



Ikt. sz.: FFB-41/17-4/2021.

FFB-9/2021. sz. ülés
(FFB-50/2018-2022. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Fenntartható fejlődés bizottságának**
2021. november 29-én, hétfőn, 11 óra 12 perckor
az Országház Gróf Esterházy János termében (földszint 1.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter éves meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)</i>	5
<i>Dr. Palkovics László beszámolója</i>	5
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	13
<i>Dr. Palkovics László válaszai</i>	18
<i>Egyebek</i>	27
<i>Az ülés berekesztése</i>	27

Napirendi javaslat

1. Dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter éves meghallgatása
(Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)
2. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: Bencsik János (Fidesz), a bizottság alelnöke

Nunkovics Tibor (Jobbik), a bizottság alelnöke
Böröcz László (Fidesz)
Dr. Koncz Zsófia (Fidesz)
Varga Gábor (Fidesz)
Szászfalvi László (KDNP)
Hajdu László (DK)

Helyettesítési megbízást adott

Dr. Turi-Kovács Béla (Fidesz) Bencsik Jánosnak (Fidesz)
Simonka György (Fidesz) dr. Koncz Zsófiának (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Hatvani Szabolcs bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter

Megjelentek

Steiner Attila államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Schanda Tamás János államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Dr. Kaderják Péter miniszteri főtanácsadó (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Dr. Lukács Ágnes kabinetfőnök (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Varga-Szabó Szilvia sajtófőnök (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Dr. Konczos Nóra főosztályvezető (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Cziczás Péter parlamenti titkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Keresztes László Lóránt (LMP) országgyűlési képviselő
Tordai Bence (Párbeszéd) országgyűlési képviselő

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 12 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása

BENCSEK JÁNOS (Fidesz), a bizottság alelnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntök minden teremben lévő kollégát, munkatársat. A Fenntartható fejlődés bizottsága 2021. november 29-ei ülését ezennel megnyitom. Tisztelettel köszöntöm a bizottság megjelent tagjait, vendégeinket. Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes, dr. Turi-Kovács Bélát Bencsik János helyettesíti, Simonka Györgyöt pedig dr. Koncz Zsófia.

Tájékoztatom a bizottságot, hogy a veszélyhelyzetre tekintettel a bizottság ülését a belső televíziós hálózaton keresztül közvetítik, így biztosítva a sajtó számára a nyilvánosságot. Egyúttal kérem a jelenlévőket, hogy a bizottsági ülés ideje alatt az ülésteremben hordjanak maszkot, és amennyire ez lehetséges, tartsanak egymástól biztonságos távolságot.

A mai ülésünk napirendi javaslatát előzetesen mindenkinek megküldtük. Kérem, aki egyetért a javaslattal, kézfeltartással jelezze! *(Szavazás.)* Megállapítom, hogy a bizottság egyhangú igen szavazattal a mai ülésünk napirendjét elfogadta.

Dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter éves meghallgatása (Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 41. §-a alapján)

Következik tehát dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter éves meghallgatása az országgyűlési törvény 41. §-a alapján. Tisztelettel köszöntöm dr. Palkovics László miniszter urat, kedves munkatársait, köztük Steiner Attila körforgásos gazdaság fejlesztéséért, energia- és klímapolitikáért felelős államtitkár urat, továbbá dr. Kaderják Péter miniszteri főtanácsadó urat.

A bizottsági meghallgatás időkeretben történik. Először a miniszter úrnak 30 perc áll rendelkezésére, hogy beszámoljon az elmúlt egy év alatt elvégzett munkájáról, majd a bizottság tagjai frakciónként legfeljebb 10 percben fogalmazhatják meg a kérdéseiket, észrevételeiket. Ezt követően a miniszter úrnak ismételt maximum 30 perc áll rendelkezésére, hogy a kérdésekre válaszoljon. Ha nem bizottsági tag képviselő kér szót, arról a bizottságnak külön döntenie kell, és ebben az esetben legfeljebb három kérdés feltételére van lehetőség, maximum 3 perces időkeretben.

Kérdezem a bizottság tagjait, egyetértenek-e ezzel az ügyrendi javaslattal. *(Szavazás.)* Köszönöm. Megállapítom, hogy eszerint fogjuk a munkánkat folytatni.

A miniszter úr előzetesen írásban jelezte, hogy vetítéssel szeretné kísélni a hozzászólását, így az Országgyűlésről szóló XXXVI. törvény 38/A. § (3) bekezdésében foglaltaknak megfelelően a szemléltetést a bizottságnak kell engedélyeznie. Kérem, aki egyetért azzal, hogy biztosítsuk a vetítés lehetőségét, kézfeltartással jelezze! *(Szavazás.)* Megállapítom, hogy a bizottság egyhangú döntést hozott ebben a kérdésben is, hozzájárult a szemléltetéshez. Egyúttal a Hárszabály 134. § (2) bekezdés a) pontja alapján elrendelem, hogy a vetítés anyagát mellékletként csatoljuk az ülés jegyzőkönyvéhez.

Tájékoztatom továbbá a bizottságot és a miniszter urat, hogy ülésünket a plenáris ülés megkezdése, azaz 13 óra előtt be kell fejeznünk. Ezzel megadom a szót a miniszter úrnak. Parancsoljon!

Dr. Palkovics László beszámolója

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ innovációs és technológiai miniszter: *(Az előadást vetítés kíséri.)* Köszönöm szépen. Elnök Úr! Képviselő Hölgyek, Urak! Tordai képviselő

úr a hibás, mert sok kérdést tettek fel az előző bizottsági ülésen, és kénytelen voltam rájuk válaszolni. Úgyhogy itt most két lehetőség van: vagy gyorsabban beszélek, vagy kevesebbet mondok el. Az elsőt nem javasolnám úgyhogy inkább megpróbálom gyorsabban. (*Derültség.*) A prezentáció anyagát, ahogy az elnök úr említette, csatolni fogjuk az anyaghoz, tehát a részleteit illetően - és van benne sok részlet - mindenki tájékozódhat, sőt hogyha bármi további információra szükség lenne, szívesen biztosítjuk azt is.

Az elmúlt egy év, azt hiszem, hogy elég komoly munkával telt, ezekről mindről szeretnék beszélni, aztán meglátjuk, hogy meddig jutunk majd el. De én azt gondolom, hogy generálisan a minisztérium klíma- és energetikai területei az elmúlt egy évben kiválóan működtek. Ennek sokfajta indoka lesz, illetve tőlünk független értékelők is így értékelték ezt a tevékenységet, pont az Index megpróbálta ezt ma reggel valamilyen módon relativizálni, és nem nagyon sikerült neki, ebből gondolom azt, hogy a sajtómegjelenésünk ilyen értelemben kiváló volt. De ez most a vicces része volt.

Nagyon fontos az első ügyünk, a magyar klímátörvény, amiben rögzítettük a kibocsátási célszámainkat mind a 2030-as, mind a 2050-es évekre vonatkozóan. Magyarország annak idején elfogadta a 2050-es Green Dealt, ami gyakorlatilag teljes klímasemlegességet jelent, illetve a törvényben 2030-ra 40 százalékos csökkentés jelent meg, itt a „Fit for 55” keretén belül ezt még tárgyaljuk. Ha szabad ilyen mondani, és itt a mellettem ülők nem fognak ezért megkövezni, akkor én azt gondolom, hogy a 2030-as 55 százalékos csökkentés, akármit is jelent az 55 százalék, azt Magyarország a meglévő akcióink alapján teljesíteni fogja. Tehát én erről olyan nagyon sokat nem is beszélnék; majd lesz persze néhány részlete. De nyilván itt - és nem jogszabályi, finanszírozási szempontból, hanem inkább technológiai szempontból - a 2050-es teljes klímasemlegesség elérésénél van néhány kérdésünk. Ezt is nagyon részletesen szimuláltuk és modelleztük, hogy mit kell tenni annak érdekében, hogy ez megtörténjen. Ez sem végrehajthatatlan, de ebben Magyarország egyedül nem fog tudni eredményeket elérni, tehát a teljes Európai Közösség szükséges ehhez. Ez sem kivitelezhetetlen egyébként, ezért is írtuk alá, ennek ellenére itt ezen még dolgoznunk kell.

Ha megnézzük a főbb célkitűzéseinket: 40 százalékos csökkentés, ahogy mondtam, ez lehet, hogy nem 40, hanem 55 százalékos, a megújuló arány itt még 25 százalékosat jelent, ezt most az Európai Unió meg fogja emelni 40 százalékra. Én azt hiszem, hogy figyelembe véve azokat az ambícióinkat, amit például a fotovoltaiikus beépített kapacitás jelent, ezen is tudunk változtatni. A karbonsemleges elektromosenergia-előállítás, én azt hiszem, hogy pont a technológiaváltások miatt lényegesen gyorsabban meg fog történni, és ahol most 90 százalékról beszélünk, az igen nagy valószínűséggel ennél magasabb lesz, utalnék itt a blended üzemanyaggal működő gázturbinákra, ami most már száz százalékos hidrogénnel is tud működni.

Ezt át is ugranám, meg tudják nézni, itt csak a modellezésnek az eredményei látszanak, ez az, amire az előbb utaltam.

Ami talán nagyon fontos - és mindig fontos, hogy hogyan látnak bennünket kívülről -, néhány héttel ezelőtt jelent meg a KPMG-nek egy nemzetközi összehasonlítású értékelése, ahol a „Net Zero Readiness Index” - ez jól meghatározott egyébként, nekem kifejezetten tetszik a tartalma - alapján több országot vizsgáltak, és ezek közül az országok közül Magyarország a 13. helyen végzett, gyakorlatilag a legjobban teljesítő országok között van, ami a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére tett intézkedéseket jelenti. Ez az, ami az előbbi bátor kijelentésemet valamilyen módon alátámasztja, hogy a 2030-as célt el fogjuk tudni érni.

Ami még fontosabb - és itt tulajdonképpen be is fejezhetném a mai beszámolómat -, hogy Magyarország viszont azon öt ország egyike, amelyek a

jogszabályi környezetében a klímasemlegességhez szükséges lépéseket megtette. Öt ilyen ország van, ezek közül mi vagyunk az egyik. Ez azt jelenti, hogy abban a jogalkotási, gazdasági környezetben, ami ezt biztosítja, Magyarország kifejezetten elől van. Én azt hiszem, hogy ez azt mondja, hogy az elmúlt egy, inkább két évben az összes olyan ügyet, ami szükséges volt ehhez, megtettük, itt különösen a klímatorvényt szokták kiemelni.

Ha megnézzük, hogy ez mit is jelent a politikai részen túl, részben a pénzügyi szektor támogatottsága jelenik meg, hiszen ez azért, ahogy láttuk az előbb az átugrott táblázatban, komoly összegeket jelent. De ami fontos, hogy ez nemcsak a közösségtől elvárt támogatást jelent vagy a közösség általi finanszírozást jelenti, hanem ez tulajdonképpen egy jó üzlet is.

Itt jön a következő fontos elem, hogy az energetikai rendszereink, a klímarendszereink, a másodnyersanyagok kérdése nemcsak a klímapolitikánkban jelenik meg erőteljesen, hanem az iparpolitikánkban is. Tehát az iparpolitikánkban önálló fejezeteket szenteltünk ezeknek a területeknek, és ennek a felépítését megkezdtük. Mondok egy példát: ha megnézzük a körforgásos gazdaságra vonatkozó szabályozási környezetünket, ezt ebben a körben mindenki ismeri, ezt hosszasan és sokat vitattuk. Ez nemcsak önmagában azt jelenti, hogy a koncessziós modell egy koncesszonnal létre fog jönni, hanem azt is jelenti, hogy utána a különböző anyagáramokra elkezdjük azoknak a területeknek a vizsgálatát, hogy hogyan lehet felépíteni rá egy ipari környezetet.

Mondok egy példát: ha elmegyünk, és megnézzük az akkumulátorokat - és ez egy ma aktuális példa, a biztos úr egy-két órán belül itt lesz, ahol a Magyarország akkumulátorgyártásból, illetve az akkumulátor értékláncba való bekapcsolódásáról fogok tárgyalni -, elkezdünk azzal foglalkozni, hogy hogyan lehet egyébként a lítiumos akkumulátorokat úgy újrahasznosítani az életciklusuk végén, hogy egyébként ebből újra megjelenjen másodnyersanyagként maga a lítium vagy az összes többi alkotórész. Nyilván ezek bonyolult és összetett technológiák, de ha megnézzük a térképet, gyakorlatilag Németországtól lefelé nem nagyon van ilyen ország, amelyik néhány éven belül Európa második legnagyobb akkumulátorgyártó kapacitásával rendelkező országa lesz, de ott az értékláncnak ezt a felét is vizsgálni kell. Tehát így kapcsolódik össze.

Egy rövid visszajelzés: tavaly bejelentettük a Klíma- és Természetvédelmi Akciótervet, és erről adtam is tájékoztatást. Csak röviden szeretnék néhány szót szólni ennek az eredményéről. Itt ez egy nyolc elemből álló akcióterv. Ennek a jelentősége azon túl, hogy egyébként az itt létező beavatkozások részei a klíma- és energiapolitikáknak, ennek ellenére, miután ezen területek mindegyike egy komolyabb társadalmasítást igényel, tehát muszáj elmondanunk és muszáj érthetővé tennünk az emberek számára, ezért ezt a nyolc területet emeltük ki. Gyakorlatilag az illegális hulladéklerakók felszámolása, hogyan, milyen technológiákat alkalmaznak az egyes vállalatok, itt a Mátrai Erőmű, vagy egészen odáig, hogy, mondjuk, bevezettük a zöld államkötvényt, és kifejezetten sikeres volt a fogadtatása. Ez is az egyik elem volt abban az értékelésben, a „Fit for Future” értékelésben, hogy Magyarország ezzel a területtel is foglalkozik, tehát ebben is nagyon komoly értékelést kaptunk.

Az illegális hulladéklerakók felszámolása zajlik. Történhetne sokkal gyorsabban is, a probléma az, hogy újratermelés is történik, nyilván nem olyan mértékben, hiszen itt nemcsak arról van szó, hogy eltüntetjük az illegális hulladéklerakókat, hanem arról is, hogy ezt a területet megpróbáljuk megvédeni. Tulajdonképpen itt most már több mint 300 ezer tonna hulladékot vittek el, ártalmatlanítottak. Ez a dolog tovább zajlik, az év első három hónapjára most írtuk ki azokat a pályázatokat, ami a három

hónapot fedezi, és utána pedig folytatjuk az év második részében, ennek a költségvetési forrása rendelkezésre áll.

Nyilván ennek többfajta eleme van, van egy eltakarítási eleme, van egy megakadályozási eleme, és van egy olyan eleme, ami a megakadályozáson belül nem a legkellemesebbek közé tartozik: a törvénynek a módosítása itt lehetővé teszi, hogy ezt a bűncselekményt egy komolyabb bűncselekményként tudjuk értékelni a jövőben.

Létrejött egyébként a feltételrendszer, több mint 400 alkalmazottat vettünk fel a kormányhivatalokhoz, akik a hulladékkal foglalkoznak. Van egy digitális támogatás, a HulladékRadar applikáció, ez meglepően attraktív egyébként az emberek között. A működésének egy feltétele van, hogy ha bejelentenek valamit, akkor utána ott látni kell ennek a hatását. Egyébként erre nagyon ügyelünk, hogy a bejelentések után valóban el is tűnjön onnét a szemét. Itt a pilot projekteknél 10 ezer tonna hulladékot számoltunk fel. Ezek azért nagy számok, ha megnézzük azt, hogy mennyi háztartási hulladék keletkezik Magyarországon egy évben, szerintünk ezek azért már elég komolyan hozzámérhető vagy legalábbis látható számokat jelentenek.

Egy külön kiemelt területünk volt, az egyszer használatos műanyagok forgalomba hozatalának a betiltása. Ez megtörtént, 2021. július 1-jétől a törvény hatályos és működik. Ennek volt egy másik lába, ami iparfejlesztési láb, hogy azon vállalatok számára, amiket egyébként ez a törvény negatívan érintett volna, lehetővé tettük azt, hogy a technológiaváltásukat egy külön rájuk kiírt technológiaváltási programmal támogatjuk évente 10 milliárd forinttal. Úgy tűnik, hogy az összeget túlbecsültük, ugyanis ezek a vállalatok sokkal egyszerűbben át tudtak állni más típusú csomagolóanyagra, más típusú termékekre.

Úgyhogy abban maradtunk, hogy azt az összeget, amit erre allokáltunk, a Zöld Nemzeti Bajnokok Programon belül ugyanilyen területen egyébként, tehát ugyanígy klíma-, természetvédelmi, környezetvédelmi területen fogjuk felhasználni. Úgy tűnik, hogy a kezdeti félelem, ami megjelent, hogy csődbe fognak menni, mi fog történni, hogyan reagálnak erre a magyar állampolgárok, nem igazolódott be, tehát úgy tűnik, hogy ennek a bevezetése tulajdonképpen semmifajta gondot nem okozott sem az embereknél, sem a kereskedőknél, sem az ilyen termékek gyártóinál.

Egy nagyon fontos eleme a koncessziós rendszernek a visszaváltási rendszernek a bevezetése. Itt arról beszélünk, hogy évente nagyjából 300 ezer tonna italcsomagolási hulladék keletkezik. Ez a legjobban kézben tartható és visszagyűjthető hulladék, ennek megteremtettük a jogszabályi környezetét, és most zajlik a technológia kidolgozása. Itt gyakorlatilag a műanyag és az üvegpalackokon túl két másik dolgot is megjelentettünk: az egyik, így hívják, társított rétegezett italkartonok, tehát a teljes dobozcsomagolásoknak a visszagyűjtése, illetve ezeknek az újrahasznosítása, a harmadik pedig a használt sütőolajnak a visszavétele, itt a MOL indított több programot. Valahogy ezzel nem boldogultunk, de úgy tűnik, hogy most találtunk értelmezhető megoldásokat, tehát ez a program is elindult.

Én azt gondolom, hogy ezeket a képeket nem kell nagyon elmondanom. Ami a határon átjövő folyóinkat illeti, azok a hulladékok, amik itt megjelennek, az egyszerűen skandalum. Tehát ez egy olyan terület, ahol nem elég ezt összeszedni, hanem a környező országokkal megállapodásokat kell kötnünk, hogy ez ne történjen meg. Ezt így egyszerűen nem lehet! Ennek ellenére, ha ideért, a mentesítés a mi dolgunk, és ezt a mentesítést tesszük is. Itt a civilek nagyon komoly szerepet vállalnak ebben, illetve az állam is nyilván erőteljesen támogatja ezt.

A Mátrai Erőmű, erről nagyon sokat beszélünk különböző kontextusokban. Aztán úgy tűnik, hogy amit annak idején elhatároztunk, és némi vita övezte, ezek a viták megszűntek részben a helyi közösség részéről, tehát a bányászok, az erőműben dolgozók részéről. Tehát ők, úgy tűnik, látják azt, hogy amit az állam ezen a területen

szeretne, tehát egy erőművet működtetni továbbra is, csak nem lignitalapút, hanem más alapút, jó irányban halad. Itt több területet jelöltünk meg, egy gázturbina, egy 500 MW-os gázturbina megjelenítése, ami időközben már nemcsak földgáztüzelésű, hanem, ha hihetünk a gyártóknak, akkor akár száz százalékban hidrogéntüzelésű is lehet. Ugyanez igaz a naperőműparkokra, illetve igaz az egyéb, környezetet nem terhelő energiaforrásoknak a kialakítására. Ezek a programok, illetve ennek a finanszírozása, azt kell mondanom, hogy rendben van, tehát az, amit vállaltunk, az teljesíthető. Egyébként a 2030-as kibocsátásunkhoz ennek az erőműnek a leállítása egy nagyon jelentős kibocsátáscsökkentést fog eredményezni.

A faültetési programunk zajlik. Nemcsak ez zajlik egyébként, itt az akcióterven belül azt vállaltuk, hogy minden évben minden újszülött után tíz fát ültetünk. Eddig 670 hektáron történt faültetés. Ezen túl egyébként finanszírozunk további, az erdőgazdaságok oldaláról megjelenő fátelépítési programokat.

A naperőművek kapacitása tekintetében a céljainkat alapvetően teljesítjük, most 2,6 GW már működő napelemekkapacitásunk van, azt hiszem, 500 MW-ra van még telepítési engedély, ez zajlik, tehát a 3 GW-ot nagyon gyorsan el fogjuk érni. Itt a további projektjeink is látszanak már, részben az otthonfelújítási támogatásokon belül a háztetőre szerelt napelemek, illetve a lakossági napelemes pályázat önmagában egy 200 milliárd forintos pályázatot jelent, ez jelentősen hozzá fog ehhez járulni. A METÁR-tendernél pedig, úgy tűnik, hogy a félelmeink, hogy a KÁT után a METÁR egy kevésbé attraktív rendszer lesz, nem igazolódtak be. Továbbra is úgy tűnik, hogy ez jó üzlet volt. Most nyilván egy kicsit relatívvá váltak persze ezek a támogatási rendszerek a jelenlegi energiaárakkal, de azt gondoljuk, hogy itt a világ vissza fog állni a rendes működési módjára, és 2050-ig pedig a 12 GW-os kapacitásról beszélünk.

Egy másik eleme az akciótervnek az elektromobilitás támogatása. Itt több hangszeren játszunk, különböző eszközöket támogatunk. Ez az ábra azt mutatja, hogy a zöldrendszámmal rendelkező személygépkocsik száma hogyan alakult. Igazából az elmúlt két évben ez tulajdonképpen több mint megháromszorozódott. Ez egyébként részben annak köszönhető, hogy direkt támogatást adunk elektromobilitásra, elektromos járművekre, illetve egy sor olyan egyéb programunk jelent meg, például a zöldautóbuszoknak a támogatása, a különböző specifikus támogatások, a taxis vállalkozóknak a támogatása, illetve a gazdasági társaságok támogatása is. Tehát ez mind-mind hozzájárult ahhoz, hogy ezt a számot itt ma be tudjuk mutatni. Itt egy nagyon komoly feladatunk a töltőhálózat továbbfejlesztése, ez átment most már a civil oldalra. Majd a hidrogénnél egy kicsit vissza fogok térni erre - *(A vetítés technikai feltételeire utalva:)* nem annyira jó ez a szerkezet.

Van egy érdekes támogatási rendszerünk, ami szintén az elektromobilitás környezetébe tartozik, csak itt most átugrottam, ez a bicikliknek a támogatása. A magyarok, valamiért úgy alakult, hogy Európa harmadik leginkább kerékpározó nemzete, a hollandok és a dánok után. Úgy gondoltuk, hogy részben a munkába járásra, részben a teherszállításra, részben az idősebb emberek sportolására elektromos kerékpárokra is adunk támogatást, ez egy kitűnő, sikeres program, azt gondolom, hogy ezt meg fogjuk hirdetni a továbbiakban is.

A zöldbuszprogram egy nagyon fontos eleme a stratégiánknak. 2022-től a 25 ezer főnél nagyobb városokban a kormány már csak zöldbuszokat, tehát lokális emisszióval nem rendelkező buszokat támogat. Ezt a programot megkezdtük. Itt az a számítás, amit egyszer korábban végeztünk el, hogy egy ilyen autóbusznak a megtérülése 30 százalékos állami támogatással rendben van, ez ebben a pillanatban még nem igaz. Ez nyilván egyszer majd igaz lesz, ezért a támogatás intenzitását jelentősen megemeltük. Ennek aztán az lett a következménye, hogy 50 autóbusz már forgalomba állt, egy 60-ra kiírt tender jelen pillanatban zajlik, tehát ebben hamarosan

döntés születik, és folytatjuk tovább egészen nyolcezerig, nyolcezer autóbust kell kicserélnünk Magyarországon. Nyilván nem tudjuk mindegyiket elektromos, lokálisan emissziómentes járműre, de időközben a járműipar is meggondolta magát, hogy az akkumulátoros hajtás helyett/mellett megjelenek egyéb alternatív technológiák. Most már lehet beszélni Németországban szintetikus üzemanyagokról, illetve láttuk, a glasgow-i egyezménynél ez volt az egyik töréspont, többen nem írták alá az egyezményt, mert ezt nem tudták rendezni. Azt is láttuk Németországban, hogy a koalíciós tárgyalásoknál az egyik elem a belső égésű motorok öt évvel történő meghosszabbítása, '30 helyet 2035-ig fog a német ipar belső égésű motort gyártani. Megjelent a hidrogén és a hidrogénnel kapcsolatos technológiák, az üzemanyagcella, egyéb más, ami szintén komoly hatást fog gyakorolni. *(A vetítés technikai feltételeire utalva:)* Ez magától is működik.

A zöldbuszt elmondtuk.

Röviden áttérnék az energetikára. Nyilván itt is felmerül majd kérdésként az energiaszegénység. Az a helyzet, hogy jelen pillanatban az Európai Unió országai közül Magyarországon a legalacsonyabb a lakossági fogyasztók villamosenergia-ára, illetve a legalacsonyabbak a földgázárak. Itt nagyon sokat kritizálták a rezsicsökkentés rendszerét. A mostani helyzet azt mutatta, hogy az EU-ban is sokan átgondolják ezt a fajta megoldást. Nyilván a kormány részéről ez egy nagyon pontos, precíz menedzsmentet jelent, hogy milyen formában tudjuk ezt a rendszert működtetni. De azok a megoldásaink, a gázkassza, a távhőkassza, ezek úgy tűnik, hogy pont egy ilyen helyzetre készültek. Különösen az ellenzék oldaláról különböző kérdéseket kaptunk, hogy na, de hát a rezsicsökkentett árhoz képest a piaci ár alacsonyabb, akkor miért nem a piaci áron adjuk, hiszen az sokkal jobb lenne. Ez így van, viszont mi ezt a különbséget eltettük, beraktuk ebbe a kasszába, és most ebből finanszírozzuk, és most viszont, amikor sokkal magasabb, ugyanaz az ár maradt. Tehát én azt hiszem, hogy ez az elv működőképes volt.

A földgázellátásról szerintem ebben a körben nagyon sokat nem kell beszélni. Az energiafüggetlenségünk és az energiabiztonságunk oldaláról azok a szerződések, amelyek megkötésre kerültek az elmúlt időszakban, illetve az ide érkező útvonalak garantálják a következő 10+5 évben, hogy Magyarország a gáz oldaláról nem kitett. Ehhez hozzájárul nyilván a Romániával kapcsolatos együttműködésünk is, illetve ami egy érdekes elem, bár ez most pont nem feltétlenül volt pozitív, a Krk szigeti LNG Terminalban való tulajdonszerzés és a lekötött mennyiség, ez szintén Magyarország energiafüggetlenségét jelenti.

Ami a földgázt illeti, itt komoly vita folyt, folyik az Európai Unióban, hogy a földgáz mint átmeneti energiahordozó mennyire jövőképes. Ez a vita mintha most egy kicsit nyugvópontra látszana jutni azzal, hogy a földgáz vissza fog kerülni a taxonómiai rendeletbe, most mondjuk azt, hogy ideiglenesen. Ennek van néhány más indoka is, nemcsak a jelenlegi helyzet, hanem az is, hogy én azt gondolom, és ez egyre inkább így látszik, és úgy tűnik, hogy többen beálltak ebbe az irányba, hogy nincs értelmezhető hidrogénstratégia anélkül, hogy a földgáz-infrastruktúrát fejlesztenénk. Nem beszélve arról, hogy erről egyébként nekünk Kelet-Európában még vannak olyan lehetőségeink is, ami például a csőhálózatnak az elemeit illeti, ezek lényegesen alkalmasabbak akár blended , akár tiszta hidrogén szállítására, mint ugyanez Nyugat-Európában. Tehát ha ezt még hozzátesszük, akkor a taxonómiai rendeletbe történő visszakerülést nagyon sok minden indokolja.

Erről már beszéltem, itt csak a számok látszanak.

Ez, azt hiszem, hogy kritika a kormányok irányában, hogy nem vesszük elég komolyan a geotermikus beruházásainkat, egyszerűen azért, mert magas a rizikója, technológiai problémát okoz, a megtérülése nem feltétlenül jó. Én azt gondolom, hogy

ez nem így van, vannak országok, ahol ezt sokkal jobban tudják csinálni. Itt mi is nagyon sok mindent tettünk egyébként az elmúlt időszakban, de különösen a fűrészi tevékenység pénzügyi kockázatainak a csökkentését, megosztását illetően. Messze nem vagyunk még ennek a végén. Mi ezekkel az erőforrásokkal rendelkezünk, viszont úgy tűnik, hogy itt több energiát kell arra fordítanunk, hogy ezt ki tudjuk aknázni. Az elkövetkező időszaknak ez lesz az egyik fontos eleme.

A hosszú távú felújítási stratégia elkészült, az egyik feladat, hogy 2050-re közel nulla energiaigényű épületeket tudjunk működtetni. Érdekes módon egyébként az előbb említett KPMG-tanulmányban ez kiemelésre került, hogy Magyarország itt egy következetes politikát folytat. Úgyhogy itt nem is nagyon értjük a külső kritikákat, hogy ki mit mond, hiszen ha megnézzük a felújítási programjainkat, ezek az elemek megjelennek ebben.

Van több olyan megoldás, ami az energiahatékonyságot, illetve a felhasznált energiamennyiség csökkentését jelenti. Itt ezek csak példák, ebben nagyon sok minden van egyébként, nyilván a képviselő hölgyek és urak ezt ismerik is. Itt példaként emeltük ki a távfűtött lakások esetében az energiaosztók kérdését, illetve általában az okos fogyasztásmérőknek a bevezetését. Itt az elkövetkező időszakban komoly előrelépések fognak történni, különösen hogyha megnézzük a finanszírozási oldalt, ott ez mindenképpen látható lesz.

Elkészült tavaly óta a hidrogénstratégia, a kormány elfogadta ezt a hidrogénstratégiát. Ez nem a kormány érdeme. Emellett létrehoztunk egy hidrogénplatformot, ahol gyakorlatilag mindenki, aki ebben bármifajta érintettséggel bír, részt vesz. A magyar kormány sokkal operatívabb, mint más kormányok, de több mint két órán keresztül tárgyalta a hidrogénstratégiát. Én azt gondolom, hogy a saját területén mindenki értette ennek a jelentőségét. Alapvetően ez a stratégia azt mondja, hogy Magyarország szempontjából a hidrogén nemcsak egy potenciális tiszta energia lehet különböző ügyekre, ipardekarbonizációra, közlekedésre, hanem energiátároló is. Egy lapos országban ezzel a megújulóval, a karbonmentes villamosenergia-előállítással, ami az atomerőművet illeti, nincs igazán jó megoldásunk, még ha egyébként a teljes hidrogén-előállítási és -tárolási lánc határfoka nem is olyan magas, mint amennyire lehetne - bár ez majd lehet, hogy változni fog -, ennek ellenére, ha megnézzük, hogy hogyan finanszírozzuk ma a pluszenergia tárolását vagy megjelenését, akkor ez mindenképpen jó irányt jelent.

Azt gondolom, hogy a hidrogén felhasználását illetően nagyon sok mindent nem kell elmondanom, itt gyakorlatilag az ipari felhasználás, közlekedési felhasználás egészen át fogja alakítani a járműipart, nemcsak a közúti, hanem a vasúti járműipart is. Itt olyan projekteket nézünk, hogy ha, mondjuk, egy adott reláció vasútvillamosítását számoljuk, akkor kiszámoljuk azt is, hogy mi lenne, hogyha egyébként nem tisztán villamos hajtású, tehát egyáramnemű mozdonyokat vagy szerelvényeket vennénk, hanem nem villamosítunk, helyette üzemanyagcellás, tehát hidrogén-üzemanyagcellás vonatokat veszünk, ebben a pillanatban úgy tűnik, hogy ez egy sokkal pozitívabb business case-t eredményez, mint a villamosítás.

Egy sor olyan projektet kezdtünk, a hidrogén nagyon hirtelen jelent meg - már úgy értem, hogy hirtelen jelent meg, mióta komolyan vesszük -, nagyon sok olyan egyedi projektet finanszírozzunk, ezek alapvetően kutatási, innovációs projektek, ami a hidrogénnek a különböző részeivel foglalkozik. Itt ilyen kérdésekre keresünk választ, hogy tudjuk-e ott tárolni a hidrogént, ahol ma a földgázt tároljuk, vagy a hidrogénatom mérete miatt a korrozivitása ott olyan lesz. Megnézzük azt, hogy hogyan lehet a hidrogént szállítani, tehát valóban igaz-e az az elmélet, hogy rá tudjuk építeni a földgázhálózatra, ha igen, akkor milyen arányban. Azt nézzük, hogy a hidrogén kvázi égetése milyen egyéb hatásokat jelent, nyilván a hidrogén-oxid jelenik itt meg, illetve

milyen hatást jelent a magasabb égési hőmérséklet a technológiára. Tehát ez egy nagyon komoly projektsomagot jelent, ahol, én azt gondolom, egy sor kérdésre választ fogunk kapni. Ebben magyar ipari vállalatok, illetve egyetemek vesznek részt.

A hidrogént mindenképpen vizsgáljuk egy másik irányban, ez a szintetikus üzemanyagnak a kérdése. Négy-öt évvel ezelőtt Európában erről nem lehetett beszélni, mert nyilván a szintetikus üzemanyagnak nem nulla a lokális kibocsátása, azon túl persze, hogy a footprintjét egyszer már teljesítette. Most úgy tűnik, hogy a helyzet változik, mindenki rájött arra, hogy a meglévő eszközeink egy jelentős része a lokális emisszió szempontjából nem releváns. Tehát egy teherautó, ami nem nagyon megy városban, ha szintetikus üzemanyaggal hajtjuk az egyébként jó hatásfokú belső égésű motorját vagy jó hatásfokra tehető belső égésű motorját, akkor az reális alternatívája a hidrogén-üzemanyagcellának vagy, mondjuk, a külső energiával, direktben hajtott teherautónak, és akkor ezt még lehet továbbvinni.

Itt is egy nagy projektet kezdtünk el első lépésben a Szegedi Tudományegyetem, az Audi, illetve a MOL részvételével, és ezt a projektet most fogjuk kiterjeszteni további validációs irányokba, hogy Magyarország lehet-e egyébként egy ilyennek a központja. Nyilván a hidrogén is kapcsolódik egy sor más dologhoz; maga a technológia ismert, csak industrializálni kell. Ugyanezt a tárgykört írjuk itt le.

Nem lehet elkerülni, hogy beszámoljunk arról, hogy a „Fit for 55” területen mit érünk el. Ahogy mondtam, itt a megelőlegezett véleményem az, hogy Magyarország a meglévő akcióit illetően ettől nem áll nagyon távol. A 2020-as számokat még nem látjuk, több ország esetében látható módon egyébként ezek csökkentek. Ez persze nem biztos, hogy rendszerszintű csökkenést jelentett. *(A vetítés technikai feltételeire utalva:)* Ez a számítógép meg nem működik - vigyázni kell a digitalizációval. Mindenesetre, ha megnézzük azt az intézkedéscsomagot, amit létrehoztunk, ez adja azt a bátorságot, hogy az 55 százalékos kibocsátáscsökkenést tudjuk kezelni.

Nyilvánvalóan azért itt van egy sor dolog, ami az Európai Unió szintjén igényként jelenik meg. Ezek egy részével nem fogunk egyetérteni, tehát például az ETS hatályának a kiterjesztése a személyi közlekedésre, illetve a lakások fűtésére, ezt nem szeretnénk, még ha vannak is olyan politikai hangok, hogy az energiahatékonyság növeléséhez az vezet, hogy ha egyébként a szerényebben élő embereknek jól megemeljük az áram meg a gáz árát. Biztos van a világnak olyan része, ahol ez igaz, Magyarországon meg ezekben az országokban valószínűleg nem igaz. Tehát én óvnék mindenkit, aki ilyen kalandorságra vetemedne. Nem célszerű összehasonlítani az amerikai életformát a magyar életformával, tehát hogy majd kisebb autót veszünk, hogyha egyébként drágább lesz az üzemanyag, mert nem biztos, hogy így lesz, egészen más hatásai lesznek, ha, mondjuk, elsétálunk Borsod megyének az északi részébe. Lehet persze emelni a gáz árát, és ezzel majd alacsonyabb gázfogyasztásra ösztönözni az ott élőket, de akkor helyette majd bálás ruhát fognak otthon eltüzelni a sparherdben, aminek meg a környezeti hatása azért erőteljes. Ez zajlik egyébként egy sor olyan javaslattal, ami itt megjelent, egyetértünk, ennek nyilván majd a véglegesítése meg fog történni.

Az biztos, és azt gondolom, hogy ez pozitívum, hogy az Európai Unió is elkezdett elmozdulni egy értékelhetőbb irányba. Néhányat említettem, például a szénerőművek németországi kivezetését öt évvel meghosszabbították - nyilván mindenki rájött arra, hogy az atomenergetikát ki lehet zárni, csak olyan gyorsan nem fog menni. Az, hogy szabadon lehet beszélni arról, és ezt, ugye, von der Leyen asszonynak egy Twitter-üzenete is megerősítette, hogy jelenítsük meg az atomenergetikát a taxonómiai rendeletben, ergo finanszírozzunk minden olyan beruházást, ami ehhez kapcsolódik, merthogy enélkül nincs a hőmérséklet-csökkenés, tehát egy sor dolog jelenik meg, ami egyébként mindenképpen érdekes. Erről hosszú vitákat folytatunk még az elkövetkező

időszakban. De azt gondoljuk, hogy néhány olyan ügy, ami bennünket mindebből érint, a többi része elfogadható lesz, és ez valóban oda fog vezetni, amit Magyarország meg is tud valósítani, hogy el tudjuk érni ezeket a célokat.

Ezeken átugranék, mert az időm lassan letelik.

A hulladékgazdálkodásról szeretnék még néhány szót szólni. Ahogy említettem, ennek a rendszere, tehát a körforgásos gazdaság rendszere kidolgozásra került. Azok az intézkedések, amit meghatároztunk, ez az egy koncesszorra vonatkozó és utána pedig a másod-nyersanyagipar felépítésére vonatkozó irányokat jelenti, ezek részben fogják tudni garantálni azt, hogy a 65 százalékos anyagában történő újrahasznosítást és a maximum 10 százalékos lerakást el tudjuk érni. Nyilván a kettő közötti résszel kapcsolatosan van még több kérdés, de ezen is dolgozunk. Ennek a jogszabályi környezete egyébként adott.

Én azt gondolom, hogy miután az időm lejárt, a kérdésekre majd válaszolok, és akkor a többire vissza fogunk tudni térni. Köszönöm szépen a figyelmet.

Kérdések, hozzászólások

ELNÖK: Köszönöm a miniszter úr tájékoztatóját. Kérdezem bizottsági tag képviselőtársaimat, ki kíván kérdést föltenni, véleményt formálni. *(Jelzésre:)* Nunkovics alelnök úr!

NUNKOVICS TIBOR (Jobbik), a bizottság alelnöke: Köszönöm a szót, elnök úr. Köszöntöm a miniszter urat és a delegációját. Köszönjük a részletes beszámolót, ami még részletesebb is lehetett volna, de azért így is elég sok mindent megtudtunk az elképzelésekkel és részben az elvégzett feladatokkal kapcsolatban. Sok kérdést összeírtam magamnak, úgyhogy próbálom minél hamarabb ledarálni őket, és remélem, hogy minél többre kapok majd választ a miniszter úrtól.

Egy nagyon fontos célkitűzés kellene hogy legyen, azt gondolom, a zaj- és rezgésvédelem, ami egyébként, ha jól látom, nem szerepelt itt a grafikonokon, de egyébként lehet, hogy van elképzelése a tárcának, erről szeretnék majd hallani esetleg pár mondatot. Hogy egy példát is mondjak, az előző meghallgatáskor is említettem a 117-es és az 1117-es út keresztesződését, ahol eredetileg zajvédő fal kellett volna hogy épüljön, de ez a mai napig nem történt meg. Ott egy viszonylag nagy lakóközösség él, itt több száz emberről beszélünk, sőt, akár az ezret is elérheti az itt élőknek a száma, akiknek az ingatlanját is, hogy is mondjam, súlyosan érinti ez a dolog az értékcsökkenés kapcsán, meg az ő életüket is. Ha valóban bővítve lesz majd és megépül az M100-as autópálya, ami ebbe az irányba fog továbbmenni, akkor még nagyobb forgalom várható rajta. Tehát erre a zajvédő falra, én azt gondolom, hogy mindenképpen szükség lesz majd itt.

A kormány gyakran hangoztatja a szennyező fizet elvét. Sajnos ez a napokban vagy az elmúlt egy hétben megjelent sajtóhírek szerint a Viresolra nem érvényes, mert ott az ügyészség azzal az indokkal szüntette meg a környezetkárosítás miatt indított eljárást, hogy ezt a tevékenységét a cég már befejezte, tehát jelenleg nem folytat ilyen környezetkárosító tevékenységet. Tehát arra nem hivatkoztak, hogy ez a múltban ne történt volna meg. Jó lenne, ha ezen a területen azért keményebb szankciókkal tudna fellépni a tárca, vagy olyan jogszabályi környezet lenne, ami alól nem lehet kibújni.

A tiszai szennyezés, és itt láttam, a grafikonokon is szerepelt a műanyaggyűjtés. Viszont nemrég született egy tanulmány a Szegedi Tudományegyetemen, miszerint évről évre folyamatosan nő a mikroműanyagoknak az aránya a Tiszán, és ezért nagymértékben felelős a felső-tiszai szennyezés. Szerintem árvíz idején hetente találkozunk olyan hírral, hogy hány tonna hulladék jön le a Tiszán, nyilván itt nem a magyarországi szakaszról beszélek, hanem elsősorban a romániai szakaszok felől és a

mellékfolyókról érkezik ez a nagymértékű szennyezés, ami egyébként a magyar adófizetőknek kerül rengeteg pénzébe, hiszen nekünk kell itthon ezt lehalászni, aztán semlegesíteni valamilyen úton-módon ezt a hulladékot. Tudom, hogy elsősorban inkább a Külügyminisztérium feladata, ez nyilván diplomácia, de esetleg van-e tudomásuk arról, hogy történt-e ezen a szinten valamilyen előrelépés, annál is inkább, hogy Romániának székely környezetvédelmi minisztere van, úgyhogy azt gondolom, hogy ezeket a kapcsolatokat igencsak ki lehetne használni, és akár mindkét ország javára fordítani.

Az elektromos autók térnyerésének én is nagyon örülök, bár ez a zöldrendszámok dolog azért egy kicsit csalóka. Biztos önök is találkoztak már olyan esettel, amikor valaki plusz egy akkumulátort tett egy terepjáróba, és így megkapta a zöldrendszámot. Tehát azért mondom, hogy szépek a számok, a valóságban biztos egy kicsivel ez alatt van az új, valóban hibrid vagy akár elektromos hajtású autók számára. De jó, hogy növekszik ez a szám. Én azt gondolom egyébként, hogy a 3 milliárdos keret lehet, hogy erre kevés is. Tervezik-e esetleg ezt a keretet kibővíteni?

Szóba került a Mátrai Erőmű. Áder János korábban azt mondta egy, ha jól emlékszem, iskolásoknak szóló videóüzenetben, hogy ezt a gyárat be fogják zárni, aztán korrigáltak rajta, hogy át lesz alakítva. Mi is az átalakítás mellett vagyunk. Milyen költségei lesznek ennek az átalakításnak? A munkaerőt esetleg milyen arányban sikerül megtartani? Hiszen nagyon fontos lenne, hogy azok, akik jelenleg is ott dolgoznak az erőműben vagy az erőművet kiszolgáló cégeknél, az ő munkahelyeik megmaradhassanak, vagy valamilyen átképzésben részesülhessenek, és majd segíteni kellene őket elhelyezkedni a versenyszférában. Tehát az erőművel kapcsolatban ez lenne a kérdésem, hogy mikor indulhat meg az átalakítás, és esetleg látnak-e már számokat, hogy mennyibe kerülhet ez.

A napelemek terjedésének szintén nagyon örülök. Régóta mondtuk, hogy szükség van egy olyan programra, ami a háztartások igényeit is kiszolgálja. Örülök, hogy ez, ha jól láttam, 200 milliárdos értékben megvalósul. Reméljük, hogy ez a továbbiakban is folytatódni fog.

Viszont két olyan fontos terület van, én azt gondolom, tudom, hogy a szélenergia önöknél nem nagyon jön szóba a mai napig, de megmondom őszintén, hogy én örülnék neki, ahogy már sokszor elmondtam, hogy azokon a területeken, ahol erre igenis gazdasági lehetőségek vannak, lásd Északnyugat-Magyarország, Kisalföld, ahol fúj is úgy a szél, hogy ezek termelni tudjanak, ott ezek megvalósulhassanak, és az a kilométerkorlát, ami a törvényi szabályozásban jelenleg szerepel, az egyébként finomításra kerülhessen.

Illetve a geotermikus energiáról viszont sajnos hazánkban nem sok szó esik, pedig én azt gondolom, hogy lenne benne potenciál. Lesznek-e esetleg erre állami támogatások, vagy a tárcának vannak-e valamilyen elképzelései?

Szóba kerültek az akkumulátorok is, és hogy akkumulátor-nagyhatalom leszünk. Valóban, a jövő talán egyik legnagyobb kérdése, hogy ezen a területen hogyan tudnak minél nagyobb kapacitást és tárolást kialakítani az ezzel foglalkozó cégek. Az, hogy ilyen cégek idejönnek, még nem azt jelenti, hogy mi leszünk akkumulátor-nagyhatalom, hanem teret adunk az akkumulátor-nagyhatalomnak vagy azoknak a cégeknek, amelyek ezzel foglalkoznak. Ezzel még alapvetően nem is lenne gond, viszont az én megyémben is van egy ezzel foglalkozó cég, és nagyon sokan keresnek meg azzal az aggodalmukkal, hogy az ott feldolgozott alapanyagokkal és hulladékokkal mi lesz, hiszen ezek azért rendkívül veszélyes hulladékoknak számítanak. Ebben várnék esetleg megnyugtató választ, hogy erre van-e terve a tárcának, hogy milyen előírásokat kell majd betartania ezeknek a cégeknek.

Zöldautóbusz - nekem is volt tapasztalatom ezzel Esztergomban. Én, megmondom őszintén, hogy egyszer láttam menni ezt az autóbuszt, amikor bemutatták, de azóta nem tudok olyan városokról, aki látta volna. Remélem egyébként, hogy minél több lesz majd ezekből a magyar városok utcáin.

Tervben van-e esetleg olyan finanszírozási forma, amivel az építkezéseken, mondjuk, azokat az építőket, azokat a családokat támogatná még pluszban az állam, akik minél környezettudatosabban építkeznek, tehát olyan építőanyagokat használnak fel, olyan technológiákat építenek be az éppen épülő házukba vagy éppen a kft.-k, a beruházók a társasházakba, amelyekkel az ökolábnyomot csökkenteni lehet? Én azt gondolom, hogy ez egy fontos terület lenne.

Panelprogram - és itt nemcsak a fűtéskorszerűsítésre gondolok, hiszen az a napelemekkel valamilyen szinten megvan, de azért a hőszigetelés is egy nagyon fontos terület lenne, és nagyon sok olyan társasház van Magyarországon, ahol erre rászorulnak.

HulladékRadar applikáció. Én ezt most megnéztem, mert eddig nem hallottam róla. Én szeretném felhívni arra a minisztérium figyelmét, hogy jó lenne, ha ilyen reklámokat is láthatnánk mondjuk a YouTube-on két gyermekvideó között, nemcsak azt, amiket az elmúlt időszakban láttunk, mert ez egy hasznos applikáció, és jó lenne felhívni rá a figyelmet. Lehet, hogy nekem kéne többször televíziót nézmem, sajnos, nem teszem - idézőjelben sajnos.

A hajdúnánási MotoGP pályával kapcsolatban mi indokolta azt, hogy Sávolyról elvigyék ezt a beruházást? Egyébként miért vették el a minisztériumtól a projektet, és miért nem kérdezték meg a Magyar Motorsport Szövetséget a beruházás helyszínéről, hogy hol lenne jó helyen ez a beruházás?

Még egy nagyon fontos dolog a választókerületemet érintően: megjelentek az M100-as autótúrák pályázatának az eredményei. Az a kérdésem, hogy elképzelhetőnek tartja-e a minisztérium, hogy az M10 és az M0-Északot is minél hamarabb megépítsék, lehetőleg az M100-assal egyidőben, úgy, hogy az M100-ast nem eltoljuk, nem csúsztatjuk az M100-ast, hanem előrehozzuk az M0-t és az M10-et. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm Nunkovics képviselőtársamnak, alelnök úrnak a kérdéseit. Azt szeretném kérni a továbbiakban is, hogy figyeljünk oda az időkeret betartására. A bizottsági tagok közül ki szeretne még kérdést feltenni? *(Jelzésre:)* Hajdu László képviselő úr a szó.

HAJDU LÁSZLÓ (DK): Tisztelt Miniszter Úr! Köszönöm szépen a tájékoztatót. Én konkrétumokra bontanám a tájékoztatónak azt a részét, ami Budapest fővárost illeti. Vasárnap én viszont néztem tévét, és hallottam, hogy ma volt találkozó a főváros főpolgármesterével. Bizalmas-e az a dolog, hogy mi történt ott? Ezzel összefügg egyébként a kérdésem.

Amikor környezetvédelemről, tömegközlekedésről, kipufogógázról, statikus rezgésről, zajról, sok mindenről beszélünk, akkor itt Pest megye és Budapest óriási tömege együtt élvezi azt a füstgázt és zajt, sok mindent, ami Budapesten csapódik le, és a bejáró gépjárművek miatt okán óriási dugót élvezhetünk.

A kérdés arra vonatkozik, hogy az ágazathoz tartozik a közútfejlesztés is és egyébként az agglomeráció útjai is, sőt vannak települések ettől eltérően, hogy Budapest határáig az agglomeráció településén vadonatúj út van, tovább Budapest irányába pedig kátyú és sok minden. Ennek az az oka, hogy egyes Pest megyei települések egyedi döntésekkel teljes útfelújítási forrást kapnak, ugyanakkor Budapest főváros sem normatívában, sem pedig egyedi döntésekben nem kap forrásokat. Márpedig ha itt környezetvédelemről, épített infrastruktúráról beszélünk, annak a

fenntartása, karbantartása fontos környezetvédelmi és a járműpark megóvását is jelentő kérdés. Budapest esetében ez fokozottan nagyobb, mint egy kisebb településnél, és mint említettem, körülbelül 2-2,5 millió embernek a közlekedését jelentheti.

Tehát számíthat-e Budapest arra... - mert most Budapest lakossága és a helyi politikusok, mondjuk én is országgyűlési képviselőként, azt érezzük, hogy ez a város mostohagyereke a kormánynak, oly mértékben mostohagyereke, hogy számos egyéb ilyen környezetvédelmi típusú pályázatokon sem tudunk nyerni. Nem lehet olyan jó példát mondani, amit Budapest nyert meg. Tehát úgy gondolom, hogy itt ezen a fórumon talán egy ilyen kérdést fel lehet tenni. A beszámolóban elhangzott számos pozitív makroszintű példa, de Budapest esetében mire számíthatnak a budapesti lakók, ez a kérdés. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. További kérdés, kérdés, észrevétel, vélemény a bizottsági tagok részéről? *(Senki sem jelentkezik.)* Nincs.

Szeretném jelezni, hogy a bizottsági tagsággal nem rendelkező Párbeszéd Tordai Bencét delegálta a mai ülésre, így első megközelítésben Tordai úr kap lehetőséget a kérdések, illetve a vélemény megfogalmazására.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm, elnök úr. De én látom, hogy Keresztes László Lóránt is jelentkezett bizottsági tagként...

ELNÖK: Ó majd ezt követően.

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Persze, persze, rendben. Akkor minden további teketória nélkül köszönöm a szót, elnök úr, és nagyon gyorsan néhány konkrét kérdés a miniszter úrhoz, olyanok, amiket eddig nem tettem fel.

Az első, hogy miért maradtunk ki a nemzetközi metánegyezségből a glasgow-i klímacsúcson, és ezzel összefüggésben szeretném kérdezni, hogy tervezik-e a hazai földgáztermelés fokozását.

A következő, amiről az elmúlt hónapokban nem lehetett hallani, de nagyon aggasztó, a dunai hajóútfejlesztési program, itt gyakorlatilag egy hajózási csatornát akarnak csinálni, elpusztítva a Duna és vidékének ökoszisztémáját. Az a kérdésem, hogy tényleg sikerült-e akkor megnyugtató módon lezárni ezt a fenyegető kérdést, és visszavonulnak-e attól, hogy kikotorják a Duna medrét, ezzel számos egyéb problémát okozva, akár az árvíz elleni védekezés területén is.

Mi a tervük a Liszt Ferenc repülőtér megvásárlásával kapcsolatban? Milyen olyan intézkedéseket terveznek, milyen olyan fejlesztéseket terveznek, amik csökkentik azt a zajterhelést, zajszennyezést, ami több százezer budapesti és agglomerációban lakó ember életét keseríti meg?

Utolsóként, ha már a közösségi közlekedés fenntartásáról volt szó, a fejlesztéséről szeretném kérdezni, hogy miért akadályozza a kormány azt, hogy Budapest új villamosokat és trolibuszokat vásárolhasson. Tulajdonképpen itt egy engedély hiányzik a nemzetközi vagy Európai Beruházási Bankkal való megegyezéshez a visszatérítendő támogatás ügyében. Szeretnénk, hogy ha már ma sikerült egy pozitív előrelépést tenni, akkor a fejlesztések ügyében is adja meg a kormány ezt az egyetlen hiányzó aláírást. Köszönjük szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen az időkeret tartását. Keresztes László Lóránt képviselőtársunk előzetesen jelezte hozzászólási szándékát, erről a bizottságunknak dönteni kell. Egyetért-e a bizottság azzal, hogy Keresztes képviselő úr föltehesse a kérdéseit a bizottsági ülés keretében? Aki támogatja, kézfeltartással jelezze!

(Szavazás.) Megállapítom, hogy a bizottság egyhangúlag támogatta ennek a lehetőségét. A képviselő úr a szó.

DR. KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT (LMP): Köszönöm szépen a szót. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Igyekszem kihasználni a szűkös időkeretet.

Szó esett itt a klímavédelemről, a légszennyezettség csökkentéséről, illetve beszélnünk kell a városok élhetőségéről. Én nagyon egyetértek Hajdu képviselő úrnak a felvetésével, illetve azokkal az ellenzéki felvetésekkel is, elsősorban Karácsony Gergely főpolgármester részéről, ami a kormány mulasztásaival kapcsolatos. Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet, hogy a kormány és az állam gyakorlatilag kivonult a vidéki városok tömegközlekedésének, helyi közlekedésének a finanszírozásából. Ez egy súlyos probléma, hogyha itt az alapvető közszolgáltatásokról beszélünk.

A másik oldalról pedig az ivóvízellátás vagy a víziközmű-szektor összeomlásközeli helyzetét a miniszterelnök úr is elismerte múlt év júliusában, hogy ezermilliárdos nagyságrendben van szükség forrásokra az egészséges ivóvíz biztosításához, illetve a vízbázisok védelméhez. A kérdésem ezzel kapcsolatban, hogy miért nem biztosítja a kormány a legalapvetőbb közszolgáltatások működését és fenntartását.

Szó esett itt a hulladékgazdálkodás kérdéséről. Egy példát szeretnék a miniszter úr figyelmébe ajánlani: Tolna megyében, Tamásiban, egy kisvárosban, a lakóterületől néhány száz méterre több ezer, sok ezer tonnányi, egyes becslések szerint akár tízezer tonnányi, Olaszországból származó műanyag hulladék éktelenkedik. Az a helyzet, miniszter úr, hogy nemhogy az illegális hulladéklerakók felszámolására, de a külföldi szemét beáramlásának a megakadályozására sem tudott érdemi lépéseket tenni a kormány. A másik oldalról pedig ezt itt a bizottság előtt sajnos tapasztalhatjuk, a mi javaslatainkat, a jogszabály-módosításra vonatkozó javaslatainkat pedig lesöprik. Miért nem állítják meg a külföldi szemét beáramlását, és miért nem tesznek érdemi lépéseket az illegális hulladéklerakók felszámolásáért?

A harmadik kérdéskör, amire szeretnék rákérdezni, hogy a miniszter úr nemcsak miniszterként, de kormánybiztosként is felelős a Budapest-Belgrád vasútfejlesztési projektért. Tudjuk, hogy ez egy, a kormány által titkosított, közel ezermilliárdos projekt lesz, és azt láthatjuk, hogy ugyanennek a projektnek a szerbiai szakaszán kilométerenként 1,4 milliárd forinttal olcsóbban valósul meg majd a fejlesztés. Azt is láthatjuk, hogy a kormány engedett Kínának, és nem sikerült a magyar személyszállítás szempontjából indokoltabb útvonalat kiharcolni.

Azt sem látjuk, hogy egyáltalán a teherszállítás szempontjából releváns lesz-e ez a vasútvonali fejlesztés. Pireusz kikötőjéből várhatóan kisebb hajókkal fogják Trieszt kikötője felé továbbvinni a szállítmányt, erre utalt is egyébként Szijjártó Péter miniszter úr. Triesztben lesz egy magyar kikötő, amely akkor minden szállítási igényt kielégít.

Az is kérdéses, hogy ha mégis lesz itt érdemi szállítás, akkor valóban azt tervezi-e a kormány, hogy a VO-s elkerülő teherszállítási vasútvonal elengedésével rá akarják zúdítani ezt a teherforgalmat Budapest lakott területeire. A kérdésem ezzel kapcsolatban, hogy ezekre a kérdésekre miért nem adnak érdemi választ a kormány részéről, illetve miért titkosították a különböző megvalósíthatósági dokumentumokat, amelyeknek a kiadására most már bírósági döntés is van. (Dr. Palkovics László közbevetésére:) Úgy, hogy korábban, 2013-ban, ha jól emlékszem, Szijjártó Péter ígérte, hogy a VO-s megépítésével tehermentesítik a főváros lakott területeit a teherszállítás szempontjából. Erről a projektről már nem lehet hallani. Ugyanakkor értelemszerűen, hogyha önök arról beszélnek, hogy itt a Budapest-Belgrád vasútvonal

fejlesztése által majd, amivel mi nem értünk egyet, hogy kínai tömegtermékek garmadával árásszák el Magyarországot, vagy ezeket átszállítják Nyugat-Európa felé, ez azt vonja maga után, hogy gyakorlatilag Budapest lakott területeire zúdítják rá ezt a forgalmat. Itt ezeket az ellentmondásokat kérem tisztázni, illetve hogy mikor láthatjuk érdemben, részleteiben azokat a megvalósíthatósági tanulmányokat, ami alapján a kormányparti képviselők megszavazták ezt a Budapest-Belgrád-projektet.

Nem akarok visszaélni a bizottság türelmével, de a miniszter úr véleményét szeretném kérni, hogy az releváns-e ön szerint, hogy Magyarországon gyakorlatilag nem lehet szélérőművet építeni a települések határától 12 kilométerre, de atomtemetőt lehet akár néhány száz méterre is. Mi a véleménye a miniszter úrnak? Köszönöm szépen, és elnézést az időkeret túllépéséért.

ELNÖK: Köszönöm. Válaszadásra a miniszter úré a szó.

Dr. Palkovics László válaszai

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ innovációs és technológiai miniszter: Köszönöm szépen. Akkor kezdeném a kérdések sorrendjében.

Nunkovics képviselő úr - 117-es, illetve 1117-es út kérdése. Ez az M100-assal kapcsolatos, a része ennek. A részleteit szívesen elmondjuk, szerintem a többiekkel ezzel ne terheljük!

Ami általában a zaj- és a rezgésvédelem kérdését illeti, alapvetően a közlekedési zaj esetében azzal a programmal, amit indítottunk - részben a városi autóbuszok zöldítése, e-buszok - eleve csökken a zaj. Itt pont az ellenkező a probléma, hogy az elektromos járművek esetén az elhaladási zaj nem érzékelhető, balesetveszélyes ügyeket okoz. De mindenképpen ebbe az irányba fog hatni.

Miután kérdezte még, itt a repülőtér is felmerült, ha megnézzük a repülőtér mai forgalmát, és megnézzük az igénybe vett flottákat, akkor gyakorlatilag 2005 óta a zajterhelés a felére csökkent, hiszen a flottaváltáson túl olyan repülőgépeket használ, gyakorlatilag a WizzAir az egyik jelentős szállító, ami fele olyan zajterheléssel jár. A közlekedési zaj esetében ez történik.

De ha már a zajterhelésről beszélünk, és a képviselő úr is kérdezte a szélenergiát, hogy miért nem használjuk, annak pont az egyik indoka sok minden másnál az a zajterhelés, amit az egyébként okoz az emberek, illetve az állatok esetében is. Ez egy alacsony frekvenciájú, de nagy energiájú zajt jelent, aminek egy sor hatása van. Erre majd azért még visszatérnék.

A tiszai szennyezés ügyében, igen, tárgyalunk minden ország miniszterével, Tanczos Barnával, azt hiszem, pont ezen a héten lesz egy megbeszélés. Vele abban maradtunk, hogy indítanánk olyan programot, ami az Erdélyből vagy Romániából érkező folyók esetén már a túloldalon megoldaná ezt a dolgot. Én azt gondolom, hogy vele meg tudunk állapodni. Ukrajnában is vannak erre vonatkozó próbálkozásaink, de ezek nem ennyire hatékonyak. Ennek van egy technikai megoldása, meg van egy jogi megoldása. A jogi megoldással Sziijártó miniszter úr foglalkozik, a technológiai, technikai megoldásban pedig mi próbálunk segítséget nyújtani. Ahogy mondtam, Románia esetén most jó esélyt látok arra, hogy ezt a problémát már ott tudjuk majd valamilyen formában kezelni.

Ami a mikroműanyagoknak a megjelenését jelenti, ezzel az egész világ szembesül, nemcsak a Tisza folyóban, hanem gyakorlatilag bármilyen vízben. A szegedi egyetem ilyen kutatásokat végez, ez nagyon dicséretes. A mikroműanyagoknak az élettani hatása az, ami kérdéses, erről megoszlanak a vélemények. Óhatatlanul nem szerencsés, hogyha, mondjuk, egy halban megesszük ezeket a mikroműanyagokat, de

miután ezek nem épülnek be, ezért lehet, hogy ennek a hatása nem olyan, amire gondolunk. De ezt bízzuk a tudósokra, akik ehhez értenek.

Ami az e-autót illeti, egyetértünk. Tehát az a helyzet, hogy itt azt a döntést kellett meghoznunk, hogy magát a zöldrendszámot csak a zéró emissziójú járművekre alkalmazzuk-e. Két ilyen típus létezik ebben a pillanatban, az egyik tisztán elektromos energiával hajtott, tehát akkumulátoros, a másik pedig hidrogén-üzemanyagcellás vagy olyan, amelynél egyébként lokálisan biztos, hogy megoldott az emisszió. Én is annak a pártján lennék egyébként, hogy a zöldrendszámot ne alkalmazzuk a hibrid járművekre, különösen ne a plug-in hibridekre. Ennek meg az a problémája, hogy amikor a belső égésű motor elindul, és egyébként hidegen indul el, akkor az egész napi szennyeződést kinyomja magából, tehát ilyen értelemben valóban nem jó, most azon a hatásán túl, hogy persze mindannyian utáljuk a hatalmas terepjáróval zöldrendszámmal közlekedőket, amiben van egy hatliteres benzinmotor meg egy 50 kW-os valami. De aztán végül is a döntést azért így hoztuk meg, mert ez egyfajta tudatosítást is jelent. Nem támogatjuk, tehát pénzügyi támogatást nem adunk a hibridjárművekre, de úgy gondoltuk, hogy egyelőre abban az állapotban vagyunk, hogy még célszerű őket támogatni. Nem biztos, hogy ez mindig így lesz, tehát ezt azért előbb-utóbb kivezetnénk.

Lesz-e elektromosautó-támogatás? Igen, eddig 20 milliárd forintot költöttünk erre, és csak az utolsó eleme volt 3 milliárd forint. Ezt folyamatosan elemezzük, hogy milyen területekre tudunk ilyet kiírni, de most úgy gondoljuk, hogy természetesen általában ennek a támogatása is egy jó megoldás, hogy ha valaki akar venni egy autót, akkor meghatározott feltételekkel kapjon állami támogatást. Mi ebben egyébként elég komoly összeget adunk, hasonlóan a németekhez. De volt több olyan pályázatunk is, úgy gondoljuk, hogy a városokban szakmaszerűen elektromos autókat használó gazdasági közösségek, a taxi az egyik ilyen, ez jó példa volt, de ide tartozik, mondjuk, a gépjárművezető-képzés a pizzafutárig, a következőkben inkább őket szeretnénk támogatni. Részben ott van egy erőteljesebb megtérülés, részben meg ők biztos, hogy itt használják a járművüket. De egyébként azt sem zárjuk ki, hogy továbbra is lesz ilyenfajta támogatás.

Ami a Mátrai Erőművet illeti, ha megnézzük azt a riogatást, amit néhány politikustársunk tesz, hogy be akarjuk zárni az erőművet, pont az ellenkezőjéről van szó, nem akarjuk és soha nem fogjuk bezárni. Ennek sokfajta indoka van. A legfontosabb indoka, hogy az erőmű 10 ezer embernek a munkahelyét jelenti ebben a pillanatban, meg maga a mellette folyó tevékenység, ez olyan 30 ezer ember a családokkal együtt. Tehát az ő esetükben nem a munkahelyeket kell elvenni, hanem olyan munkahelyet kell teremteni, ahol ugyanezt tudják tovább végezni. A Just Transition Fund LIFE projektjén keresztül nyertünk 5 milliárd forintot, ez a projekt zajlik. Én azért gondolom, hogy ez a projekt jól zajlik, mert mi nagyon nagy rendszerességgel egyeztetünk a munkavállalók képviselőivel, a bányász szakma egy nagyon komoly, meghatározó szakma, ők rögtön jelzik, hogyha valami olyan történik, amit ők nem szeretnének, ebben a pillanatban évente legalább kétszer komoly megbeszéléseket tartunk. Ez, úgy tűnik, hogy ebben a pillanatban rendben van.

A másik indoka az embereken túl, de hát ez is az embereket érinti, hogy ez az erőmű a magyar hálózatnak egy olyan része, amit hogyha kiveszünk onnét, akkor nem lesz Északnyugat-Budapesten áram. Tehát ez viszonylag egyszerű. Nem beszélve arról, hogy még azt a gazdasági racionalitást is mellőznénk, hogy van egy erőművünk. Az erőmű nemcsak az, ami belül van, tehát nemcsak az energia érintettségét jelenti, hanem komplett logisztikai rendszert. Ezt értelmetlen lenne kidobni, ezért mondtuk azt, hogy átalakítjuk. A lignitet sem zárnánk ki teljesen, tehát nem arról van szó, hogy bezárjuk a lignitbányákat, lehet, hogy befedjük egyébként mondjuk napelemekkel,

mert az egy olyan terület, amit be lehet fedni, és nem értékes mezőgazdasági területet vonunk ki. De ha megjelennek olyan technológiák, itt tisztaszén-technológiákról van szó, ami egyszer majd lehetővé teszi, hogy ebből is üzemanyagot állítsunk elő, úgy, hogy egyébként a környezetet ne terheljük, akkor azért ezt ne dobjuk ki. Magyarországnak egyetlen energiavagyona van, ami értelmezhető, ez a szénvagyonunk, beleértve ezt a lignitet is. Tehát 2026-ra, úgy gondoljuk, hogy minden rendben lesz, tehát megmaradnak a munkahelyek, lesz egy olyan erőművünk, ami a környezetet nem terhelő módon ellátja a feladatát, és nem veszélyeztetjük egyébként a hazai rendszernek a stabilitását.

Ami a szélerőműveket jelenti, ez mindig kérdés, hogy mit akarunk támogatni. Minden ország döntse el, hogy milyen energiát akar használni. Ha összehasonlítjuk Magyarországon a megújuló energiaforrásokat, a nagyságrendjüket, a rendszerben való elhelyezkedésüket, a környezetterhelésüket illetően, akkor ebből a szélerőenergia Magyarországon nem jön ki jól. Tehát a Móri-árokknak egy bizonyos része, erről beszéltünk, Északnyugat-Magyarország az, ami erre alkalmas lehet. Nagyjából ott, ahol ez alkalmas, már vannak szélerőművek, ezen túl, ezt elemeztük, sokkal nagyobb szélbiztonsággal terület nincs.

Ha megnézzük a szélerőműveket, mindig el szoktuk felejtetni, itt beszélünk különböző egyéb jellemzőkről, de a szélerőműveknek az energiahatékonysága, energiasűrűsége, teljesítménysűrűsége a tizede az atomerőművének. Tehát egy köbméter betonvasból pont tizedannyi energiát vagy teljesítményt állítunk elő, mint az atomerőműben, ami, mondjuk, egy fontos dolog, hogy most akkor mit építünk hova.

Az a hálózati hatás, amit egy éppen elinduló szélerőmű okoz, ez egy probléma. A szélerőműveknek a karbantartása - van szerencsém ismerni ezt a területet ilyen-olyan oknál fogva - nem egy triviális feladat. A szélerőmű energiaelvittele, esetünkben ez persze nem igaz, de az offshore szélerőműveknél szintén nem egy triviális dolog. A németek most ott tartanak, hogy inkább hidrogént próbálnak meg előállítani, és a hidrogént hoznák ki, mint a villamos energiát, sokkal egyszerűbbé teszi a dolgot. Olyan apróságok vannak a szélerőművek esetén, ahogy mondtam, mint a zajhatás, az élő környezetre gyakorolt hatása, és ami nekem skandalum, hogy a szélerőműveknek a propellereit elássuk, mert nem tudunk vele mit kezdeni, ez így van, de örülünk annak, hogy van egy környezetkímélő megoldásunk. Ez persze ugyanúgy előfordulhat majd a napelemeknél, csak az, mondjuk, 15-20 év múlva, és azzal foglalkozni kell.

Ennek ellenére úgy gondoljuk, hogy ha ezeket mind összerakjuk, akkor inkább a naperőművet, illetve a geotermiát támogatjuk. Itt volt egy fólia arról, amit a képviselő úr kérdezett, most a szegedi egyetemen hozunk létre egy kutatóközpontot, mert nem jól kezeljük a geotermiának a kérdését. De többfajta technológia létezik, ezek mindegyike rizikós. Rizikós a visszapumpálás technológia, rizikós a zárt körfolyamatot megvalósító technológia, de ez majd idővel azért majd javulni fog. Én azt gondolom, hogy például a távfűtés területén ez egy olyan energiaforrás, ami az energiabiztonságot tudja biztosítani, ez itt van egyébként alattunk.

Ami az akkumulátorgyártást illeti, a járműipar, de általában most minden olyan iparág, amelyik valamifajta mikroprocesszort, mikrokontrollert használ, némileg szenved, ugyanis az a szilíciumwafer, ami ennek az alapanyagát jelenti, nem elérhető. Azok az országok, amelyek annak idején azt mondták, hogy majd megvesszük ezt Ázsiából, például a komplett Európa, most itt állunk és nézünk, hogy mi a csudát csináljunk, mert időközben egy olyan dolog, mint a szilíciumwafer, stratégiai terméké vált.

Ha megnézzük azt, hogy az akkumulátor, tehát a galvanikus energiátárolás, mondjuk, 10 éven belül milyen szerepet játszik az életünkben, az ugyanez lesz. Tehát nem lesz 10 év múlva olyan része az életünknek az órától kezdődően a mobiltelefonon

keresztül, de például a komplett naperóművel történő energetikai rendszer működtetésén túl, hogy ne lenne valamilyen energiatároló. Az nem baj, hogy ha egy országban, egy kontinensen van ilyenfajta kapacitás, tehát ezért mondjuk azt, hogy még akkor is, és nem ez a jó állapot valóban, hogy ázsiai gyártók gyártanak Magyarországon ilyen, ennek ellenére a magyar közösség ehhez viszonyt kell hogy képezzen.

Ha megnézzük a komplett értékláncot, ez az értéklánc ott kezdődik, hogy valahol alapanyagokat kell tudnunk előállítani. Elsődleges alapanyagot Magyarországon, bár vannak erre most projektjeink, hogy például a MOL-nak az elhagyott kútjaiból egy vízáramoltatással a lítiumot ki lehet szűrni valamilyen formában, ez most úgy tűnik, hogy igaz, de rossz a határfoka, nagyon drága. Tehát valószínűleg ez nem jó irány lesz. Bár, mondjuk, ez speciel pont nem igaz a szerb kollégáinknál, ahol egyébként komoly lítiumlelőhelyeket fedeztek fel, és egyébként ez egy olyan terület, ahol majd együtt fogunk velük működni. Speciel náluk ez igaz, tehát másodnyersanyag, itt jön az akkumulátornak az újrahasznosítása és a másodnyersanyagnak a felhasználása.

Ide tartozik az akkumulátorral kapcsolatos oktatás-képzés. Ma délután fogunk a biztos úrral aláírni egy megállapodást, ahol az EIT InnoEnergy nevű cég Magyarországon is belép ebbe a körbe, és az általa a szakképzésben, a felsőoktatási alapképzésben, a mesterképzésben előállított tananyagokat mi át fogjuk venni - mi is generálunk tananyagot, egyébként zajlik ez a folyamat, Kaderják Péter ennek a platformnak a vezetője -, és utána ezeket használni is fogjuk. Tehát az értékláncnak ezt az elemét mindenképpen létrehozuk.

Létrehozuk az értékláncnak azt az elemét is, hogy hogyan lehet ezeket az akkumulátorokat, mielőtt forgalomba kerülnek, minősíteni. Tehát nem a gyártónak a fejlesztése, hanem a minősítése. Megállapodtunk a TÜV Rheinland nevezetű minősítő céggel, hogy létrehozza Magyarországon - a magyar kormánnyal együtt egyébként - Európa legmodernebb minősítő intézetét. Ez azt jelenti, hogy onnantól, hogy az akkumulátort megpróbáljuk kisütni meg megtölteni, egészen odáig, hogy felrobbantjuk a végén meg meggyújtjuk, tehát lesz egy ilyen minősítő helyünk. Ez egy 30 milliárdos beruházás, viszont nem lesz másik ilyen Európában. Egy olyan országban, ahol egyébként, most úgy gondoljuk, hogy nagyjából a második legnagyobb energiaelőállító kapacitásunk lesz Európában, ott erre szükség van. Ugyanide tartozik az összes biztonsági kérdés olyan egyszerű dolgoktól, hogy hogyan oltjuk el az akkumulátortűzet.

Tehát az értékláncnak egy sor eleme van, amit Magyarországon föl tudunk építeni. Ne feledkezzünk meg a kutatásról sem, tehát már most zajlanak kutatási projektek, beléptünk a European Battery Alliance-be, létrehoztuk a Magyar Akkumulátor Szövetséget. Tehát amelyik részében ennek részt tudunk venni, mindenképpen részt fogunk venni, muszáj, nem tudunk mást tenni és nem is akarunk mást tenni egyébként. Bízunk abban, hogy azért nemcsak távol-keleti akkumulátorgyártó lesz Magyarországon, hanem előbb-utóbb megjelenik európai akkumulátorgyártó is, erre is jó esélyünk van egyébként, egy ilyennek a letelepítésére.

Az e-busz projektet illetően ez egy pilotprojekt volt, minden városban legalább egy hónapig mentek a buszok. Ha a képviselő úr nem találkozott velem, nem tudom, miért van, de ennek az volt a célja, hogy megpróbáljuk ezt bemutatni. Mindenhol mentek a buszok, valóban. 1100 buszt fogunk lecserélni elektromos buszra. Ahogy mondtam itt a bevezetőben, a támogatásintenzitást felemeltük valahova 70 százalék környékére, nemcsak a buszét, hanem a buszüzemeltetőét, tehát ez vagy a Volán, vagy a város, vagy valaki más, és a töltőhálózatét is. Tehát nagyon magas támogatásintenzitást adunk ehhez.

Az első 40 busz Budapesten már forgalomba állt, ez volt az a 40 busz, amit első körben az ökumenikus konferencián, illetve a vadászati világkiállításon használtunk, ezek most Budapest elővárosaiban fognak forgalomba állni. De most zajlik egy 60 elektromos buszra kiírt pályázatnak az értékelése, és ezzel haladunk tovább. Forrásunk van rá, a városoknak azt kell eldönteni, de ha 2022-től állami támogatást akarnak, akkor nemigen lesz más döntésük, hogy akkor milyen ütemezéssel, hogyan helyezik üzembe ezeket a buszokat.

Ami a lakászöldítést jelenti, itt azért egy sor programunk lesz, ez valószínűleg elkerülhette a képviselő úr figyelmét. Az MNB zöldlakás-hitelprogram tipikusan ilyen, tehát ott pont azt támogatjuk, hogy olyan házat, olyan lakást építsünk, ami minden elemében, nemcsak az energetikai rendszerében, de megfelel ennek a követelményrendszernek, a jogszabályi feltételeit is így határoztuk meg. Ennek a 200 milliárdos támogatásnál, köszönöm az elismerést, én azt gondolom, hogy itt az Európai Unió irányában is egyfajta elismerést kell kifejeznünk, hogy állampolgárok is kaphatnak vissza nem térítendő támogatást, eddig ez nem így volt, de annak része egyébként a lakás szigetelése, az ablakcsere, a lakásszigetelés, tehát egy sor dolog. Úgyhogy ez minden elemében benne van, és ugyanez igaz egyébként általában a lakásfelújítási programokra.

Hajdu László képviselő úr - a Budapestre bejáró gépjárművek okozta terhelés. Szóval, az a helyzet, hogy ebben abszolút egyetértünk, tehát ezt szeretnénk, amilyen módon lehet, csökkenteni. Ezért zajlanak azok az agglomerációs vasútfejlesztések, ilyen volt szerintem ma reggel Lázár Jánosnak a megjegyzése, hogy minden forrást elvon Budapest, ez teljes mértékben igaz. Tehát az a helyzet, hogy ha megnézzük, hogy az elkövetkező időszakban azok a budapesti vasútfejlesztések, és egyébként egy ezzel foglalkozó, külön államtitkárságuk van a budapesti fejlesztéseknek, tegyük ezt is hozzá, tehát nincs pécsi fejlesztés, nincs tamási fejlesztés, budapesti fejlesztési államtitkárság van, az ő ambíciójuk azért a budapesti közlekedési rendszerre vonatkozóan gyakorlatilag az, hogy az összes olyan forrást, amit Magyarországon föl tudnánk használni, azt mind elvinnék kérdés nélkül, és nem lennénk készen vele. Tehát ezek az ügyek zajlanak. Budapesten támogatjuk a földutak burkolását, ez is budapesti program.

Tehát azért alapvetően Budapest egy nagy város, egy gazdag város, szemben, mondjuk, a vidéki városok jelentés részével. Tehát, mondjuk, Szerencstől elvárni azt, hogy ezt magától oldja meg, az azért sokkal nehezebb, mint Budapest esetében, különösen úgy, hogy ha még hozzáteszük azt is, hogy az európai uniós és a hazai fejlesztési források kétharmada Budapestre jött. Tehát igazán Budapest azért nyugodtan foglalkozhatna ezzel is meg egy csomó dologgal is. Én azt gondolnám, hogy ezért van főpolgármestere a városnak; hogyha a munkáját végezné, akkor tulajdonképpen ez a dolog rendben lenne.

Ha már a közlekedésnél tartunk, mert ez felmerült újra, a 12 milliárd forintos támogatás, egy város van az országban, amelyet támogatunk, ahol a tömegközlekedést támogatjuk, ez Budapest. Meg kell kérdezni a többi vidéki képviselőt, hogy ők ezzel egyetértenének-e. Budapest valamiért ezt nem tudta megoldani. Én azt javaslom, hogy dolgozzanak egy kicsit többet, és akkor majd sikerülni fog. Ennek ellenére a ma reggeli aláírás megtörtént, tehát Budapest megkapja, ami jár neki.

A vita nem erről szólt, félreértés ne essék, képviselő úr kénytelen lesz még egyszer végighallgatni, ezt egyszer már elmondtam az előző ülésen, hogy a vita nem erről szólt, hanem arról szólt, hogy hasonlóan a vidéki városokhoz, például Hódmezővásárhelyhez, például Szegedhez, amely a tram-train agglomerációs, tehát a határról történő igénybevételét ugyanúgy kifizeti, csak Budapest úgy gondolja, hogy neki ez valamiért jár, és nem kell megfizetni a MÁV-nak meg a Volánnak a költségeit,

ami egyébként azért van, mert a városhatárokon belül a HÉV-et, az autóbuszokat, a vonatot használják. Ezt szerintem rosszul gondolja Budapest. A vita erről szól, és nem erről a szerződésről beszéltünk, hanem arról beszéltünk. Nem fizeti meg, a helyzet az, hogy ő valamit utal havonta, csak ez egy 2016-os megállapodásnak az eredménye. Azóta... (*Tordai Bence: A 12 milliárd...*) A 12 milliárd az egy másfajta támogatás, az nem költségalapú támogatás, az egy támogatás, amit Budapest kap hozzájárulásként, a másik pedig egy költségalapú elszámolást jelent. Tehát most azért azt elvárni a MÁV-tól meg a Volántól, hogy ő finanszírozza valakinek a költségeit... A BKK ugyanezt várja el. Tehát akkor most hogy is van ez? Szerintem itt azért ebben nem fogunk tudni zöldágra vergődni, de úgy tűnik, hogy lesz megoldás akkor a másik ügyre is.

Tordai képviselő úr, metánegyezmény. Az a helyzet, hogy én meglepődtem, Timmermans úrral értek itt egyet, általában egyet szoktam vele érteni, még ha ez nem is annyira PC itt az energetikai oldalon, hogy ez az egész glasgow-i klímacsúcs nem érte el a célját, már bocsánat! Amikor olyan apró országok, mint Kína, Németország, Amerika nem írják alá, mert azt mondják, hogy hát, az egész szintetikus üzemanyag, gáz, nem tudom, micsoda, az úgy nekünk nem jó, akkor miért volt az egész csúcs? Szóval most az, hogy egy kis ország, mint Magyarország azért próbál alkalmazkodni, ennek a hatását majd látni fogjuk.

A következő kérdése, hogy növeljük-e a hazai gázkitermelést, ez nagyjából 1,5 milliárd köbméter, amit most ki tudunk termelni. Ezt lehet egyébként növelni másfajta technológiákkal, van ilyenfajta technológia. Ez aktuálisan éppen annak a függvénye, hogy hogyan akarjuk a hazai gázdiverzitás rendszerét összehozni ezzel.

Ami a Liszt Ferenc repülőtérrel illeti, ez egy folyamatban lévő ügy, erről nem szeretnék nyilatkozni, mert a partnerekkel abban maradtunk, hogy amíg nem jutunk megállapodásra valamilyen területen, addig erről nem beszélünk.

Ami viszont a Liszt Ferenc repülőtér okozta terhelést jelenti, ez többfajta. A Liszt Ferenc repülőtérnek a léte megterheli az oda vezető utat, ezt még a II. világháború előtt építették, ezt teljesen újjá kell építeni, megterheli a vasutat, ezt újra kell építeni, tehát meg kell csinálni a 100-as vonalnak a kitérőjét, illetve terheli nyilván maga a reptéri zaj a környezetet. Ez egy adottság. Tehát egy dolgot lehet tenni, hogy bezárjuk a repülőtér este 10 és reggel 5 között, és teljes repülési tilalmat rendelünk el. Ha ezt megtennénk, akkor ezzel gyakorlatilag lefejeznénk a budapesti repülőtér. Most ezért volt a megállapodásunk még két évvel ezelőtt, hogy este 10 és reggel 5 között, a mélyalvás időszakában nem lehet műveletet tervezni Budapesten. Ha valaki mégis jön, akkor azt megbüntetjük, legfeljebb megbünteti a repülőtér, és ez a büntetés bekerül egy alapba, ami a környező lakóknak, intézményeknek részben a zajszigetelését, részben a zajszigetelés okozta hatását, például az iskolákban légkondicionáló rendszerek beszerelését fogja eredményezni. Ez egy döntés kérdése.

Ha a kormány meg tud állapodni, a repülőtér újra magyar tulajdonba kerül, akkor azért egy sor fejlesztésre nagyobb lehetőségünk lesz, mint ebben a pillanatban. A jelenlegi tulajdonosok egy sor dolgot nem csináltak meg, ők más üzleti szempont alapján működnek, az ő szempontjuk a befektetésük megtérülése, a mi szempontunk pedig egy másfajta szempont. De ahogy mondtam, a részleteiről nem tudok és nem is akarok nyilatkozni most még. Az biztos, hogy ha ez változik, akkor változni fog a repülőtér külső környezetének a kérdése is.

Miért akadályozzuk Budapestet? Pont most mondtam, hogy nem akadályozzuk, tehát az első 40 busz Budapesten kerül forgalomba, tehát ezen túl még tízegynéhány busz kerül máshova. Az első etapból tehát nem gondolom, hogy akadályoznánk Budapestnek az érvényesülését, nem beszélve arról, ahogy mondtam, Budapest nagyon ambiciózus kormányzati tényezőkkal rendelkezik, mint Fürjes államtitkár úr, Vitézy úr, akik élnek-halnak Budapestnek a közlekedésfejlesztéséért, tehát néha ökölharcot

folytatnak az én közlekedési államtitkárommal vidék versus Budapest ügyben. Itt a forrásokról szólva senki nem kétli egyébként azt, hogy Budapest szintén fejlesztendő, de vannak olyan fejlesztések, amik egyébként ezt a dolgot máshol jelenítik meg, mindjárt rátérnék itt erre a Vo meg a Budapest-Belgrád kapcsán.

Vidéki városok, Keresztes László Lóránt képviselő úrnak a kérdése, e-busz. Itt ugyanez vonatkozik a vidéki városokra is. Tehát most 1100 buszt fogunk kicserélni, ütemezés, buszgyártási kapacitás. Nyilván szeretnénk, hogyha olyan cégek pályáznának, amelyek Magyarországon gyártanának buszt, szerintem ez legitim igény, illetve a városoknak a döntése, hogy hogy fogják tudni üzemeltetni ezeket a buszokat. De miután tényleg jelentősen felemeltük a támogatást, tehát effektíve a 70 százalékát kifizetjük ezeknek a buszoknak, én azt gondolom, ennek akadálya nincs.

Ami a tamási hulladéklerakót illeti, itt a képviselő úr szerintem abban, hogy ez a hulladék ott van, valószínűleg nem téved. De abban, hogy Magyarországra be lehetne hozni külföldről hulladékot, az EU-s szabályokat alkalmazzuk, sőt azon túl is mentünk, két területen mindenképpen, az egyik az RDF hulladék kérdése, a másik pedig a szennyvíziszap kérdése. Azt megtiltottuk. Tehát most jelent meg a hulladékgazdálkodási terv, ez azt jelenti, hogy ezeket nem lehet behozni. RDF-et addig, amíg a magyarországi el nem fogy, szennyvíziszapot pedig egyáltalán nem lehet behozni. Tehát ilyen értelemben, ha bekerül, az illegálisan kerül be, az egy másfajta feladat.

Ennek egyébként hatósági következménye lesz, ezt el kell vinni onnét, meg kell szüntetni. A hatóság egyébként már intézkedett ez ügyben, úgyhogy ez a dolog rendben lesz. Ez illegálisan került oda. Nem kerülhetett volna oda, ugyanis hulladékot az Európai Unió belül nem lehet szállítani, kivéve az ipari hasznosítást meg bizonyos anyagi hasznosításokat, de ezeket is limitáltuk. Tehát túmentünk az EU-s szabályozáson, tehát nem szeretnénk, hogyha ez így történne. Voltak ilyen időszakok itt a korábbi kormányok alatt, mi ezt nem így gondoljuk.

A szélerőművekről már beszéltem.

Az atomtemető kérdése. Itt nem az atomtemető a kérdés alapvetően, hanem az atomenergiához való viszony. Az látszik, hogy azért ez változik. Ha megnézzük von der Leyen asszonynak a kijelentését, hogy a taxonómiába bekerül, akkor lehet, hogy mások is komolyan vették azt, hogy atomenergetika nélkül nem nagyon van globális felmelegedéscsökkentés. Ezt nem én találtam ki, az MIT kezdte, aztán most az Európai Uniónak a Joint Research Centre is megerősítette, hogy felejtjük el akkor az egészet, nem fog menni.

Ha viszont ez így van, akkor az atomerőművekkel kapcsolatban van két ügy, az egyik a biztonságos üzemeltetésük, a másik pedig a hulladék kérdése. Ebben az EU elég pragmatikus, tehát a hulladékot ott kell elhelyezni, ahol az keletkezett, tehát nem lehet máshova vinni. Itt erre persze sok megoldás van, a kérdés az, hogy mi fog történni.

Magyarországon két helyen alkalmas egyáltalán a környezet arra, hogy ott valami ilyet egyáltalán átgondoljunk, de semmi ilyen döntés nincs egyébként. Próbálunk más megoldást keresni. A múltkor mondtam ezt a transzmutációs történetet, hogy nem 600 ezer évig, hanem 600 évig tudjuk elhelyezni. Két hely van. Itt semmilyen döntés nincs. Egyelőre átmeneti tárolókban oldjuk meg, de erre egyszer majd megoldást kell találnunk. Nyilvánvalóan anélkül, hogy az ott élők megkérdezésre kerülnének, ilyenfajta döntés nem fog születni, nemcsak a telepítésről vagy a létesítésről, de már arról is, hogy egyáltalán kutassunk ezen a területen. *(Dr. Keresztes László Lóránt közbevetésére:)* Most éppen nem, de volt néhány fúrás, hogy meggyőződjünk róla, de ez aztán abba is maradt. Meglátjuk, hogy ezen a területen mi lesz.

Én azt gondolom, hogy a hosszú távú megoldás nem a lerakás, bár ha Finnországban, mondjuk, ezt a megoldást választották, akkor célszerű megfontolni. Itt meg lehet nézni egyébként azt, hogy hogyan tudunk európai szinten valamilyen formában, de kooperálni más országokkal, nyilván más szomszédos országokkal. Van még néhány ilyen terület.

Ami a Budapest-Belgrád dolgot illeti, az egy 578 milliárd forintos projekt, most ezt Tordai Bence képviselő úr kénytelen lesz végighallgatni, mert megint el fogom mondani, amit elmondtam az előző ülésen. Az a helyzet, hogy itt mindenfajta butaságokat beszélnek emberek ilyen-olyan megtérülésről, ezer évről meg nem tudom, miről. Szóval az a helyzet, hogy egy mélytengeri kikötő van a Földközi-tengernek azon a részén, ez Pireusz. Ezt a kikötőt száz évre a COSCO nevű cég bérbe vette, ergo a kínai termékek azon keresztül érkeznek. Az, hogy egyébként ezek egy része nem a szárazföldön érkezik be, nyilván elképzelhető. Ennek ellenére onnét egy megoldás van, hogy Európa közepére bejövünk, ez Pireusz-Magyarország, most szándékosan nem Budapestet mondanék, mert bár a 150-es útvonal Budapestig megy, de azért Budapestre nem kell behozni ezt az árumennyiséget.

A VO-ról, azt mondja, nem lehet hallani - szerintem meg egyre többet hallani a VO-ról, olyannyira, hogy a miniszterelnök úrnak persze nyilván ön nem hallgatja a Fidesz-kongresszuson elmondott beszédét, de azért írtak róla a sajtóban, de abban például az egyik kiemelt projekt pont a VO-ról szóló döntés, olyannyira, hogy szerintem még két hét, és a Hungrail egy koncepció javaslatot fog letenni arról, hogy hogy is nézzen ki ez a VO nevezetű koncepció.

Ez több ok miatt fontos. Az egyik indok az, hogy enélkül nem tudjuk teljesen kihasználni a Pireusz-Magyarország közepi vasúti kapcsolatot, illetve a másik, hogy időközben - és itt nincs értelme arról beszélni, hogy milyen a megtérülése - a vasúti szállítás Nyugat- és Közép-Kína és Európa között egy teljesen reális alternatíva lett. Amikor kiszámolták, akkor még 3000 tonna volt egy konténer, amennyire emlékszem, most 18 ezer tonna egy tengeri konténer. Melyikre számítottuk ki a business case-t? Tehát ez egy abszolút reális történet. Ha megnézzük azt is, hogy még a törökök is tudnak ehhez csatlakozni, szintén Pireuszon keresztül, akkor tulajdonképpen kialakul egy olyan európai, ázsiai vasúti szállítási rendszer, aminek a központja pont Magyarország.

Ezért hoztuk azt a döntést, hogy a záhonyi átrakó állomást lényegesen ki kell bővíteni, ugyanis minden árut, ami vonaton érkezik, azon keresztül kell áthozni, nem fog elmenni Fehéroroszország, Lengyelország irányába, sokfajta indok van, hogy miért nem. De mondjuk jelenleg tíz vonatot tudunk áthozni Záhonyra, egy nagyvállalat, amely most tervezi a magyarországi jövetelét, és egyébként vasúton fuvaroz alapanyagot, az napi 28 vonatot kíván áthozni, tehát jelentős bővítés lesz. Ez a VO nélkül nem értelmezhető. Ha megnézi a VO-nak a nyomvonalát, ez kis túlzásokkal azért egy olyan nyomvonal, ami mellett Záhony, Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Szolnok, Cegléd, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár, Veszprém, Győr, Sopron fekszik, tehát gyakorlatilag erre föl tudjuk fűzni a teljes magyar - Budapest kivül, mert Budapesthez csak közel megy el - ipari környezetet.

Hogy miért nem Budapest? Azért, mert itt már nem lehet több vonatot átvinni, tehát el kell vinni a Duna átmetszését lényegesen lejjebb. Az első javaslat, amit számoltunk, az valahol Adony környékén lett volna, de ez túl főt van, nem tudjuk kihasználni a maradék részét itt a személyforgalom miatt, tehát valószínűleg lejjebb kell vinni, Dunaföldvár, Dunaújváros környékére. Utána erről van egy olyan számítás, ami viszont itt a Budapest-Belgrád megtérülését is egészen más fénybe helyezi. Úgyhogy a dolog olyannyira aktív, ahogy mondtam, hogy a miniszterelnök úr erről

beszél a kongresszusi beszédében, de valóban itt nem mondhatjuk azt, hogy ezt szükséges lett volna meghallgatni.

Azt hiszem, hogy ennyi volt nagyjából. *(Dr. Keresztes László Lóránt: Vízi közműekkel kapcsolatban.)* Ja, bocsánat, vízi közművek! Én azért nem értem ezt a kérdést, mert a kormánynak valamiért fontosak a vízi közművek - önöknek nem annyira. Amennyire én emlékszem, a vezetékadó átrendezését, ami megoldotta tavaly a víziközmű-vállalatoknak a helyzetét, azt mintha nem szavazták volna meg. Tehát ebben azért kérnék némi támogatást, mert sok mindent lehet mondani, de mondjuk azt, hogy a kormánynak ne lenne fontos, azt nem - miután önök ezt folyamatosan kritizálják. Viszont amikor jobbító megoldás van, ez vezetett ahhoz, hogy nem dőlt be egy csomó víziközmű-vállalat, amit ilyen-olyan okoknál fogva a jelenlegi tulajdonosaik úgy működtettek, ahogy, itt az állam ebben már csak a backup megoldás lehet és nyilván lesz is, hogyha így nézzük a dolgot, akkor ebben azért némi támogatásra lenne szükség az önök részéről.

Amit pedig mondott, hogy egészséges ivóvízellátás, nem erről szól a történet. Az egészséges ivóvízellátás Magyarországon néhány projekt kivételével rendben van. A hatékony működtetése, tehát az elfolyó vízmennyiség az, ami problémát okoz, plusz az összes karbantartási, javítási költség. De a jó hír az az, nyilván ezt nem látták, hogy már kiírása kerültek olyan pályázatok, amelyek a víziközmű-hálózat felmérésére vonatkoznak, ez alapján egy prioritássorrend létrehozásával nekifogunk ennek a felújításnak. A felújítás módját kell majd eldönteni, ennek az elemzése zajlik, hogy teljes feltárás, új fektetés vagy pedig a meglévő struktúrának a kialakítása. De erre vonatkozóan is, azt hiszem, most már jó ötleteink vannak.

Még két kérdés volt, ezt nem is tudom, ki tette föl... Bocsánat, a hajdúnánási pálya! Elnézést, ez most került elélem! A hajdúnánási pálya. Hogy miért nem kérdeztük meg a Motorsport Szövetséget. De, megkérdeztük őket, mindenkit megkérdeztünk e téren, többekkel együtt roadshow-ztam végig az országot.

Hogy miért nem a sávolyi pálya? Mert ott nincs semmi. Tehát ott egy olyan beruházás kezdődött, ami már akkor megbukott, amikor megkezdték, a helyszíne és egyéb más miatt. Itt az, hogy mit kérdezzünk meg a Magyar Motorsport Szövetségtől, az egy fontos dolog, de az a helyzet, hogy ettől ott MotoGP-verseny ott még nem lesz. Akit meg kell kérdezni az adott helyszínekről, és többet is felajánlottunk, az a Dorna nevezetű cég, amelyik a MotoGP-versenynek a licencadója. Ők nem egy MotoGP-pályát akartak, hanem ezt a MotoGP-pályát akarták, tehát egy teljesen újgenerációsat, és erre az a környezet, figyelembe véve a megközelíthetőségét, az autópálya, vasút, repülőtér, az elhelyezkedését, a környezeti terhelését illetően azt találták alkalmasnak, és utána ezt egyeztettük le. A sávolyi pálya erre tökéletesen alkalmatlan lett volna, aki annak idején ezt elkezdte, szerintem más indokkal kezdte meg. Akkor is látszott, hogy abból nem lesz semmi sem. De a jó hír az az, hogy nincs semmi sem, tehát igazán nagy hibát nem követtünk el. Végignéztük mind a 14 potenciális pályát Magyarországon, és egyik se lett volna alkalmas erre. Tehát ott a döntés az volt, hogy akkor nem építünk ilyet.

Ami pedig az M10 és az M0 nyomvonalát illeti, zajlik ennek a tanulmányozása. Nyilván itt azért az embereket meg fogjuk kérdezni, hogy melyiket akarjuk. Elégé konfúz a helyzet, mert ez gyakorlatilag településenként változik. Van, aki szeretné, van, aki nem szeretné, van, aki ott szeretné. Tehát itt ez egy analitikus folyamat lesz majd, amikor eljutunk odáig, hogy ténylegesen el tudjuk mondani az alternatívát. Itt azon túl, hogy a szükségessége látszik, valóban egyfajta társadalmi elfogadottságot kell tudnunk elérni. Ebbe beletartozik az is, hogy mennyibe fog kerülni ténylegesen ez a szakasz. De az, hogy Budapest körül ne legyen teljesen zárt gyűrű, azt én szintén nem tartom jónak. Tehát ezt meg kell oldanunk, de ez egy hosszabb időt fog igénybe venni. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Még egy kérdés kimaradt, a dunai hajózásnak, hajóútnak a kérdése. *(Tordai Bence: Köszönöm.)*

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ innovációs és technológiai miniszter: Elnézést, ezt elfelejtettem! Igen, erről beszéltünk már tavaly is. A Duna Magyarországon egy olyan objektum, amit nem szeretnénk bántani. Tehát ha itt bármilyen döntés születik, az csak ezen elveknek a figyelembevételével történhet meg. Erre nagyon jó példa a szigetközi revitalizációs projektünk, ez az Insula Magna nevezetű projekt, nyilván a képviselő úr ezt ismeri, mert többször beszéltünk erről. Azt is nagyon nagy óvatossággal próbáljuk meg kezelni, hogy ott azt hozzuk rendbe, de azon túl semmit, sem energetikai, sem más szempontból, itt ugyanez a helyzet.

Az a kompromisszum, hogy a Duna, ami elvileg hajózható a tőlünk északabbi szakaszon meg a tőlünk délebbi szakaszon, akkor nálunk miért nem. De mi valamiért érzelmileg jobban kötődünk a Dunához, mint a környező országok, és Frau Gewesslerrel, az osztrák környezetvédelmi miniszter asszonnyal ebben nem tudunk egyetérteni. Ott ő egyébként a zöldpártot képviseli, én kevésbé, bár ahogy látom az eredményeket, lehet, hogy zöldebbek vagyunk, mint maguk a zöldpártok. *(Derűltség.)* Úgyhogy óvele például ebben nem értünk egyet, hogy a Dunával mit lehet tenni meg mit nem. Ők azt mondják, hogy hajózhatóság, fenékküszöb, mi meg azt mondjuk, hogy nem. Szóval, azt gondolom, hogy itt igazán mintha változnának a szerepek. Az osztrákok nem tudom, hol tartanak ebben a listában, de azt hiszem, hogy nem nagyon előznek meg bennünket, úgyhogy lehet, hogy mégis zöldpárt és zöldkormány lennénk. Átvesszük az önök feladatait, most képzelje el! Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen a miniszter úr válaszait. Tisztelettel kérdezem a bizottság tagjait, van-e még valakinek észrevétele. *(Senki sem jelentkezik.)* Úgy látom, hogy nincs. Megállapítom, hogy a bizottság a miniszteri beszámolót tudomásul vette.

Köszönöm a miniszter úrnak és kedves munkatársainak a rendelkezésre állását. A napirendi pontot lezárom.

Egyebek

Az egyebek napirendi pont keretében egyetlenegy mondatot szeretnék megosztani képviselőtársaimmal: a bizottság következő ülésére várhatóan 2021. december 6-án, 15 óra 30 perckor kerül sor, a plenáris ülést követően.

Az ülés berekesztése

A mai bizottsági ülést lezárom. Mindenkinek megköszönöm a közreműködését, a munkáját, és további jó munkát kívánok!

(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 41 perc)

Bencsik János
a bizottság alelnöke

Jegyzőkönyvvezető: Farkas Cecília