



Ikt. sz.: FFB/120-1/2012.

FFB-39/2012.
(FFB-103/2010-2014.)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Fenntartható fejlődés bizottságának**
2012. november 12-én, hétfőn, 9 óra 5 perckor
a Képviselői Irodaház V. emelet 515. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

Napirendi javaslat	3
Az ülés résztvevői	4
Elnöki bevezető, a napirend elfogadása	6
Egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló T/8750. számú törvényjavaslat	6
<i>A Számvevőszéki és költségvetési bizottság módosító javaslatának megvitatása</i>	<i>6</i>
A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény és egyes kapcsolódó törvények módosításáról szóló T/8286. számú törvényjavaslat	7
<i>Az Alkotmányügyi, igazságügyi és ügyrendi bizottság által benyújtott módosító javaslat megvitatása</i>	<i>7</i>
A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény módosításáról szóló T/8880. számú törvényjavaslat (Általános vita) (Első helyen kijelölt bizottságként)	8
<i>Kovács Péter (Vidékfejlesztési Minisztérium) szóbeli kiegészítése</i>	<i>8</i>
Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium) kiegészítése	9
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	<i>9</i>
<i>Válaszok, reflexiók</i>	<i>11</i>
Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium)	11
Kovács Péter (Vidékfejlesztési Minisztérium)	11
<i>Szavazás az általános vitára alkalmasságról</i>	<i>12</i>
<i>A bizottsági előadó kijelölése</i>	<i>12</i>
Tájékoztatás a PM₁₀-szennyezés magyarországi helyzetéről, az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott ágazatközi intézkedési program végrehajtásáról	12
<i>Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium) tájékoztatója</i>	<i>12</i>
Lukács András (Levegő Munkacsoport) kiegészítése	16
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	<i>18</i>
<i>Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium) reflexiói</i>	<i>23</i>
Egyebek	23
<i>Elnöki bejelentések</i>	<i>23</i>

Napirendi javaslat

1. Egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8750. szám)
(A Számvevőszéki és költségvetési bizottság módosító javaslatának megvitatása)

2. A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény és egyes kapcsolódó törvények módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8286. szám)
(Az Alkotmányügyi, igazságügyi és ügyrendi bizottság által benyújtott módosító javaslat megvitatása)

3. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8880. szám)
(Általános vita)
(Első helyen kijelölt bizottságként)

4. Tájékoztatás a PM₁₀-szennyezés magyarországi helyzetéről, az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott ágazatközi intézkedési program végrehajtásáról

5. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Jávor Benedek** (LMP), a bizottság elnöke és
Dr. Nagy Andor (KDNP), a bizottság alelnöke

Dr. Turi-Kovács Béla (Fidesz), a bizottság alelnöke
Szabó Imre (MSZP), a bizottság alelnöke
Dr. Bácskai János (Fidesz)
Bartos Mónika (Fidesz)
Bodó Imre (Fidesz)
Fejér Andor (Fidesz)
Fülöp István (Fidesz)
Koncz Ferenc (Fidesz)
Schmidt Csaba (Fidesz)
Sebestyén László (Fidesz)
Dr. Aradszki András (KDNP)
Bödecs Barna (Jobbik)
Kepli Lajos (Jobbik)
Dr. Szili Katalin (független)

Helyettesítési megbízást adott

Bányai Gábor (Fidesz) Dr. Bácskai Jánosnak (Fidesz)
Bodó Imre (Fidesz) megérkezéséig dr. Nagy Andornak (KDNP)
Fülöp István (Fidesz) megérkezéséig Bartos Mónikának (Fidesz)
Koncz Ferenc (Fidesz) megérkezéséig Fejér Andornak (KDNP)
Schmidt Csaba (Fidesz) megérkezéséig Sebestyén Lászlónak (Fidesz)
Bödecs Barna (Jobbik) megérkezéséig Kepli Lajosnak (Jobbik)

Meghívottak részéről

Hozzászólók

Kovács Péter helyettes államtitkár (Vidékfejlesztési Minisztérium)
Dr. Dobi Bálint főosztályvezető (Vidékfejlesztési Minisztérium)
Laki Gábor főosztályvezető (Nemzetgazdasági Minisztérium)
Dr. Villányi Imre főosztályvezető (Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium)
Dr. Nagy János osztályvezető (Vidékfejlesztési Minisztérium)
Lukács András elnök (Levegő Munkacsoport)

Megjelentek

Parászka Viola osztályvezető (Vidékfejlesztési Minisztérium)

Dr. Tóth Ágnes szakmai tanácsadó (Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium)

Dr. Varga Judit szakmai főtanácsadó (Vidékfejlesztési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 9 óra 5 perc)

Elnöki bevezető, a napirend elfogadása

JÁVOR BENEDEK (LMP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó reggelt kívánok! Tisztelettel köszöntöm a Fenntartható fejlődés bizottsága tagjait és minden meghívott vendégünket! Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes, el tudjuk kezdeni a munkát. Elsőként az írásban kiküldött napirendről szavazunk. Kérdezem, van-e a napirenddel kapcsolatban kérdés, észrevétel vagy kiegészítés. *(Senki nem jelentkezik.)* Ha nincsen, akkor szavazásra bocsátom. Aki az öt pontból álló napirendet támogatja, az, kérem, kézfelemeléssel jelezze. *(Szavazás.)* Ellene? *(Szavazás.)* Tartózkodik? *(Szavazás.)* Egyhangú döntéssel elfogadtuk. Akkor a napirend alapján elkezdjük a munkát.

Egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló T/8750. számú törvényjavaslat

A Számvevőszéki és költségvetési bizottság módosító javaslatának megvitatása

Első napirendi pontunk az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló törvényjavaslat. Ehhez a Nemzetgazdasági Minisztérium részéről Laki Gábor főosztályvezető úr lesz a bizottság segítségére, akit tisztelettel köszöntök a bizottság ülésén.

Egyetlen pontban kell a bizottságnak határoznia, a 18. ajánlasi pontban a költségvetési bizottság által benyújtott javaslatról, amely az adókedvezményeket kiterjeszti az energiahatékonysági beruházások területére is. Kérdezem a főosztályvezető urat, hogy ezzel kapcsolatban tárca- vagy kormányálláspontot ismertet-e, és egyben az álláspontot is kérdezem. Parancsoljon!

LAKI GÁBOR (Nemzetgazdasági Minisztérium): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Valóban, a kormány javaslata az, amit nyilván támogatunk, hogy speciális jogcímen lehetőség legyen fejlesztési adókedvezményt igénybe venni a meglévő körön kívül, jelen esetben az energiahatékonyságot szolgáló beruházások után, feltéve hogy a beruházás összege eléri jelenértéken a 100 millió forintot – itt nyilvánvalóan a környezetvédelemnek egy speciális, kifejezetten az energiahatékonyságot célzó támogatása valósulna meg. Ez a szabályozás összhangban van a 800/2008/EK rendelettel, tehát az általános csoportmentességi rendelet szerinti mértékben válhatnak támogathatóvá az ilyen jellegű beruházások. A nevesítésnek abból a szempontból van jelentősége, hogy a hatályos szabályok szerint az 1 milliárdos, illetve a 3 milliárd forintos beruházások után lehet fejlesztési adókedvezményt igénybe venni a főszabály szerint, és ehhez foglalkoztatottságbővítés is kapcsolódik. Jelen esetben egy speciális célról van szó, ezért az ilyen, az energiahatékonyságot szolgáló beruházások esetében nem kell per fő a foglalkoztatottságot is növelni, elég önmagában az energiahatékonyságot megvalósítani. Itt nyilvánvalóan speciális részletszabályokra is szükség lesz, ezért a javaslat arra is kiterjed, hogy az ilyen jellegű beruházások esetében legyen egy külön hatóság, amely tanúsítványt állít ki arról, hogy az adott beruházás energiahatékonynak minősül-e vagy sem. A részletszabályokat illetően, azt gondolom, a jövőben még dolgozni kell azzal, hogy pontosan melyik hatóság vállalja ezt a feladatot magára, és milyen hatósági jogosítványok mellett.

Alapvetően ez a szabály lesz a keretszabálya annak, hogy a jövőben az ilyen jellegű beruházások után támogatást lehessen igénybe venni. Kérem a támogatását.

ELNÖK: Köszönöm. *(Jelzésre:)* Nagy Andor alelnök úr kért szót.

DR. NAGY ANDOR (KDNP): Kérdezni szeretnék. Természetesen támogatni fogjuk ezt az indítványt. A fejlesztési adókedvezmény pontosan mit jelent, hogyan fogják kiszámolni, meg mekkora? Erről tud már most részleteket elmondani, vagy ez még kidolgozás alatt van?

ELNÖK: Főosztályvezető úr!

LAKI GÁBOR (Nemzetgazdasági Minisztérium): Ahogy említettem, ez az adókedvezmény is az általános csoportmentességi rendelet szabályaira támaszkodik, ez a 800/2008/EK rendelet. Ez gyakorlatilag meghatározza azokat a főbb szabályokat, hogy mennyi adókedvezmény és milyen feltételek mellett vehető igénybe. Nagyon egyszerűen: a beruházás elszámolható költsége képezi az adókedvezmény alapját, tehát például egy 500 millió forintos beruházás esetében ez az 500 millió a kiindulási alap. Azt, hogy ez alapján mennyi adókedvezmény érvényesíthető, a támogatási intenzitás határozza meg, ami regionálisan kerül meghatározásra, például az észak-magyarországi régióban 50 százalék, Budapesten 10 százalék. Tehát mondjuk egy Miskolcon megvalósított energiahatékony beruházás esetében 500 millió forintos elszámolható költséget feltételezve annak az 50 százaléka, 250 millió forint adókedvezmény érvényesíthető. A társaságiadó-szabályok pedig ezt a kedvezményt teljes mértékben biztosítják, azzal, hogy a fizetendő adónak mindenképpen el kell érnie az egyébként fizetendő adó 20 százalékát, tehát a fizetendő adó 80 százalékáig vehető igénybe az említett keretösszeg a beruházás üzembe helyezését követő 9 évben. Alapvetően tehát egy elég jelentős adókedvezményről van szó, én azt gondolom.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor tehát a kormány támogatja a javaslatot, feltételezem. Kérdezem a bizottságot, ki az, aki a 18. ajánlási ponton a költségvetési bizottság módosító indítványát – összefüggéseiben a 14., a 15., a 16., a 17., a 18., a 19., a 20., a 21., a 80., a 106. és a 117. ajánlási pontokkal – támogatja. Kérem, kézfelemeléssel jelezzék. *(Szavazás.)* Ellene? *(Szavazás.)* Tartózkodik? *(Szavazás.)* Egyhangú, tehát a bizottság a módosító indítványt támogatja.

Ezzel az első napirendi pont végére értünk. Megköszönöm a főosztályvezető úrnak a közreműködést.

A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény és egyes kapcsolódó törvények módosításáról szóló T/8286. számú törvényjavaslat

Az Alkotmányügyi, igazságügyi és ügyrendi bizottság által benyújtott módosító javaslat megvitatása

Továbblépünk a második napirendi pontunkra, a kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény és egyes kapcsolódó törvények módosításáról szóló törvényjavaslat módosító indítványainak a tárgyalására. Ehhez a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium részéről Villányi Imre főosztályvezető úr, Jászai Mária főosztályvezető-helyettes – ő nincs itt – és Tóth Ágnes szakmai tanácsadó, a Vidékfejlesztési Minisztérium részéről pedig Nagy János osztályvezető úr lesz a segítségünkre. Tisztelettel köszöntöm önöket!

A bizottság egyetlen módosító javaslatot, az alkotmányügyi bizottság módosító indítványát kell hogy megtárgyalja, amelyet az 1. ajánlási pontban ismerhetnek meg a bizottság tagjai. Kérem akkor a főosztályvezető urat, hogy röviden foglalja össze a módosító indítvány lényegét és a kormányzati álláspontot. Parancsoljon!

DR. VILLÁNYI IMRE (Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium): Köszönöm a szót. Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Kormánydöntésünk van, támogatjuk az alkotmányügyi bizottság módosító javaslatát. Az érvek tekintetében pedig megkérem VM-es kollégámat, Nagy János osztályvezető urat, hogy egészítsen ki érdemi tartalommal.

NAGY JÁNOS (Vidékfejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. Tisztelt Bizottság! A ja) pont módosítását kezdeményezi a bizottsági módosító javaslat. Elsősorban a korábbi „a tulajdonos tevékenységet folytat” helyett volt egy másik javaslat Bödecs képviselő úrtól, amely az aktív, passzív cselekmények között tett volna különbséget, illetve ezt szeretné a bizottság egyszerűbben megfogalmazni: „tevékenység folyik”, tehát nincs különbség a között, hogy valaki aktív tevékenységével idézi elő azt a káros, nem kívánt állapotot, vagy eltűri ezt a tevékenységet. Ez az egyik része módosításnak.

A másik része pedig, hogy a korábbi javaslattal ellentétben a Natura 2000-területek esetében nem tenné lehetővé a kisajátítási eljárás lefolytatását. Ezzel kapcsolatban a támogatásunk indoka, hogy a kisajátításról szóló törvény hatálybalépése óta védett természeti területek esetében, azt mondhatom, szerencsére nem került sor ilyen alapon kisajátítási eljárás lefolytatására, tehát a gyakorlat azt mutatja, hogy az egyéb hatósági eszközök, mint a bírságolás, a kötelezés, a tiltás és más szankciós jellegű eszközök hatékonyan működtek. Illetve itt meg kell jegyezni, hogy a védett természeti területek és a Natura 2000-területek között körülbelül 90 százalékos, 90 százalék fölötti az átfedés, tehát a védett természeti területek túlnyomó többsége egyidejűleg Natura 2000-területnek is minősül, és a fennmaradó védett természeti területeken kívüli Natura 2000-területek esetében is jelentős arányú az állami tulajdon, ahol a kisajátítás esete nem merülhet fel.

Mindezek alapján támogatandónak tartjuk a javaslatot.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A kormány tehát támogatja az alkotmányügyi bizottság javaslatát. A bizottság tagjai közül ki az, aki támogatja? Kérem, hogy kézfelemeléssel jelezze, aki támogatja a javaslatot, hogy össze tudjuk számolni a szavazatokat. *(Szavazás.)* 14 igen. Ki nem támogatja? *(Szavazás.)* 3 nem. Tartózkodik? *(Szavazás.)* 14 igen szavazattal, 3 nem szavazat mellett a bizottság támogatja a javaslatot.

Ennek a napirendi pontnak a végére értünk. Megköszönöm a főosztályvezető urak közreműködését.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény módosításáról szóló T/8880. számú törvényjavaslat (Általános vita) (Első helyen kijelölt bizottságként)

Továbblépünk a 3. napirendi pontunkra, a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény módosításáról szóló törvényjavaslat tárgyalására, ennek az általános vitára való alkalmasságáról fog tárgyalni és határozni a bizottság. A törvényjavaslat előterjesztője a Vidékfejlesztési Minisztérium részéről Kovács Péter helyettes államtitkár úr, akit tisztelettel köszöntök a bizottság ülésén, és meg is adom a szót, hogy mutassa be a bizottságnak a javaslatot.

Kovács Péter (Vidékfejlesztési Minisztérium) szóbeli kiegészítése

KOVÁCS PÉTER (Vidékfejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Itt tulajdonképpen a vízgazdálkodási törvény, illetve a környezetvédelmi törvény módosításáról lenne szó, ezek inkább technikai jellegű módosításként foghatók fel.

Először a vízgazdálkodási törvénnyel kezdeném, mivel az az én szűkebb szakterületem, utána majd kollégám a környezetvédelmi törvénnyel kapcsolatos módosítás részleteiről beszél.

A törvény módosításával elsősorban két célt szeretnénk elérni. Az egyik, hogy a Magyar közigazgatás-fejlesztési program keretében a vízkészletjárulékbefizetéssel és az adatszolgáltatással kapcsolatos kötelezettségeket próbáljuk egyszerűsíteni. Ez magyarul azt jelenti, hogy egy IV. negyedévi adatlap eltörlésre kerül, azt nem kell kitölteni és beadni, ugyanis a hatóságnak minden egyéb információ a rendelkezésére fog állni, ez problémát a vízkészletjárulékbefizetésében tehát nem fog jelenteni. *(Megszólal egy mobiltelefonon.)* A második módosítási pont a mederhasználati joggal kapcsolatos, szükséges a vízgazdálkodási törvényben...

ELNÖK: Egy pillanat! Ne haragudjon, helyettes államtitkár úr, kérem, hogy a mobiltelefont távolítsuk el az ülésteremből. Köszönöm szépen. Elnézést! Ön a szó.

KOVÁCS PÉTER (Vidékfejlesztési Minisztérium): Köszönöm. Tehát a mederhasználati joggal kapcsolatban szükséges egy olyan technikai módosítás, amelynek az alapján ezek a földhivatalban rögzítésre kerülhetnek.

A környezetvédelmi törvénnyel kapcsolatban Dobi Bálint főosztályvezető urat kérem meg, hogy mondja el a dolog lényegét.

Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium) kiegészítése

DR. DOBI BÁLINT (Vidékfejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. A környezetvédelmi törvényt szintén a Magyar-program keretében szeretnénk egyszerűsíteni. A korábbiakban a környezeti hatásvizsgálatot szabályozó 314/2005-ös kormányrendeletben az úgynevezett előzetes konzultáció szerepelt, ezt ki szeretnénk vezetni. Úgy néz ki, hogy túl sok féle lehetőség állt a beruházók rendelkezésére, és ezért igényként merült fel, hogy egy csökkentett választékból lehessen indítani az eljárást, éppen ezért az előzetes konzultációt, amit, úgy néz ki, gond nélkül ki lehet vezetni, kivezetnénk.

A másik pedig, hogy az úgynevezett összekapcsolt eljárás szintén kivezetésre kerül. Ez nem a környezetvédelmi törvényben, hanem a kormányrendeletben került szabályozásra, azonban a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításáról szóló 2006. évi LIII. törvény utal erre az eljárásfajtára, tehát az összekapcsolt eljárásra, és ezért ebből is kivezetnénk ezt az összekapcsolt eljárást. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen a helyettes államtitkár úr és a főosztályvezető úr tájékoztatását. Kérdezem, hogy a bizottság tagjainak van-e kérdése, észrevétele. *(Jelzésre:)* Igen. Turi-Kovács alelnök úr, parancsolj!

Kérdések, hozzászólások

DR. TURI-KOVÁCS BÉLA (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Csak a jegyzőkönyv érdekében mondom: minden olyan, a vízgazdálkodással kapcsolatos módosítót, amely akár csak közvetve is segíti az öntözés lehetőségét, természetesen támogatunk. De el kell mondanom a jegyzőkönyvbe, hogy meggyőződésem szerint nagyon határozottan el kell gondolkodnia a kormány illetékes részének azon, hogy a vízgazdálkodással kapcsolatban el kell készíteni azt a stratégiát, amely hosszú távon – nem ilyen apró változtatásokkal – garantálni tudja a vízgazdálkodást. Meggyőződésem ugyanis, hogy a törvény jelenleg olyan hiányosságokat tartalmaz, amelyek mellett ez a vízgazdálkodás, amely egyébként kívánatos lenne, különösen az alföldi térségben, egyszerűen nem megvalósítható. Ebből következik,

hogy nem elégségesek az apró változtatások, még hogyha azok hasznosak is – még egyszer mondanám – és szükségesek is, hanem minél rövidebb idő alatt el kell készülnie annak a stratégiának, és annak a lehető legrövidebb időn belül ide kell kerülnie elénk. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Én is szeretnék egy-két észrevételt tenni a javaslattal kapcsolatban, erre az időre átadom az elnöklést Nagy Andor alelnök úrnak.

(Az ülés vezetését dr. Nagy Andor, a bizottság alelnöke veszi át.)

ELNÖK: Köszönöm. Megadom a szót Jávor Benedeknek.

JÁVOR BENEDEK (LMP): Köszönöm szépen. A környezetvédelmi törvény módosításával kapcsolatban azt az észrevételt szeretném tenni, hogy az előzetes konzultáció nem egy kötelező eljárás, tehát a beruházók választhatták ezt az elemét az engedélyezési eljárásnak, ergo aki ezzel nem akart foglalkozni, azon beruházók számára ez nem jelentett többletkötelezettséget vagy többlet-adminisztratív-terhet. Azokban az esetekben, ahol nem volt kötelező előzetes vizsgálatot lefolytatni, ott ez egy lehetőség volt, hogy a részletes vizsgálat megkezdése előtt egy előzetes konzultáció keretében olyan kérdéseket tudjanak tisztázni, amelyek megkönnyítik, hogy a részletes vizsgálat keretében pontos, kiegészítésre nem szoruló, hiánypótlásra nem szoruló engedélykérelmet tudjanak benyújtani a beruházók. Én azt gondolom, ez önmagában egy pozitív eleme az engedélyezési eljárásnak. Az, hogy a beruházók ezzel nem éltek, több okkal áll összefüggésben: egyrészt valószínűleg nem volt kellőképpen a tudomásukra hozva, tehát a tájékoztatás nem történt meg kellő intenzitással, hogy a részletes vizsgálat előtt érdemes és lehetséges ilyen előzetes konzultációt folytatni; másrészt a szabályozás maga, az előzetes konzultációra vonatkozó szabályozás olyan részletes előírásokat tartalmaz az előzetes konzultációra, amelyek érdemben nem különböztetik meg, vagy nagyon sok tekintetben nem különböztetik meg az előzetes vizsgálatról, ennél fogva valóban azt gondolhatták a beruházók, hogy e helyett az eljárási elem helyett akkor rögtön belemennek a teljes engedélyezési eljárásba.

Én azt gondolom, hogy azt a célt, amelyet a minisztérium megfogalmaz, hogy egyszerűsíteni kell az eljárásokat, egyébként szolgálja az eredeti rendelkezés az előző konzultáció lehetőségéről, ha az megfelelően van szabályozva, és hozzásegíti a beruházókat, hogy ne az engedélyezési eljárásban kelljen hiánypótlásokkal azokat a dolgokat pontosítani, amelyekre vonatkozóan nem kaptak korábban megfelelő információt. Magának az előzetes konzultációnak az intézménye szerintem tehát hasznos, és segíti a gyors, pontos, rövid engedélyezési eljárások lebonyolítását. Elképzelhetőnek tartom, hogy megfelelő módosításokat kell eszközölni az előzetes konzultációra vonatkozó rendelkezések tekintetében, hogy az tényleg ne jelentsen túlzott terhet, hanem segítsen abban, hogy jó dokumentációt és jó engedélykérelmeket nyújtsanak be a beruházók. Igazából én tehát azt gondolom, hogy itt nem a rendelkezés törlése vagy az előzetes konzultáció intézményének a törlése az adekvát reakció akár a Magyar-program keretében a bürokráciacsökkentés érdekében, hanem annak a pontosítása és átgondolása, hogy hogyan lehet még elterjedtebbé tenni az előzetes konzultációt.

A vízgazdálkodási törvény módosításánál pedig – majd módosító indítványt is be kívánok adni – azt látom, de ha tévedek, akkor majd az államtitkár úr vagy a főosztályvezető úr kijavít, hogy a vízkészletjárulék-fizetési kötelezettség alóli mentesítés nem érinti a bejelentési kötelezettséget, ez a hatályos törvényben is így van, és ez a javaslat nem írja elő az általános adatszolgáltatási kötelezettséget, hogyha nincs vízkészletjárulék-fizetési kötelezettség, hanem taxatív felsorolja azt a három pontot, ahol előírja az adatszolgáltatási

kötelezettséget, és így kimaradhatnak bizonyos tevékenységek az adatszolgáltatási kötelezettség alól, ami egy egyszerű pontosítással, azt gondolom, helyrehozható. Az adatszolgáltatási kötelezettség fenntartása tehát kívánatos valamennyi tevékenység esetében, akkor is, ha azokra nem vonatkozik a járulékfizetési kötelezettség – én erre vonatkozóan módosító indítvánnyal is kívánok élni, hacsak most nem kapok olyan megnyugtató választ, amely indokolja, hogy miért szerepel ez így a törvényjavaslatban. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Visszaadom az elnöklést az elnök úrnak.

(Az ülés vezetését Jávora Benedek, a bizottság elnöke veszi át.)

ELNÖK: Köszönöm szépen. Ha más kérdés, észrevétel nincs *(Senki nem jelentkezik.)*, akkor megadom a szót a helyettes államtitkár úrnak és a főosztályvezető úrnak, hogy az elhangzottakra reagáljanak.

Válaszok, reflexiók

Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium)

DR. DOBI BÁLINT (Vidékfejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen, tisztelt elnök úr. Az előzetes konzultációval kapcsolatban meg szeretném jegyezni, hogy évekkkel ezelőtt, amikor ez az eljárásforma kialakításra került, bennünket is az vezetett, hogy egyszerűsítsünk, legyen egy egyszerűbb eljárási mód. Az elmúlt évek tapasztalatai azonban azt mutatták, hogy az, amivel mi egyszerűsíteni akartunk, az, hogy az eljárás végén nincs egy határozat, hogy nem határozattal zárul, hanem a felügyelőség csak egy véleményt mond, úgy néz ki, a beruházók számára kevés. A beruházók jobban szeretik, hogyha kapnak egy „pecsétes papírt”, tehát határozatot kapnak a felügyelőségtől, úgyhogy a mi tapasztalataink szerint emiatt sajnos nem választották ezt az úgynevezett előzetes konzultációt.

Meg szeretném jegyezni, hogy a cél, hogy mielőtt a beruházó benyújtja a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt, konzultáljon a felügyelőséggel, jelenleg is a rendelkezésére áll, és ezzel élnek is a beruházók. Úgy gondoljuk tehát, hogy az előzetes konzultáció kivezetésével egy tisztább eljárási választékből lehet választani: korábban hat úton indulhatott el az eljárás, ezek után pedig négy úton, hiszen a konzultáció és az összekapcsolt eljárás kivezetésre kerül. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen.

Kovács Péter (Vidékfejlesztési Minisztérium)

KOVÁCS PÉTER (Vidékfejlesztési Minisztérium): Akkor folytatnám a vízgazdálkodási törvény pontosításával. Turi-Kovács Béla képviselő úr említette, hogy egy stratégiát kell elkészíteni. Ez az ügy folyamatban van, legkésőbb a jövő év közepéig elkészül egy átfogó stratégia, amely pontosan azokat a célokat szeretné elérni, amelyeket a képviselő úr elmondott.

A vízkészletjárulékkal kapcsolatban itt elhagyunk egy úgynevezett bejelentkező adatlapot, de ez nem jelenti azt, hogy az adatszolgáltatás elmarad. Aki vízjogi engedéllyel leköt bizonyos vízkészletet, az automatikusan bekerül a rendszerbe, tehát a vízügyi hatóság tud erről, és adatszolgáltatást kap és kér ezekről a tevékenységekről. Én tehát azt gondolom, hogy itt az adatszolgáltatási kötelezettség ezáltal nem fog sérülni. Köszönöm szépen.

Szavazás az általános vitára alkalmasságról

ELNÖK: Köszönöm szépen. Ha más észrevétel nincsen (*Senki nem jelentkezik.*), akkor a javaslat általános vitára való alkalmasságáról határoz a bizottság.

Kérem, aki az általános vitára való alkalmasságot támogatja, az kézfelemeléssel jelezze. (*Szavazás.*) Ellene? (*Szavazás.*) Tartózkodik? (*Szavazás.*) Egyhangú igen, tehát a bizottság általános vitára ajánlja a törvényjavaslatot.

A bizottsági előadó kijelölése

A bizottságnak lehetősége van előadót állítani. Bartos Mónika? (*Bartos Mónika: Igen.*) Ha más javaslat nincsen (*Senki nem jelentkezik.*), akkor a bizottság azt javasolja, hogy Bartos Mónika képviselje előadóként a bizottságot a plenáris ülésen, a plenáris vitában.

Köszönjük szépen, ennek a napirendi pontnak a végére értünk. Megköszönöm a helyettes államtitkár úrnak és a főosztályvezető úrnak a közreműködést. További jó munkát kívánok!

Tájékoztatás a PM₁₀-szennyezés magyarországi helyzetéről, az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott ágazatközi intézkedési program végrehajtásáról

Továbblépünk a negyedik napirendi pontunkra: tájékoztatás a PM₁₀-szennyezés magyarországi helyzetéről és az ezzel kapcsolatos ágazatközi intézkedési program végrehajtásáról. Emlékeztetőül jelzem a bizottság számára, hogy bizottságunk korábban intenzíven foglalkozott a PM₁₀-szennyezés kérdésével mint a városi levegőszennyezéssel kapcsolatos egyik legsúlyosabb problémával, az emberi egészségre súlyos károkat jelent ez a szennyezés. Egy éve került sor ennek a programnak az elfogadására, akkor a PM₁₀-intézkedési programmal kapcsolatosan egy kiállítással egybekötve a Levegő Munkacsoporttal közösen egy bizottsági ülésen külön megvizsgáltuk a PM₁₀-szennyezés helyzetét, illetve az intézkedési programot, és arra gondoltunk a Levegő Munkacsoport munkatársaival együtt, hogy így egy év után tekintsük át, hogy ez alatt az egy év alatt mi valósult meg az intézkedési tervből, a programból, hol tartunk most, és milyen lépésekre lenne szükség. Ezért hívtuk meg a Vidékfejlesztési Minisztérium képviselőit, hogy adjanak tájékoztatást a bizottság számára, amely tájékoztatást Dobi Bálint főosztályvezető úr fogja megadni Varga Judit és Parászka Viola kollégákkal együtt – önöket is tisztelettel köszöntöm az ülésen. Megadom a szót a főosztályvezető úrnak.

Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium) tájékoztatója

DR. DOBI BÁLINT (Vidékfejlesztési Minisztérium): Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Hölgyeim és Uraim! Köszönjük szépen a meghívást. A mai beszámolónk tulajdonképpen három részből áll a meghívó szerint: az egyik a tájékoztatás a PM₁₀-szennyezés magyarországi helyzetéről, a másik az említett kormányhatározat előrehaladásáról szóló beszámoló, a harmadik pedig az uniós kötelezettségszegési eljárás, ami ezzel kapcsolatos, ennek az állásáról adnánk egy rövid tájékoztatást.

Engedjék meg, hogy először a PM₁₀, tehát az egyfelől szálló pornak nevezett szennyezés, másfelől pedig inkább kisméretűrészcseke-szennyezés magyarországi helyzetét röviden összefoglaljam! Ez az a méretű szennyező szemcse, amely lehet szilárd, lehet folyékony, amely belélegezhető méretű, 10 mikrométer, illetve annál kisebb méretű, és ezek azok, amelyek a légutakba bejutva a legkomolyabb egészségügyi hatást váltják ki, hiszen közvetlenül bejutnak a légzőrendszerbe. Éppen ezért tartja fontosnak az Európai Unió és mi magunk is ennek a szabályozását, és azt, hogy az úgynevezett PM₁₀-szennyezés a lehető legkisebbre csökkenjen.

Jelenleg a 2011-es adatokról tudok beszámolni, hiszen a környezetvédelem rendszerében éves határértékhez viszonyítunk, éppen ezért az elmúlt évben mért adatokat éves szinten tudjuk összesíteni. Ez alapján elmondhatom, hogy a 2011. évben 56 műszerrel mértük az országban a PM_{10} -szennyezettséget, ezek közül 44 teljesítette a 90 százalékos vagy az a feletti rendelkezésre állást. Az éves határérték-túllépést illetően, ami a kérdés, van egy 40 mikrogramm/köbméteres éves szennyezettség, ezt három város, illetve három mérőpont nem tudta teljesíteni: a kazincbarcikai, a miskolci és Pécsen a Szabadság úti mérőállomásunk mért az éves határértéket meghaladó szennyezettséget. A jogszabályok ugyanakkor lehetőséget adnak arra, hogy az éves határérték mellett időnként, egész pontosan évente 35 alkalommal ezt az éves határértéket túl lehet lépni. Ezzel kapcsolatban van egy másik, egy 50 mikrogramm/köbméteres egészségügyi határérték, ez 24 órára vonatkozik, azaz egy napra, tehát végül is megengedett, hogy egy napon belül ezt az 50 mikrogramm/köbméter értéket el lehessen érni. Minden állomáson előfordult ilyen túllépés, tehát az éves határértéket meghaladó túllépés, legtöbbször a korábban már említett, Pécs, Szabadság úti mérőállomásunkon, ahol összesen 127 alkalommal fordult elő, ami egészen kirívó. Egyébként a 35 napot, tehát ezt a 35 napos limitet 50 állomásból 40-nél haladta meg, azt lehet tehát mondani, hogy ezt a 35 napos határt vagy korlátot a mérési pontjaink 80 százalékánál sajnos nem tudtuk betartani, illetve a légszennyezés kedvezőtlenebbül alakult.

Összességében a 2011. évet úgy tudjuk tehát jellemezni, hogy a legtöbb állomásunkon sajnos emelkedés volt tapasztalható, úgyhogy az előző évek kedvező trendje nagyjából 2009-től megfordulni látszik. Ennek a háttérben egyrészt a kibocsátási oldal lehet, másrészt pedig a kedvezőtlen meteorológiai viszonyok. A kibocsátási oldalon mindenképpen a fűtés az, amit meg kell említeni, itt is az egyéni, lakossági fűtés. Köztudott, hogy napjainkra jellemző, hogy a gáztól, a földgáztól egyre több háztartásban átállnak a vegyes tüzelésű, illetve szilárd tüzelésű fűtésre, sajnálatos módon ennek a füstje, ennek a légszennyező kibocsátása megjelenik a statisztikáinkban is. Azt azért el kell mondani, hogy ez a trend, ez a tendencia nemcsak nálunk, hanem Európai Unió-szerte nyomon követhető, tehát Unió-szerte van egyfajta ilyen romlási tendencia. A másik a meteorológiai viszonyok. A 2011. év egy rendkívül száraz év volt, igazából mióta a meteorológiai adatokat számon tartják, azóta, úgy néz ki, ez volt a legszárazabb év. Ez nyilván nagyban hozzájárult ehhez, a kevés csapadék nem volt alkalmas arra, hogy a megszokott módon, az előző évekhez hasonlóan kimossa a légkörből a szennyeződések, így a kisméretű szemcseszennyeződések. Úgyhogy nagyjából ez az a két nagyon fontos erő, aminek köszönhető, mi úgy gondoljuk, hogy ennek köszönhető a 2011. évi kedvezőtlenebb állapot.

Erről az évről átfogó képet igazából még nem tudunk adni, de úgy néz ki, hogy köszönhetően többek közt a kedvezőbb meteorológiai helyzetnek, a tél folyamán, már az év eleji fűtési szezon idején nem alakultak ki olyan szmogos időszakok, amelyek a 2011. évben jellemzőek voltak, így nagy valószínűséggel egy jobb évet fogunk tudni zárni idén, mint tavaly. Nagyjából ennyiben szerettem volna összefoglalni az első kérdést, azaz a PM_{10} -szennyezés magyarországi helyzetét.

Ha megengedik, akkor ezek után áttérnék az éppen egy évvel ezelőtt elfogadott kormányhatározat, a kisméretű-szállópor-csökkentés ágazatközi programjára. Előljáróban el szeretném mondani, hogy ez egy nagyobb léptékű program, tehát több évtizedre fogalmaz meg célokat, így talán megértik, hogy az első évben több pontnál még csak koncepció kidolgozásáról, kutatásról, felmérésről tudunk beszámolni, ugyanakkor van, ahol már konkrét jogszabály-módosítás is történt, vagy ahol technikai részletek kidolgozása már megtörtént, és van, ahol pályázatok előkészítése, de van, ahol már konkrét pályázatok lefolytatása is megtörtént, illetve ezekről tudunk majd beszámolni.

A programunknak több iránya van: a legizmosabb, a legösszetettebb talán a közlekedéssel kapcsolatos ága, ezen kívül van a lakosság egyéni felelősségére vonatkozó

része, ugyanakkor van az ipari nagykibocsátókra vonatkozó része, és megjelenik benne a dohányzás visszaszorítása is, amit csak érinteni szeretnék, hiszen ez önmagában is egy óriási téma, valamint a meteorológiai kérdések is külön pontként kerülnek elő. Ezek alapján akkor engedjék meg, hogy összefoglaljam az elmúlt egy évben történeteket! Azt azért hozzá szeretném tenni, hogy év végéig még nyilván lehetnek olyan előrelépések, amelyeket most még esetleg csak megemlíteni tudok, de év végéig már realizálódnak is.

Az első az alacsony emissziós övezetek kialakítása a városokon belül. A tisztelt képviselő hölgyek és urak előtt is ismert, hogy Magyarországon nem rendelkezünk még ilyen alacsony kibocsátási zónával, ezek kialakítása azonban egy örvendetes dolog lenne, éppen ennek érdekében jogszabályi, technikai útmutató készült az önkormányzatok számára. A 2014-20-as európai uniós költségvetés időszakában erre forrásokat kívánunk majd biztosítani, az ilyen rendszerek kialakítása nyilván milliárdos költségvetési beruházást tesz szükségessé.

Az elektronikus útdíj bevezetése 2013. július 1-jétől indul, ennek a jogszabályi alapjait ez évben egy kormányhatározat tette lehetővé, úgyhogy a jövő évtől megindulhat közel 6,3 ezer kilométer úton, ez nyilván az autópályákra és a főutakra vonatkozik. Itt a beruházási rész egy óriási, egy mintegy 75 milliárdos beruházást igényel, amihez az Állami Autópálya Kezelő Zrt. pályázatot írt ki, valószínűsíthető azonban, hogy ezzel a megtett úttal arányos elektronikus útdíjfizetési rendszerrel már az első évben meg fog térülni ez a ráfordítás.

A városi áruszállítás ésszerűsítésével, korszerűsítésével kapcsolatban több EU-s pályázat is rendelkezésre áll. Itt tulajdonképpen már egy 2007 óta futó programot tudok megemlíteni, amelyhez egy 8 milliárd forintot meghaladó támogatással egy bő 20 milliárdos beruházás valósult már meg. Az úgynevezett intermodális centrumok létrehozása lenne itt a cél, tehát hogy a kamionok ne a lakott településeken keresztül szállítsák az árut, hanem lehetőség legyen vagy vasútra átrakni, vagy pedig kisebb kamionokra átpakolni, hogy egy sokkal ésszerűbb, környezettudatosabb szállítás valósulhasson meg ezeknek a logisztikai centrumoknak az igénybevételével.

A következő a gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének a módosítása. Itt egy tanulmány elkészültéről tudok beszámolni. Itt nyilván a gépkocsiállomány felmérésére van szükség, hiszen ez egy nagyon összetett rendszer, vannak gépkocsik, amelyeknél lehetőség van például részecskeszűrők felszerelésére, van, ahol erre egyrészt egyáltalán nincs mód műszakilag, másrészt pedig nem is érné meg. A közúti gépjárművek fedélzeti informatikai rendszerének az adatait itt például már be lehet építeni, illetve figyelembe lehet venni ezeknek az új típusú besorolási rendszereknek a kialakításánál.

A következő az ökovezetés. Itt arról tudok beszámolni, hogy elkészült egy módszertani anyag, illetve egy DVD, és egy honlap is létrejött www.ecodriving.hu címen, ahonnan gyakorlatilag bárki információkat szerezhet erről a környezettudatos vezetési formáról, amellyel reményeink szerint mintegy 15-20 százalékkal az üzemanyag-felhasználást és ezzel a szennyezőanyag-kibocsátást is csökkenteni lehet.

A városi emberek számára elég szembeütő, hogyha az autóbuszok jelentős környezetszennyezőként vesznek részt a városi közlekedésben, éppen ezért került bele az autóbuszcsere-program ebbe a PM₁₀-programba. Itt egyrészt az autóbuszok cseréje, másrészt pedig az arra műszakilag alkalmas autóbuszoknak a részecskeszűrőkkel való felszerelése jön szóba. Arról tudok beszámolni a tisztelt bizottságnak, hogy ebben az évben megszülettek a műszaki és jogi feltételei az autóbuszcsere-programnak és a részecskeszűrő-programnak, úgyhogy a 23/2012. NFM rendelettel gyakorlatilag a jogszabályi hiányosságok kiküszöbölésre kerültek. A következő nyilván majd egy támogatási rendszer kidolgozása lesz.

Hogyha már itt tartunk, a városi tömegközlekedéssel kapcsolatban mindenképpen meg szeretném jegyezni, hogy például az a villamoskorszerűsítési program, amely Budapesten több tízmilliárd forintból kerül majd megvalósításra, bár tudjuk, hogy a villamosoknak nincs ilyen jellegű füstkibocsátása, de hogyha egy energiatakarékosabb villamospark irányába

mozdulunk el, akkor azért a megtermelt energia, az energiaszükséglet mindenképpen csökkenni fog. Ezzel ott, ahol a villamosok számára szükséges elektromos energiát termelik, természetesen a légszennyező kibocsátás csökkentésével lehet majd számolni.

A por-, illetve – helyesebben – a részecskeszennyezéssel kapcsolatban felmerül a kérdés, hogy vajon a kibocsátott légszennyezés mekkora része az, ami a kipufogókból vagy a kéményekből jön ki, és mekkora az, amit vagy a szél, vagy a városi közlekedés egyszerűen a leülepedett porból ver fel, így az ismételten bekerül a légkörbe, és azt belélegezzük. Ennek a kiküszöbölésére, illetve a csökkentésére, annak a leülepedett pormennyiségnek a csökkentésére egyrészt a sárfelhordás kiküszöbölését, másik oldalról pedig városon belül az alternáló parkolást próbáljuk előmozdítani. Ez azt jelenti, hogy ne mindig ugyanott, ugyanabban az utcában parkoljanak, amivel gyakorlatilag bizonyos részek tisztítását teljesen ellehetetlenítik, hanem egy időről időre változó parkolással az utak tisztítása teljesebbé válhasson.

A közforgalmú közlekedéssel kapcsolatban az úgynevezett intelligens közlekedési rendszerek a következő pont. E tekintetben egyrészt több megyei jogú városban bevezetésre kerülnek azok a közlekedési lámpák, amelyeknél egy kis másodpercalapú visszaszámlálón látható, hogy mennyi idő van még a zöldig, amivel kapcsolatban nagyon kedvezőek a tapasztalatok; illetve vannak a változtatható jelzéstartamú táblák, amelyekből összesen már majdnem 200, 199 került felszerelésre. Ezek szintén hozzájárulnak egy ökotudatosabb vezetéshez és ezzel a légszennyező kibocsátás csökkentéséhez.

Leginkább az őszi időszakban, az autómentes hét idején kerül előtérbe a nem motorizált közlekedési eszközök népszerűsítése. Ekkor ezek egy átfogó kampány keretében, a mobilitási hét keretében kerülnek népszerűsítésre, amire mi magunk, a Vidékfejlesztési Minisztérium olyan 5 millió forintot, a Fejlesztési Minisztérium 31 millió forintot biztosított ebben az évben. Ezen kívül működik a Bringázz a munkába! program és a kerékpárosbarát munkahely, illetve település program, amelyek ez évi pályázatainak kiértékelése jelenleg folyamatban van.

A nehézgépjárművekről már esett szó. Itt a kamionstop szigorítása az, amiben mi még további tartalékokat látunk, itt egy 5 millió forintos keretről tudok beszámolni, ami az ezzel kapcsolatos döntés-előkészítésre fordítódik.

A kombinált, vasúti-közúti áruszállítást részben már említettem, ez részben a logisztikai központoknak, részben pedig az útdíjaknak köszönhetően várhatóan javulni fog. Ezzel kapcsolatban ismételten megemlíteném azokat az uniós forrásokat, amelyekből több mint 8 milliárd forint állt rendelkezésre.

Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása, erre az NFM tudott fejezeti kezelésű előirányzatot biztosítani.

A hivatali személygépkocsi-használattal kapcsolatban ez évben számunkra kedvező adómódosításokra került sor, így például a cégautóknál, a cégautóadónál immár differenciálás történik a környezetvédelmi osztályba sorolás alapján, emellett a regisztrációs adónál szintén differenciálás történik a környezetvédelmi besorolás alapján. A gépjárműadó terén az elektromos hajtású személygépkocsiknál a gépjárműadó nulla forint. Nyilván nem ez lesz az a legátütőbb intézkedés, amitől az elektromos hajtású gépjárművek elterjedése várható, azonban úgy gondolom, ez is egy lépés ennek érdekében.

A közlekedéssel kapcsolatos utolsó pont a környezetet kevésbé károsító alternatív hajtóanyagok elterjesztése, illetve az ezekkel kapcsolatos műszaki, jogi feltételek biztosítása. Itt részben az elektromos hajtásra gondolunk, részben a sűrített földgáz alkalmazására, a hibrid személygépkocsikra, illetve a hidrogénhajtásra. Ezzel kapcsolatban jogszabályi módosításról tudok beszámolni, a már említett 23/2012. NFM rendeletről, amit ezen a téren mi egy komoly lépésként értékelünk.

A következő pont a porleválasztási technológiák a nagy tüzelőberendezéseknél. Ezek azok a nagy tüzelőberendezések, amelyek célja az energiaellátás. Ezeknél a porleválasztási rendszerek áttekintése, ezek ellenőrzésének az újragondolása az, amire mi ez évben 5 millió forintot szántunk.

A kerti hulladékégetés időről időre borzolja főleg a kistelepüléseken élők idegeit. Meg kell mondjam, hogy a minisztériumban ezzel foglalkozók időről időre kapunk megkereséseket. Itt gyakorlatilag az önkormányzatok szabályoznak, mi kormányrendeleti szinten tiltjuk, azonban arra törekszünk, hogy a '14-20-as EU-költségvetési időszakban a komposztálást elő tudjuk mozdítani, azaz hogy a kistelepüléseken ne érje meg égetni, hanem akár központilag komposztálva legyenek ezek a hulladékok.

Megemlíteném még a távfűtés újragondolását, hiszen a légszennyezés-kibocsátás szempontjából egy korszerű távfűtési rendszer, ami a megújuló energiákkal kombináltan jön létre, kontrolláltabb légszennyezés-kibocsátást eredményezhet, mint a több száz vagy ezer kis tüzelőberendezés.

A dohányzással kapcsolatos pontot én igazából átugranám, hiszen ez egy más téma. Kérdésre természetesen tudunk válaszolni.

Megemlíteném még a kis tüzelőberendezéseket, tehát pont a lakossági tüzelőberendezéseknek a korszerűsítését, amire az elmúlt években mintegy 18 milliárd forint állt rendelkezésre, és 30 ezer család jutott hozzá ezzel a lakásfelújításhoz, illetve az elmúlt évben is több milliárd forint állt erre rendelkezésre, és 2012-ben is közel 1 milliárd forint.

A meteorológiai kérdésekkel kapcsolatban mindenképpen meg szeretném említeni, hogy sajnos nem tudjuk, hogy a nálunk mérhető légszennyezés hányad része érkezik a határokon túlról. Ismert, hogy még a Szaharából is fújhat ide a szél szaharai homokot, ez az, amit a köznyelv piros hónap mond. Ezzel összefüggésben mi ez évben 43 millió forintot különítettünk el, ezzel egyrészt arra szeretnénk választ kapni, hogy a szennyezés hányad része jön a határainkon kívülről, másrészt pedig arra, hogy vajon a meteorológiai viszonyok mennyiben felelősek a kialakuló szmogos helyzetért.

Utolsóként, de nem utolsósorban a szmogriadó szabályozásának az áttekintését említeném meg, amire egy külön tárcaközi bizottságot hoztunk létre.

Ha megengedi az elnök úr, akkor a jogsértési eljárással kapcsolatban csak annyit említenék meg, hogy gyakorlatilag nincs változás az elmúlt évhez képest, tehát a Magyarországról megküldött indokolt válasz és a bíróság között van most az üg.

Nagyon szépen köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A Levegő Munkacsoport részéről Lukács András egy ötperces időkeretben ki kívánja egészíteni az elhangzottakat.

Lukács András (Levegő Munkacsoport) kiegészítése

LUKÁCS ANDRÁS (Levegő Munkacsoport): Tisztelt Bizottság! Köszönöm a lehetőséget, és köszönöm, hogy elfogadták a kezdeményezésünket ennek a napirendi pontnak a beiktatására. Mi örülünk annak, hogy a kormány egy évvel ezelőtt elfogadta a programot, amely gyakorlatilag tartalmazza azokat az intézkedéseket, amelyeket a Levegő Munkacsoport és más környezetvédő civil szervezetek régóta sürgetnek, azonban úgy látjuk, hogy az előrehaladás nagyon lassú, és számos egyéb intézkedést is meg lehetett volna tenni. Most – anélkül, hogy a részletekbe mennék – kitérnék néhány olyan pontra, amely itt is elhangzott, hogy mit látnánk sürgetőnek.

Elhangzott, és valóban az egyik óriási előrelépés a tehergépkocsik kilométerarányos útdíjának a bevezetése, azonban rendkívül sajnálatos, hogy ez úgy történik, hogy csak az autópályákra és egyes főközlekedési utakra vezetik be. Ez ahhoz vezethet, hogy a teherautók

nagymértékben leterelődnek a településeken belüli utakra, ezt számos országban tapasztaltuk, meg kell nézni Csehországot, ahol rengeteg településen szenvednek emiatt, de Szlovákiában, Németországban és másutt is vannak ilyen problémák. Érthetetlen tehát, hogy miért nem vetik ki minden útra, különös tekintettel például a főváros útjaira, ahol egyébként is létezik egy behajtási díj, amit megfelelő ellenőrzés hiányában nem tudnak végrehajtani, és hogyha mondjuk Budapestre is kiterjesztenék, akkor ez a probléma megoldódna. Ugyanakkor megemlítették itt a kombinált fuvarozás fontosságát. Üdvözöljük, hogy itt történnek előrelépések, viszont egy óriási visszalépés, hogy úgy tűnik, a RoLa, tehát a kamionok vasúton történő szállítása megszűnik, és hiába lenne versenyképes az útdíj bevezetésével, tehát hiába nem szorulna állami támogatásra, mert ha valami megszűnik, akkor már nagyon nehéz és költséges visszaállítani. Úgyhogy ebben mindenképpen változtatást kérünk, annál is inkább, mert nem értjük az indokát, hiszen semmiféle költségvetési megtakarítás nem származik ebből, mivel akkor az alap befizetései is eltűnnek.

Elhangzottak itt a személygépkocsikkal kapcsolatos változtatások, amelyek bizonyos mértékben kedvezőek, viszont egyrészt történtek hátrányos lépések is, például a luxusautók cégautóadója a jelen kormányzati időszakban jelentősen csökkent, úgyhogy ez felülvizsgálatra szorul, másrészt pedig a cégautó-elszámolással kapcsolatos visszásságok továbbra is rendkívül súlyos gondot jelentenek. Az Európai Bizottság adóügyi főigazgatósága megbízásából készült tanulmány szerint Magyarországon rendkívül rossz ez a helyzet, és ha ezeket a rejtett és környezetvédelmi szempontból rendkívül káros adókedvezményeket, illetve adócsalási és adóelkerülési lehetőségeket visszaszorítanánk, akkor jelentősen javulhatna a környezet állapota is.

A buszokkal kapcsolatban igazából érdemi előrelépést nem látunk a kormányzati politikában, ami azért is furcsa, mert az Európai Bizottság, illetve az Európai Unió 85 százalékos vissza nem térítendő támogatást ad nullaemissziós buszokra. Az ilyen jellegű buszok már egyre inkább terjednek a világban, nemrég éppen Bécs vásárolt ilyeneket, de több százas vagy ezres nagyságrendben állítanak forgalomba nullaemissziós buszokat különböző városokban, különböző országokban, világszerte, tehát érthetetlen, miért nem él a kormány ezzel a lehetőséggel.

A lakossági tüzeléssel kapcsolatban valóban óriási gondot jelent az, hogy egyre többen áttérnek a szilárdtüzelésre, és nemcsak hogy a szilárdtüzelésre, a legális szilárdtüzelésre, hanem folyamatosan és nagyszámban érkeznek bejelentésben a Levegő Munkacsoporthoz arról, de mi is sokszor tapasztaljuk, amikor az országot járjuk, és nemcsak vidéken, hanem akár Budapesten, a külső kerületekben is, hogy műanyagot és egyéb hulladékot égetnek, ami bizony, ahogy itt elhangzott, tilos, és rendkívül egészségkárosító is. Mi kidolgoztunk egy részletes programot arra, hogy ezt hogyan lehetne úgy megoldani, hogy nem vonna el jelentős költségvetési forrást, ezt eljuttattuk a minisztériumnak, de igazából előrelépést ezen a téren nem láttunk eddig, pedig ez nagyon sürgős lenne, és legalább a felvilágosító munkát el kellene kezdeni. Azt tapasztaljuk, hogy amikor elmegyünk például egy lakossági fórumra, és elmondjuk, hogy ez milyen súlyos egészségügyi problémát okoz, akkor látjuk, hogy az emberek tényleg megijednek, és tudatosul bennük, hogy ezt nem szabad, tehát ha legalább a tudatformálást elkezdenék, akkor már jelentős előrelépés lehetne, de, mondom, kidolgoztunk egy nagyon részletes programot, amely megvalósításra vár.

Az épületkorszerűsítésről szeretnék még egy mondatot mondani. Nagyon kevés volt eddig, és úgy néz ki, hogy a jövőben is rendkívül kevés lesz az erre fordított összeg, és sokszor azt is alacsony hatékonysággal használják fel. Most ennek a részleteibe az ötperces időkeretben nem tudok belemenni, de ez is egy alapos külön tárgyalást igényelne.

Köszönöm szépen, hogy meghallgattak.

ELNÖK: Köszönöm szépen Lukács Andrásnak a kiegészítéseket.

A bizottság tagjai közül (*Jelentkezések.*) Bödecs Barna jelezte, hogy hozzá kíván szólni. Parancsolj!

Kérdések, hozzászólások

BÖDECS BARNA (Jobbik): Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Én elég súlyos dolgokat fogok itt mondani ezzel kapcsolatban, megpróbálok rövid lenni.

Először is a kombinált áruszállítás témaköréről szólnék. Azt én egy rendkívül felelőtlen és hanyag kormányzati munkának tartom, hogy a kamionok a vasútra program, ez a RoLa program azért szűnik meg az idén Magyarországon, mert a magyar kormány egyszerűen nem kérte meg az Európai Uniótól a támogatás meghosszabbítására vonatkozó lehetőséget, aminek az indoka egyébként ugyanaz lett volna, mint öt évvel ezelőtt, mely szerint a magas vasúti pályahasználati díjat kellett volna ebből ellentételezni. Az, hogy a RoLa megszűnik, a piaci szolgáltatónak ezek után a szuverén döntése volt, tekintettel arra, hogy egy fenntarthatatlan helyzetbe kényszerítették. Itt most azt kell megfogalmaznom, hogy ez vagy felelőtlen magatartás volt, és gondatlanul járt el a kormányzat, vagy tudatosan járt el a kormányzat, ebben az esetben viszont a RoLát meg akarta szüntetni, hiszen ez egy logikus végkimenetel volt, magyarán szólva az elektronikus útdíjat nem a vasúti áruszállítás preferálása érdekében, hanem pénzszedésre vezetik be ilyen értelemben. A vasúti áruszállítás többi területére vonatkozólag pedig nagyon fontos megállapítás az, hogy mivel a kedves előző kormány privatizálta a vasúti áruszállítást, és ennek következtében az elmúlt évek kondíciói mellett a vasúti áruszállítás gyakorlatilag olyan piaci alapon működött, ami a magyarországi településeket ebből kizárta, tömegesen zárták be az árufeladóhelyeket, tömegesen szűnt meg a belföldi vasúti áruszállítás vagy akár a belföldről külföldre irányuló vasúti áruszállítás lehetősége. Ezen a téren is egyértelmű közúti dominancia keletkezett.

Ma a vasúti áruszállítás némi tömegáru-forgalom és némi kombinált forgalom kivételével nemzetközi tranzitútvonalakon folyó szállításról szól, ezt kéretik figyelembe venni. Addig tehát, amíg nem lesz egy világos kormányzati politika abban a tekintetben, hogy milyen ösztönzéseket adunk a fuvaroztatóknak annak érdekében, hogy a kombinált megoldásokat igénybe vegyék, és nem lesz egy kormányzati politika annak érdekében, hogy az árufeladóhelyek újra létrejöhessenek, és ezek kiszolgálása megtörténjen, addig itt érdemi elmozdulás nem lesz, és valóban az a hatás fog bekövetkezni, hogy az amúgy közútra kényszerült áruszállítás majd a nem fizetős mellékutakon, városi meg falusi területeken folyik, ami rendkívül komoly lakossági ellenállást fog kiváltani, és akkor még majd önök mondhatják, hogy ja, akkor lecsökkentjük az elektronikus útdíjat, mert ez az egész olyan felháborodást hozott, hogy ezt nem lehet így üzemeltetni. Ez lett volna az első pont.

A második pont a buszok kérdése. Itt önök több mint két éve helyben járnak, sőt nemcsak helyben járnak, hanem meg is akadályozták azt, hogy a Volán-vállalatok új autóbuszokat vásárolhassanak, magyarán szólva kormányzati döntéssel járultak hozzá ahhoz, hogy a szennyezés növekedjék, és 20-25-30 éves járművek szállítsák a lakosságot olyan meghibásodási arány mellett, ahogy tudják. Közben pedig még azt is megtették, hogy ahelyett, hogy a potenciális magyar gyártókat támogatnák, és az ő termékeiket átvinnék, ahelyett azon gondolkodnak, hogy hogyan lehetne még egy multinacionális nemzetközi összeszerelő üzemet csinálni Magyarországon, aztán majd ha az meglesz, akkor talán megengedik az autóbusz-vásárlást az állami tulajdonú vállalatoknak. A fővárosban pedig az történt, kérem szépen, hogy ott is félrementek, egy olyan kiszervezésen alapuló autóbusz-beszerzési programot indítottak el, amelynek az eredménye az egyébként 1300 darabos autóbuszparkból a jövő év közepéig 150 darab autóbusz megújítása lesz, természetesen megint külföldi járművekkel, és olyan csúcskategóriás Mercedes járművekkel, amelyeknek a finanszírozását a főváros egyszerűen nem tudja biztosítani, mert írj és mondd, ezen járművek

üzemeltetése a 25 éves, naponta meghibásodó, ócska buszokhoz képest 3,5 milliárdos többletköltséget jelent majd a fővárosnak.

Akkor nézzük a tarifális ügyeket! Nem történt előrelépés a közösségi közlekedési tarifák megállapításában, önök mind a tarifakonstrukciók, mind a szolgáltatóhoz kötött tarifák tekintetében méltán folytatják az előző kormány nyolcéves tevékenységét. Nincsenek szolgáltatófüggetlen övezeti tarifák sehol az országban, aminek a következtében a tömegközlekedés vonzereje az elővárosi forgalomban sem tud megfelelő lenni, mert nem A-ból B pontba szállítjuk az utast, hanem gyakorta párhuzamos útvonalakon történik az utasszállítás, tehát az elővárosi vasúti járatok mellett, azokkal párhuzamosan is történik a szállítás, külön finanszírozzuk a BKV-t, külön a Volánt, külön a nagyvárosok helyi közlekedését, külön a MÁV-ot. Ebből így gyakorlatilag kibocsátáscsökkentés a közösségi közlekedésben sem lesz.

Ami pedig az autó kontra közösségi közlekedést illeti, ott is egy széttagolt szabályozási rendszer van. Önök megtehették volna azt, hogy egy olyan szabályozást vezetnek be, amely a munkába járásnál egyértelműen ösztönzi a közösségi közlekedés használatát, de ez nem történt meg; továbbra is külön van az autókkal kapcsolatos költségtérítés rendszere és az ezzel összefüggő adóztatási rendszer, és külön van a közlekedési jegyekkel kapcsolatos költségtérítés, és ennek az adómentessége továbbra sem biztosított teljes mértékben, itt a helyi bérletekre, illetve a helyközi bérletek 20 százalékára gondolok. Ennek az a következménye, hölgyeim és uraim, hogy a legtöbb munkáltató alternatív megoldásokban gondolkodik: elterjedt a telekocsis rendszer, elterjedt a kisbuszos szállítás, és elterjedt, mit ad isten, a közösségi közlekedési útvonallal párhuzamos különjáratú autóbuszos szállítás, tehát egy adott településről elindul minden nap a különjáratú busz, amit a vállalat fizet, elindul a félig telt helyközi járat, meg elindul a kihasználatlan vasúti járat, és így gyönyörűen fenn tudunk tartani egy pazarló közlekedési rendszert, ami egyben a kibocsátás növekedését is okozza.

Akkor nézzük a lakossági fűtés kérdését! Teljesen egyértelmű, hogy a szilárd tüzelőanyag fogyasztásának megnövekedése és az ezzel kapcsolatos visszaélések, magyarán szólva a hulladék- és műanyagégetés a lakosság elszegényedésével van szoros összefüggésben, és e tekintetben is óriási felelőssége van a mindenkori kormánynak, hiszen abban a helyzetben vagyunk, hogy a vidéki lakosság egy tetemes része azért tér át, azért vált fűtési módot, és azért éget el olyan anyagokat, amelyek a háztartásban képződnek, amelyekkel azonban nem lehetne fűteni, mert képtelen a közműszámlák kifizetésére. Van itt, kérem szépen, egy adósságválság, ami együtt jár a lakosság fizetőképtelenségével, és ez a kormányzat bizony ezen a területen sem épített fel nemcsak tájékoztatást, hanem olyan alternatív megoldásokat, olyan segítő programokat sem, amelyekkel ezt a problémát orvosolni lehetne, és bizony igen, ennek következtében a településeken nem lesz elegendő felvilágosító programot folytatni, ahogy azt itt Lukács András kollégánk elmondta, mert akinek nincs pénze, és akinek nincs lehetősége a fűtőanyag beszerzésére, azt hiába világosítom fel, mindig lesznek a településen olyan emberek, akik ezt nem fogják megtenni. Tehát amellet, hogy segítjük a lakosságot, amellet bizony szankcionális rendszert és az ennek megfelelő szabályozást is ki kell dolgozni, hogy fel lehessen lépni a lakossági tüzelőeszközökben történő műanyag- és hulladékégetés kibocsátásával szemben.

Köszönöm szépen, hogy meghallgattak.

ELNÖK: Köszönöm szépen. *(Jelzésre:)* Szabó Imre alelnök úr, parancsoljon!

SZABÓ IMRE (MSZP): Köszönöm, elnök úr. Érdeklődve figyeltem a főosztályvezető úr által elmondottaknak az ágazatközi kérdéseket érintő részét, és meg kell mondjam, hogy nagyon kevés új elemet találtam az elmondottakban, azoknak a tevékenységeknek a jó része,

amelyek a PM₁₀-es ügyeknek a kezelését illeték, mind-mind visszanyúlnak még az előző kormányzathoz. Érdekes lett volna, hogyha egy olyan tájékoztatást kapunk, hogy mi az, ami az elmúlt két és fél évben történt ebben az ügyben, illetve ha kapnánk egy olyan tájékoztatást, hogy mi az, ami elmaradt, és ennek az elmaradásnak a következtében viszont rosszabb lett a helyzet.

Az egyik ilyen típusú ügy, amiben nagy a véleménykülönbség közöttünk, az a mérték, amit a főosztályvezető úr mondott, amikor 30 ezres támogatotról beszélt a lakáskorszerűsítés és egyéb mentén. A mi számításaink szerint viszont az, hogy elmaradtak a kvótaértékesítések, hogy elmaradtak azok a felújítási programok, amelyeket készen adtunk át a kormányzati átadás-átvételkor, ebben az évben 300 ezer családnak okoz pluszrezsiköltséget, pluszenergiát, és azért azt, gondolom, mindannyian elfogadjuk, hogy a legtisztább és a legolcsóbb energia a fel nem használt energia. Nyilvánvaló, hogy nem tud mindenki számára megoldást jelenteni, de nagyon sok család számára igenis komoly megoldást jelenthetett volna az, hogyha a ZBR-t ugyanúgy folytatja a kormányzat, mint ahogy ez a rendszer az átadás-átvételkor működőképes volt.

A közösségi közlekedés és a szállítások tekintetében nem akarom megismételni a Bódecs Barna képviselőtársam által elmondottakat, teljes mértékben egyetértek vele. Egy helyen szeretnék még kiegészítést tenni. Számomra az elfogadhatatlan, ami a Budapesti Közlekedési Szövetség elsorvasztása körül történt. Mégiscsak itt él ebben a térségben 3 millió ember, és nyilvánvaló, hogy rettentően fontos minden kis település és minden kis város levegőminősége, de azért a terhelés, a közlekedési terhelés oldaláról és más egyéb terhelések oldaláról is ez a térség, az agglomeráció és a főváros fokozottan veszélyeztetett ilyen szempontból. Azok a finanszírozási modellek, amelyeknek az erőltetett fenntartása, az említett MÁV, Volán, BKK – vagy most hogy is hívják – párhuzamos állami támogatása és városi támogatásai iszonyú pénzeket visznek el. Hogyha ennek a térségnek a közösségi közlekedése a BKSZ szerint megvalósulhatna, akkor nemcsak hogy csökkennének ezek a költségek, de lényegesen kevesebb lenne az a terhelés, ami ezt a térséget érinti, és nyilvánvalóan ennek megfelelően csökkenne a porszennyezése is.

Még egy elem kapcsán szeretném, ha a kormányzat egy kicsit erőteljesebben képviselné..., bocsánat, ha a kormányzaton belül a tárca erőteljesebben képviselne, ez pedig a kezdeményezés adott esetben, ügyekben. Az, hogy a tárca ilyen csonka módon áll most például a kormányzati struktúrában, és nincsen közvetlen hatása azokra az ügyekre, amelyekkel kellene hogy rendelkezzen, nem kellene hogy megakadályozza azt, hogy más tárcák irányába kezdeményezőként lépjen fel, gondolok itt az előbb említett ügyekre, a közlekedéstől kezdve – és így tovább, és így tovább – sorolhatnám. Tehát azoknak a fajta, ha úgy tetszik, szakmai és az ágazathoz tartozó tevékenységi köröknek az érdekében való eljárás, kezdeményezés számomra eléggé gyengének mutatkozik, és az érdekérvényesítésről már ne is beszéljünk, mert ezen a területen, azt gondolom, az elmúlt két év azt mutatta, hogy a kormányzaton belül az ágazat e tekintetben alulteljesített.

Úgyhogy én azt szeretném kérni, hogy ha már – elnézést, hogy így fogalmazok! – önt küldték ide egy ilyen témakörben, bár jobban vettem volna, ha politikus van itt, nem pedig egy kormánytisztviselő, akkor szíveskedjen majd tolmácsolni az elhangzottakat, hátha sikerül a következő évben egy kicsit dinamikusabb, proaktívabb, a kormányzat egészére is hatással lévő kezdeményezésről hallanunk. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm. Nagy Andor alelnök úr kért szót. Parancsoljon!

DR. NAGY ANDOR (KDNP): Köszönöm a szót, elnök úr. Kicsit felhúztak ezzel a napirendi ponttal, úgyhogy kénytelen vagyok reagálni az elhangzottakra. Az elnök úr tudja, hogy nekünk 10 órakor minden hétfőn frakcióülésünk van. Ilyenkor betenni egy ilyen

napirendi pontot, ami egyébként egy nagyon lényeges ügy, úgy, hogy időben be vagyunk szorulva, és ráadásul nem tudja képviseltetni magát – és ebben igaza van Szabó Imrének – politikusi szinten mondjuk valaki, aki legalább ott ülne az asztalnak a másik végén, én ezt a napirendi pontot kifejezetten sérelmezem. Ezt eljátszani velünk, hogy nem döntünk semmiről, egy tájékoztatást hallgatunk meg, napokkal ezelőtt lett felvéve ez a napirendi pont – ezt sokkal jobban elő kellett volna készíteni –, és most kukoricára térdeltetik ezeket az embereket, akiket idehívtak, ezt én méltatlannak érzem. Ezt sokkal jobban meg lehetett volna tárgyalni nem egy hétfői napon, amikor a parlamenti örületben egyik ülésről rohanunk a másikra. Ilyenkor technikai üléseket szoktunk tartani, amikor olyan kérdésekben muszáj döntenünk, amelyek nem várhatnak. Ez az ügy nem ilyen. Ezt úgy is be lehetett volna hozni, hogy ennek van értelme. Ennek a vitának így nincsen értelme, és ezt én kifejezetten sérelmezem. Nehéz helyzetbe hozzák ezeket az embereket, akik itt ülnek, mert egy csomó kérdésre nem tudnak válaszolni. Egyébként az ülés kezd egy politikai vitává alakulni, és ők nem politikusok. Akkor hívjunk meg egy politikust, és tegyük fel neki a kérdéseket! És nehogy azt higgye valaki ebben a teremben, hogy mi, kormánypártiak nem akarunk a porszenyezés ellen csinálni valamit, ráadásul végre csináltunk valamit, de itt kezd egy olyan hangulat kialakulni, mint ha bennünket itt móresre kellene tanítani vagy karóba kellene húzni. Ezt kifejezetten méltánytalannak érzem. És vagy fejezzük be ezt az ülést, vagy akkor legyen ez egy szakszerű ülés! Nekünk öt perce kötelezően ott kellene ülnünk a frakcióülésein, és bennünket képviselőket azért is fizetnek, hogy a frakcióülésekre is eljárjunk. Nem kibújni akarok – még egyszer összegezve – ez alól az egész alól, de ezt az ülést ilyen módon még egyszer ne szervezzük már meg, mert valamennyiünknek kellemetlen. Kifejezetten sérelmezem, elnök úr, hogy ilyen módon beteszünk egy napirendi pontot, hogy nem is tudunk róla, előkészítő anyagot én nem láttam, nem tudom, olvasott-e bárki valamit akár a kormány részéről, akár a Levegő Munkacsoport részéről. (*Bödecs Barna: Nem.*) Ezt a fontos ügyet tehát tárgyaljuk meg még egyszer, de ilyen helyzetbe bennünket legközelebb, elnök úr, ne hozzál! Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Erre elnökként kívánok reagálni.

Az ülés napirendjére vonatkozóan korábban kapott tájékoztatást a bizottság valamennyi tagja... (*Sebestyén László: Mikor? Négy napirendi pont volt az egyebekkel együtt!*) A múlt héten kiment a tájékoztatás ennek az ülésnek a napirendjéről. (*Sebestyén László felmutat egy meghívót.*) Természetesen minden észrevételt, amit kapok a bizottság tagjaitól, igyekszem tekintetbe venni, és annak megfelelően alakítani az ülés napirendjét. Ez a múlt héten kiment, nem kaptunk ilyen visszajelzést. Hogy ki vesz részt a bizottsági ülésen a minisztérium részéről? A meghívó természetesen Fazekas Sándor vidékfejlesztési miniszter úr részére ment el, őt kértük, hogy megfelelő szinten biztosítsa a tájékoztatást a bizottság számára. Nekem nincs jogosultságom arra, hogy felülbíráljam a minisztérium döntését arról, hogy milyen módon kívánja képviseltetni a minisztériumot egy bizottsági ülésen. Az pedig, hogy kritikai hangok jelennek meg, nem a politikai vita része, hanem azért van, mert nagyon súlyos hiányosságok vannak, azt gondolom, azoknak az intézkedéseknek a területén, amelyek ezzel a kormányhatározattal összefüggésben meg kellene hogy valósuljanak. Én tehát nem a politikai vitát érzem itt, Bödecs képviselő úr nem politikailag támadta a kormányt, hanem felsorolta azokat az intézkedéseket, amelyek nem segítik a PM₁₀ intézkedési tervben, programban foglaltaknak a megvalósulását, és vannak még ilyenek, amiket én is hozzá tudnék még ehhez tenni.

Ha a bizottság részéről arra van igény, hogy ezt egy másik alkalommal tárgyaljuk újra, vagy hogy más minisztériumok részéről is kapjunk tájékoztatást, én erre nyitott vagyok. Volt kezdeményezés arra, hogy a tavalyi PM₁₀-es ülésünket követően, amikor gyakorlatilag – ha már politikai kérdésekről van szó – egy reklámfelületet biztosított a bizottság a kormányzat számára, hogy bemutathassa a PM₁₀-programot, pont azért, mert szakmailag egy fontos

témának tartjuk, kiállítás volt az irodaház aulájában, azt gondoltuk, egy év után szeretnénk rátekinteni, hogy mi történt ténylegesen ennek a határozatnak a végrehajtása ügyében.

Én tehát megértem tulajdonképpen, alelnök úr, hogy most így kényelmetlenül érzem magad, és még azt is elfogadom, hogy én is örülnék, hogyha nagyobb időkeretben, átfogóbban lehetne tárgyalni ezt a dolgot, te is tudod, hogy rendkívül sűrű a parlamenti menetrend, és a bizottság munkája is, de tisztelettel azt kérem, hogy azokon a pontokon, amelyek nem rajtam múlnak, tehát hogy kit küld a minisztérium, illetve a tekintetben, hogy egy múlt héten kiküldött napirendi javaslatához nem érkezett módosítási igény, és én ezt a napirendi pontot felvettem ennek a bizottságnak az ülésére, ezzel kapcsolatban azt kérem, hogy e tekintetben a politikai felhangokat tényleg nélkülözzük. Köszönöm.

(Jelzésre:) Szili Katalin jelezte, hogy hozzá kíván szólni.

Dr. Szili Katalin (független) ügyrendi javaslata

DR. SZILI KATALIN (független): Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Képviselőtársaim! Kedves Vendégeink! Bár amikor még készültem a felszólalásra, akkor én is szívesen feltettem volna olyan kérdéseket, mint amilyen a RoLa megszüntetése, illetőleg a panelépületek felújítása és egyéb tárgykörben született, én azt az áthidaló ügyrendi javaslatot teszem – tekintettel arra, hogy a főosztályvezető úr itt egy elég részletes tájékoztatást adott arról, hogy mik történtek –, hogy szerintem az elnök úr kérje meg a főosztályvezető urat, illetőleg a tárcát, hogy készítsen egy írásos tájékoztatást arról, hogy a kormányhatározatban és az intézkedési tervben foglaltak mennyiben teljesültek, és ahol nem, miért nem, és annak az anyagnak az ismeretében térjünk vissza ennek a napirendi pontnak a tárgyalására. Nyilván belekaphatnánk itt bármelyik kérdéskörbe, de szerintem annak értelme nincs. Jó lenne egy átfogó képet kapni. Tekintettel arra, hogy egyébként – mint ahogy látjuk – minden mindennel összefügg, hiszen itt már a közlekedés kérdései, az energiahatékonyság és egyéb kérdések is felmerültek, egy ilyen anyag ismeretében térjünk vissza erre. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. *(Jelzésre:)* Aradszki képviselő úr!

Hozzászólások

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Köszönöm a szót, elnök úr. Én maximálisan egyetértek Szili Katalin képviselő asszony indítványával, már csak azért is, mert olyan felvetések történtek az ellenzéki képviselők részéről, amelyek nem igazán részei az ágazatközi programnak, vagy nem volt olyan mély kidolgozása az ismertetésnek, ami alkalmas lenne, hogy ezekre pontos válaszokat adni, és ehhez kapcsolódik az én felvetésem is. Mert, tisztelt képviselőtársaim, ha a nagy masszát, amivel ez a probléma együtt jár, megnézzük, azért azt vegyük figyelembe, hogy változatlan közösségi közlekedési kapacitás mellett – 2011-ről beszélek – jelentősen csökkent az üzemanyagok magyarországi felhasználása. Ennek ellenére önök azt mondják, hogy ez a világ a közösségi közlekedésről átállt az egyéni közlekedésre, és emiatt aztán növekszik a károsanyag-kibocsátás, ami egyszerűen tényszerűen nem lehet igaz, a matematika egy elég makacs dolog. Tehát ha a mennyiségi volumeneket megnézzük, akkor azt lehet látni, hogy csökkenő egyéni közlekedés mellett, változatlan közösségi közlekedési kapacitás mellett alakult ki ez az állapot. Úgyhogy lassabban a testtel, amikor különböző kritikákat fogalmazunk meg olyan projektekkel szemben, amelyeknek a végeredményét még nem tudjuk, de bizakodó vagyok abban a tekintetben, hogy ezek pozitív eredménnyel fognak zárulni. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Én is támogatom Szili Katalin felvetését, tehát hogy kapjunk írásbeli tájékoztatást a bizottság részére a kormányhatározatban foglaltak végrehajtásáról, szóban elég részletesen kaptunk tájékoztatást, az ezzel kapcsolatos kérdések itt felmerültek, de ha a bizottság részéről nincs ellenvetés, akkor én élni fogok a minisztérium felé ezzel az igénnyel, hogy egy írásos összefoglalót kérünk a PM₁₀-szennyezéssel kapcsolatos kormányzati ágazatközi intézkedési terv végrehajtásáról, és ennek az írásos beszámolóban a birtokában visszatérhetünk ezekre a kérdésekre.

Ennek fényében azért megadom a szót a főosztályvezető úrnak, mert ugyan akkor egy írásos tájékoztatást fogunk kérni, és ezt hivatalos formában a miniszter úrhoz el fogjuk juttatni, de természetesen lehetőséget biztosítunk, hogy reagáljon az elhangzottakra.

Dr. Dobi Bálint (Vidékfejlesztési Minisztérium) reflexiói

DR. DOBI BÁLINT (Vidékfejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen, elnök úr. Valóban az a helyzet, hogy az elhangzott kérdések olyan mélységben érintenek a közlekedési tárcához, jelesen az NFM-hez tartozó kérdéseket, amelyekre itt most akár én, akár a kollégáim nem tudunk kielégítő választ adni a bizottság részére. Bevallom őszintén, már az anyag összeállítása közben megfogalmazódott bennünk, hogy hasonló beszámolóra mindenképpen érdemes lenne meghívni nemcsak a környezetvédelmi tárcát, hanem a közlekedésért felelős tárcát is, hiszen úgy tudnánk kellő mélységben képet adni. Az írásos beszámolót természetesen elkészítjük, és a miniszter úr azt meg fogja küldeni a bizottság számára.

Én úgy gondolom, talán Szabó Imre volt miniszter úr szavaira reagálnék. Valóban, tagadhatatlan, hogy itt régi programelemek is feltűnnek, de ezek a folyamatok nyilván olyanok, amelyeket nem most, tegnap vagy akár tavaly találtunk ki, ezek olyanok, amelyeknek tényleg ciklusokon át kell ívelniük. Azt azért megemlíteném, hogy így, komplex PM₁₀-programként ez mégiscsak tavaly lett elfogadva, ezért indokolt, hogy ennek az áttekintése most ebben a formában történjen meg, még akkor is, hogyha bizonyos elemek már korábban megindultak.

Nagyjából ennyit szerettem volna mondani. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor ezt a napirendi pontot lezárom, azzal, hogy írásos tájékoztatást fogunk kérni. Megköszönöm a főosztályvezető úrnak a tájékoztatást.

Egyebek

Elnöki bejelentések

Az egyebek napirendi pont alatt tájékoztatom a bizottságot, hogy a Külügyi Hivatal tájékoztatása szerint december 13-án Budapesten tárgyal Thaiföld parlamentjének területi, természeti erőforrás és környezetvédelmi állandó bizottságának 21 fős delegációja Narit Khumnurak úr vezetésével, és azt kérték, hogy a bizottságuk találkozhasson a Fenntartható fejlődés bizottsággal. Erre előreláthatólag december 13-án, csütörtökön, 9 óra 30 perces kezdettel kerül sor. A bizottság valamennyi tagját tisztelettel várjuk a találkozóra. A pontos tematikát röviden meg fogjuk kapni.

Ugyancsak felkérés érkezett a bizottsághoz a Moldovai Köztársaság környezetvédelmi és éghajlat-változási bizottságától, hogy 2013 tavaszán egy magyarországi látogatás keretében találkozhassanak a bizottságunkkal.

Illetve tájékoztatom a bizottságot, hogy a hétvégén benyújtásra került a parlament elé a fenntartható fejlődés stratégia, előreláthatólag bizottságunk lesz az első helyen kijelölt bizottság. Ez egy eléggé nagyszabású anyag, tehát ennek a megfelelő keretben történő tárgyalására fogunk sort keríteni.

A következő ülésünk november 19-én, hétfőn lesz, a napirenden szerepelni fog a környezetvédelmi törvény és a vízgazdálkodási törvény módosításáról szóló T/8880. számú törvényjavaslathoz érkezett módosító indítványok – ha lesznek ilyenek – megtárgyalása; a T/7979. számú földtörvényhez érkezett módosító javaslatok tárgyalása; a 2010. évi és a 2011. évi ügyészégi beszámoló környezetvédelmi vonatkozásainak az általános vitája, ezeket J/2879. és J/6851. számon ismerhetik meg a bizottság tagjai.

November 20-án, kedden, 8 óra 30 perces kezdettel ugyancsak ülést tartunk, amelyen a területfejlesztési jelentés, amely J/8102. számon került benyújtásra, valamint az atomenergia 2009., 2010. és 2011. évi hazai alkalmazásának biztonságáról szóló jelentés, amely J/8482. számon lett benyújtva, ezeknek a jelentéseknek az általános vitája lesz a keddi ülésünkön napirenden.

A paksi bővítéssel és élettartam-hosszabbítással kapcsolatos ülésünk várhatóan 2012. november 27-én, kedden, 9 órától lesz. A minisztériumok, a Paksi Atomerőmű Zrt., az MVM és mások részéről pozitív visszajelzést kaptunk, úgy tűnik, ez mindenkinek jó. Előreláthatólag a parlamentben, a főemelet 37-38. számú ülésteremben fog sor kerülni erre az ülésre.

A 19-ei, a jövő hétfői ülésünkön vélhetőleg az egészségügyi salátatörvény is a napirendünkön lesz, tekintve, hogy a biocid-szabályozással kapcsolatos uniós irányelv, illetve most már rendelet átültetésére vonatkozó szabályokat is tartalmaz az egészségügyi salátatörvény. A biocid-irányelvvel a bizottság foglalkozott annak idején, a bizottsági elnöki értekezleten tehát kérni fogjuk ennél az egészségügyi salátatörvénytől a bizottság kijelölését.

Ha más kérdés, észrevétel nincsen (*Senki nem jelentkezik.*), akkor köszönöm a részvételt az ülésen. További jó munkát kívánok!

(Az ülés befejezésének időpontja: 10 óra 38 perc)

Jávor Benedek
a bizottság elnöke

Dr. Nagy Andor
a bizottság alelnöke

Jegyzőkönyvvezető: Molnár Emese