



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **T/152/364.**

Benyújtás dátuma: **2022-06-23 13:22**

Parlex azonosító: **RN33Z2WH0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Bakos Bernadett (LMP), Csárdi Antal (LMP), Dr. Keresztes László Lóránt (LMP), Kanász-Nagy Máté (LMP), Ungár Péter (LMP)**

Jogszabályi hivatkozás: **Az egyes házsabályi rendelkezésekről szóló 10/2014 (II. 24.) OGY határozat 40. § (1) bekezdés – a 91. § (4) bekezdésében foglaltaknak megfelelően ¹**

Törvényjavaslat címe: **Magyarország 2023. évi központi költségvetéséről**

A módosító javaslatot tárgyaló bizottság: **Fenntartható fejlődés bizottsága**

Módosító javaslat ²

Módosítópont sorszáma: **1.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XVII. Fejezet 20. Cím 33. Alcím 2.**

Jogcímcsoport

Módosítás jellege: **módosítás**

XVII. TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI
MINISZTERIUM

20 Fejezeti kezelésű előirányzatok

33 Közlekedési beruházások

2 Vasúti fejlesztések

[204 639,1]

394 639,1

/+190 000,0 f.
kiadás/

Módosítópont sorszáma: **2.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XVII. Fejezet 21. Cím 1. Alcím új 6.**

Jogcímcsoport

Módosítás jellege: **kiegészítés**

XVII. TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI
MINISZTERIUM

21 Központi kezelésű előirányzatok

1 A HHSZ 91. § (4) bekezdése alapján a központi költségvetés és a költségvetési fejezetek bevételi és kiadási főösszegére és egyenlegére – a Gst. 25. § (2) bekezdése szerinti módosító javaslat kivételével – kizárólag a költségvetési ügyekkel foglalkozó bizottság nyújthat be módosító javaslatot.

2 A módosító javaslatban egy vagy több (ebben az esetben egymással összefüggő, tartalmilag-logikailag összetartozó, részlemeiben egymástól elválaszthatatlan) módosítás tüntethető fel. Az egy módosító javaslatban benyújtott módosító pontok a továbbiakban összefüggőként kezelendők.

1	Közlekedési közszolgáltatások költségtérítése			
6	<u>Az országos Klímabérlet miatti kompenzáció</u>		<u>300 000,0</u>	/+300 000,0 m. kiadás/

Módosítópont sorszáma: 3.

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XVII. Fejezet 21. Cím 16. Alcím**

Módosítás jellege: **módosítás**

XVII. TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI
MINISZTERIUM

21	Központi kezelésű előirányzatok			
16	Gyorsforgalmi úthálózat rendelkezésre állási díj	[229 955,0]	<u>149 955,0</u>	/-80 000,0 m. kiadás/

Módosítópont sorszáma: 4.

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet XLII. Fejezet 1. Cím 9. Alcím új 3.**

Jogcímcsoport

Módosítás jellege: **kiegészítés**

XLII. A KÖLTSÉGVETÉS KÖZVETLEN
BEVÉTELEI ÉS KIADÁSAI

1	Vállalkozások költségvetési befizetései			
9	Ökoadó			
3	<u>Légitársaságok hozzájárulása</u>		<u>30 000,0</u>	/+30 000,0 m. bevétel/

Módosítópont sorszáma: 5.

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **1. melléklet L. Fejezet 5. Cím**

Módosítás jellege: **módosítás**

L. REZSIVÉDELMI ALAP

5	Légitársaságok hozzájárulása	[30 000,0]		/-30 000,0 m. bevétel/
---	------------------------------	------------	--	---------------------------

Indokolás

1., 3-5.

A közösségi közlekedés jobb kihasználásának a fedezete egy átcsoportosítás a kevésbé fenntartható ágazatoktól (repülés, autózás, kínai vasút építése). Javaslatunk szerint erre a programra csoportosítjuk át a luxus-rezsicsökkentés helyett a légitársaságok által fizetett hozzájárulást (30 milliárd forint). Az LMP azonnal leállítaná a Budapest-Belgrád vasút építését is, mert bűn minden

további forint elköltése erre a rendszerszinten is felesleges, és csak a kínai gazdaságot, és a fenntarthatatlan globális tömegáru-áramlást szolgáló beruházásra. A program forrása továbbá a túlárzott és szándékai szerint 35 évnyi extraprofitot biztosító gyorsforgalmi úthálózat-koncesszió, aminek a kifizetéseit drasztikusan csökkentenénk.

2.

Magyarország vesztesre áll a klímavédelmi harcban. Az üvegházhatású gázok kibocsátása 2013 óta növekvő pályán volt, amit csak a COVID-19 miatti gazdasági visszaesés tört meg átmenetileg. A közlekedés adja a teljes kibocsátás 23%-át. 2013 és 2019 között az üvegházhatású gázok kibocsátása az ágazatban 46%-kal nőtt, jóval meghaladva az EU-ban ugyanezen időszakban tapasztalt 8%-os átlagos növekedést. A Kormánynak láthatóan nincs elképzelése arra, hogy ezt a kedvezőtlen tendenciát hogyan fordítsa meg. A közösségi közlekedés nem fejlődik megfelelő ütemben, sőt a vasúti mellékvonalakon „járványügyi menetrendet” vezettek be, ami a járatok ritkítását jelentette.

A közlekedés az üvegházhatású gázok kibocsátásán túl hozzájárul a légszennyezéshez, a zajszennyezéshez és a dugókhöz. Magyarországon évente 14 ezer ember hal meg idő előtt a rossz levegő miatt. Az EU-ban továbbra is Magyarország közlekedése az egyik legszűfoltabb, a dugóban elvesztegetett órák száma – főként a városokban – egyre nő (2020-ban több mint 42 óra/év volt járművezetőnként, ami meghaladja az uniós átlagot) az Európai Bizottság adatai szerint. A közösségi közlekedés egyszerre jelent megoldást a környezeti- és klímaproblémákra, valamint az orosz energiafüggőség csökkentésére.

A közösségi közlekedés rendkívül hatékony energiafelhasználással rendelkezik: egy utas km megtételéhez vasúttal tizedannyi energia szükséges, mint személygépkocsival. Ebből következik, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése, vonzóbbá tétele kiemelt kormányzati feladat kellene legyen. Minél több ember választja a közösségi közlekedést az autózás helyett, annál élhetőbbek lesznek településeink és annál kevésbé függünk az orosz olajtól.

A klímabérlet bevezetésének célja, hogy vonzóbbá tegye a környezetbarát közösségi közlekedést, valamint segítséget nyújtson mindazoknak, akiknek az elszabadult energiaárak miatt nehézséget jelent a közlekedés. A kedvezményes, havi 5000 Ft-os ár, valamint az egész országra való érvényesség az eddigieknél jóval versenyképesebbé teszi a közösségi közlekedést az autózással szemben. Aki ma Budapest agglomerációjából jár dolgozni a fővárosba, akár három bérletet is kell vennie (helyi közlekedés, MÁV, BKK). A klímabérlettel mindez egyben elérhető lesz, egyszerűen, olcsón. Azt várjuk, hogy a klímabérlet hatására jelentősen megnő a közösségi közlekedést használók száma, ezzel párhuzamosan csökken a személygépkocsi közlekedés volumene.

Javasoljuk, hogy a klímabérlet bevezetését kísérje erőteljes szemléletformáló kommunikációs kampány. A bevezetést egy három hónapos átmeneti időszakra célszerű megtenni. A második hónapban induljon társadalmi egyeztetés arról, hogy milyen hatással járt a klímabérlet és maradjon-e véglegesen.

A klímabérlet finanszírozását nem szabad ráterhelni a kivéreztetett önkormányzatokra. A klímabérlet jelentős bevételkiesést okozhat a közösségi közlekedési vállalatoknak, bár ezt a várható forgalomnövekedés részben kompenzálni fogja. A bevételkiesést a központi költségvetésből kell

pótolni. Az államnak ezen a módon is ki kell fejeznie, hogy a közösségi közlekedést részesíti előnyben a közúti közlekedéssel szemben.

Németországban 2022. júniustól vezettek be egy hasonló bérlettípust. Egy előzetes felmérés szerint a németországiak 44 százaléka állítja, hogy biztosan vagy nagy valószínűséggel használni szeretné a bérletet. A városokban 60 százalékos az érdeklődés. Ez alapján valószínűsíthető, hogy sokan váltanak majd autóról közösségi közlekedésre.

Fontos megjegyezni, hogy önmagában a klímabérlet nem tudja megoldani az összes közlekedési problémát. Ahol nem megfelelő minőségű a közösségi közlekedés, ott akkor sem fogják használni, ha olcsó. Ezért a Kormány feladata, hogy a közösségi közlekedés fejlesztését kezelje kiemelten és végezze el azokat az átszervezési feladatokat és infrastrukturális beruházásokat, amelyek után a közösségi közlekedés legalább a városi térségekben az autózás alternatívája lehet.