota miatt folyik-e ez az intenzív érdeklődés, de azt tudom mondani, hogy kész van a csengeri börtön, jelentem, lényegében. Jövő héten már egy megtekintése is megtörténik, és a műszaki átadás-átvétel is megvalósul.

Állami ingatlanok, rossz állapotban lévő állami ingatlanok sorsa. Nekem két ilyen csomagom biztos van: az összes vasúti pályaudvar Magyarországon és az összes kastély, aminek a vagyonkezelője jelen pillanatban a tárcám. Én azt gondolom, nincs Magyarországon annyi pénz, amennyi kastély van az állami oldalon, és nincs Magyarországon reális fedezete annak, hogy az összes vasútállomást rövid távon rendbe hozzuk. Ezért mindenféleképpen magánerő bevonását célszerűnek tartom természetesen szabályozott, transzparens, törvényes, átlátható keretek között, a közjó érdekében, egy win win szituáció felépítése mellett.

A kastélyok esetében nagyon egyszerű és világos a programom: azt várjuk el néhány, Magyarországon sikeres vállalatától, hogy egy-egy műemléket átvéve, a társadalmi felelősségvállalás jegyében fogadja örökbe ezeket az épületeket, gondoskodjon a sorsukról, és fejlessze őket. Ez egy gigantikus eredményt produkáló magyar nagybank számára vagy egy magyar nagyvállalat számára presztízskérdés, társadalmi felelősségvállalás kérdése. Innentől kezdve nemcsak a sportot fogják támogatni, hanem az örökségvédelmet is. Ezt én helyes dolognak gondolom. Azt mondjuk, hogy amelyik kastélyt átveszi, mondjuk, egy nagyvállalat, mondjuk a Richter, 300 napon keresztül korlátlanul hozzáférhetőnek kell lennie a közjó érdekében, 60 napot használhatja saját maga, és a háromszáz napba az is beletartozik, hogy mindent, az épületet, kertet, mindent föl kell újítani. Amit átadunk kastélyokat, ezek tízmilliárdos költségek. Az, hogy a nádasdladányi kastély vagy a füzerradványi kastély teljes egészében befejezésre kerüljön, még 10 milliárdot kell elkölteni. Ami a magyar államnak sok, az a Richternek vagy az OTP-nek vagy a MOL-nak adott esetben megfizethető vagy fönntartható. Én semmi mást nem próbálok csinálni, minthogy sikeres, jövedelmező, profitábilis nagyvállalatokat abba az irányba terelni, hogy az örökségvédelemben is a társadalmi felelősségvállalás jegyében, a közjó érdekében áldozzanak. Ez egy ekkora vállalatnak már társadalmi presztízsz kérdése is, és úgy gondolom, hogy meggyőzhetőek ezek a vállalatok. Nagyon jó tapasztalataim vannak a magyar bankholdinggal és a 4iG-val és a MOL-lal és a Richterrel és az OTP-vel is. De sorolhatnám még, mert vannak más nagyvállalatok is, akik érdeklődnek. Nagyon szigorú törvényi feltételek vannak, örökségvédelmi garanciákkal.

Négy részre osztottuk a pályaudvarokat. Lesznek pályaudvarok, amit a Magyar Államvasutak saját maga fog rendbe hozni. Ezek közepes méretű, hosszútávon nagy forgalmat bonyolító vasúti pályaudvarok. Lesznek vasúti pályaudvarok, amelyekről természetesen a területi igazgatóságnak vagy a helyi állomásfőnöknek kell gondoskodnia, és lesznek olyanok is, amelyeknél bevonunk majd magántőkét. A magántőke bevonása két módon valósulhat meg. Az egyik, ha egy vonal mentén valaki vállalja, hogy az összes vasútállomást felújítja, akkor a vasútállomás épületében üzleteket létesíthet, vagy Budapesten négy nagy fejállomás esetében ez jelenti a Délit, jelenti a Nyugatit, a Keletit és Kelenföldet. Ez egy ingatlanpiaci beruházás, az a kérdés, hogy ezeknek az ingatlanoknak, miután a vasútüzem csak, mondjuk, a használati területnek a 20-30 százalékát teszi ki, a maradék 70 százalék területen a budapesti ingatlanpiac talál-e lehetőséget az értelmes hasznosításra. Én két dolgot szeretnék. Az egyik az, hogy aki ezt az ingatlant vagyonkezelésbe veszi 100 évre, tehát nem adunk

tulajdont, nincs privatizáció, ez egy abszolút idióta megközelítés, mert a privatizáció az eladást vagy a tulajdonba adást jelenti, mi vagyongazdálkodásba adjuk, tehát a tulajdon marad a magyar állam tulajdonában van, és ez a tulajdon vagyongazdálkodásba kerülés után egy fejlesztésen eshet át, egy fejlesztéssel gazdagodhat, ami praktikus azt jelenti, hogy fölújítja valaki a Nyugati épületét, vagy fölújítja a Déli épületét, a benne lévő helyiségeket hasznosítja, és a körülötte lévő ingatlant beépítheti az építési szabályoknak megfelelő formában, cserébe természetesen az egész épület felújításáért. Tehát megkapja a fejlesztés lehetőségét, és bele kell tegye azt, hogy felújítja a teljes épületet. Ezek hatalmas és lerobbant állapotban lévő épületek, a vasútüzemet pedig továbbra is mi üzemeltetjük. Tehát a Magyar Államvasutak, a vasút benn marad ott, üzemeltet és használja az épületek 20-30 százalékát, a többit pedig a magánbefektető fogja fejleszteni és a hasznait szedni.

Itt jön a lényeges különbség a korábbi beavatkozásoktól: a mi javaslatunk és a mi konstrukciónk az - és ennek a törvényi lehetőségét már meg is teremtette a parlament a vagyontörvénnyel -, hogy bevisszük az ingatlanokat egy közös fejlesztő társaságba. Tehát egy közös vállalkozás jön létre, aminek a Magyar Államvasutak a kisebbségi tulajdonosa, az ingatlanbefektető a többségi tulajdonosa, de a hasznát közösen szedjük. Tehát amit az épület profitál, abból a magyar állam részesülni fog. A Westend telkét a Magyar Államvasutak 3 millió euróért adta el Demján Sándornak. A Westend és a mögötte lévő vállalkozáscsoport, ha nem tévedek, az idei esztendőben vagy tavaly 30-40 millió eurónyi eredményt produkált. 3 millióért adtuk el, és nem beszélek az ingatlan értékéről. Én azt szeretném, hogy az ingatlanok kerüljenek megfejlesztésre. Bennemaradunk tulajdonosként a fejlesztő társaságban, és a fejlesztés gyümölcseiből és hasznából részesülünk minden hónapban és minden évben, cserébe azért, hogy az ingatlanok lehetőségét fejlesztésre felkínáljuk. Ez éppenséggel az állami vagyon gyarapítása, nem pedig az elkótyavetyélése. Ezt csak az nem érti, aki nem akarja, illetve aki ehhez a kérdéshez rossz szándékkal közelít.

Egyébként más esély arra, hogy a Déli pályaudvart felújítsuk, és ott elköltsünk dollármilliárdokat, realisan nincsen, ezt tudomásul kell venni. Két héttel ezelőtt még mindenki azon pörgött és azon verte az asztalt, hogy milyen állapotban vannak a vasútállomások. Most, hogy megoldásokat kínálunk kicsire, nagyra, közepesre és gigantikusra, mindenki kétségbe van esve, hogy esetleg ő elveszít valami lehetőséget, vagy éppenséggel megoldódnak problémák és majd nem lesz miről kampányolni, mert abban biztosak lehetnek, hogy mi is politikusok vagyunk, mi is dolgozunk, tehát '26-ig a Magyar Államvasutak és a Volán működésében érdemi pozitív változások és javulás lesz, ezt tudom mindenkinek garantálni.

A beruházások minősége egy nagyon fontos kérdés. Az állami beruházások minősége az építészeti esztétikumtól egészen a műszaki fönnttarthatóság és hatékonyság kérdésén át csorbát szenvedett, tehát a sebesség fontosabb volt, mint a minőség. Ezt most helyreállítottuk az állami beruházások rendjéről szóló törvényben. Kiviteli tervvel rendelkező épület épülhet csak Magyarországon az állam beruházásában.

Úgy épült Magyarországon épület, hogy odaadták a kivitelezőnek a kiviteli terv elkészítését, és kiviteli tervek nélkül kezdtek el épületeket építeni. Ez nyilván az épület minőségének a rovására ment. Ma Magyarországon az állam csak úgy építhet meg egy épületet, ha engedélyes kiviteli tervvel rendelkezik. Ehhez két év kell legalább. Tehát a Pázmány Péter Katolikus Egyetem tervéhez három évre volt szükség, és a kiviteli tervek most kerülnek lezárásra, három év tervezési munkaidő után. Ezért mondtam azt, hogy aki nem rendelkezik kiviteli tervekkel, az semmit nem fog építeni '26-30 között, mert kiviteli tervek nélkül építkezni nem szabad és nem lehet. Azt gondolom, a közérdek ezt kívánja.

Vendégmunkások mindig lesznek Magyarországon, annyian, amennyi munkaerő a magyar munkaerőpiacról hiányzik. Mit csinál a kormány? Először minden magyar embernek munkalehetőséget teremt, és ha már mindenki dolgozik, és már nincs több hadra fogható munkaerő, magyar munkaerő, olyan mértékben és arányban lehet csak behívni külföldről munkaerőt, akik hosszú távon nem maradhatnak az országban, néhány hónap vagy év után el kell hagyniuk az országot. Tehát nem az a cél, hogy le- vagy betelepítsünk; az a cél, hogy a munkát elvégezzék, és a munka elvégzése után hazamenjenek, de csak olyan mértékben és olyan számban, amennyiben nem áll rendelkezésre magyar munkaerő. A magyar munkaerő megelőz mindenkit az építkezéseknél vagy az építési beruházásoknál is.

A kocsordi kastély felújítását én abszolút támogatom. Ajánlom képviselőtársaim figyelmébe a geszti kastély megújítását, a Tisza-emlékhely létrehozását, ami Tisza Kálmán miniszterelnök egyik otthona volt; Kocsord volt a másik, jegyzem meg. Meg fogom nézni az örökségvédelmi kollégáimmal, hogy milyen lehetőségek vannak.

A készpénz ügyében pedig szeretném azt hangsúlyozni tisztelt képviselőtársaimnak, hogy a kormány továbbra is elkötelezett a készpénzhasználat mellett. Egy nagy vita zajlott a kormányülésen arról, hogy most az Alaptörvénybe foglalás javaslatát, amit a Mi Hazánk tett meg, hogyan támogassuk. A hozzáállásunk abszolút támogató, tehát a kormány a készpénzhasználat fönntartása mellett elkötelezett. Nem véletlen egyébként, hogy több európai uniós országban hozzák visszafelé a készpénzhasználatot, erről jelennek meg hírek. Folyamatosan nézzük az Európában zajló szabályozási innovációkat vagy benchmarkokat, tehát hogy mi történik más országokban.

Azt kell megnézni, hogy a nemzetközi pénzmosás tilalma elleni szabályok és a transzparenciaszabályok hogyan egyeztethetők össze ezzel, mert a nemzetközi bankrendszerre vonatkozóan nagyon komoly előírások vannak, európai és globális előírások vannak a készpénzhasználat, illetve a tiltott készpénzhasználat vagy a korrupció, a pénzmosás és a több, a terrorizmusellenes küzdelem jegyében. Ha ezekkel a szabályokkal érdemben össze tudjuk egyeztetni - az én álláspontom szerint igen -, akkor ezt minél hamarabb meg kell lépni. Nekem arra szól a mandátumom a miniszterelnöktől, hogy még a 2026-os választások előtt az Alaptörvény szintjén ez legyen rendezve.

A KDNP-nek is van egy javaslata, amelyik a kereskedelmi szabályokon keresztül közelít. Simicskó István képviselőtársam, frakcióvezető úr nagyon sokat dolgozik ezen a témán. Tehát én azt gondolom, a parlamentben megvan a többsége a készpénzhasználattal kapcsolatos kérdések rendezésének, mármint hogy a készpénzhasználat garanciáját alapvető állampolgári joggá tegyük. Az nagyon nagy kérdés, hogy a pénzügyi rendszer stabilitását és a pénzügyi rendszer átláthatóságát hogyan lehet ezzel összefésülni.

Sajnos rendszeresen jelennek meg ezzel kapcsolatos szűkítő szabályok, de mindenféleképpen azon vagyunk, hogy ezeket korlátozzuk. Én úgy vezetem le, hogy nem korlátokat állítunk fel, hanem jogot biztosítunk. Tehát szerintem mindenkinek joga van azzal fizetni, amivel akar, ez egy alapvető szabadságjog, és ebben nem szabad senkit sem korlátozni. Ennek a parlamentben van többsége. A nemzetközi pénzügyvilágban, jelzem - mindenféle konteóelméletek idecitálása nélkül is -, nincsen többsége ennek az álláspontnak. Tehát a nemzetközi pénzügyvilág, a nemzetközi bankvilág nem készpénzpárti, talán nem véletlenül.

Elnök úr, ennyit tudtam mondani. Amivel adós maradtam, írásban megválaszolom.

ELNÖK: Köszönöm, miniszter úr. Kérdezem a tisztelt bizottságot, hogy van-e még bárkinek kérdése, észrevétele. *(Nincs ilyen jelzés.)* Amennyiben nincs, a miniszteri meghallgatást, ezt a napirendi pontot lezárom; Nagy Márton miniszter úr megérkezéséig pedig szünetet rendeltek el.

Miniszter úrnak és munkatársainak pedig szép napot, jó munkát és áldott ünnepeket kívánok!

(Szünet: 12.35-13.36)

Nagy Márton nemzetgazdasági miniszter meghallgatása

ELNÖK: Nagy tisztelettel köszöntök ismételten mindenkit. A szünet végeztével folytatjuk a mai bizottsági ülést. Mindenkit kérek, hogy foglaljon helyet. Soron következik a második napirendi pont: Nagy Márton nemzetgazdasági miniszter éves meghallgatása az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján. Köszöntöm miniszter urat és kollégáit, dr. Fónagy János miniszterhelyettes urat, Lóga Máté gazdaságstratégiaért, iparért, pénzügyi forrásokért és a makrogazdasági elemzésért felelős államtitkár urat, valamint Szabados Richárd kis- és középvállalkozások fejlesztéséért és technológiáért felelős államtitkár urat. Tájékoztatom önöket, hogy a miniszter úr kezdeményezte szemléltetés engedélyezését. 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 a miniszter úr szemléltetést alkalmazzon. Kérem, szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm. Megállapítom, hogy a bizottság 7 igen szavazattal engedélyezte a szemléltetést a miniszter úr számára. Előzetesen kérem miniszter urat, hogy a prezentációját legyen kedves a titkárságunknak elküldeni az ülést követően, hogy továbbbíthassuk azt a bizottság valamennyi tagjának.

Miniszter urat legutóbb 2023. május 9-én hallgatta meg a Vállalkozásfejlesztési Bizottság. Mindezek után felkérem miniszter urat, hogy tartsa meg az elmúlt időszakra vonatkozó tájékoztatóját, azt követően pedig a bizottság tagjainak lehetősége nyílik kérdések, észrevételek megfogalmazására. Miniszter úr, öné a szó, parancsoljon!

Nagy Márton szóbeli tájékoztatója

NAGY MÁRTON nemzetgazdasági miniszter: *(Tájékoztatóját kivetítő segítségével tartja meg.)* Köszönöm szépen a figyelmet. Alapvetően az elmúlt időszokról azt tudom mondani, hogy a vállalkozók erősen helytálltak egy olyan környezetben, hogy az elmúlt, lényegében öt évben három válságon estek túl: a koronavírus 2020, 2022-ben az energiaválság, amit a háború indukált, és 2024-ben a német gazdaság mély válsága, ami maga alá temette a német kormányt jelenleg, itt is helyt tudtak állni. Ez a helytállás oda is vezetett, hogy a munkaerőpiac nem rezgett meg egy kicsit sem, teljes foglalkoztatottság és az Unióban az egyik legalacsonyabb munkanélküliségi ráta jellemzi Magyarországot. Ezért hálásak vagyunk a kis-, közép- és nagyvállalatoknak. Ugyanakkor azt látjuk, hogy a jövő éveknek a kihívása, ami főként a gazdaság helyreállítása és a bérnövekedést jelenti, itt a hároméves bérmegállapodásból indukálva, olyan kihívásokat tartogat, amelyben egy termelékenység ugrást, egy méretugrást kell a vállalatoknak végrehajtani. A kis-, középvállalati szektor erősen sporadizált, egymillió vállalatból közel 905 ezer mikrovállalatnak létfontosságú, hogy méretben elkezdjen növekedni és konszolidálódjon a piac.

Ezért az új gazdaságpolitikai akcióterv, amely célozza a jövő évi gazdasági növekedés helyreállítását, egy nagyon erős vállalati pillért tartalmaz Demján Sándor nevével, arcképével, amit itt láthatnak. Ezt az arcképet nagyon sokszor fogják látni a következő napokban, hónapokban, fölkerül az összes olyan portálra, amit a vállalkozók

látogatnak, és alatta felsoroljuk az összes olyan programot, amelyre való kattintással eljuthatnak a programokhoz, és tudnak jelentkezni rá. Inkluzívitás, mindenki számára elérhető programokról van szó, és arról, hogy ez a méretugrás végbemenjen.

A gazdasági akciótervnek nem kisebb a célja, mint hogy duplázzuk ezeket a méreteket. Alapvetően a gazdaság dualitása, amely abból származik, hogy a kkv-knak kétszer annyi a hatékonysága, mint egy nagyvállalatnak, ennek egy jelentős részét közel 40-50 százalékat is le tudja dolgozni a kkv, ha méretben tud duplázódni, és alapvetően a verseny következtében a vállalatok nem csak organikusan, hanem összeolvadás által is növekednek. A többi dolog, mely a zöld és digitális átállás, a hitelpenetráció növekedése, ugyancsak hozzájárult ehhez a tényezőkhöz.

Így néz ki a Demján Sándor-program felülete, idegen szóval „banner”, amit elhelyeztünk az összes érdekképviselőt - MKIK, VOSZ, MGYOSZ - és a saját honlapunkon is. A program alapvetően nyolc plusz egy elemből áll. A plusz egy elem az energiatámogatás a mikrovállalatok részére, amit már az Energiaügyi Minisztérium bejelentett, és ezeknek a végrehajtása folyik. Ugye, maga a gazdaságpolitikai akcióterv 21 pontból áll a bérkonvergencia és lakhatás mellett. Ez a kkv-szemponitú program, a 2025-ös évet úgy akarjuk kezdeni, hogy minden program be van jelentve, minden program nyitott, és a programok végrehajtása folyik. Ez az év a tervezést, felkészülést és a jogi és pénzügyi végrehajtást jelenti, hogy ezek rendelkezésre álljanak.

Ebben a gazdaságpolitikában igenis egy fordulat áll be, mert már nem a válságkezelésre és a védekezésre fókuszálunk, hanem a támadásra és az ösztönzésre fókuszálunk. Olyan gazdaságpolitikai akciótervet raktunk össze, ami 2010 után még nem volt, és ezzel próbálunk egy komplex célzást végezni. 1410 milliárd maradhat a rendszerben. Ebből körülbelül a fele uniós pénzekből, a másik fele pedig költségvetési pénzből tud gazdálkodni.

Nagyon fontos a tőkeprogram, ami nagyon unikális. Tőkét még soha nem adott a kormány, illetve az állam a kkv-k részére, csak hitelt, támogatott formában; itt tőkét is fogunk adni. A tőkealap alapvetően 100 milliárddal indul, és az MKIK-nak lesz lehetősége arra, hogy arra alapkezelőt kinevezzon vagy kiválasszon, ami során el tudja dönteni, hogy ki kaphat és ki nem.

A második program, az „1+1” kkv-beruházásösztönzés, alapvetően vissza nem térítendő formában. A harmadik egy digitális program. Mindenkinek kell, hogy honlapja, e-mailje legyen és a közösségi médiában is látható legyen. A digitális világban aki nem látható, az nincs is.

Széchenyi-kártya exportélenkítő program: kifizetés és európai uniós programok. A versenyképességet támogató tőkeprogramnak az a célja, hogy lényegében 30 százalékkal megemelje a tőkéjét, a tőkeellátottságát a vállalatoknak; alapvetően beruházásokra költhetik, de haszongépjárművet és egyéb dolgot is vásárolhatnak belőle, tehát van benne működési kérdéskör is. Alapvetően 450 vállalat már regisztrált a felületen, érdeklődve a tőkeprogram iránt. Tehát én azt gondolom, hogy ez egy jó arány lesz, meg kell nézni - és lesznek még többen is -, hogy ki az, aki hozzá tud férni ehhez a tőkéhez. Még egyszer: nem mi döntünk róla, hanem az MKIK fog egy alapkezelőn keresztül dönteni róla, hogy ki kaphat és ki nem. Mi nem szólunk bele. Ha szabad így mondanom, maguk között osztják szét ezt a pénzt.

Az „1+1”: a GFÜ, a Gazdaságfejlesztési Ügynökség, az NGM egyik leánycége vagy háttérintézménye fogja lebonyolítani; 50 milliárdos keretösszegben a legkisebbekre célozva, 5 milliótól 200 millió forintig; „1+1”, azaz 50 százalékos program, ő ad egyet, én adok egyet, alapvetően beruházásra fókuszálva. Itt is elindult már az érdeklődés, körülbelül 500 vállalat jelezte az érdeklődését. Ezeket mind vissza fogjuk hívni, és beszélünk velük, tehát senkit nem hagyunk az út szélén ebből adódóan. Ez erős beruházás; ez grant, tehát vissza nem térítendő támogatásként jelenik meg.

Digitális program: 10 milliárd. Elképzelhetetlennek tartom azt, hogy egy vállalkozónak ne legyen internethonlapja. Elképzelhetetlennek tartom, hogy egy vállalkozónak ne legyen e-mail-címe, és aki akar, akkor a közösségi felületen is megjelenhet. Nem azt választottuk, hogy egy cégbejegyzéshez kötelező a honlap, hanem inkább támogatjuk őket. De értse meg mindenki, hogy ebben a világban, azt gondolom, ha nincs valakinek honlapja, az nem létezik; akinek nincs e-mailje, nem létezik. Nem lehet honlap nélkül működni, ahol meg lehet találni a legfontosabb termékeket, egy eredménykimutatást, vagy valami információt, akár elérhetőséget, vagy a menedzsment összetételéről egyéb hasznos dolgokat tudni. Ez kell. És sajnos itt tartunk, hogy nagyon sok cég esetén ez nincs meg.

SZKP: 3,5 százalékra csökkentettük a beruházástámogató kamatlábat, különben 5 százalékon van. Alapvetően ez a beruházási hitelre, a lízingre, a mikrohitelre vonatkozik és az Agrár Széchenyi Beruházási Hitelre 3,5 százalékon. Azt lehet látni, hogy a Széchenyi-kártya igen kedvező dolog, igen sikeres dolog, 5826 milliárd forintnyi összeget bocsátott ki, de maga az állomány 4400 milliárd. Ez nagyságrendileg egy sokkal nagyobb program, mint a Nemzeti Bank akkori növekedési hitelprogramja. Tehát ez egy jó program, és megint arról van szó, hogy a vállalkozókkal vagy a kamarával közösen csináljuk, illetve a VOSZ-szal. Maguk között osztják szét a pénzt, azoknak, akikről úgy gondolják, hogy fejlődniük kell, amit támogatunk kamattámogatással és garanciával.

Kkv-exportprogram: 15 ezer kkv van, aki exportáló, exportképes, és szeretnének ezt 20 ezerre feljavítani. Az export az igazi verseny, nagyon nehéz exportpiacra kilépni, nagyon nehéz új piacot találni, de nekünk most segítséget kell adni, és főleg a középvállalatok esetén föl kell tárnunk, hogy mik azok a feltételek, amiket kell adnunk ahhoz, hogy kilépjenek, akár mással való együttműködés, kiskereskedelmi hálózatokba való kijuttatás, bolti megjelenés kapcsán és a többi. Fontos, nagyon fontos, hogy minél több exportpiacra betörjünk. Jelenleg ebben gyengék vagyunk, és ha így nézzük, az e-kereskedelemben sem vagyunk túl erősek. Itt van egy hagyaték, lemaradtunk, foglalkoznunk kell vele, hiszen az e-kereskedelem esetén már nem kell bolt, nem kell fizikai megjelenés, tehát onnantól kezdve akárhonnan ki lehet egészíteni. Az e-kereskedelem esetén indul majd program a VOSZ esetén is, hogy a meglévő kereskedelmi platformok, például az eMAG és egyéb esetén hogyan tudnak úgy fejlődni, hogy egy közös, magyar termékek mögötti platformként jelenjenek meg.

Kifektetés. Ha valaki már nagyra nőtt, valaki már versenytársat akar vásárolni, a környező országokban, hiszen főként ide merészkednek most a vállalatok - Románia, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Horvátország -, akkor adunk pénzt tőke és hitel formájában, hogy vásároljanak. Hetente két ilyen igény érkezik be hozzám; nem ritka a 100-150 millió eurós vásárlási igény.

Nagy tranzakciókról van szó, ami azt jelenti, hogy már vannak olyan vállalatok, akik képesek kilépni a határokon kívül, akár agráriumról, élelmiszeriparról, vagy akár útépitésről vagy telekommunikációról van szó. Vannak vállalatok, akik lényegében terjeszkedni tudnak, és mi itt rendelkezésre állunk olcsó forrással és kiszámítható forrással.

Unió programok. Úgy döntöttem, hogy nem várom meg az uniós programoknál... -A GINOP Plusz programok szabad pénzek, minden programot fel lehet használni. Felhívom arra a figyelmet, hogy ezekben már nincs grant, tehát az Unió már úgy döntött, hogy itt nulla százalékos hitel van. Ez alól a legszegényebb régiók támogatása kivétel, de a nagy része nulla százalékos hitel. A vállalatok még mindig abban a hitben vannak sajnos, hogy itt van grant, de nincs. Ezért előbb-utóbb ezek el fognak indulni, de mi nem vártuk meg azt, hogy egyes programokat egymás után tegyünk, mindet kinyitottuk, legyen szó a vidéki programokról, leszakadt térségekről,

legyen szó Budapestről, vagy legyen szó egyéb vállalatokról, mindent, beleértve az innovációs programokat is, kinyitottunk, és szeretnénk, ha ez rendelkezésre állna.

Adminisztrációs terhek csökkentése, a könyvvizsgálat és könyvelés esetén, a kkv-k esetén ezt csökkentettük, itt nem fogunk megállni, további adminisztrációscsökkenést szeretnénk, illetve antibürokrációs lépéseket. Az MKIK számára az egyik legfontosabb olyan kérésük volt, hogy gondolják át végre a deregulációt, mindenkinek beletört a bicskája. Essenek még egyszer neki! Új elnök van, friss, ambiciózus, mondjuk így, csinálja, és gyűjtse össze ezeket a pontokat, és számunkra ez fontos lesz.

Az áramár kérdésköre, itt a legkisebb mikrovállalatokat beengedtük a rezsicsökkentésbe, tehát itt is tudtunk csökkenteni, különben az áramárak nagyjából helyre álltak. Most a régió tekintetében nem beszélhetünk arról, hogy a fogyasztási árak a vállalatok esetén most már kiugróak lennének. Alapvetően mindent bejelentünk még decemberben, és januárban elindulunk, januárban, amik fel vannak sorolva, indulnak, illetve februárban a többi program, de minden rendelkezésre fog állni azért, hogy a növekedés - még egyszer - inkluzív legyen, és segítsünk a kkv-knak abban, hogy a termelékenység emelkedjen. A béremelkedésre pedig azért van szükség, hogy a lakosság az inflációs sokkot kiheverje, illetve visszakapja a vásárlóerejét a jövedelmének, sőt akár növelje is, hiszen az a cél, hogy ezt megvalósítsuk. Tehát így jön össze egy vállalkozásfejlesztési program egy bérkérdéssel a gazdaságban. A 21 ponton belül ezeket bejelentettük, kettőt még most fogunk, talán jövő hét elején vagy holnap, és ezt is kipipáljuk. Ez természetesen bejelentésről szól, nem a programról. A programokat pedig jövő évben, az év során végigfuttatjuk, és a sikert úgy mérjük, hogy ezek a programok tényleg beépülnek, és adott esetben a vállalatok használják őket a jövő év során. Köszönöm szépen.

Kérdések

ELNÖK: Köszönöm, miniszter úr. Megkérdezem a bizottság tagjait, hogy ki kíván kérdést, észrevételt intézni miniszter úrhoz. *(Jelzésre:)* Elsőként megadom a szót Szatmáry Kristóf alelnök úrnak.

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen, a szót. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Miniszter Úr! Ma már nem először találkozunk, a Gazdasági Bizottságban már más fókusszal, de hallhattuk miniszter úr beszámolóját. Bár teszem hozzá, hogy számomra a vállalkozásfejlesztés, ebből is a kis- és közepes vállalkozások fejlesztése a szívemhez közelebb álló, ezért annyit engedjen meg itt előljáróban is, hogy az a Demján Sándor-program, amit jómagam is ismerek, amit megismerhettünk itt miniszter úr előadásában, egy nagyon régóta várt és egy nagyon-nagyon pozitív lehetőség lehet a hazai vállalkozások döntő többsége számára.

Nem is mennék végig a programon, hiszen a programnak, ha jól látom, jól értjük a részleteit, az idő előrehaladtával egyre jobban megismerhetők, és valóban remény van arra, hogy hogy több ezer vállalkozás ebből olyan lehetőséget merítsen, ami az egész magyar gazdaságot segíti.

Nekem néhány észrevételem lenne csak, illetve kérdésem. Az első, ami ebben az előadásban nem volt benne, bár miniszter úr korábbi nyilatkozataiból már előkerült, és szerintem hasonló súllyal bír, mint ezek az egyes pontok, ugye, ez az energetika területén az az új lehetőség, hogy - amit érdemes elmondani - a mikro- és kisvállalkozások számára, ha jól mondom, január 1-jétől lehetőség van az egyetemes szolgáltatási rendszerbe való visszalépésre. Ezt azért érdemes elmondani, mert érdekes módon, ez lehet, hogy egyébként szélességében több céget ér el hirtelenjében, mint az egész Demján Sándor-program elemei egyben, és itt több milliárdos megtakarítás és

versenyképességi előny származhat ebből, hiszen tudjuk jól, az alapanyagok és szolgáltatások előállításának egy jelentős része az energiára fordítandó rész.

Ugyancsak szó volt erről, és ez egy nehezebb ügy, miniszter úrral a vállalkozások adminisztrációs terheinek csökkentéséről már sokszor beszéltük, és az egyik legfontosabb, hiszen nem kell ahhoz túl mélyre menni, hogy lássuk azt, hogyha kevesebb időt töltenek a papírokkal a vállalkozók, akkor több idejük marad dolgozni. Ebben is vannak figyelemreméltó előrelépések. Itt van egy lopakodó ellenségünk a saját bürokráciánk mellett és az Európai Unió, és itt például az ESG bevezetésével kapcsolatban is, ha jól tudom, a kamara is, de jómagam is felvetettük, hogy érdemes lehet ezt megvizsgálni. Tudom, nagyon szerteágazó kérdés, de itt gyakorlatilag áttételesen teszünk költséget és adminisztrációs terhet a vállalkozásokra. Itt érdemes megnézni, hogy hogy mit tudunk ezen segíteni.

Ugyancsak egy nagyon fontos kérdés, amiről, ha jól tudom, erről is váltottunk már szót: nagyon sok kis- és közepes vállalkozó talán józan paraszti ésszel is nehezen érti, hogy a fogyasztóvédelmi törvény miatt tesz különbséget egyéni fogyasztó és vállalkozó között. Tehát ha én bemegyek mint vállalkozó venni egy akármit, egy matracot, egy elektromos rollert, akkor nekem a jótállási idő, a cserelehetőség és minden egyéb, jóval kevésbé áll rendelkezésemre, mintha egy magánszemély teszi meg. Szerintem ez is egy olyan terület, aminek - főleg azzal a lehetőséggel, hogy hosszú idő után miniszter úrnál összpontosulnak az erre vonatkozó szervezetek és felhatalmazások - érdemes lehet nekifutni, hogy hogyan lehetne ezt a csorbát kiköszörölni és visszahelyezni kvázi fogyasztói helyzetbe a hazai kis- és középvállalkozásokat. Ezek is mind-mind olyan lépések lehetnek, amely, azt gondolom, hogy hozzásegíthetik a vállalkozásokat ahhoz a közös célhoz, amit a Demján Sándor - program hivatott megvalósítani, vagyis azt, hogy hogy egyről a kettőre tudjanak lépni. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm. Megadom a szót Bányai Gábor képviselő úrnak.

BÁNYAI GÁBOR (Fidesz): Köszönöm a szót. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Képtársaink! Mélyen tisztelt Miniszter Úr! Ön előtt Lázár János építési és közlekedési miniszter volt a vendégünk. Ő is beszámolt a tevékenységükről, és hozzá, az ő portfóliójához is kapcsolódva, de az önéhez is, a kérdésem: ugye, valami furcsa oknál fogva ebben a ciklusban kulminálódik a magyar vonalas infrastruktúrák, mondjuk azt, hogy kihordásának vége, életciklusának vége, szinte úgy tűnik, mintha minden most akarna elromlani vagy tönkremenni, és ez igaz nemcsak a MÁV vonalaira, hanem a közútjainkra is, pedig rengeteget költöttünk rájuk, és rengeteget újítottunk fel a korábbi évtizedekhez képest. Az lenne az első kérdésem, hogy miután nagyon nincs pénz, azt mondják a szakértőink, és ön lesz a felelős az államadósság kezeléséért egy ideig, tehát csúcsmíniszterként majd: nincs módunk arra, hogy ezeket az infrastruktúrákat, ha már kénytelenek vagyunk egyébként több ok miatt is, mint a világ többi országa, adósságot átvállalni, felvállalni, mert életet kell teremteni, meg életet kell létrehozni a gazdaságban újra, hogy ezeket az infrastruktúrákat ... Miniszter úr ön előtt egymilliárd eurós hitelről beszélt, ami nem a teljes állami infrastruktúra felújítására lenne elég, hanem csak töredékére. Nem lenne mód egy fokkal erősebb, intenzívebb eladósodásra? (15.22, 2. hangfájlon) Nem szeretnénk mindenféleképpen följánni az ön számára, hogy ebben utazzon, de nagyon-nagyon hiányzik jelen pillanatban Budapesten kívüli, de Budapesten is, vidéki térségekben az utak felújítása, vasutak felújítása. Hogy mindenféleképpen én a magam részéről ezen elgondolkodva, azzal a feltétellel, hogy annyiszor voltak már az én fiatalabb koromban olyanfajta kötvénykibocsátások, amik konkrét feladatra szóltak, vagy éppen magyar civilek,

annak idején például, nem sikerült igazándiból, de mégis emlékeznek rá, a Nemzeti Színházra is volt egy ilyen hazai támogató rendszer kialakítása. Ilyen MÁV-kötvényt vagy közutas kötvényt vagy bármilyen formában én nagyon szívesen támogatnám. Mert a választóink - bármelyik oldalt is nézzük -, leginkább a közútjaink és a vonalas infrastruktúránk felújításában vannak, igazándiból irányunkban nagyon-nagyon nagy elvárásokkal.

Illetve ugyanez kapcsolódik a munkáshitel, amit én nagyon támogatok, amit kitaláltak, szerintem ez óriási dolog, és kár, hogy nem 30 éve kezdték el az elődeink, hogy itt viszont jogosan vetettek fel kérdéseket ellenzéki képviselő társaink is, a feltételrendszer egy része nagyon-nagyon könnyűnek tűnik, illetve egyfajta könnyelműséget is támogat. Ez a szabad felhasználásúság, ettől én tartok egyébként. Az hogy egy fiatal pályakezdő, 25 év alatti technikus vagy szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkező fiatal hölgy vagy úr belevág egy vállalkozás fejlesztésébe és eszközöket, ingatlant vagy gépeket vesz nagyon jó cél, és én rengeteg lehetőséget látok abban, hogy ezzel is itthon tartsuk őket. De ez a szabad felhasználhatóság kicsit rémisztően hat, hisz mindenki, talán még ellenzéki képviselőtársaink is mondták itt a legutóbbi ülésünkön, bár nem az életből vették, de hogy mi lesz, ha valaki tényleg nem arra a célra használja fel, hanem csak fogyasztani akar ebből a négymilliós hitelkeretből?

Az utolsó kérdésem pedig a MOHU-val kapcsolatos. Én szeretném megkérdezni, hogy miniszter úrhoz érkeznek-e olyan jelzések - amúgy óriási dolog az is, hogy fiatal korunkban, 30 évvel ezelőtt még volt üvegviszaváltás és végre rájöttünk, bele mertünk vágni annak az újranyitásába -, hogy ezek az eszközök, ezek a visszaváltók sorra romlanak el, és csak panaszt kap az ember a választókerületéből a MOHU visszaváltói kapcsán. Itt egy ejnye-bejnyét szerintem mondanunk kéne, mert ez így nem működőképes. Képviselőtársaim is állandóan jelzik ezt, mert jelzik ők is, hogy a saját oldalukon, vagy bármilyen általuk látott, preferált oldalon ezeket a panaszokat orvosolniuk kell, úgy, hogy nincs a kezünkben semmifajta lehetőség. Ezek lennének a kérdések. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Tisztelt Miniszter Úr! Egy szál ellenzéki képviselőként nekem számos kérdésem és észrevételem is lenne önhöz. Az egyik, ugye, köztudomású, hogy elég válságos helyzetben van a magyar gazdaság. Nem tudom, hogy önök így látják-e. Nem kell hozzá túl erős ellenzéki vircsaft, hogy megállapítsuk, hogy bizony az átlag magyar ember igen komoly pénzügyi-gazdasági nehézségekkel küzd, és az átlag magyar, a NER-en kívüli vállalkozások többsége is.

Ön miben tartja magát felelősnek, saját megítélése szerint milyen hibákat követett el ahhoz kapcsolódóan, amilyen állapotban van ma a magyar gazdaság? Ön a fogyasztás-, a termelés- és a munkaerőpiac-aktivitás növekedését jelölte meg ennek a naptári évnek az elején, mint legfontosabb témákat, mint legfontosabb területeket.

Nos, az általam ismert információk szerint a lakossági fogyasztás, legalábbis az élelmiszer-vásárlás első része, amely az 5000 milliárd forint/év nagyságrendet is eléri, tehát nem lebecsülendő tétel ez, ennek a jelentős része áttevődött a jelenlegi országhatárainkon túlra, és nemcsak a határokhoz közel lévő településeken, hanem attól akár 50 kilométeres távolságban is kecsegtető perspektíva a magyar emberek nem elhanyagolható része számára, hogy inkább mondjuk Romániában vagy Szlovákiában ejti meg a bevásárlásokat. Romániában 9 százalék az élelmiszeráfa és helyenként - tudom, hogy ez hihetetlen, csak ez a valóság - még Ausztriában is olcsóbban lehet vásárolni alapvető élelmiszereket, mint Magyarországon. Úgy hiszem, hogy ez sokat elárul a jelenlegi állapotokról. Nem csoda, hogy ezeket az arányárakat nem szívesen fizetik már meg a magyar emberek, mert egész egyszerűen nem tudják megfizetni, és még jelentősebb utazást is megéri bevállalni annak érdekében, hogy a

legnagyobb kiadást jelentő tételen, az élelmiszer-vásárlásokon tudjanak faragni vagy pénzt megspórolni.

Lehet, hogy ön szerint van önök szerint nagyon válságálló a magyar gazdaság, de én azt látom, hogy az emberek nagy része kevésbé válságálló, mint azt önök innen a budapesti dolgozósobákból gondolják, és látható az, hogy lázas kotorászás indult meg a lakosság és a vállalkozások zsebeiben. Most, amikor vállalkozásokról beszélek, én igyekszek mindig a NER-en kívüli világról szót ejteni, mert nyilván a kedvezményezett világ, a prémiumérzés, az aranykor folyamatosan fennáll a NER nagy cégeinek, de az azon kívüli vállalkozások korántsem élvezhetnek ilyen előnyöket. Még ha ez meglepő is, higgyék el, ez így van!

A közteherviselésnek egy elég sajátos formája alakult ki Magyarországon, és mára ott tartunk, hogy a közigazgatási bírságok jelentős növelésétől kezdve a legkülönbözőbb ellenőrzéseken keresztül és főleg a vállalkozásokon megpróbálnak minél több pénzt bevasalni. Ehhez kapcsolódna az első kérdésem. Ezt talán már tavaly is fölvettem önnek, hogy talán a nagyobb türelem és a nem annyira bírságközpontú szemlélet a hatósági ellenőrzéseknél nem lenne-e kifizetődő akár már rövidtávon is, hiszen a most megemelt bírságok egy nagy nemzetközi multicégnek a kerekítési hibahatárt el nem érő kategóriát jelentenek, de egy kis magyar cégnek óriási érvágást okozhatnak. És ha nem a megtorló jellegű szemlélet, a mindenáron való pénzbehajtás uralkodik el, akkor középtávon a rengeteg megtermelt áfával, egyéb adóval ez szerintem már meg is térülne.

Ugyanakkor vannak olyan tételek, több száz milliárd forintot jelentő tételek, amelyek a teljes kormányzat ingerküszöbét valahogy nem akarják elérni. Nem állítom, hogy ezért csak ön a felelős, de nagy tisztelettel javasolnám vagy ajánlanám önnek figyelmébe a kaszinók világát, amely félreeső területnek tűnik, 160-ad rangú marginális kis területnek, de csak jelezném, hogy ellentétben a legkisebb falu kozmetikusával, ezek a kaszinók nincsenek bekapcsolva, bekötve a NAV online rendszerébe. Mértékadó becslések szerint több ezer milliárd forint fordul meg minden évben a magyar kaszinókban, amúgy egy szűk koncessziós kör üzemelteti ezeket. Még egy átlagon aluli mértékű közteherviseléssel is több száz milliárd forintot lehetne behúzni úgy, hogy vidáman megérné még úgy is kaszinókat üzemeltetni. Persze, ne legyünk naivak, amikor jelenleg is hivatalban lévő miniszteri érintettségek merülnek fel, akkor rögtön megváltozik a jogalkotás iránya, de biztos vagyok benne, hogy a társadalmi igazságosságot sokkal jobban szolgálná, ha először itt kezdenénk kotorászni a kaszinótulajdonosok, a koncessziójogosultak zsebeiben, és az a több száz milliárd forint - ha nem ezer milliárd forint - óriási segítséget jelentene a magyar költségvetésnek. Szerintem jól el tudnánk arról beszélgetni, hogy az innen befolyó bevételeket akár a Nemzetgazdasági Minisztérium mire költse el.

200 milliárd forintos ingatlanfejlesztési projektet jelentettek be a napokban; ezt pár órával ezelőtt Lázár miniszter úrtól is megkérdeztem. A hírekből úgy tűnik, hogy ez nem a lakosságot célozza, hanem az ingatlanfejlesztők lesznek ennek a kedvezményezettjei. Az lenne a kérdésem, hogy akár egyébként az Építési és Közlekedési Minisztériummal karöltve nem gondolkodnak-e valamifajta elfogadható, okos árszabályozáson, hiszen akár az ingatlanfejlesztők kapják ezeket a forrásokat, akár a lakosság, fennáll a veszélye, hogy az megint extrém mértékben felhajtja az amúgy is durva ingatlanárakat, ugyanis az elmúlt négy évben Magyarországon 147 százalékkal emelkedtek az ingatlanárak, míg az uniós átlag ennek kevesebb mint az egyharmada.

A mai magyar fizetésekből teljesen reménytelenné válik a lakhatás megteremtése, és az elmúlt négy évben ez különös nyomatékkal igaz. Tehát örvendetes lehet, hogy 200 milliárd forint megjelenik, csak ön nem látja-e annak a veszélyét, hogy

ezt gyakorlatilag saját maguknak adják, tehát a NER-kedvezményezett körnek is csak a legfelső része fog ebből a 200 milliárd forintos ingatlanfejlesztési forrásból részesülni. Illetőleg milyen lépést terveznek tenni az amúgy is magas négyzetméterárak minimum megfékezése, vagy leginkább letörése érdekében?

Az idei évnek a felénél jöttek ki az akkumulátorgyárakkal kapcsolatos adatok. Szintén mértékadó, Mi Hazánk-os elfogultsággal aligha vádolható szakvélemények szerint 32 százalékkal esett vissza ezeknek a termelése. Belátják-e ezek után, hogy ez az egész egy evolúciós zsákutca? És ha csak megnézzük az európai autóipar állapotát, akkor láthatjuk ezeket a szomorú adatokat. Nem gondolják-e, hogy a hagyományos benzin- és gázolajüzemű autók még mindig jóval gazdaságosabban üzemeltethetőek, illetőleg jóval környezetbarátabbak? Hiszen elképzelhető, hogy egy elektromos autó a működése során már kevésbé terheli a környezetet, de ha nem innentől fogalmazzuk meg a mondatot, hanem a gyártás pillanatától, a gyártás megkezdésének pillanatától a gépjármű életciklusának végéig, akkor látjuk, hogy lényegesen jobban terheli a környezetet, rengeteg ritkaföldfém, rengeteg olyan drága technológia szükséges hozzá, amely egyébként jelentős környezetterhelést jelent. Továbbá mondjuk 45-50 százalékból újrahasznosítható egy elektromos személygépjármű, míg egy hagyományos akár 80-90 százalékból is. Lehet, hogy önnek más szakértői vélemények állnak a rendelkezésére, hozzám ilyen szakértői vélemény érkezett. Nem saját kútfőből találok ezeket ki, vagy nem a kisujjamból szoptam ki, hanem ezek a szabadon elérhető internetes forrásból származó információk.

Helyesnek tartja-e mint nemzetgazdasági miniszter, hogy Magyarország második legnagyobb városát, a gyönyörű várost, Debrecenét gyakorlatilag kínai gyarmattá változtatták, és az akkumulátorgyárak most már talán még Hajdúböszörménytől Nyíregyházáig fognak, szinte lassan már egybefüggő egységet alkotni? Nem gondolja-e óriási veszedelemnek foglalkoztatáspolitikai, majd később akár egyébként társadalmi, etnikai szempontból a vendégmunkások megjelenését?

A miniszterelnök úr szavaiból az derült ki, hogy pár éven belül 500 ezer vendégmunkás jelenhet meg Magyarországon. Néhány hónappal ezelőtt Lázár miniszter úr mondta azt, hogy rövidesen Debrecenben legalább 50 ezer vendégmunkás fog megjelenni. Egyrészt a város infrastruktúrája sem készült fel ekkora népesség növekedése, másrészt pedig ez a kulturális és egyéb különbségek miatt ez nagyon komoly közbiztonsági veszélyeket is rejt. És én tudom, hogy önök ilyenkor mindig elmondják, hogy csak olyan munkahelyre, olyan státuszra léphet be vendégmunkás, ahol magyar munkaerő nincs, de tudjuk, hogy a valóságban ez nem mindig így történik. Nemrég emelték fel még ebben az évben kettőről öt évre a foglalkoztatást kereső időtartamát, és bizonyos beruházások esetében a családegyesítést is lehetővé tették. Hát, ez finoman szólva sem azt vetíti előre, hogy ezek az illedelmesen kopogtató vendégmunkások majd az öt év letelte után haza akarnának menni. Nyilvánvalóan itt fognak maradni. És ami bekövetkezett a 60-as, 70-es évektől kezdve, mára érett be ez a folyamat, mondjuk Németországban vagy más nyugat európai országban, az a folyamat most kezdődik el Magyarországon, csak sokkal rövidebb idő alatt fog jóvátehetetlen károkat okozni.

Az ön nyilatkozataiból is kitűnt - mint ahogy egyébként a pénzügyminiszter nyilatkozataiból is -, hogy a költségvetés tervezését tartalmilag és időzítés tekintetében is az amerikai elnökválasztáshoz kötötték. Hogy látja, hogy a republikánusok győzelmével, Trump elnök úr győzelmével mennyivel lehet, akár önnek mint nemzetgazdasági miniszternek másabb vagy nagyobb mozgástere? Hiszen nyilván oka volt annak, hogy ennyire kívártak a költségvetés benyújtásával is, és ennyire nem is tagadták, nem is titkolták, ennyire az elnökválasztás végeredményéhez kötötték ezt. Tekintettel arra, hogy bevezetik az inflációkövető adóemelést, ez drasztikus

üzemanyagár-emelkedést is fog okozni - az egyéb tényezőkről, mondjuk, olajpiaci tényezőkről nem is beszélve -, amely nyilvánvalóan fel fogja hajtani az inflációt, és végig fog vonulni láncreakcióként a teljes magyar árlistán, hát valamennyi termék árában meg fog jelenni.

Többször vívtak intellektuális közelharcot a MOL vezetésével, ha az idei év dokumentációit átnézzük, ez feketén-fehéren kiderül: elég erősnek látja-e a rendelkezésre álló jogosítványokat ahhoz, hogy egy újabb drasztikus üzemanyagár-kiugrást meg tudjon fékezni?

És ha már energiánál járunk, akkor nem tudok elmenni szó nélkül amellet, hogy miközben akár a külügyminiszter úr is, világrekordokat utazva kilincsel megfelelő földgázellátás érdekében, ami egyfelől egy nagyon nemes cselekedet, másfelől lehet inkább az önellátás irányába kellene elmozdulnunk, a Makói-árokban rejlő gázkincsről beszélnek. Mielőtt még esetleg azzal rázná le ezt a kérdésemet, hogy de hát, mélyen van 3000-6000 méter közötti mélységben, ami tény, jóval magasabb a föld hője odalent, mint mondjuk, az Egyesült Államok hasonló gázmezőinél, ez is tény, de 2022. július 7-én Gulyás Gergely miniszter úr nyilatkozta azt, hogy most már van olyan technológia, amellyel megéri felhozni ezt a gázkincset. Adatgyűjtésem során arra jutottam, hogy talán 2045-ig Gyurcsány Ferenc 100 ezer hektárnyi területre koncessziót adott a kanadai többségű Falcon cégnek, de látható, hogy ha érdekük fűződik hozzá, akkor óriási összegeket tudnak megmozgatni bizonyos jogosultságok vagy lehetőségek visszavásárlása, visszaszerzése érdekében. Hát, ha valamiért érdemes lenne forrásokat áldozni és szabadságharcot vívni, pont a Makói-árok visszaszerzése. 600-1500 milliárd köbméter gáz lakozik odalent, ez 60-150 év közötti önellátást tenne lehetővé, az exportlehetőségekről még nem is beszélve. Amellet, hogy ez még Nagy-Britannia teljes ismert gázkészletének több mint a háromszorosa, szintén mértékadó kutatások szerint még legalább öt ilyen gázmező található a mai Magyarország területén. Elképzelhető, hogy az átlagosnál drágább, nyilván a vízgazdálkodás szempontjaira vigyázni kell, az elsivatagosodást nem lehet vagy annak a veszélyét nem lehet tovább növelni, de ebbe az irányba a pénz felhasználása, úgy gondolom, hogy nagyon népszerű lenne és már rövidtávon is rendkívül hatékony, hiszen végre az energiaönellátás egyik alappilléret meg tudnánk teremteni.

Aztán talán lehetnek az ön környezetében olyanok vagy lehet, hogy korábban ön is gondolt olyasmire, hogy bizonyos élelmiszerár-emelkedéseknél talán maguk a termelők ennek az okait. Néhány rövid mondatot hadd fűzzek ehhez hozzá, nehogy valaki félreértse - főleg azoknak mondom ezt, akik itt voltak a 11 órás üléskezdet óta folyamatosan -, nagyon jó szívvvel hoztam ezt a szép almát a családi gazdaságunkból, nehogy valaki felhántorgatásnak vélje ezt, mert az visszatetsző lenne, ezt szeretném elkerülni, de ha most ránéznek ezekre a szép almákra, akkor hadd mondjam el, hogy képzelje el, tisztelt miniszter úr, hogy elsőosztályú, kifogástalan almát tőlünk, termelőktől - mert a családom sok más családdal együtt ezzel foglalkozik, amíg végleg meg nem fojtanak minket - 130-150 forint közötti áron veszik meg. Ha 150 forintért eladjuk, már görögtüzeket gyújtunk, meg disznót vágunk kis túlzással, örömmünkben, hogy azt az almát annyiért el tudjuk adni. Ha valaki bemegy bármelyik, önök által agyontámogatott multiáruházba, akkor 700 és 2000 forint közötti kilogrammonkénti árral találkozunk azért a szeméért cserébe, amit mi szégyellünk beletenni szinte már a léalmába is. Akkor az a kérdés, hogy: a termelők miatt drágulnak az élelmiszerek vagy a kereskedelem miatt, főleg a multikereskedelem miatt? Hát nem kell hozzá túl éles ész, hogy belássuk, hogy a multik verik ezt fel.

Ezzel kapcsolatban egy új körülményt ajánlanék az ön figyelmébe, nem rendelkezem még minden információval, de nagyon szívesen segítem az önök munkáját, hiszen önök a döntéshozók, én beszélhetek bármit, önök tudnak döntéseket

hozni: pontosan az almabeszállításnál, de valószínűleg más gyümölcsöket is érint, kötelezően előírt több multicég bizonyos göngyöleghasználatot. Ezt nem engedik a magyar felvásárlónak, hogy megvegye. Olyan mértékű ennek a göngyöleghasználatnak az ára, hogy akár 30 forinttal is felferheti akár az almának vagy más gyümölcsnek a kilogrammonként árát. Semmi nem indokolja, ez egyedül annak az érdeke, aki ezt a göngyöleget legyártja. Mivel nem ismerem a körülményeket, nem tudok most pontos cégnevet mondani, nem kezdek el vagdalkozni azzal, hogy biztos ez is valami kormányközeli cég, mert amit nem láttam bebizonyosodni, azt felelőtlenül nem fogom kijelenteni. De még ráadásul a hatvanhatezredik bőrt is így húzzák le, akár egyébként a termelők lehetőségeit csökkentve, akár a közvetlen magyar felvásárlót, aki beszállít a multikhoz, azoknak a lehetőségét is csökkenti, hiszen a magyar felvásárló kin fogja ezt levenni, miniszter úr? A termelőn fogja valahogy érvényesíteni. És megint mondom a 130-150 forintból úgy lesz, akár 1500-2000 forint, hogy abból, ahogy mifelénk szokták mondani, nem lesz túl sokszor zsíros a termelők szája széle, meg a verejtékes munka az náluk csapódik le, a verejtékes munkát nekik kell elvégezni. Valamennyi gyümölcstermelés, de akár a zöldségtermelést vagy talán az állattartást kivéve a mezőgazdaság nagy része, tudja, olyan, hogy 10-15 perc jégeső tönkretesz az egész évet, fél óra vagy egy óra tavaszi fagy tönkretesz mindent, akár egy élet munkáját. Nos, ahhoz képest ilyen felvásárlási árak, én úgy gondolom, hogy az a legdurvább szegény kategóriájába tartoznak. Tudom, hogy nem egyszerű, tudom, hogy mondani könnyebb, mint végrehajtani vagy megcsinálni, de kérem, gondolkozzanak el azon, hogy érdemes lenne erre valami akcióttervet vagy bármilyen életképes ötletet kidolgozni, hogy a maradék termelésünk ne szűnjön meg Magyarországon, hiszen az senkinek nem lehet érdeke.

Egy kérdésem lenne Fónagy államtitkár úrhoz, már csak az arányos közteherviselés érdekében, hogy önhöz is intézzek kérdéseket, ne csak a miniszter úrhoz: ön a 2010-es - én nem felejtettem ezt el -, a 2010-es önkormányzati kampányban megígérte a Csenger-Szatmárnémeti vasútvonal fejlesztését, illetőleg a vasúti határátkelőhely megnyitását. Kérdezném, hogy: erre vonatkozólag lehetnek-e, mondjuk, akár a következő másfél-két évre bizonyos reményeink?

És végül, de nem utolsósorban szeretném azt elmondani, hogy utazási irodák közül néhány vezetővel volt szerencsém az ősz folyamán konzultálni, és a lelkemre kötöttek néhány fontos dolgot, ami az ő szívüket nyomja, és amely talán eddig a szabályozási hatósugárból kiesett. Az egyik a TEÁOR-számok kérdése, egyszerűen észszerűsítésre, rendszerezésre lesz szükség. Itt igazából kérdeznék, mert a helyi iparüzési adóval kapcsolatban olyat mondtak nekem, hogy ezt nem is akarom elhinni, miszerint itt az árbevétel lenne és nem az árrés, mondjuk, ha nagyon leegyszerűsítjük, a maximum 2 százalék helyi iparüzési adó alapja. Ha ez valóban így van, akkor a megszüntetését nem tartja-e indokoltnak a miniszter úr, vagy mi indokolja ennek a fenntartását más tevékenységet végző vállalkozásokhoz képest?

Aztán az árrés kötelező feltüntetése a számlán. Higgyék el nekem, én nem vagyok érdekelt ebben, tehát nekem semmiféle érdekeltégem semmilyen utazási irodában nincs, csak amikor ilyen döbbenetes különbségek jönnek ki, és tudunk meg a szakma képviselőitől, akkor gondoltam, idehozom a mai ülésre. Ha más tevékenységnél nem kötelező az árrést feltüntetni a számlán, akkor miért pont ennél a tevékenységnél kötelező, vagy akkor miért nem kötelező máshol? Tehát mi ennek a gazdasági vagy jogpolitikai indoka?

És aztán a nagyon izgalmas kérdés még, a beutaztatást végző irodáknak a kérdésköre. Erősítse vagy cáfolja meg, miniszter úr, ön nyilván sokkal tájékozottabb, mint én, hogy jelen állás szerint semmifajta kontroll nincs ezen tevékenység fölött, tehát a Magyarországra történő beutaztatást végző cégeknek semmifajta vagyoni

biztosítékot nem kell adni, míg mondjuk a klasszikus kiutaztatást végzőknek nagyon súlyos, indokolt, de súlyos terheket kell emiatt viselniük. Tehát legalább egy regisztrációs kötelezettség vagy a tevékenységért felelős személynek a cég irataiban való feltüntetését, vagy akár ettől erősebb ellenőrzési jogkört nem tart-e ön indokoltnak?

Köszönöm szépen, ennyit szerettem volna egy szuszra. Most pedig, mivel további kérdést, észrevételt nem látok, ezért nagy tisztelettel megadom a szót miniszter úrnak, hogy reagáljon az elhangzottakra, kérdésekre, észrevételekre.

Dr. Fónagy János válasza

DR. FÓNAGY JÁNOS államtitkár (Nemzetgazdasági Minisztérium): Köszönöm szépen. Ha elnök úr megengedi, akkor az egyszerűbbel kezdem. 2002-2010 között, annak idején a baloldali kormányok emlékezetem szerint 35 vagy 36 mellékvonalat zártak be, és mi azt mondtuk 2009-2010-ben, hogy ahol a forgalom ezt indokolja és anyagilag lehetőség van rá, ahol indokolt, ezeket újranyitjuk. A Dunántúlon többet, az ön választókerületében emlékezetem szerint a Mátészalka, Csenger, Csengersima, illetve a Mátészalka, Csenger, Vajta vonal volt - az a kettő futott ki a határra, a csengerit választottuk. Csengeren helyre is állt a kötöttpályás közlekedés.

Tudni kell, a fiatalabb kollegáknak mondom, hogy Csenger, Csengersima, ott van a határ, a túloldalon Szatmárnémeti; Szatmárnémeti ma Magyarországról kötött pályáról dél felől Debrecenből közelíthető meg, de a szatmári vonalon '46-ban felszedték a sínt; a töltés ott van. Valóban 2010-ben terveztem, és azóta minden lehetséges helyen, amíg volt rá lehetőségem, elmondtam.

Nem tudom, jelenleg a Mátészalka, Csenger, Csengersima vonallal mi van, de a Szatmárnémetiben ott vannak. Egyébként egy másik ilyen vonal van, az Eger, Szilvásvárad, Putnok, ott Csokvaománynál ráomlott a hegy.

Elnök úr kérdésére tehát azt, amit mi 2010-ben megígértünk, hogy ahogy a csengeri vonalat helyreállítottuk, azt megcsináltuk. Szatmárnémeti a tervek között szerepel, de ahhoz, mondanom se kell, kellenek a románok is, mert az egy nemzetközi szerződésen múlik. De szükség lenne rá, és ahol lehetőségem van rá, ott ma is elmondom, ezt tanúsíthatom. Köszönöm szépen.

Nagy Márton válasza

NAGY MÁRTON nemzetgazdasági miniszter: Köszönöm szépen. Szatmár Kristóf kérdésével kezdem. Az antibürokrácia és a szabályozási dereguláció szerintem az egyik legfontosabb pont lesz 2025-ben. Újra neki fogunk futni, és ennek persze vannak központi elemei.

Az ESG egy nagyon érzékeny kérdés, mert a kis- és középvállalatokat tényleg mentesíteni kéne alóla. Viszont ez egy összetett dolog, nemcsak a kormány szabályoz vagy a parlament törvényt hoz ezzel kapcsolatosan, hanem a Nemzeti Bank is lépdel a hitelezés folyamán. Ma már a kkk-knak előírják az ESG-tanúsítvány kérdését, ezért ez valójában egy SZTFH-NGM-MNB-kérdéskör.

Azt gondolom, hogy a megszülető törvény jó lehet; lehet, hogy a hatályba lépéséig gondolkodnunk kell. Örömmel értesítek mindenkit, hogy terveim szerint Szabados Richárd alatt fel fogunk állítani egy vállalkozásvédelmi helyettes államtitkárságot. Ez a „védelmi” szó valami olyasmit jelent, hogy bizalommal kell fordulni a vállalatokkal szemben, és ebben az esetben a fogyasztóvédelemnek, a NAV-nak, a Nébihnek vagy éppen a kormányhivataloknak is úgy kell eljárni, nem feltételezve azt, hogy most éppen adót kerül, vagy éppen megszegi a szabályokat, hanem alapvetően bizalommal fordulni feléjük és segítséget adni a vállalkozások számára. Én is érzek egy olyan problémát, hogy ez egy ellenőrzésbeli kérdés, ami köré olyan szabályozási

rendszer kell, ami valójában a jókra szabályoz, vagy olyan, amelyik a rosszakra szabályoz, ez nem ugyanaz. Ha jókra szabályozunk, akkor feltételezzük, hogy egy ellenőrzés során a rosszakat ki bírjuk szedni. Ha a rosszakra szabályozunk, akkor viszont a jók is - hogy is mondjam? - idézőjelben megszívják, hiszen túl sok követelmény hárul rájuk. Mindenesetre megpróbáljuk most áttekinteni, pont tegnap beszéltük államtitkár úrral. A '25-ös évet a vállalkozók évének fogjuk nyilvánítani, és bizalmi kérdéseket fogunk előhozni, magyarul megpróbáljuk átállítani azt, ez nagyon nehéz dolog – ez nagyon nehéz dolog! -, tehát a NAV-ot átállítani arra, hogy hogyan kell működnie, hogy ne minden sarokban azt lássa, hogy itt valami visszaélés történik. Ez egy nehéz dolog, viszont meg kell próbálnunk részben ebben a nehéz helyzetben, részben ez egy nézőpont, azt mondani, hogy: kedves vállalkozó, te befizetted az adót, nincs többet mit keresni, azt az adót befizetted, amit elvártunk. Tehát ebben a fajta viselkedésmódban biztos, hogy szeretnék változtatni.

Bányai Gábor kérdése. Na, most, persze vannak olyan infrastruktúrák vagy ellátórendszerek, mert idehozom azt is, ahol lehetne többet költeni, ahol lehetne fejleszteni, ahol lehetne kicserélni, ezt, azt, am azt, és persze pénzből sosem elég, mert akkor 4 sáv vagy 6 sáv, vagy gyorsabban megy, nem tudom. Én nem kétlem, hogy a vasútból hiányzik pénz. Nem kétlem! De a pénz az nem úgy keletkezik, hogy van, hanem azt megtermeli az állam is és a költségvetés is, méghozzá bevételek formájában, a gazdaságon keresztül.

Addig, amíg nincs gazdasági növekedésünk, nem lesz pénz. De az a kérdéskör, hogy miből lesz pénz, amiből tudunk támogatni, azt mondom, hogy a gazdaságból lesz, ezért fontos a gazdaságot központba állítani és minden mást - minden mást sajnós! -, akár tetszik, akár nem, kicsit hátrébb szorítani, ami nem azt jelenti, hogy ők nem fontosak, hanem azt, hogy meg kell érteni, hogy először helyre kell állítani a gazdaságot, ebből lesz bevétel, és akkor tudunk költeni. Ha elköltjük előre a pénzt úgy, hogy a gazdaság nincs helyreállítva, az nem lesz fenntartható; abból csak költségvetési probléma lesz. Tehát egy kicsi türelmet kérek! Én azt gondolom, hogy van pénz. Lázár miniszter úr ezt érzi.

Az EIB-hiteleket mi intézzük, mint az a lába, hogy nekem hoznom kell a pénzt, hogy ő tudjon fejleszteni, de arról be tudok számolni, hogy ez a pénz rendelkezésre fog állni. Itt volt múlt héten az EIB elnöke, meg is ígérte. Alapvetően középszinten ez már jóvá van hagyva, majd meglátjuk, hogy mikor fog megérkezni a hír, de én 100 százalékgig biztos vagyok benne, hogy meglesz ez az egymilliárd euró, és utána Lázár miniszter úr ezt elköltheti arra, amire azt gondolja, hogy a legszükségesebb, persze, kormányfelhatalmazás mellett.

Hogy MÁV-kötvényt, meg ilyeneket bocsássunk ki: azt kell megérteni, hogy a MÁV is, mint minden más, a költségvetés része. Ha ő költekezik, a hiány emelkedik; mindegy, milyen forrásból van. Mindegy, hogy az állam odaadja neki, mert államkötvényt bocsát ki, vagy a MÁV közvetlen kötvényt bocsát ki, vagy az EIB-hoz megy. Ez az EIB money, az EIB-pénz is költségvetési hiány lesz, amikor a MÁV elkölti.

Egyetlen kérdés van csak, hogy mitől EIB és mitől nem állampapír, vagy mitől nem MÁV-kötvény: melyik az olcsóbb? Csak ez az egyetlen kérdés. Ez nem egy pluszforrás, hanem egy olcsóbb forrás vagy nem. Ezzel nem kerüljük ki a költségvetést, ezzel nem könnyítjük ki, ugyanúgy a MÁV-költségvetés része, hiszen az államháztartás része minden egyes kiadása, eszerint tehát alapvetően nem tudom...

Itt a munkáshitelre gondolt képviselő úr. A munkáshitel kérdésköre fiatalok esetén 17-25, semmi másról nem szól, minthogy a pályakezdőknek szól; na, most, mindegy, hogy mire költi. Arra költi, amire akarja. Ez egy szabad felhasználású dolog, a pályakezdésről szól. Addig, amíg az azonos korosztályban lévő főiskolásoknak és egyetemistáknak adunk nulla százalékosat tandíjra és szabad felhasználású hitelt

kamattámogatva, ők nem kapnak semmit. Nekik most pénzt kell adni, hogy az életet el tudják kezdeni. Az az ő felelősségük, hogy mire költik, lakásra költik, autóra költik, vagy éppen ruhát vásárolnak belőle, de bízunk kell bennük, hogy jó dologra költik. Én azt gondolom, hogy ez egy fontos dolog. Én bízom bennük, tehát látni is fogjuk különböző adatokban, de bízunk benne, hogy ezt jól fogják elkölteni.

A MOHU-kérdéskör. Ugye, a MOHU - minden kezdet nehéz -, de azt gondolom, hogy ezt ellenőrizzük, most már nagyon kíváncsi vagyok, hogy a MOHU mérlege hogy fog kinézni, hogy mit fogunk látni benne. Egyelőre még nem látjuk az idei mérleget, és abból látszik, hogy mennyire hatékony vagy nem. Értem, hogy helyben nagyon idegesítő, hogy elromlik, meg bolton belül van, aztán kipakolják, meg nem tudom, zavarják a bolton belüli dolgokat, de ez a fajta palack visszaváltás, ez létezik, és kell az Európai Unióban. Ez egy jó dolog. Ez a zöldkörforgásnak a része. Inkább az a kérdés, hogyan tudjuk javítani ezt a kérdéskört. Ez a rendszer jó, efelé a rendszer felé kell menni, ahogy kezdődik, mindig vannak gyerekbetegségei, ez be fog indulni rendesen. Az, hogy a MOHU-nak milyen lépéseket kell megtennie, remélhetőleg felelős cégvezetés van, ami a hatékonyság és az ilyen problémák kidolgozásáról szól.

Apáti Istvánnak nagyon sok kérdése volt, próbálok érdemben reagálni többre. Élelmiszer: én nem látom a határ körüli hatalmas vásárlást. Lehet, hogy van, de az adatokból nem látszik, hogy kimennénk és élelmiszert vásárolnánk. Ez nem igaz. A külföldi fogyasztás nagy része az turizmusból ered, hogy kimegyünk és turistáskodunk és ott költünk, illetve az e-kereskedelemből, de az élelmiszer tipikusan nem e-kereskedelmi játék. A Kifli az egy dolog, de én nem látom ezt a kérdéskört, hogy ez jelentősebb lenne. Az MNB adataiból nem látszik Parndorf sem, hogy külföldön vásárolnak többet a magyarok, mint amit szoktak vásárolni. Tehát én ezt nem látom.

Ami a lakásépítést jelenti, és értem itt, hogy ez a NER-kérdés be van ragadva meg ilyenek, de nem kell mindenhol csillagokat látni, vagy nem tudom mit, ilyen kísérleteket. Tehát ha ön megnézné azt, hogy kik a legnagyobb ingatlanfejlesztők ma Magyarországon, és kik szoktak lakást fejleszteni, hiszen a 200 milliárd oda megy, akkor pontosan fel tudja azokat a cégeket sorolni, mint a Biggeorge, a Metrodom, a Market, a Wing vagy egyebek, amik, hát hogy is mondjam, ne NER-ezzük le ezt a kérdéskört. Bár nem is tudom, mit jelent az a NER az ön szóhasználatában, nem gondolom, hogy ez így van. Tehát nézzen utána, hogy kik a legnagyobb lakás... Lakásról beszélünk. Más a lakás, meg az, aki nem tudom, részt vesz egy iroda építésében vagy egy autópálya-építésben, más. Ezek másfajta cégek, ja és a Futureált, meg a nem tudom, mit még nem is említettem. Cordia és a többi és a többi.

Ami a másik kérdését illeti, hogy a 200 milliárd most csak lakásra megy, lehet kollégium, bérlakás vagy lakásépítés. Korábban volt ilyen programunk 110 milliárdért az ingatlanra, mert abban minden benne volt, iroda, logisztika, pláza, most lakásra megy. És a következő tényleg célzás lesz, megyünk egy célzottabb program felé, a következőnél már célozni fogunk, méretre, millió négyzetméterre és a többi, de ezt nem tudjuk most megtenni, mert közben a gazdaságot is élénkítenünk kell. Tehát a gazdaságélénkítés és a megfizethető lakhatás mezsgyéjén mozgunk, és alapvetően be kell dolgozni magunkat abba, hogy a kínálati részt növelnünk kell. A probléma valós, hogy a keresletoldali intézkedések miatt vagy akár a prémium Magyar Állampapír lejáratá miatt lehet egy magasabb lakásinfláció, azt kezelnünk kell. Ezt a múltban, a kínálati oldalt nem kezeltük jelentősen. A kínálatnak mindig van egy alkalmazkodása, a kereslet után késve alkalmazkodik, akkor elmennek az árak, és ugye az ár meg sticky, tehát ragadós, visszafelé nem jön. De ezzel a lépéssel nagyon gyorsíthatunk a kínálaton, nagyon-nagyon sokat gyorsíthatunk. Tehát sokkal gyorsabban be fog indulni, és ezt látjuk is, a megrendelésállományok jelentősen emelkednek, főleg a lakásépítések esetén, az építőiparban, ez KSH-adat. Azt látjuk, hogy az engedélyek száma is a

kormányhivatalokba ömlik be lakásépítések tekintetében. Tehát azt gondolom, hogy a kínálatot sokkal jobban meg fogjuk tudni fogni.

Akkumulátor-kérdéskör. Én most ebben az évben rengeteget tanultam az elektromos autózásról, és annak a gazdaságtanáról, akár arról, hogy milyen lépések vannak az akkumulátorfeldolgozás tekintetében. Többször utaztam külföldre, fogadtam cégeket, sőt Németországban is jártam háromszor, hogy egy kicsit beleássak abba, hogy mi történik itt. Az látszik, hogy van egy zöldátállás, bizonyos országokban ez gyorsabban megy, bizonyos országokban lassan. Például Franciaország nyomja ezerrel, ez nem igaz, hogy az Unióban a hagyományos motorok, a gázolaj... ez hatékony. A franciák teljesen felvették arra a dolgot, hogy töltőállomás, mivel van olcsó energiájuk atomból, lényegében azzal ellátják, és zöldátállás ezerrel az összes vállalatnak. Lényegében a céges kocsik elektromos autók, és ehhez rengeteg adókedvezményt adnak, vagy lízingkedvezményt, ami a csövön kifér. A franciák nyomják ezerrel, a németek pont az ellentétje. Igen, de mégse, igen, mégis, és rángatják a kormányt, de maguk az iparvállalatok se tudják. Ez az egyik dolog. A másik, hogy nincsenek támogatási programok. Tehát a franciák bőkezűek, a németek meg semmit nem adnak. Nos, támogatás nélkül nem lesz átállás, egy új technológia drágább. És ha a Mercedesszel vagy a BMW-vel beszélünk, ők is azt mondják, hogy a stratégiai terveikben az szerepelt, hogy lesz elektromos átállás, csak ehhez remélhetőleg kapnak támogatást a fogyasztó vagy éppen az iparvállalat szintjén. Ezt megkapják Amerikában is már a vállalatok, megkapják a franciáknál, megkapják Kínában a vállalatok. Egyedül a németek nem adják oda, részben azért se, mert a pénzt nem erre költik, hanem, ön is jól tudja, inkább a betelepülőknak, migránsoknak adnak szociális támogatást, és a falukban munka nélkül nyomják a pénzt beléjük, ami teljesen fölösleges. Tehát én azt gondolom, hogy itt az iparpolitika nem konzisztens, de maga az egész kormány egy kutyaszorító. Tehát amikor a zöldek azt mondják, az az autó jó, amin nincs négy kerék és most akkor nem is arról beszélünk, hogy hagyományos motor vagy elektromos, hanem járjunk biciklivel vagy gyalog, tehát ezek örületek, tehát ez örületbe kergetőzés, és persze a német kormányt nem más buktatta meg, mint a gazdasági élet szereplői, hiszen a gazdaság nélkül nem lehet működtetni egy országot.

A feldolgozás tekintetében én olyan adatokat tudok az elektromos autóknál, akár az akkumulátoroknál is, hogy 95 százaléka feldolgozható. Visszanyerhető a ritkaföldfém. Én láttam ezt a technológiát, az egész sort, hogy az akkumulátornál van egy pretreatment és egy posttreatment. A pre az, amikor csak fizikailag összedaráljuk, és ilyen fekete por lesz belőle, a posttreatment, amikor vegyiparilag kezeljük, és visszakapod a kobaltot meg a lítiumot meg ezeket, 95 százalékkal visszakapják, és az dönti el, hogy újrafeldolgozzák vagy nem, hogy mennyi a bányászatból, a bányából kiemelt ritkaföldfémnek az ára. Tehát a bányászat és a feldolgozóipar már kéz a kézben jár, és amelyik olcsóbb, azt keverik ki. Viszont van egy rossz hírem: az Európai Unióban meg fogják tiltani az akkumulátorexportot, a használtat is kifelé, mert pont az akkumulátort nem hulladékként kezelik, hanem ipari nyersanyagként kezelik, és nem akarja elveszteni az Unió a ritkaföldfém-kérdéskört, ezért az Unióban rengeteg akkumulátorfeldolgozó lesz. Ez környezetvédelmileg nagyon erősen le lesz szabályozva, de alapvetően pont a zöldátállás ezzel az akkumulátorfeldolgozással válik teljesen cirkulárisá, hiszen visszanyerjük a ritkaföldfémeket, betöltjük az akkumulátor-előállítóba és újra akkumulátort generálunk belőle. Ez létezik, és ezt két ország tudja jelen pillanatban: Dél-Korea és Kína. Máshol nincsen ilyen jellegű cirkuláris vagy teljes körforgásos gazdálkodás.

Az elektromos átállás lesz, ez nem kérdés, és lehet, hogy ön, ahogy szokták mondani, hagyományos autóval jár és én is, de a fiam számára, ahogy én szoktam

mondani, ez már bűdös és hangos és elektromosra fog váltani. És itt leteszem a nagy esküt, ez generációs kérdés, és a zöldátállítás meg fog születni.

A vendégmunkás-kérdéskör. Azért ne forgassuk ki a miniszterelnök szavait, az 500 ezret nem arra mondta, hogy ötszázezer munkahely kell vagy munkaerő kell a következő években, ebből 300 ezer munkaerő-tartalékból kiemelhető. Igen, lesznek olyan állások, ahol vendégmunkás van - nem összekeverendő a migrációval, az illegális, a vendégmunkás szabályozott keretek között van -, de jelezném a jelenlegi arányokat is: a teljes foglalkoztatottságon belül 2 százalék a vendégmunkás, 65 ezer körül, ha lebontom az ukrán és a szerb dolgot, ha nem, akkor nagyjából 2 százalékom van. Ha a 65 ezret meg is hosszabbítjuk, és 3 évenként újrazik, az is háromszor 65 ezer; a 200 ezer azt jelenti, hogy 4 százalék az Unióban a legalacsonyabb arány, nem talál olyan országot, ahol a vendégmunkások ilyen alacsony arányban foglalnak helyet, és ez a maximum. Tehát nem, itt semmi olyanról nem beszélünk, hogy itt valaki valamit is elfoglal.

Azt meg, hogy Debrecenben mi történik, félreértik. Két hullám van: az egyik az építés. Oké, lehet, hogy az építőipar vagy az építés során használnak kínai embereket, de az, hogy ki fog dolgozni a gyárban, az egy másik kérdés, és ki áll majd a szalagok mellett, vagy egyáltalán áll-e valaki, mert automatizálva lesz ez a kérdéskör. Tehát az, hogy itt most valaki valamit is elfoglal, azt hagyjuk!

Az építőipari munkások is csak addig jönnek, amíg azt fel nem építik. A szabályok meg tiszták: 3 év és 3 év vagy 2+1, és 2+1-re meg lehet hosszabbítani. Azért vannak a törvények, hogy azokat betartassuk; ha kell kitoloncoljuk őket, nincsen probléma ezzel kapcsolatosan. És itt most nemcsak kínaiakról van szó, hanem a többi országról is.

Ugye, Amerika, az Egyesült Államok azért fontos. Addig, amíg Németország és Franciaország botladozik, azért az Egyesült Államok, köszöni szépen, jól van. És ahogy szoktam mondani, a Trump-cardot vagy a Trump-kártyát azért ki fogjuk játszani. Ez politikailag sem elkerülhető, ha gazdaságilag sem elkerülhető, a kettős adóztatás, vagy éppen a visa, vagy éppen a közvetlen járatokon túl az, hogy amerikai befektetőt hozunk Magyarországra és akár portfólióbefektetőt, állampapír-vásárlót, ilyen nagy amerikai befektetők voltak, akik elhagyták az országot. Én azt gondolom, hogy ez újra növekedhet.

Az üzemanyagnál azt tudom önnek mondani, hogy az üzemanyag ellen mindig is harcoltunk, és ez a kérése nyitott ajtókat dönget. Én vagyok az, aki általában minden hónapban vagy negyedévente nekimegyek a MOL-nak, vagy az üzemanyag-kereskedőket kritizálom, hogy mi a helyzet, és kiharcoltam azt, hogy a régiós árakhoz képest ne nagyon legyenek magasabbak a MOL árai. Havonta ellenőrizzük a KSH adatszolgáltatásain keresztül, és amikor kell, beavatkozunk, vagy éppen verbális intervenciót hajtunk végre. Az üzemanyag-kérdéskör kezelését, azt mondom, hogy nálam agresszívebben már nem csinálhatja senki, bocsánat!

A Makói-árok kérdésben nem tudok nyilatkozni, ne haragudj, nem vagyok energiaminiszter. Megmondom őszintén, azt se tudom, milyen technológia kell hozzá, tehát ebben hiányaim vannak, de szívesen tanulok, majd el fogom olvasni. Nem értek hozzá, ne haragudj!

Kiskerbolt és almakérdés: igen, ezt én is tudom, de ez nemcsak az alma esetén van így, hanem egy csomó agrártermék esetén így van. És ahogy szokták mondani, hogy a fejétől bűzlik az egész, a feje az a kiskereskedelmi bolt, és nem a hipermarket, ami agyon van támogatva. Senkit nem támogattunk agyon. Ha ön azt mondja, hogy én valamikor is adtam, vagy a kormányunk adott is pénzt a hipermarketnek, hát komolyan mondom: soha senkinek! Sőt! Hát, a kiskereskedelmi adó meg ezek kire vonatkoznak? *(Jelzésre:)* Nem, egyáltalán nem!

És igen, a mai mezőgazdaságot, az élelmiszeripart ezen keresztül lehet befolyásolni, hogy ő mennyiért teszi ki és hová teszi ki az almát, és egyáltalán magyar-e az az alma. És én azt gondolom, hogy itt én harcoltam eleget, hogy a kiskereskedelmi boltoknál a magyar részarány vagy a magyar élelmiszerek részaránya, vagy éppen a magyar tulajdonú boltok előretörjenek. Nagyon nehéz a terep, mert a hipermarketek el fognak tűnni, tehát a Tesco meg ezek el fognak tűnni, nem hatékonyak. Maradni fog a Lidl meg az Aldi, és reményeim szerint a másik részben pedig a magyar cégek maradnak, akik végre konszolidálódnak és egy tömbbe rendeződnek. A CBA vagy a Coop ilyen jellegű rendszerben nem tud versenyezni, hiszen mégsem egyek, még akkor sem, ha egy a nevük. Ha nem tudnak ténylegesen összeintegrálódni és egy tömbbe rendeződni, nem tudják felvenni a versenyt a Lidl-lel vagy az Aldival. A Lidl egy szuperhatékony üzem. Én csendes gyilkosnak hívom: csendes gyilkos, soha nem nyammog, a kiskereskedelmi adónál sem, hanem kihasználja azt, hogy piaci részesedése legyen. És ha valaki kijön, mert tönkremegy egy bolt valamelyik faluban, jelentkezik, hogy ott azonnal nyit egy újat. És a helyi képviselők ezt szeretik, hiszen van egy élelmiszerboltlánc. Semmi baj nincs ezzel. Csendes gyilkos, úgy csinálja, ahogy csinálni kell. A magyaroknak vele kell versenyezni. Senki más nincs a piacon, aki tétel; a többiek el fognak hullani. Csak úgy lehet, ha a magyarok összeszedik ezeket, és akkor lehet rá alapítani egy olyan agrárpolitikát, amit ön ténylegesen hiányol.

És egyetértek önnel, viccek vannak, és persze benne van a közvetítő és a kereskedő is, aki továbbviszi, az élelmiszer-feldolgozó is benne van és a többi. Mert mi történik a piaci marzsoknál? Szerintem ezt ön jobban tudja, mint én, mégsem vagyok egy agrárszakember. Alul a legalacsonyabb a margin, ha egyáltalán van, lásd alma. Az élelmiszer-feldolgozónál, a kereskedőnél van ekkora margin, a végén a kiskereskedőnél meg ekkora margin. *(Kezével mutatja.)* Minél föntebb megyünk, annál nagyobb a margin, a profitmarzs. Hát, ennyi! És az, hogy ki nyom vissza, mit: hát, fölülről nyomják az egészet vissza, és akkor már a kereskedő meg akarja tartani, és persze, hogy a végén a termelő szívja meg. De mondom, ez a kérdés a fejtől bűzlik.

Utazási irodák és beutaztatás. Én ezekről tudok, mindegyikről, és erre lépek, tehát dolgozunk ezen. Minden, amit elmondott, az pont ott van az asztalomon. Az első az utazási irodáknál az iparúzésiadó-árbevétel, én is észrevettem ezt. Csak, ugye, a kérdés, az hogy akkor mire tegyük? Csak az árrésre tudjuk, de azt meg akkor fel kell tüntetni. Tehát csak náluk azért kell feltüntetni, hogy az adóalapját át tudjam állítani, különben nem tudom átállítani az adóalapját. Tőlem aztán, akkor tüntessenek fel mást, de értelmes dolgot, ami az adóalapja legyen, mert az árbevétel tényleg nem értelmes dolog. Hát, rajta csak átfolyik az egész: van egy bevétele, meg egy kiadása, és átfolyik rajta.

A beutaztatási szabályokat is szabályozni fogom. Most pont készül a beutaztatásra egy szabályrendszer, tehát olyan dolgokat mond, amikről tudok, és köszönöm szépen, hogy megerősít abban, hogy jó irányba megyünk. A turizmust átvettem januártól. Rengeteget dolgoztam, az Airbnbtől kezdve, a dereguláción át, a vidéki nyitvatartásokon keresztül, a támogatások kiosztásán keresztül azért, hogy a turizmus fejlődjön. Különben jól is megyünk, reményeim szerint ma este is, nem kell leírni, Michelin-csillagos kérdéskör lesz, ma este fog kiderülni, hogy melyik étterem milyen Michelin-csillagot kap. Tudom, hogy ez a top kérdéskör, de igenis számít az, hogy Magyarországon hány Michelin-csillagos étterem van és hány vidéki Michelin-csillagos étterem tudja megkapni ezt. Ma este például ez lesz.

Tehát a turizmus, azt gondolom, nagyon fontos dolog, a magyar gazdaságban sokkal többet ki lehet hozni belőle. Vannak szabályozatlan dolgok, a beutaztatás mellett például az idegenvezetők sincsenek szabályozva, szóval mindenkinek már kártyája van, kint van, nem tudom, hány kártya, sokkal kevesebb van. Tehát az idegenvezetőket is

kell szabályozni, ezek most jönnek, és próbálom tényleg a lehető leggyorsabban ezt behúzni. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm a válaszokat, miniszter úr. Kérdezem, hogy van-e valakinek még kérdése, észrevétele. *(Nincs ilyen jelzés.)* Ha nincs, akkor a miniszteri meghallgatást mint napirendi pontot lezárom.

A miniszter úrnak és munkatársainak szép napot, további jó munkát kívánok!

Az ülés berekesztése

Kérdezem a tisztelt bizottságot, hogy közérdekű javaslata, bejelenténivalója van-e bárkinek. *(Nincs ilyen jelzés.)* Ha nincs, akkor a mai bizottsági ülést bezárom.

További jó munkát, áldott, békés karácsonyt és boldog új esztendőt kívánok mindenkinek! *(Jelzésre.)* Jövőre majd készülök az alma folyékony halmazállapotú változatával. *(Derültség.)* Köszönöm, képviselőtársam, hogy felhívta a figyelmet a hiányosságaimra. Köszönöm.

(Az ülés befejezésének időpontja: 14 óra 47 perc)

Dr. Apáti István
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Lajtai Szilvia és Madarász Mária