

## **Okos infrastruktúrát!**

Az új világ, amiben élünk az okos infrastruktúra világa, amely a fizikai és a digitális infrastruktúra ötvözésének eredményeként jött létre. Az érzékelő technológiák lehetővé teszik a valós idejű adatgyűjtést, az adatterek, adatközpontok és az egyedi adatok eddigieknél átfogóbb és mélyebb elemzését, a belső összefüggések feltárását, ami hozzásegíti az infrastruktúra-szolgáltatókat pontosabb döntések meghozatalához, az aktuális és várható igények ismeretéhez, körültekintőbb tervezéshez, a karbantartás hatékony szervezéséhez és automatizálásához. Mindez jelentős nemzetgazdasági megtakarításhoz vezethet.

A már meglévő közművek (az ivóvíz-szolgáltatás, a villamosenergia-szolgáltatás vagy a gázszolgáltatás) digitális rendszerbe kapcsolása, kiegészítése távolról leolvasható okos mérőegységekkel – a fogyasztás és az elszámolás folyamatos követhetőségével – jelentős előrelépést eredményezhet. Csökkenthető a leolvasás költsége, különösen, ha a közművek közösen végzik; dinamikus, igényvezérelt energiaár-szabályozási rendszerek alakíthatók ki; az ügyfelek innovatív információs szolgáltatásokhoz juthatnak, és ezáltal megtakarításokat érhetnek el.

A kényelmi és a hatékonyságnövelő szolgáltatásokon kívül, az 5G és az azt kiszolgáló és mindent lefedő optikai hálózat elterjedését komoly gazdasági érdekek teszik szükségessé. Ez a távközlési fejlettségi szint elengedhetetlen lesz a robotika, az önvezető autók, a virtuális valóság, vagy a mesterséges intelligencia létrehozása és fejlesztése szempontjából, nem beszélve arról a sok milliárd egyéb, potenciálisan az internetbe kapcsolt eszközről (IoT), amelyek felhasználása teljesen új alapokra fogják helyezni a civilizált társadalmakat.

A Magyar Szocialista Párt felismerve az okos infrastruktúra fontosságát, összefüggő programjavaslatot készített a digitalizációval, az energetikával, a közlekedéssel és a közszolgáltatásokkal kapcsolatos teendőkre.

## **Magyarország digitalizációja**

### **Lemaradva a többiektől**

Magyarország az elmúlt tíz évben az EU tagállamaihoz képest átlag alatt teljesítette a digitális átalakulás által megkövetelt feladatokat, egyedül a hálózatfejlesztésben mutatott fel jó teljesítményt. A Fidesz-KDNP-

**kormány mulasztásai miatt a magyar gazdaság és társadalom – a digitális készségek, az interneten elérhető szolgáltatások, a digitális technológia beágyazódásának hiányában, valamint a digitálisan elérhető közszolgáltatások alacsony szintje miatt – nem élhet megfelelően a digitális átalakulás által teremtett lehetőségekkel.**

- Az egyetlen kedvező tény, hogy az összekapcsoltság mértékében Magyarország a 7. helyen áll az EU tagországai között; 59,8 százalékos mutatóval az uniós átlag 50,1 százalékaival szemben. Mivel a szélessávú összekapcsoltság a digitális átalakulás alapja, ez jó kiinduló pont lett volna a digitalizációhoz.

- Azonban hiába magas a szélessávú összekapcsoltság, a Fidesz-KDNP kormány semmit nem tett a digitális infrastruktúra kihasználásához szükséges emberi tudás és készségek fejlesztésért. Az uniós országok rangsorában csak a 19. helyen állunk a digitális készségek elsajátításában. Ezek hiányában viszont kevesen vehetik igénybe az egészségügy, az oktatás és kultúra, a távmunka, a kereskedelem digitális úton elérhető lehetőségeit.

- A digitális szakadék minden országban szűkült, így már csak az európaiak 9%-a nem használt internetet. Ez a mutató Magyarországon 16%, ennyien sohasem használtak internetet, s így a 14. helyen vagyunk az internet által elérhető szolgáltatások igénybevételének terjedelme és gyakorisága szerint. A vírusjárvány alatt ugyan minden tagállamban megnövekedett az internethasználók aránya, de a sorrend nem változott.

- A gazdasági szervezetek digitalizációjában Magyarország a sereghajtók között van, hasonló a helyzet az elektronikus kereskedelem területén is. A nagyobb vállalkozások körében a digitalizáció előrehaladt, európai átlagban 38,5% vette igénybe a felhőszolgáltatásokat és 32,7% alkalmazta a Big Data technológiát. Magyarországon azonban ennél rosszabb a helyzet: a magyarországi vállalkozások 28%-a van egyáltalán tisztában a felhőalapú számítástechnika fogalmával, a kisvállalkozások esetében csak 17%.

- Magyarország az utolsó helyen áll az EU-tagállamok között a közcélú adatbázisokhoz való hozzáférés biztosításában, ami azt mutatja, hogy a Fidesz-KDNP kormány akadályozza az emberek szabad és egyszerű hozzáférését a közcélú adatokhoz. Ez megnehezíti az állampolgárok számára az ügyintézés, a tisztánlátást és a kormányzati működés ellenőrzését is. Az EU-ban az internethasználók 67%-a előnyben részesítette az online ügyintézés, míg Magyarországon ennél lényegesen alacsonyabb ennek aránya: csak a polgárok 37%-a vette igénybe az online közigazgatást, s 35% intézte ügyeit online valamelyik szolgáltatónál.

A digitális fejlettség összesített mutatója (DESI) alapján Magyarország az EU tagállamainak a sorában a 21. helyet foglalja el, nem sokkal előzve meg az utána következő, teljesen lemaradt országokat. A lemaradás egyik oka, hogy nemzetközi összehasonlításban Magyarországon az internethozzáférés ára magas, ami a Fidesz-KDNP-kormány szolgáltatók iránti elkötelezettségére vezethető vissza. A vezetékes internet ára meghaladja a régió és az Európai Unió átlagát is, és szintje érdemben magasabb még a 2010-es értéknél is.

### A lakossági vezetékes internet előfizetés havi díja



Forrás: ITU, MNB-számítás

<sup>1</sup> Digitális Gazdaság és Társadalom Index

Magyarországon a vizsgált 12 díjcsomag alapján 5,3 dolláros átlagár jön ki, ami aránylag magasnak számít, nem csak a kontinensen, hanem világszinten is. Egy 228 országra kiterjedő felmérés szerint a legkisebb és a legnagyobb átlagár közötti skálán Magyarország a 171. helyen áll.<sup>2</sup> A vezetékes és mobilinternet – vásárlóerő-paritáson mérve – nálunk az egyik legdrágább a világon, döntően azért, mert az NMHH (Nemzeti Média és Hírközlési Hatóság) működését és döntéseit felelőtlen gazdálkodás, átgondolatlan frekvencia-értékesítés és médiapiaci tevékenység jellemezte. Okunk van feltételezni, hogy nem véletlenül.

Nem állunk jobban az elektronikus közigazgatással sem. Bár az intézhető ügyek köre az elmúlt években jelentősen kiszélesedett, az egyes ágazati és szakrendszerek integrálatlanok, a sokféle fejlesztés nem illeszkedik egymáshoz, sok a párhuzamosság és a biztonsági szintek sem kielégítőek. Egyszerre van jelen a túlzott bonyolultság és az integrálás átgondolatlan megvalósítása.

## Új korszak, új kihívások

Az embereket és a dolgokat globálisan összekapcsoló hálózat a technológia robbanásszerű fejlődése révén lehetővé teszi a civilizáció megújulását, az emberi társadalmak fenntartható fejlődési pályára való állítását, megnöveli a termelékenységet, valamint egyszerűbbé teszi a tudás megszerzését és megosztását. (Melléklet 1.)

Az innovációk új lehetőségeket nyitnak az emberiség előtt. Hosszabb lesz az élet, legyőzhetőek lesznek a betegségek, csökkenhetnek a társadalmi egyenlőtlenségek. Ennek fontosságára a Covid-19 járvány is rámutatott, amelynek időszakában – a sorozatos hibás kormánydöntések ellenére – a társadalom és a gazdasági szereplők sikeresen álltak át virtuális térben végzett mindennapi tevékenységekre. A járvány felgyorsította a digitális átalakulás folyamatát, melynek során a korábban a fizikai térben zajló történések egyre nagyobb arányban kerülnek át az elektronikus térbe, s ez visszahat a fizikai térben működő intézményekre, az ott élő emberekre is. **Cseppfolyóssá válnak a földi fizikai tereket elválasztó politikai, kulturális, vallási, etnikai, nemzeti határok.** Ugyanakkor a kockázatok sem lebecsülendők: kérdéses mi lesz azok sorsa, akikre nem lesz szükség az új gazdaságban, s bár a távmunka kiváltja a napi munkába járást, mi lesz viszont így az ennek következtében kiürülő a városközpontokkal.

---

<sup>2</sup> The Digital Economy and Society Index. European Commission. 2020

**A Magyar Szocialista Párt az állam kiemelt feladatának tartja, hogy elősegítse és támogassa a digitális átalakulást az élet legkülönbözőbb területein. A hálózatra kapcsolt élet során keletkező megállíthatatlanul növekvő adattömeg és a mesterséges intelligencia kombinációja hatékony lehet a legkülönbözőbb társadalmi problémák megoldásában. Fontos azonban látni, hogy a digitális társadalom működésének szabályozásában az államnak jelentős hatósági szerepe is van.**

**Az MSZP a vezetékes hálózatok fejlesztését javasolja,<sup>3</sup> mert a legnagyobb sávszélességet és elérhetőséget azok kínálják. A jövőben a teljes területet lefedő vezetékes hálózati megoldás kifejlesztése segít a sávszélesség vonatkozásában legigényesebb alkalmazások támogatásában, mint például az ultranagy felbontású videó streaming vagy a telemedicina. A vezetékes hálózat következő generációja – a mindenhová elérő optikai hálózat – lehetővé teszi az 5. generációs mobilhálózat kialakítását is. Így biztosítható az 5G által nyújtható extrém nagy sávszélesség, a hatalmas eszközsűrűség, a nagyon kicsi válaszdő és a kiberbiztonsági szempontból is megbízható mobil kommunikáció mindenkinek, mindenhol.**

Már a napi hírek is jelzik, hogy az elektronikus térben legnagyobb befolyással rendelkező szereplők, az óriási digitális platformok létrehozói és birtokosai, hatalmuk fenntartása és növelése érdekében a nemzetközi politikai élet legnagyobb hatalmaival szövetkeznek. (Melléklet 2.) Az üzleti és a politikai érdekek egyesítése a globális tér fölötti uralomért folyó versenyben már most tapasztalható. A verseny főként Kína és az Egyesült Államok között zajlik. Mindkét félnek megvannak a maga hatalmas üzleti és technológiai partnerei, akik a globális digitális átalakulás lokális szereplői számára felkínálják eszközeiket, platformjaikat, szolgáltatásaikat.

**A Magyar Szocialista Párt a globális versenyben az aktív alkalmazkodás stratégiáját javasolja, amely egy alkufolyamatban a saját fejlesztéseket és termékeket valamelyik nagy fél platformjához csatlakoztatja, megtartva önállóságát. Csak annyit és akkor enged át a saját tevékenysége révén keletkezett adatokból, amikor és amennyire feltétlenül szükség van. Növeli az aktív alkalmazkodás stratégiája sikerének valószínűségét, ha többen szövetkeznek egymással, s egységesen lépnek fel, ezért az MSZP szükségesnek tartja mind a visegrádi országok, mind az unió államainak együttműködését ezen a területen is.**

---

<sup>3</sup> The Fifth Generation Fixed Network (F5G): Bringing Fibre to Everywhere and Everything 1st edition - September 2020 The Fifth Generation Fixed Network (F5G): Bringing Fibre to Everywhere and Everything (etsi.org)

### *A digitális hálózat is közmű legyen!*

A megfelelő internetelérés biztosítása ma már ugyanolyan alapközmű, mint a víz-, a gáz-, a közút- és az áramszolgáltatás. A Magyar Szocialista Párt közműként mindenki számára ténylegesen elérhetővé javasolja tenni a nagysebességű internetet, ennek érdekében első lépésként a nemzetközi sztenderdeket felhasználva kezdeményezi a szabályozási környezet megalkotását a műszaki-, a szabvány-, az ár- és minden más, a létrehozást és a működtetést érintő területen. E szabályozások kialakításához a különböző hatóságok között a jelenleginél erősebb együttműködés szükséges. Azokon a területeken, ahol a szolgáltatók gazdasági megfontolásból nem biztosítják a hozzáférést, az államnak kell megteremtenie annak feltételeit.

A Magyar Szocialista Párt szükségesnek tartja az NMHH működésének és döntéseinek, és az elmúlt évek frekvenciaértékesítéseinek, médiapiaci lépéseinek felülvizsgálatát. A felülvizsgálat alapján javasoljuk egy korszerű és a hazai jövedelmekhez igazított távközlési piac kialakítását annak érdekében, hogy az a modernizációt, a társadalmi és gazdasági fejlődést segítse. Fontos, hogy a létrejövő önálló fogyasztóvédelmi intézményrendszer a gazdasági élet szereplőivel kapcsolatos ügyek mellett közigazgatási ügyekben is eljárhasson.

A mindenhol elérhető, állami tulajdonú optikai alaphálózat kialakításához, az 5G távközlési hálózat kiépítéséhez – az MVM Net elektromos hálózatának felhasználását is figyelembe véve – mintegy 2000 milliárd forint beruházás lesz majd szükséges.

### *Digitális állampolgár születik*

A Magyar Szocialista Párt kezdeményezi, hogy Magyarország olyan digitális állammá váljon, mely minden magyar állampolgárnak teljes támogatást nyújt a magyar intézmények által a hálózaton elérhetővé tett kulturális, egészségügyi, közigazgatási, üzleti, politikai, közösségi tevékenységekben való részvételre. Akár felhőben megosztva, akár egy adatközpontban vannak az állampolgárok adatai, bárhol legyenek alkalmasak az azonosításra és az állampolgári státusztól elválaszthatatlan, hálózaton elérhető szolgáltatások igénybevételére. A digitális állam polgára így akkor is teljes jogú tagja az állam politikai közösségének, ha külföldön él. (Melléklet 4.)

Azt javasoljuk, hogy az Országgyűlés alkosson törvényt, hogy minden magyar állampolgárnak alanyi joga legyen a szélessávú

**internetelérés, az informatikai közműhöz való hozzáférés, amit fix vagy mobil eszközökkel való ellátás révén kell biztosítani.** E jog érvényesítésének alapfeltétele az ország minden pontján elérhető optikai alaphálózat, melynek végpontjai a kisebb településeken, illetve városrészekben a település egészét vagy annak egy részét besugárzó WI-FI hotspotok.

**Minden állampolgár számára biztosítani kell, hogy létrehozasson egy olyan, csak általa ismert biztonságos, többfaktoros hozzáférési módot (ami lehet kártya-, eszköz- és/vagy alkalmazásalapú), amellyel a hálózatra lépve – éljen az ország határain belül vagy a határokon kívül – megnyithatja saját biztonságos tárhelyét, ahol minden vele kapcsolatos, folyamatosan frissülő, releváns, hivatalos és testreszabott magáninformáció megtalálható.** Ezzel a hozzáférési móddal, az állampolgári adatkapuval egyszerre elérheti a személyi igazolvány, az útlevel, a TB-kártya, a jogosítvány, a nyugdíjigazolás, a bérlet, a könyvtári jegy, a banki belépő, a vásárlási hűségpontnyilvántartó és még sok minden más alkalmazását. A fizetős szolgáltatások igénybevételéhez ki kell építeni a személyhez kapcsolódó fizetési kaput, amelyet a személy köthet össze az általa kiválasztott banki vagy pénzügyi szolgáltatójával.

**Az elektronikus hozzáférési móddal fölöslegessé válik a személyes jelenlét, lehetővé válik a hiteles online aláírás.** A hivatalokkal, intézményekkel a digitális állampolgár bármely, közvetlen jelenlétet kiváltó, audiovizuális kommunikációs platformon is felvehesse a kapcsolatot, amelyen keresztül jelentkezik majd a hivatali partner, és az esetlegesen szükséges azonosítást követően megkezdődhet az ügyintézés.

**A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy az állam tárgyaljon a polgárai számára lényegesen alacsonyabb árakról a különböző szolgáltatásokat a legjobb minőségben biztosító cégekkel.** Ezekre az állampolgári alapszolgáltatásokra az átlagos felhasználást alapul vevő keretszerződést kell kötni a szolgáltatókkal, ez számításaink szerint évi 300 milliárd forint költségvetési kiadást jelent. A keretszerződésben szereplő szolgáltatásokon felüli igénybevétel esetén a felhasználót terheli majd a további használat díja. **Így az állampolgárok számára korlátozás nélkül, ingyenesen javasoljuk biztosítani, hogy a szükséges alkalmazásokkal elérhessék az informatikai közmű alapszolgáltatásait: az internetelérést, az elektronikus levelezőrendszert, az irodai alkalmazások csomagját és a vírusvédelmi rendszert.**

### ***Gyors és hatékony ügyintézést!***

A Magyar Szocialista Párt olyan digitális állam létrehozását kívánja elősegíteni, amely egységes, biztonságos, hatékony és gyors hálózaton keresztül az állammal kapcsolatba kerülő összes szereplő számára lehetővé teszi az ügyintézést. Az ügymenet rövid átfutása, a térbeli korlátok felszámolása, az átláthatóság növelése és a fenntartási költségek alacsonyan tartása az államigazgatás szerveinek és az ügyfeleknek egyaránt érdekében áll. Az infrastruktúrával rosszul ellátott, illetve hátrányos helyzetű településeken a helyieket jól ismerő ügysegédek (például a szociális ellátó hálózat vagy a posta dolgozói) segítsék a lakosság hivatali ügyeinek intézését. Fontos, hogy teljesen egységes legyen a rendszer, ugyanis csak így remélhető, hogy a jelenleg távolmaradók érdekében állónak érezhessék annak használatát, ami a közigazgatás számára egyúttal a költséghatékonyság növelését is lehetővé teszi.

Az MSZP a ténylegesen egységes ügyintézési tér kifejlesztését javasolja, amely mindenki számára, akár Magyarországon, akár bárhol külföldön él, biztonságosan elérhető és könnyen kezelhető. Ehhez a jelenleg már 5 millió magyar állampolgár által használt ügyfélkapu és a hivatali kapu mellett létrehozni javasoljuk a fizetési kaput és az állampolgári adatkaput.

Az állam által létrehozott, a közműszolgáltatók számára is kötelezően használandó egységes szolgáltatási platformon kell lehetőséget biztosítani az állampolgárok közigazgatási ügyeinek intézésére is. Minden állami és önkormányzati ügyet biztonságosan és hatékonyan lehessen elektronikusan is intézni. A személyes megjelenést igénylő ügyeknél jellemzően legfeljebb egy alkalommal kelljen a hivatalt felkeresni, de ha ennek technikai feltételei adottak, akkor biztosítani kell a videohívás útján történő ügyintézés lehetőségét. Így a külföldön élő magyarok használhatják majd a virtuális okmányirodákat, ezzel feleslegessé téve a ma még az ügyek intézéséhez szükséges utazásokat.

### ***Digitalizációval az egész életen át tartó tanulásért!***

Az információs kommunikációs technológiák (IKT) robbanásszerű fejlődése az egész életen át tartó tanulás elvének megszilárdulását, gyakorlattá válásának folyamatát és értelmezési keretének kiterjedését vonta maga után. Az e-learning integrálódik a különböző képzésekbe, kiegészítve és nem helyettesítve a hagyományos módszereket, és a vegyes rendszerű tanulási módszerek válnak jellemzővé. A Magyar Szocialista Párt szerint az információs és kommunikációs technológiák



**alkalmazásával kapcsolatos készségek a legalapvetőbb szinten az információk keresését, értékelését, tárolását, létrehozását, bemutatását és átadását, valamint az internetes kommunikációt és a hálózatokban való részvétel képességét foglalják magukba, s ezek elsajátíttatása oktatási rendszerünk fontos követelménye. Oktatáspolitikai programunkban részleteiben is kifejtettük az ezzel kapcsolatos teendőket.**

A digitális kompetenciák megszerzése döntő, viszont ennek támogatásában a leglényegesebb fékező tényező a személyi feltételek korlátozottsága, a pedagógusok felkészültségének (felkészítésének) hiánya. Ahhoz, hogy a következő nemzedék képességei megfeleljenek a kor követelményeinek, mindenekelőtt a pedagógusképzés és továbbképzés átforgalmazása szükséges. Emellett a felnőttképzésben is szükséges megteremteni azokat a formákat, amelyek segítségével az eddig lemaradó középkorúakat és idősebbeket is sikeresebben zárkóztathatjuk fel az internet alkalmazásában.

### ***A gazdaság digitalizálására van szükség és lehetőség***

A szakképzett munkaerő pótlása és a termelékenység növelése érdekében is egyre inkább előtérbe kerül az automatizálás és a robotizáció. Ezek együtt járnak azzal, hogy biztonságosan hozzájuk kell fejleszteni a vállalatirányítási rendszert, a megfelelő vállalati kommunikációt, és alapján véve minden folyamatot digitalizálni kell. Az MSZP szerint a hiteles elektronikus kapcsolattartásra is szükség van: B2C (vállalkozástól a vásárlónak), B2G (vállalkozástól a kormánynak), G2B (kormányzattól a vállalkozásoknak), C2C (vásárlótól vásárlónak), B2B (üzletfelek között), illetve C2B (vásárlótól eladónak) irányokban egyaránt, mert ezek a kapcsolatok segíthetnek a gazdaságot felpörgetni. A már létező valós idejű fizetés mellé, létre kell hozni a valós idejű megrendelés és kommunikáció lehetőségét is. A digitalizációs folyamat sikeréhez lehetővé kell tenni, hogy a gépek (könyvelési, erőforrásgazdálkodási, mérő rendszerek) közvetlenül is szolgáltatassanak adatot.

**A Magyar Szocialista Párt a jelenlegi helyzetben azt tekinti a legfontosabbnak, hogy az ipar, a gyártás erősítése mind az automatizált tömegtermelés, mind a virtuális kétkezeség lehetőségeit használja ki. A nagy kérdés ugyanis az, hogy mit adunk el a világnak, mire vagyunk képesek, tudjuk-e javítani az életminőséget.**

- Azok a társadalmak és gazdaságok erősek, ahol a kutatás-fejlesztés eredményeként született innovációkat a fizikai megvalósítás, az ipari, gyári

termelésben és az értékesítésben való alkalmazás kíséri. (Erre láttunk példát a közelmúltban, a koronavírus fertőzés kivédésére alkalmas vakcina kifejlesztésében.) Az emberek a jövő hálózatos, automatizált és robotizált világában is igényelni fogják a valóságos, testreszabott árukat és szolgáltatásokat. Innovációs programunk javaslatai ezt szolgálják.

- Az automatizált tömegtermelés mellett a jövőben várhatóan felértékelődik a manufakturális, kisipari keretek között végbemenő minőségi termelés is, ahol a “virtuális kétkezeség” adja a termék hozzáadott értékét. Egy ilyen iparban egyszerre helye van a high-tech tervezésen, fejlesztésen alapuló termelésnek és a kézműves igényességnek.

A Magyar Szocialista Párt olyan újszerű foglalkoztatási lehetőségek megteremtését kezdeményezi, amelyek lehetővé teszik azok tartós és kielégítő foglalkoztatását, akik az automatizálás, illetve a robotizáció miatt szükségképpen elveszítik a jelenlegi munkájukat. (Melléklet 3.) Az MSZP javaslatait a támogatott foglalkoztatás formáira és állami eszközeire munkaügyi programunk tartalmazza részletesebben.

### ***Digitalizált egészségügyet!***

A digitalizáció az élet minden területét radikálisan átalakítja, de a lehetőségek talán sehol nem olyan jelentősek, mint a betegségek megelőzése, kezelése, gyógyítása területén. **A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy az egészségügyi beruházások koncentrálódjanak az informatikai fejlesztésekre, melyek révén az emberek fizikai állapotát mérő és mutató, a hálózat révén továbbított adatok folyamatosan bővülő adatbázisokba gyűlnek. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az összegyűjtött adatok alapján – az egyén önrendelkezési jogát figyelembe véve – felkészült orvos-informatikusok megfelelő algoritmusok segítségével a betegségek bekövetkezését már a betegség kialakulásának korai szakaszában előre jelezhessék, figyelmeztetve a beteget és kezelő orvosait.**

A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy olyan egységes logisztikai rendszer informatikai kiépítésére kerüljön sor, melynek minden beteg és minden ellátó pont része legyen. E rendszerben a kezelőorvos, a betegellátást végző szakszemélyzet a szükséges esetben a beteg útját nyomon követheti, s az út egyes állomásain bekövetkezett eseményekről visszajelzést kapva – ha kell – azonnal beavatkozhatnak. A világhálóra csatlakoztatott, testre telepített mobil eszközök révén az egészségügyi ellátással kapcsolatba került ember pályája pontosan nyomon követhető. A legkülönbözőbb időpontokban és helyeken az

ellátórendszerrel kapcsolatba került emberek vizsgálati leletei, kezelése, gyógyszerjavallatai a digitális térben létesített tárhelyeken minden egyes személy esetében a betegút különböző állomásain elérhetőek lesznek az orvosok számára.

A sürgősségi és akut ellátás színhelyein, a kórházakban a kezelőorvosok a diagnózis felállításának segítésére igénybe vehetik a mesterséges intelligencia alkalmazásokra épülő nagy globális adatközpontok szolgáltatásait. A nagy adatbázisok különösen hasznosak lehetnek a ritka betegségek esetében, melyek felismerése a pusztán orvosi tapasztalat tükrében nehezen megy. Műtétek végzésére sebészeti robotok is rendelkezésre állnak már, melyek Nyugat-Európa és az USA kórházaiban jól beváltak. Ezek egyre szélesebb körű alkalmazása hazánkban is indokolt.

**Javasoljuk olyan alkalmazás kifejlesztését, amely képes arra, hogy a megbetegedő vagy már beteg ember, akinek különféle mobil alkalmazások állnak rendelkezésre, testi vagy lelki tünetei alapján megtalálja az egészségügy rendszerében a számára legközelebbi és leginkább autentikus orvost. Ez a digitális szolgáltatás hatékonyabbá teheti a betegutak szervezését, és növelné a bizalmat az orvos-beteg kapcsolatban.**

### ***Kiberbiztonságot!***

**A Magyar Szocialista Párt álláspontja, hogy az államnak a kibertérben is meg kell védenie polgárait az anyagi javaikra és személyi biztonságukra törő ragadozókkal szemben. A társadalom digitális dimenziójának kiterjedése megnöveli a biztonsági kockázatokat. A kibertér bűnelkövetőit mesterséges intelligencia megoldások segítik abban, hogy megcsapolják az emberek bankszámláit, hogy ravaszul megszerkesztett hamis hírekkel zavarják meg őket a politikai, gazdasági tájékozódásban, hogy manipulálják a tőzsdét, hogy behatoljanak az ipari és szolgáltatási szféra rendszereibe, és leblokkolják az okos város, otthon, közlekedés autonóm eszközeit. Ezen túl – miközben a közigazgatás, s a közszolgálat alapelve a nyíltság – a személyes adatokat és a döntéshozókészítő információkat minden körülmények között védeni kell. Ennek során egyaránt figyelemmel kell lenni a végpontok, a tartalom, a dokumentumkezelő rendszerek, valamint az adatátvitel és a hálózat védelmére.**

**A Magyar Szocialista Párt alkotmányos garanciák megteremtését javasolja arra, hogy mindenkinek joga legyen hozzáférni az információs társadalom vívmányaihoz, a digitális szolgáltatásokhoz. A fejlesztések során azonban, akár az állam, akár valamely vállalkozás végzi azokat, kötelező legyen megfelelni a pontosan meghatározott, szigorú**

**információbiztonsági követelményeknek.** A piackutatási adatokból egyértelműen megállapítható, hogy a felhasználók részéről a digitális szolgáltatások elutasításának egyik markáns oka a biztonság, illetve ennek vélelmezett hiánya. Kiemelt hangsúlyt kell ezért helyezni a perszonalizált biztonságra, a kialakítandó digitális kapcsolati láncok során biztosítani kell azt, hogy a felhasználók:

- megfelelő biztonsági garanciák mellett tudják magán- és hivatali ügyeiket intézni,
- mindenki számára elfogadható, hiteles módon tudják magukat azonosítani – ha ez valóban szükséges – a különböző folyamatok, szolgáltatások igénybevétele során,
- kontrollálható módon rendelkezhessenek saját adataikról, maguk dönthessenek azok a kereskedelmi vagy reklámcélú megosztásáról,
- megfelelő segítséget kapjanak az álhírek és digitális zaklatás elleni védelemben.

## **Energiapolitika**

### **Az energiafüggetlenség bővítésében**

**A Fidesz-KDNP-kormány energiastratégiája – a „függetlenedés az energiafüggőségtől” – a globalizált világban, egy energiahordozókban (is) szegény országban anakronizmus volt. Az általuk tervezett öt eszköz alkalmazása helyett (az energiatakarékosság, a megújuló energia használata a lehető legmagasabb arányban, a biztonságos atomenergia és az erre épülő közlekedési elektrifikáció, a kétpólusú mezőgazdaság létrehozása, valamint az európai energetikai infrastruktúrához való kapcsolódás) ráadásul a Paks 2-ről történő döntésen, az energetikaeszköz-vásárláson és a rezsicsökkentési propagandakampányon kívül 2014-ig semmi érdemi lépés nem történt, ha csak az nem, hogy kedvezményezték az RWE tulajdonában lévő Mátrai Erőművet, amely környezetkárosító, Csak minimális előrelépés történt a megújuló energiatermelésben.**

**1) 2014 elején egy korábbi országgyűlési határozatra hivatkozva váratlanul kormányközi megállapodást kötöttek Oroszországgal a Paks 2 beruházásról. Pedig a 25/2009. (IV. 2.) OGY határozat csak egy előzetes, elvi hozzájárulást adott ahhoz, hogy a Paksi Atomerőmű telephelyén az új blokk(ok) esetleges létesítésének előkészítését szolgáló tevékenység megkezdődhessen. A Paks 2 beruházást hosszadalmas procedúra után az**

**Európai Bizottság is jóváhagyta, de olyan feltételekkel, amelyek lényegesen megnehezítik majdani gazdaságos üzemeltetését.**

**2) Stratégiainak minősítették az energetikai eszközök állami tulajdonlását (közel 1000 milliárd forintot költve rá 2014-ig) feleslegesen, miközben a szabályozó államnak egyetlen más szektorban sincs akkora hatalma a magántulajdonban lévő eszközök felett, mint az energiaszektorban. A MOL és az Eon tárolók, valamint a földgáz nagykereskedelem megvásárlása után az állami tulajdonszerzés keretében a Főgáz, a DÉMÁSZ, az Égáz-Dégáz felvásárlásával folytatódott az államosítás. 2018 után az MVM csoportban egyesítették az állam által megszerzett energetikai vállalatokat (az MVM 100%-os tulajdonába került a Nemzeti Közműszolgáltató, az NKM), majd az MVM – egy Mészáros Lőrincz érdekeltség közbeiktatása után – megvásárolta a Mátrai Erőművet, és ezzel lényegében befejeződött az állam energiaszektorbeli térhódítása.**

**3) A 2014-es választások előtt csalárd kampányt indítottak rezsicsökkentés címen. Csalárd volt, mert nem volt jellemző az extraprofit az energetikában, ráadásul az energia szektorban elérhető nyereség szintjét már a Fidesz-KDNP-kormány idején határozták meg. Nem tettek mást, mint az energiahordozók világpiaci árának, és ennek nyomán a földgáz és a villamos energia világpiaci árának akkori csökkenését használták ki. A rezsicsökkentési kampányra az ellenzék, és különösen annak értelmiségi holdudvara rosszul reagált. Támadta a rezsicsökkentés létjogosultságát, miközben az piaci alapon is indokolt volt, és semmilyen hatást sem gyakorolt az ellátás biztonságára. Sőt a Fidesz-KDNP kormány idején az energiaszolgáltatásban fontos szerepet játszó szállító és elosztó vállalatok összesített eszközarányos nyeresége a 10 éves állampapír kamatát is meghaladta. A Fidesz-KDNP kormány meghirdette a nonprofit energiaszolgáltatást és az ipari rezsicsökkentést is, amelyekből viszont nem lett semmi, hiszen az nem hozott volna szavazatot.**

**4) A különadók kivetése az energiaszektorban – a költségvetési bevétel növelése mellett - elsősorban propagandacélokat szolgált, de károkat is okozott azzal, hogy az energiatermelőkre kivetett úgynevezett „Robin Hood adó” (31 százalékos TAO) csökkentette a szektor termelőinek, így különösen a villamosenergia-erőműveknek a nemzetközi versenyképességét. Ugyanakkor, bár a földgáz piaci ára felére zuhant, a kormány nem csökkentette a fogyasztói árat, hanem a keletkező extra nyereséget a 2018-as választás előtt rezsituáltvány címen osztotta ki.**

5) A holdudvaruk helyzetbe hozása érdekében, uniós jogot sértve, álnok módon lehetővé tették, hogy a MET (klientúrájuk magánvállalata) egy év alatt 50 milliárd forintos nyereségre tegyen szert, miközben azt az állam is megkapta volna. A Fidesz-KDNP kormány 2013-14-ben késhegyig menő csatát vívott az Európai Bizottsággal a Déli Áramlatnak az EU-jogszabályokkal ellentétes konstrukcióban történő megvalósítása érdekében.<sup>4</sup> A kormány számos ügyben lassítani igyekezett a vezetékes energiahordozók egységes uniós piacának kialakítását, a kiválasztott beruházók helyzetbe hozása érdekében. A 2010 előtt megítélt uniós pénzügyi támogatással rendelkező határkeresztező földgáz vezetékek (magyar-horvát, magyar-román, magyar-szlovák) ugyanakkor végül megépültek és az EU szabályainak megfelelően 2020-ra kétirányú szállításra is alkalmassá tették azokat. A megvalósítás szakaszába lépett a határkeresztező villamosenergia-szállító vezetékek létesítése is (a szlovák-magyar, illetve a magyar-szlovén határon).

6) Az energiahatékonyság javítása jegyében csak néhány kisösszegű, népszerűség-növelő háztartásigép-csere akciót hajtott végre a Fidesz-KDNP-kormány. Tíz év alatt összesen egy jelentősebb energiahatékonysági és megújulóenergia-hasznosítást elősegítő pályázatot hirdettek, a pályázati keret döntő része napelemek telepítésére ment el. Az időszak szimbolikus döntése volt viszont a szélérőművek telepítésének megtiltása. A Fidesz-KDNP kormány 2014-2020-as időszakban bevezetett energiahatékonysági programjai és intézkedései évente csak mintegy 3-4 petajoule (PJ) végső energiamegtakarítást eredményeztek a végfelhasználóknál, így a következő időszakban az eddigi megtakarítások mintegy duplájára lesz szükség. A kormány – annak ellenére, hogy a Magyarországon felhasznált összes energia 40%-át épületekben használják el, amelynek mintegy kétharmada a fűtés és hűtés számlájára írható – nem tett érdemi lépéseket energiatakarékos felújításukra. A megközelítőleg 4,3 millió lakást kitevő állomány 70%-a ma nem felel meg a korszerű funkcionális műszaki, illetve hőtechnikai követelményeknek, az arány a középületek esetében is hasonló.

---

<sup>4</sup> . Pedig az erre vonatkozó magyar-orosz szerződést annak megkötése idején Orbán Viktor hazaárulásnak minősítette. Az ezzel megegyező Török Áramlat megvalósítása - most már az EU szabályai szerint - viszont folyamatban van.

## Az energiagazdálkodás megújítása

### *Az Európai Unió energiaellátásunk biztosítása*

**Európa új úton jár, az energiaunió új helyzetet teremtett.** Az elmúlt 10 évben alapvetően megváltozott a Magyarország energiaellátását is befolyásoló környezet, mind a fizikai infrastruktúra tekintetében, mind az infrastruktúrák használatára vonatkozó egységes uniós szabályozás következtében. **Minden vezetékes energiahordozó esetében összeurópai hálózat jött létre, amely minimalizálja az ellátási kockázatokat, és még válsághelyzetre is van közös EU-politika és gyakorlati mechanizmus.**

1) Az EU belső villamosenergia-piacról szóló, 2021. január 1-től hatályos irányelvében (2019/944/EU)<sup>5</sup> megerősítette az egységes európai villamosenergia-rendszert. Közös szabályokat határoztak meg a villamos energia termelésére, átvitelére, elosztására, tárolására, a villamosenergia-ellátásra, valamint a fogyasztóvédelemre. A villamos energia kiskereskedelmi piacával kapcsolatos szabályokat is alkottak, beleértve a nagykereskedelmi piac árait követő dinamikus kiskereskedelmi piaci árazást. A meglévő fogyasztói jogok mellé továbbiakat vezettek be: a beszállító szabadon való megválasztásához való jogot; a szolgáltatóváltási és kilépési díjak korlátozását; legalább egy árösszehasonlítási eszközhöz való hozzáférés jogát; az okosmérő négy hónapon belüli beszerelésének kéréséhez való jogot. Az okosmérővel rendelkező végfelhasználók legalább egy ellátótól kérhetik a dinamikus villamosenergia-árat tartalmazó szerződés megkötését; illetve, hogy villamos energia termeléséhez, fogyasztásához, tárolásához és értékesítéséhez való joga legyen a fogyasztónak is. Szabályozták emellett az elektromos járművek töltőállomásai összekapcsolásának támogatását az elosztóhálózattal.

**A Magyar Szocialista Párt a versenyképes megújuló villamosenergia-termelés bővítését és a szabályozás ehhez szükséges megváltoztatását kezdeményezi.** A villamosenergia-ellátás biztonsága a szomszéd országokkal, sőt az egész uniós hálózattal összekötve szavatolható. Ugyanakkor, az az – immár hosszú évek óta fennálló – helyzet, miszerint a hazai villamosáram-fogyasztás 30-35%-a importból származik, semmiképpen nem tekinthető megfelelőnek. A jelenlegi magas import arány a nem elég korszerű hazai erőművek versenyképtelenségét mutatja, amit szabályozási okok tovább rontanak (készletezési díj, kötelező folyékony tüzelőanyag készletezés, „Robin Hood” adó). A

---

<sup>5</sup> Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/944 irányelve „a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2012/27/EU irányelv módosításáról” (2019/944/EU (2019. június 5.))

**villamosenergia-termelés versenyképességének növelése érdekében az MSZP javasolja megszüntetni az erőműveket terhelő kötelező földgáz-készletezési díjat és a kötelező folyékonytüzelőanyag-készletezési kötelezettséget (mert ma már nincs rá szükség a 90 napra elegendő állami készlet miatt), valamint az erőművekre kivetett „Robin Hood” adót. Bár a biogáztermelés a forrás szempontjából jelentéktelen – a hazai biogáz-potenciál 2030-ra földgázfogyasztásunk 1%-a lehet – a hulladék ártalmatlanításában betöltött szerepe miatt kötelező átvételi rendszer kialakítást javasoljuk.**

**A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy az elektromos elosztóhálózati rendszerüzemeltető szolgáltatók a fenti rendelet szerinti hálózatfejlesztését kapcsolják össze az adattovábbításra alkalmas optikai hálózat kialakításával. A DSO-knak (Distribution System Operatoroknak) – a közszolgáltatási főtevékenység kiegészítésére vonatkozó jogszabály szerint – a megfelelő feltételek teljesülése esetén kötelesek túrni a hírközlési hálózatok elhelyezését a közcélú vonalas hálózataikon. Az 5G hálózathoz szükséges optikai hálózati lefedettség a szükséges elektromosáram-ellátással együtt a DSO-kra alapozva legalább 85%-os megvalósítást tenne lehetővé költségvetésként. Számítások szerint, ez legalább 50%-os költségmegtakarítást és a kialakítási idő 6 évről 3 évre történő csökkentését eredményezné.**

**2) Paks 2 bizonyosan nem épül meg a tervezett határidőre, és a múlt századi nukleáris technológia használata miatt jelentős környezeti aggodalmakat kelt. Ezen túlmenően is a következő időszakot terhelő olyan kiadást jelent, amelynek súlyos gazdasági következményei lehetnek. Paks 2-ről a Fidesz-KDNP-kormány országgyűlési felhatalmazás és társadalmi vita nélkül döntött, és ezzel Magyarországot eladósította Oroszországnak. Az orosz hitel kamata magasabb, mint a 2009-es válság idején felvett és akkor a Fidesz által „elátkozott” IMF- és EU-hitel kamata volt. A Paks 2 beruházás nemcsak eladósítja az országot, hanem évtizedekre lehetetlenné teszi, hogy több pénzt fordítsunk az oktatásra, kutatásra és az egészségügyre, továbbá kiszorítja a megújuló energiaforrásokat a magyar energiatermelésből.**

**Az atomellenesség, a rendkívül magas költségek, valamint az energiahatékonyságra és a megújuló energiákra fordítható forrásokra gyakorolt kizorító hatása miatt felül kell vizsgálni a beruházás létjogosultságát. A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy Paks 2-ről népszavazás döntsön, mert nem kockáztatható meg, hogy 10 év múlva a nagymarosi vízierőműhöz, vagy az osztrák atomerőműhöz hasonlóan**



társadalmi ellenállás akadályozza meg az erőmű üzembe helyezését. (A népszavazás ne Paks 2-ről, hanem a nukleáris energia magyarországi új beruházásokkal történő alkalmazásáról szóljon.) A szerződés felmondásának vagy módosításának vannak költségei, de ezek eltörpülnek az erőmű megépítésének költségeihez képest. Ha a népszavazáson többséget kap a nukleáris energia alkalmazhatósága, és az orosz szerződés nem mondható fel, akkor is legfeljebb egy blokkot szabad megépíteni. Paks 2-től függetlenül viszont el kell indítani a jelenlegi paksi erőmű további élettartam-hosszabbítási lehetőségének vizsgálatát, mert a hasonló erőműveknél ez lehetséges volt.

3) A Magyar Szocialista Párt álláspontja szerint ma már semmilyen tekintetben nem vagyunk kiszolgáltatva Oroszországnak, inkább az orosz vállalatok érdekeltek az energiahordozók exportjában. A kőolaj és földgáz beszerzése több irányból biztosítható, az adriai terminál és a régiós hálózat összekötése révén még a cseppfolyósított földgáz (LNG) is elérhető, ráadásul a nagykereskedelmi piacon verseny van. Az földrajzi adottság, hogy a hozzánk legközelebb lévő, hatalmas termelési kapacitással rendelkező ország vállalatai vannak a legjobb helyzetben a piacon. Ezért az „orosz eredetű” molekula továbbra is meghatározó lesz hazánk ellátásában (de az egész EU-ban is az import 50%-a orosz földgáz lesz). Az ára azonban az egységes piacon ugyanúgy alakul, mint a többi földgáznak, mert piaci árak vannak és nincs függőség, mert diverzifikált forrás és útvonal áll rendelkezésre. A földgáz és villamosenergia rendszerek regionális és európai összekapcsoltsága lehetővé teszi, hogy az intézményrendszer továbbfejlesztésével valódi regionális versenypiac alakuljon ki. Az MSZP ugyanakkor támogatja a meglévő koncessziós rendszert a még feltárható és gazdaságosan kitermelhető hazai szénhidrogén vagyon kutatására és kitermelésére.

### *A széndioxid-kibocsátás csökkentésért!*

A Magyar Szocialista Párt szerint a következő évtizedek nem a lényegében korlátlanul és versenypiacon hozzáférhető fosszilis energiahordozókról fognak szólni. A legnagyobb kihívás és feladat az, hogy megfeleljünk a klímaváltozás miatt kialakított uniós (és globális) követelményrendszernek. Bár hazánk széndioxid-kibocsátása összességében még európai szinten sem számottevő, nem kerülhető meg a széndioxid-kibocsátás további csökkentése. Ebben a legnagyobb potenciált a fűtési célú (fosszilis) energiahordozó-felhasználás, valamint a közlekedés CO<sub>2</sub>-kibocsátásának

csökkentése jelenti, amiről a klímavédelmi programunkban részletesen szólunk.

Magyarország a világ üvegházhatású gáz (ÜHG) kibocsátásainak 0,1%-át, az EU kibocsátásainak pedig mindössze 1%-át adja, és az elmúlt közel harminc évben jelentős kibocsátás-csökkentést mutatott fel. A nemzetközileg alkalmazott, 1990. évi bázishoz képest – döntően a széntüzelésű erőművek bezárása, az ipari szerkezetváltás és az ipar energiahatékonyságának javulása következtében – 32%-os csökkentést ért el Magyarország az erdészeti és egyéb földhasználati szektor elnyeléseinek levonása nélkül. Ez a teljesítmény a kilencedik legjelentősebb ÜHG-csökkentés az EU 27 tagállama között. Az éves egy főre jutó ÜHG-kibocsátásunk (6,6 tonna) mindösszesen az átlagos EU-érték (8,8 tonna) 75%-a, ami még a hasonló méretű országokhoz viszonyítva is alacsonynak tekinthető, az unióban a hatodik legjobb érték.

1) 2030-ig uniós szinten az üvegházhatású gázok kibocsátásának legalább 55 százalékos csökkentését kell megvalósítani. Ha ezt hazánkra közvetlenül alkalmazzuk, akkor a földhasználat, földhasználatváltás és erdőgazdálkodás nélküli (bruttó) kibocsátás 2030-ban nem haladhatja meg a 42 millió tonna CO<sub>2</sub>-t (a bázis, 1990. évi kibocsátás 93,7 millió tonna). Ez a 2017-es, 63,8 millió tonna CO<sub>2</sub>-es kibocsátáshoz képest további 35%-os mérséklést követel.

**Az MSZP az uniós elvárásokkal megegyező energiahatékonysági célkitűzés teljesítését javasolja, azt, hogy Magyarország energiafelhasználása 2030-ban se haladja meg a 2005-ös értéket (785 PJ). Az új fogyasztói igények, az e-mobilitás és a hőszivattyúk várható terjedése, valamint a háztartási méretű kiserőművi termelés felfutása nyomán a 2030-ig jelentkező összes, hagyományos bővítési és beruházási igény a hazai elosztói hálózatokon – a számítások<sup>6</sup> szerint – meghaladja az 500 milliárd forintot. A stratégia a 2030-at követő időszaka viszont már azt írja elő, hogy a végső energiafelhasználás 2005-ös szintet meghaladó növekedése<sup>7</sup> esetén a növekmény kizárólag karbonsemleges forrásból származhat.**

**2) A Magyar Szocialista Párt véleménye szerint a széndioxid-kibocsátás csökkentésének legköltséghatékonyabb és legnagyobb hatású módja a fűtési célú energiafelhasználás csökkentése, ezért az épületek energiahatékonyságának javítása (hőszigetelés, épületgépészet) kapjon**

<sup>6</sup> A rendelkezésre álló támogatási forrásokat versenyben lehet elnyerni. Akik a legkisebb állami támogatással vállalják a beruházást, azok kaphatnak a drágább megújuló energia termeléséhez folyó támogatást.

<sup>7</sup> Az életszínvonal növekedésével összefüggésben egyre szélesebb körű háztartási gép (klímaberendezés) használat meghaladhatja az elsősorban fűtési célú energiamagtakarítást.

**kitüntetett szerepet az állami támogatások rendszerében.** Az állami tulajdonú energetikai vállalatoknak döntő szerepet kell vállalniuk a kereslet-oldali szabályozásnak az okos mérésen és a több zónaidős, rugalmas tarifákon alapuló megoldásainak tömeges elterjesztésében, hogy a háztartások aktív fogyasztóvá válva csökkenthessék energiateljesítményüket. A távhőszektor főként a geotermikus, a költséghatékonysági és a hulladékkezelési hierarchia követelményeinek megfelelő hulladék, valamint a fenntarthatósági kritériumok alapján előállított biomassza fűtési/hűtési célú használatának növelése révén zöldíthető. Az MSZP az energiateljesítmény csökkenésére vonatkozó kötelezési rendszer finanszírozását az ESCO<sup>8</sup>-típusú megoldások feltételeinek javításával és állami támogatású hitelekkel javasolja elősegíteni. A középületek üzemeltetésében rejlő energiateljesítmény potenciál kiaknázására a mainál szigorúbb jogszabályi kötelezettséget javaslunk előírni.

Az épületenergetikai beruházások „externális<sup>9</sup> haszna”, hogy az egyéni- és kisvállalkozások helyzetét is javíthatja, mivel munkalehetőséget teremt. Az „externális kára”, hogy jelentősen mérséklődik a földgázszállító hálózat kihasználtsága és a földalatti gáztárolás iránti kapacitás igény. Ezért javasoljuk megszüntetni a földgáz stratégiai készletezését, mert a kiváló hálózati kapcsolatok, a növekvő tranzit forgalom, az LNG-hez való hozzáférés indokolatlanná teszi ezen költségek fogyasztókra terhelését. Ugyanakkor indokolt megszüntetni minden olyan szabályozási korlátot, amely akadályozza a hazai földgáztárolók kapacitásának bekapcsolását a nemzetközi logisztikai hálózatba. A távfűtés hatékonyságának (a fogyasztói sűrűség emelése általi) növelése érdekében a távfűtéssel rendelkező területeken meg kell szüntetni a földgáz hatósági ár alkalmazását annak érdekében, hogy megakadályozzuk a távhő rendszerről történő leválásokról miatti fajlagos költségnövekedést. Sőt, ösztönözzük a klímavédelmi szempontból hatékonyabb távfűtésre történő áttérést.

**3) A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy a villamosenergia-szektorban a megújuló alapú növekményt alapvetően a fotovoltaikus termelés dinamikus felfutása biztosítsa, úgy, hogy költséghatékony versengő eljárásban legyenek megszerezhetőek a termelési támogatások.**

---

<sup>8</sup> Az ESCO: Energy Serving Company (Energetikai szolgáltató vállalat) vagy Energy Saving Company (Energiamegtakarító vállalat). Az ESCO társaság saját költségén felújítja és hosszú távon üzemelteti a létesítmény energetikai ellátó rendszerét. A beruházás a felújítás előtti és utáni energiateljesítmény különbségéből térül meg 5 - 20 év alatt, ezt követően az energiateljesítmény megtakarítás az ingatlan tulajdonosé.

<sup>9</sup> Egy gazdasági szereplő tevékenysége következtében felmerülő káros vagy előnyös, nem szándékosan okozott, hatás(ok), amely(ek) piaci ellentételezés nélkül befolyásolják egy másik gazdasági szereplő helyzetét.

Azt javasoljuk, hogy a fűtés-hűtés szektor megújulóenergia-növekményének döntő részét a távhőszektor hőforrásváltása biztosítsa, a további teljesítményt a kiemelten az új épületekbe beépített megújulóenergia-alapú egyedi fűtési megoldások alkalmazása, valamint a mezőgazdaság hozzájárulása.

**A megújulóenergia-termelésben a napenergia hasznosítása mellett az MSZP javasolja feloldani a szélerőművek építésének tilalmát. A lakossági napelem-telepítést a szükséges elosztóhálózati fejlesztésekkel összehangoltan javasoljuk bővíteni (elosztóhálózati flexibilitási piac, decentralizált rugalmassági eszközök, aktív rendszerirányítói képesség kialakítása). Innovatív megoldások tömeges és költséghatékony alkalmazása szükséges mind a keresleti, mind a kínálati oldalon. Azt is javasoljuk, hogy a költséghatékony támogatási szint biztosítása érdekében a METÁR rendszer keretein belüli támogatáshoz csak megújuló kapacitás-tendereken lehessen hozzájutni.**

**4) A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy a közlekedési megújuló energia legalább felét a bioüzemanyag részarányának növelésével, a fennmaradó részt az elektromobilitással és a biogáz közlekedési felhasználásával biztosítsuk. A közlekedési szektor a hazai energiafelhasználás egynegyedéért felel, és energiafelhasználása 2014 óta minden évben intenzíven növekszik. A közlekedésben a legnagyobb arányú a közúti forgalom, a vasúti közlekedés aránya 3%, míg a vízi közlekedés elenyésző mértékű. A közúti közlekedés energiafelhasználásának 52%-át a személygépjárművek fogyasztása adja, míg 37%-os arányt képviselt 2016-ban a közúti áruszállítás energiafelhasználása. A közlekedési kibocsátás csökkentésében döntő szerepe lesz az elektromos meghajtású járműveknek, amit a közösségi közlekedés esetében állami támogatással, a személygépkocsik esetében a fosszilis tüzelőanyagot használó hagyományos gépjárművek forgalomból történő fokozatos kiszorításával kell elérni.**

### ***Hatásos fellépést az energiaszegénység ellen!***

**Még hosszú ideig számolni kell az energiaszegénységgel, ezért a Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy az energiahatékonsági beruházások támogatása és ösztönzése mellett az energia-árrendszerben megfelelő mechanizmus működjön a minimálisan szükséges villamosenergia- és földgázmennyiség mindenki számára megfizethető áron történő biztosítására. Annál is inkább, mert a szilárd tüzelés egészségügyi kára nagyobb, mint egy ilyen rendszer költsége.**

Az MSZP a lakhatás minimális feltételeinek biztosítása érdekében olyan szabályozás és árrendszer működtetését javasolja a lakossági fogyasztók számára (egyetemes szolgáltatás), amely mindenki számára elérhető áron és módon lehetővé teszi az alapvető szükségletek kielégítéséhez szükséges villamos energiához és földgázhoz történő hozzájutást. Olyan hatósági áras tarifarendszert tartunk szükségesnek, amely szolidaritás jegyében a sokat fogyasztók fillérjeivel (forintjaival) járul hozzá ahhoz, hogy mindenki tudjon világítani, és télen ne fagyjon meg senki.

A Magyar Szocialista Párt a következő szabályozási rendszer bevezetését javasolja:

• **A fizikai infrastruktúrához való hozzáférés megkönnyítése érdekében**

◦ **minden vezetékes energiahordozó (és az ivóvízszolgáltatás) esetében a díjfizetési hátralék törlesztése (vagy az ennek ütemezett törlesztéséről történő megállapodás) után minden fogyasztót ingyen visszakapcsoljanak a rendszerbe.** Ez lehetővé teszi, hogy az egyszer fizetéképtelenné vált fogyasztó számára ne legyen meghaladhatatlan akadály a visszatérés a rendszerbe. Jelenleg minden új fogyasztási helyet ingyen kapcsolnak be a rendszerbe, ezért eleve méltánytalan a kikapcsoltakkal megfizettetni a visszakapcsolást.

◦ **Mindenki, aki kéri, ingyen jogosult legyen az előre fizetős mérőóra felszerelésére.** Ez egyrészt megakadályozza a kikapcsolásokat, másrészt lehetővé teszi, hogy a kis jövedelemmel rendelkezők, vagy szociális támogatásra szorulóak is hozzájussanak a minimálisan szükséges energiához. (Kiegészítő elem, hogy a lakhatási támogatások az előre fizetős mérő kártyájára is folyósíthatók legyenek.)

• **A legolcsóbb energiahordozók mennyiségének igazságos elosztása érdekében minden Magyarországon bejelentett lakhellyel rendelkező ember a lakhelyén azonos mennyiségben jogosult legyen a legolcsóbb földgáz és villamosenergiához való hozzáférésre, vagyis a 30Ft/m<sup>3</sup> -es árú hazai kitermelésű földgázra és a 12Ft/kWh költségű paksi áramra.** Fogyasztási helyenként lenne egyedi tömbtarifa, amelynek első sávjában a kedvezményes árú mennyiséget az adott fogyasztási helyre bejelentett lakók száma alapján számolják ki. Ez a mai informatikai rendszerekben megoldható, viszont nincs értelme rászorultsági elvet alkalmazni, mert annak adminisztratív költségei magasak lennének.

• **Az energiaellátás költségeinek mennyiség arányos megfizetése érdekében megszüntetni javasoljuk a földgáz és villamosenergia**

**(valamint az ivóvíz) esetében az alapidíjat,** és minden költséget a földgáz és villamos energia árában megfizettetni. Ez a rendszer a jelenlegi (és a mindenkori) költségeket más eloszlásban fizetteti meg a fogyasztókkal. Ez lehetővé teszi, hogy mindenki hozzájusson az alapvető szolgáltatások minimális mennyiségéhez a jelenleginél igazságosabb rendszerben. Nem a költségek felmerülésnek fizikai eloszlását viszi át automatikusan a végfelhasználókhöz, hanem egyfajta szolidaritási mechanizmussal - a tarifa rendszeren keresztül - a nagyfogyasztók a maihoz képest néhány forinttal támogatják a rászorulóknak alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférését.

Ebben a (továbbra is hatósági áras) rendszerben a kis mennyiséget fogyasztók (és valószínűleg szegényebbek) számára olcsóbb, a nagy mennyiséget fogyasztók (és valószínűleg tehetősebbek) számára drágább lenne az energia. (A több gyermekes családok számára a „fejkvóta” következtében nagyobb a kedvezményes mennyiség.) Egy ilyen tarifarendszer az energiaszegénység kis adminisztrációs költségű kezelése mellett még két előnnyel jár. Számottevő lehet a szilárd tüzelés visszaszorulása és ezen keresztül a levegőminőség javulása, továbbá a nagyfogyasztók számára megdráguló energia gazdaságossá teszi az épület-energetikai és a megújuló energiatermelésbe történő beruházásokat.

## **Közlekedéspolitika**

### **Lehangoló állapotban a közlekedési hálózat**

**Az Európai Unió közlekedési eredménytábláján Magyarország a 18. helyen áll, a közepes teljesítményű sáv legalján.** Különösen lehangelő ez, mert ez a helyezés is csak azért lehetséges, mert egy korábbi közlekedési hagyomány öröksége még megmaradt, és ehhez a helyezéshez elegendőnek bizonyult. A Fidesz-KDNP kormány közlekedéspolitikája nem lépett tovább a 21. századi jövőkép irányába: a fenntarthatóság, a digitalizáció, az igényekhez szabott kapacitástervezés, az egyéni és kiscsoportos helyközi és helyi mobilitási igények kiszolgálása, a közúti infrastruktúra igazságos árazása, a fenntartható közlekedési módok sokrétű, szofisztikált ösztönzése, az autós közlekedés fejlődésének támogatása intézmények és szabályozók fejlesztésével, mind elmaradt. **Magyarország közlekedési helyzete ma féloldalas, a Fidesz-KDNP-kormány által végzett és célzott fejlesztések pedig kifejezetten aggodalomra adnak okot.**

1) Az ország közlekedési hálózatát és szolgáltatásait tekintve egyenetlen színvonalú. Néhány részterületen, egyes hálózati alrendszereket tekintve a Fidesz-KDNP kormány irreálisan pazarol, míg más területeken drámai elmaradást okoz. A 2010 óta eltelt időszak közlekedési és infrastruktúra-fejlesztéseit elsősorban a Fidesz-közeli cégvilág kapacitásai és igényei határozták meg, az állami fejlesztéspolitika jól körvonalazható beszállítói kör kiszolgálását célozta meg. Ezzel a valós közlekedéspolitikai igények háttérbe szorultak: nem elsődleges fontosságú infrastruktúra-elemek, helyenként felesleges kapacitások létesültek, miközben közlekedési és utasigények maradtak kiszolgáltatlanul.

2) A Fidesz-KDNP-kormány közlekedéspolitikája korszerűtlen. A világban elérhető ismeretek, a közlekedés jövőjét már ma is jól körvonalazó irányok alig-alig jelennek meg közlekedéspolitikájában. A fenntarthatóság gondolata szinte teljesen hiányzik a kormány hozzáállásából, vagy ha mégis nyomokban megjelennek fenntarthatóságot hirdető ötletek, célok, ezek csak a politikai PR szintjén maradnak. Valós szemléletváltásnak, a károsanyag-kibocsátás érdemi csökkentésének, a fenntartható közlekedési módok támogatásának az intézkedéseikben nyoma sincs. A jövőbe mutató technológiai fejlesztés vagy stratégia kimerül a hazánkban termelő autógyártók által dominált igények esetleges kiszolgálásában. Az elektromos mobilitás valódi stratégiai szerepének megjelenítésére 2010 óta nem került sor.

3) Szigetszerűen megvalósuló, drága fejlesztések követik egymást, de hiányzik a közlekedés minden módozatára kiterjedő egységes jövőkép. A korrupciós motivációt, az óriási költségek megcsapolását leszámítva lényegében nincs iránya a közlekedési fejlesztéseknek, a beavatkozások, fejlesztések legfontosabb ügyfele - az utazó - eltűnt a képből. Minden fideszes szólam ellenére a mennyiség-növelés nem csapott át minőségbe: a kormányzati közlekedéspolitika nehezen felfogható mennyiségű pénz elégetése ellenére is egész közlekedési alrendszereket hagyott magára, rendszerelvű beavatkozások hiányában jelentős torzulásokat okozott a közlekedési infrastruktúrában, számos megoldható problémát nem kezelt, illetve hagyott egyre súlyosabbá válni.

Ezért a rengeteg pénz elköltése ellenére is

- rossz állapotban van a vasúti hálózat, ez pedig a pontosság rovására megy, és akadályozza a vasúti teherszállítás bővülését,

- a hazai mellékutak nagyon gyenge minőségűek, ami érdeemben korlátozza a legrosszabb életkörülmények között élők, a „harmadik Magyarország”, a kisvárosok, falvak fejlődését,

- európai viszonylatban is magas a közúti balesetek és halálesetek száma.

4) A helyközi közlekedési intézmények, a MÁV, a Volán és kapcsolódó intézményeik:

- aláragadtak a fideszes korrupciós és hatalmi rendszer nyomásának,

- kapacitásaik összehangolása sem egymással, sem a valós utasigényekkel nem megoldott, ezáltal – mind a vasúti, mind a közúti helyközi közlekedésben – egyszerre vannak jelen nagy túlkapacitások, miközben számos helyen túl kevés járat érhető el, azaz jelentős a hiány is,

- működésükben csak nyomokban jelennek meg az utazóközönség által igényelt digitális megoldások, így továbbra is gyerekcipőben jár a digitális jegyértékesítés, az egységes és kiszámítható utazástervezés,

- a piacnyitás megakadályozása érdekében egy cégbe kerültek, de a vasúti és Volán-hálózat összehangolása elmaradt, a két cég egy entitáson belül egyre kaotikusabb viszonyok közé süllyed.

5) Magyarország egyközpontú ország, Budapest és régiója közlekedésszervezése nemzeti ügy. Ennek ellenére 2010 óta:

- nem honosodott meg valós regionális szemlélet a közlekedésszervezésben és a fejlesztéspolitikában,

- a főváros és az agglomeráció közti közlekedés, valamint a Budapestre tartó, és azon áthaladó közlekedési igények fenntartható szervezésének nincs egységes, átlátható színtere, nincs azonos stratégia az állami és a területen érintett önkormányzati szereplők között,

- a 2019-es önkormányzati választás óta a kormányzat forrásokat von el Budapeستől és minden önkormányzattól, miközben új, eddig nem létező intézményeket kreál a központi régió közlekedésének és fejlesztéspolitikájának dominálása, átvétele érdekében.

6) A felemás közúti viszonyok, a kaotikus állapotokba süllyedő helyközi közlekedés, a Covid-19 utáni bevételkieséstől szenvedő helyi közlekedési intézményeken túl:



- a légi közlekedésben egyszerre van jelen a kiszolgálói kapacitáshiány és a kihasználatlan viszonylatok támogatása valamifajta régiós kormányzati ambíció kielésként,

- a reptéri infrastruktúrafejlesztési projektek mögött is fideszes érdekek sejlenek fel, de nem látszik, hogyan kezelné az állam a világ számos országában megvalósuló reptéri funkciódifferenciálódást, azaz a diszkont légitársaságok alternatív repterekre szervezését,

- a folyami, különösen a dunai hajózásban, szállítmányozásban rejlő potenciált meg sem közelítettük, szabályozási és üzemeltetési akadályok tornyosulnak a folyami szállítmányozás fejlődése előtt, ideértve a kikötői infrastruktúra elégtelenségét.

**Van tehát feladat bőven: új közlekedéspolitikai kultúrát, a 21. századi modern közlekedés alapjait kell leraknunk.**

## **Közlekedni muszáj**

A Covid-19 világjárvány átalakítja társadalmunk működését. A járvány jelentősen felgyorsította a digitalizációval elérhetővé vált eszközök, szokások terjedését, ami áttételesen kihat a közlekedési igényekre is. Az olyan fogalmak, mint „videókonferencia” vagy „home office” a középosztályi hétköznapiak részévé váltak, ez pedig módosítja a közlekedési kapacitások szükségességét is.

**Az MSZP azt javasolja, hogy erősítsük meg vállalatunkat a jövő fenntarthatóságáért, a károsanyag-kibocsátás csökkentéséért, amihez új korlátozásokat kell bevezetni a robbanómotorok használatában.** Ennek eszközeiről részletesen szólnunk klímavédelmi programunkban. Ez a korlátozás óhatatlanul az új autók drágulásához vezet majd, ami áttételesen új feladatot jelent a helyközi és helyi tömegközlekedés fejlesztésében, a „harmadik Magyarország”, vagyis a kisvárosok és falvak közlekedésének megszervezésében.

A kiindulópontok adottak:

- átalakuló, csökkenő közlekedési igényt jelentő poszt-Covid-19 helyzet,

- az önvezető technológia várható fejlődése,

- a károsanyag-kibocsátás csökkentésének kényszere,

- régi, alacsony minőségű személygépjárművek nagy arányú jelenléte,

- az elmúlt 10 év szigetszerű, jelentős pénzt felemésztő közlekedési infrastruktúra-fejlesztései, amelyek nem szerveződnek jó minőségű hálózatba,
- intellektuálisan kiüresedett, önvédelemre berendezkedett, fideszközeli cégérdekeknek kitett közlekedési intézményrendszer,
- jelentős egyenetlenség a közlekedési kapacitásokban, amelyeket piaci-félpiaci-szürkezónás megoldások egészítenek ki.

A Magyar Szocialista Párt szerint az új közlekedéspolitikai stratégia fontos célja legyen az, hogy a közlekedési rendszerek okosabbá és hálózatossodottabbá kell, hogy váljanak, a céltalan bővítés helyett. A digitalizáció lehetővé teszi, hogy az emberek közlekedési igényeit akár egyéni dimenzióban összegyűjthessük, értelmezhesük, és ehhez kapcsolhassunk közlekedési kínálatot. Mára lehetővé vált a magán- és üzleti igények folyamatos mérése, értékelése, visszamérése, és ezáltal ezek befolyásolása is ösztönzőkkel, szabályozói eszközökkel.

Az MSZP szerint a korszakváltás kormányának kiemelt feladata lesz, hogy meghatározza, milyen stratégiát kövessen Magyarország az önvezető mobilitás terjedését illetően. A következő két évtized nagy kihívása ugyanis az önvezető autózás elterjedése lesz. Ez a hagyományos közlekedési paradigmától jelentősen eltérő feladatokat indukál: megoldandó az önvezetés közúti forgalmi szabályozása, miközben olyan új üzleti modellek jelenhetnek meg, amelyek jelentős kapacitást terelnek át a mai helyközi és helyi tömegközlekedésből, közlekedésből az önvezető mobilitásba.

### *A közösségi közlekedési intézményrendszer korszerűsítése*

A Magyar Szocialista Párt országos és regionális megrendelői intézményrendszer kialakítását kezdeményezi a közösségi közlekedés szervezésének és finanszírozásának új alapokra helyezése érdekében, azért, hogy a digitalizáció által lehetővé tett eszközökkel olyan rendszert alkossunk, amely az egyén szintjén jelentkező közlekedési igényhez a legkörnyezetkímélőbb, legolcsóbb alternatívát találja meg. Ameddig azonban a MÁV, a Volán és más állami közlekedési társaságok saját maguk megrendelői, ráadásul saját infrastruktúrájukat is üzemeltetik, addig nem várható el, hogy ezek a társaságok elsősorban az utasigények köré rendezzék működésüket. Egészen addig, ameddig ugyanaz a szervezet felel a kapacitásokért, az infrastruktúráért és az utasokért is, mindig felesleges kapacitások, többletfejlesztések lesznek a nagyobb potenciális utasigényű

viszonylatokon. A kistelepülési közlekedés viszont egyszerre fog drágán feleslegesen nagy járműveket használni, miközben nem lesz képes kellően sokszínű utazási alternatívát kínálni. Ebből elégedetlen, világtól elvágott utas és drágán, nagyon rossz hatékonysággal működő rendszer lesz, semmi más.

A Magyar Szocialista Párt **három intézményi szint létrehozását javasolja** a helyközi és helyi közösségi közlekedés megszervezése érdekében: **az országos megrendelői és közlekedésszervezői, a regionális megrendelői és közlekedésszervezői intézményt és az önkormányzatokét.** Ezeknek az intézményeknek kell biztosítani, hogy az állami közlekedési társaságok ne saját maguk megrendelői legyenek, és elsősorban az utasigények köré rendezzék működésüket.

1) Az országos megrendelői és közlekedésszervezői intézmény állami tulajdonban működjön, és vezetőit a kormány nevezze ki. Feladatának a következőket javasoljuk:

- összefogja és összehangolja a regionális közlekedési intézmények teljesítményigényét,

- a régiókkal együttműködve, a regionális megrendelők igényei alapján megrendeli a vasúti személyszállítási, valamint a régióhatárokon átnyúló buszos személyszállítási kapacitásokat, további piaci közlekedési szolgáltatókat bevonva,

- transzparensten méri, értékeli és publikálja az állami tulajdonú közlekedési vállaltok munkáját,

- a régiós szinttel közösen meghatározza a helyközi országos menetrendeket, üzemelteti a digitális bevételbeszedési rendszert,

- beszedi a személyszállítási vonat- és a régiókat átlépő buszos közlekedési kapacitások ellenértékét,

- részt vesz az állami közlekedési infrastruktúrafejlesztések meghatározásában, megrendelésében és elszámolásában.

2) A regionális megrendelői és közlekedésszervezői intézmények a NUTS2-es régiószinten működjenek. Az állam képviselőjében az országos közlekedésszervező, valamint a területen érintett megyei és megyei jogú városi önkormányzatok közössége közösen tulajdonolja, vezetőit a régió önkormányzati vezetői és a kormány közösen nevezzék ki. Feladatának a következőket javasoljuk:

- az állami megrendelő koordinációja mellett javaslatot tesz a regionális közlekedési hálózat megrendelésére,

- megrendeli a régió belüli buszos személyszállítási kapacitásokat, további piaci közlekedési szolgáltatókat bevonva,
- összehangolja a területén aktív közlekedési szervezetek munkáját,
- transzparensten méri, értékeli és publikálja a területén működő közlekedési vállalatok munkáját,
- szervezi és előkészíti a régióra vonatkozó közlekedési menetrendeket,
- beszedi a régió belül maradó buszos közlekedés ellenértékét,
- részt vesz a regionális közlekedési infrastruktúrafejlesztések meghatározásában, megrendelésében és elszámolásában.

3) Az önkormányzatok saját szándékukból önkormányzati közlekedési társaságokat működtethetnek. Az önkormányzati közlekedési társaságok nem megrendelői szervezetek, de szerződéses alapon a területükön felelős regionális megrendelői és közlekedésszervezői intézménytől átvehetnek feladatokat. Mivel a regionális megrendelőnek tulajdonosai a helyi önkormányzatok, így azon önkormányzatok esetén, ahol önálló helyi közösségi közlekedési vállalat működik a regionális megrendelő megalakításakor meg kell egyezni a regionális megrendelő városi feladatairól.

### *A helyközi közösségi közlekedés fejlesztése*

A Magyar Szocialista Párt szerint az új megrendelői intézményrendszer segítségével és a digitalizáció eszközeinek teljeskörű kiaknázásával lehet és kell biztosítani, hogy mindenki az elérhető leghatékonyabb és egyúttal a legkörnyezetkímélőbb, közlekedési alternatívát tudja igénybe venni. Az új megrendelői intézményrendszer feladatának javasoljuk:

- Országosan integrált, ütemes menetrend megalkotását a vasútra és a távolsági buszokra regionális és országos szinten szervezve. El kell érni a jelenlegi vasúti pontatlanság érdemi csökkentését, mert a vasúti gerinchálózat az országos menetrend szívverése.

- A vasúti gerinc- és ráhordóhálózat menetrendje szintén ütemes és igényekhez igazodó legyen. A vasúti szárnyvonalakat a hálózat integráns részének tekintjük, amelyeknek hatékony, jó minőségű alternatívát kell kínálnia minden olyan térségben, ahol a járatok használata az eljutás alapvető eleme (kiemelten Budapest agglomerációja). A rendszert nagy- és kisbuszos, elsődlegesen digitálisan tervezett és optimalizált,

**igényvezérelt kiegészítő szolgáltatáscsomaggal javasoljuk megerősíteni.** Így mind az ütemes jelleg, mind a pontosság követelménye megvalósulhat.

- **Az aprófalvas területeken a szükségképpen ritkán járó nagybuszos közlekedést váltsák fel az igény szerinti mikrobuszos és az egyéb digitálisan vezérelhető, igényalapú autós megoldások.** A falusi közlekedés szintjén meg kell jelennie az autós-mikrobuszos alternatívának az ütemes nagybuszos és/vagy vasúti közlekedés mellett/helyett.

**1) A Magyar Szocialista Párt egységes, országosan összehangolt tarifarendszeren és ahhoz kötődően elektronikus platformon, felhasználói fiók-alapon megvalósuló tarifabeszedési rendszert javasol létrehozni.**

- **Az országos elektronikus jegyrendszernek átjárhatóságot kell biztosítania a helyközi és a helyi közösségi közlekedési igények között, a rendszerben pedig érvényesíteni kell a fenntartható közlekedési módok ösztönzését.**

- **A digitális infrastruktúrán mért, összegyűjtött közlekedési igények kielégítése érdekében a megrendelőnek az állami tulajdonú közlekedési társaságok mellett legyen lehetősége alternatív – például mikrobuszos – közlekedési szolgáltatók bevonására, ezzel olcsóbb, hatékonyabb, sűrűbb szolgáltatási hálózat megszervezésére.**

- **A „telekocsival” lefedett közlekedési igényeket a közlekedéspolitikai részévé kell tenni, hiszen itt valódi, az eddigi állami közlekedés által ki nem szolgált utasigények alternatív kielégítése lehetséges a közinfrastruktúra használata mellett.**

**Az MSZP azt kezdeményezi, hogy az országosan egységes tarifarendszer alapja az időszakos használatossűrűség és a megtett utak hossza legyen a helyi és távolsági tömegközlekedési eszközökön. Lehetővé kívánjuk tenni, hogy bárki – akár otthonról – bármely (távolsági, regionális vagy helyi) közlekedési eszközre kényelmesen, elektronikusan megválthassa a jegyét.** A közösségi közlekedésben a hatékony kapacitásszervezés érdekében javasoljuk támogatni a foglalási rendszert és informatikai hátterének kialakítását. A leszakadó térségek felzárkóztatásához, az agglomerációkban és városokban az egyéni közlekedésről a tömegközlekedésre terelés és a turizmusfejlesztés érdekében megfontolandónak tartjuk bevezetni a személyhez kötött tömegközlekedési utalványt.

**A Covid-19 válság jelentősen módosította az utasigényeket. Fontosnak tartjuk ezért, hogy a jelentősen elmaradó jegyárbevételek miatt**

válságközelbe jutó közlekedési szolgáltatókat segíteni kell a talpra állásban és az új, megrendelői viszonyok mentén a megváltozott igényekhez való alkalmazkodásban.

2) A Magyar Szocialista Párt azt javasolja, hogy – a vasúti hálózatban rejlő lehetőségek kiaknázása érdekében – a vasúti infrastruktúra felügyelete és a vasúti szolgáltatások kerüljenek szétválasztásra. A vasúti hálózatfejlesztés elsődleges céljaiként a pontosságot és a hatékonyság növelését határozzuk meg. Az új vasútfejlesztési paradigmának nem a sebességnövelés az elsődleges célja, hanem a menetrend pontos betartása, a fejlesztések – kapcsolódó hálózatos nagybuszos és egyéb ráhordó megoldásokkal – minden területen komplex közlekedési rendszer létrejöttét segítsék elő. Javasoljuk a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) hazai vasúti lábának jelentős fejlesztését is, elsősorban az áruszállítás érdekében. A vasúti infrastruktúra MÁV-ról való leválasztásával, illetve a pályahasználat megnyitásával bővíteni kívánjuk a vasúti áruszállítási teljesítményt.

3) Az útépités az összefüggő hálózat létrehozását és az alsóbb rendű utak (három-, négy számjegyű) jelentős megújítását szolgálja. A 2010 óta kialakult gyakorlattal szemben százmilliárdos ígéretek helyett gyors, hatékony útfelújításokat javaslunk elindítani:

- **A három- és négy számjegyű úthálózat megújítására kerékpárút-fejlesztéssel együtt kerüljön sor.** A társadalmi kohézió alapvető követelménye a jó minőségű közút, a közösségi közlekedésben tervezett országos ütemes vasúti menetrend – nagybuszos ráhordással –, a mikro- és kisbuszos sűrű, igényvezérelt hálózat sem képzelhető el jó minőségű közúti hálózat nélkül.

- **Minden megyei jogú város legyen elérhető legalább kétszer kétsávos úton.** A megyei jogú városokat elérő autópálya-hálózatot javasoljuk bekötni a nemzetközi gyorsforgalmi úthálózatba, az országon belüli fejlesztéseket a hálózati illeszkedés szempontjából tartjuk indokoltnak tervezni.

- **A gyorsforgalmi fejlesztések során a rövid, de hálózati szempontból fontos úthálózati elemek megvalósítását javasoljuk** (mint például Miskolc-Tornyosnémeti M35-ös út, az M85 autópályát Fertőrákostól Sopron országhatárig, Békéscsaba bekötése az M44-es út irányába, Szombathely-Kőszeg-országhatár útfelújítás).

- **Fontos feladatnak tartjuk a megyei jogú városok mellett a középvárosok tehermentesítését is, elkerülő utak építésével.**

Új egyensúly kialakítását javasoljuk az útfenntartás finanszírozásában. Az MSZP kezdeményezi, hogy az önkormányzatok kapják vissza a gépjárműadókat, és kapják meg az üzemanyag után beszedett jövedéki adó 20%-át, amelyet az önkormányzat által kezelt úthálózat arányában javasolunk felosztani, és előírni, hogy azt az utak felújítására, illetve karbantartására kell fordítani. A forgalomszervezésben lehetőség legyen a behajtási díj bevezetésére, behajtási korlátozásokkal megvalósítandó alacsony kibocsátású zónák kijelölésére és a használatarányos útdíj alkalmazására is. Utóbbi különösen fontos, mivel az elektromos meghajtás terjedésével meg kell találni a jelenleg az üzemanyag árazásába beépített útfenntartási költségek forrását. A közúti teherforgalomnak jelentősebb terhet kell vállalnia az útfenntartás költségeinek finanszírozásában.

Magyarországon kiemelkedően magas a közúti balesetek és azon belül a halálos balesetek száma is. Évenként több száz milliárdos társadalmi veszteség származik a közlekedési balesetekből. Ezen minden eszközzel változtatni kell, ezért **támogatjuk az autóba építendő automatikus sebességkorlátozó eszközök (ISA), a fekete dobozok, valamint a teljes önvezetés felé mutató alacsonyabb szintű önvezetőképességek (sávtartás, automatikus fékezés, veszélyérzékelés, táblaérzékelés, autópályás önvezetés) terjedését és fejlődését. Stratégiai célnak a halálos balesetek minimalizálását és a közúti balesetek számának harmadolását tekintjük. Az MSZP a közlekedési kontrollok kibővítését is javasolja, hogy a közlekedés tudatosabb legyen. Aki fegyelmezettebb, az kevesebbet, aki felelőtlenebb, az többet fizessen, azaz ne csak káralapon kerüljenek megállapításra a biztosítási díjak. A kirívóan veszélyes esetek korlátozására javasoljuk jelentősen bővíteni a felderítés lehetőségét, a biztos lebukás ugyanis a legnagyobb visszatartó erő.**

A Magyar Szocialista Párt olyan szabályozást javasol, amely óvja a közutakat, kiterjesztve a tengelysúlymérést a közúthálózat mainál lényegesen nagyobb részére. Azt javasoljuk, hogy a “szennyező fizet” elve érvényesüljön a környezetterhelési díjak kiszabásánál, lehetővé téve a dinamikus árazást, hogy az árakkal is lehessen a csúcsterheléseket csökkenteni. A használatarányos vagy átalány jellegű díjfizetés között lehetővé kell tenni a választást, hogy az élethelyzetekhez jobban igazodó, igazságosabb díjfizetési struktúra alakuljon ki. A regisztrációs adót kizárólag egy meghatározott kornál idősebb, illetve egy meghatározott környezetterhelés feletti használt járművek esetében tartjuk indokoltnak fenntartani, egyfajta védővámként.

### *A helyi közösségi közlekedés fejlesztése*

Új munkamegosztásra van szükség az egyéni és közösségi közlekedés között a városokban és agglomerációjukban. A szocialisták lehetővé és támogatottá kívánják tenni a megosztáson alapuló járműhasználatot. Sokkal határozottabban javasoljuk preferálni a közösségi közlekedést (valamint a kerékpározást és a gyaloglást). A ráhordó egyéni közlekedési eszközök biztonságos tárolását a tömegközlekedési csomópontok környékén méltányos áron (vagy ingyenesen) elérhető egységes, informatikai alkalmazással támogatott szolgáltatássá indokolt átalakítani.

Az autók parkolását a sűrűn lakott városmagokon kívül javasoljuk megoldani. Ennek megfelelően a városok belső területein csak kivételként indokolt autóforgalmat hagyni, ha egy informatikai alkalmazás segítségével a gépkocsivezetők minél hamarabb találnak üres parkolóhelyet, azzal elősegítjük a forgalom csökkenését is. Ez egyben egy országosan integrált egységes parkolási rendszert tesz lehetővé, minimális készpénzforgalom mellett.

### *Budapest és régiója közlekedésének fejlesztése*

Budapest közlekedésének problémái részben a fejlett világ nagyvárosaira jellemző gondok, de ezzel együtt érződik az elmaradás az infrastruktúrában, a közlekedésszervezésben és az alulfinanszírozottság miatt is. A Magyar Szocialista Párt szerint szemléletváltásra van szükség: az élhetőbb város az egyéni közlekedéssel szemben a közösségi közlekedés dominanciáját feltételezi. A korszerű közlekedésszervezés a belvárost tehermentesíti az átmenő forgalomtól, és a szűkebben vett belvárosban az autóforgalmat általában is korlátozza. A forgalomszervezésben építeni indokolt az európai nagyvárosokban bevált informatikai megoldások tapasztalataira.

A közösségi közlekedés infrastruktúrája elavult, járműparkja elöregedett. Az elmúlt évtizedekben folyamatosan alulfinanszírozott volt a BKV, az utóbbi 10 évben a helyzet csak tovább romlott.

- A metróhálózat korszerű, a 3-as metró pályának felújítása most zajlik, ugyanakkor a Fidesz-KDNP kormány által elhatározott metrókocsi-felújítás gyakorlatilag több évtizedre rákényszerítette a budapestiekre a már most is 40 évvel ezelőtti színvonalat képviselő járművek használatát az ország legforgalmasabb vasútvonalán.



- Az autóbuszpark rendkívül elavult, az állomány kétharmada 20 évnél régebbi, nehezen, nagy költséggel üzemeltethető és erősen légszennyező. A buszközlekedés részleges kiszervezése – a csupán virtuális piacon – nem hozta a várt eredményt. **Az MSZP elkerülhetetlennek tartja – első lépésben – az Euro 4-nél régebbi motorral felszerelt buszok kiváltását. Egyben elindítandó egy olyan fejlesztési projekt, melynek keretében legalább a főváros belső kerületeiben elektromos buszokat lehet forgalomba állítani.**

- A buszpark nélkülözhetetlen korszerűsítése mellett azt is vizsgálni szükséges, miként lehet csökkenteni – a kötöttpályás közlekedés fejlesztésével párhuzamosan – a buszközlekedés arányát. Ehhez nem csak **nagyarányú pályakorszerűsítés szükséges, hanem a 40 évesnél régebbi villamosok fokozatos cseréje is.** Ehhez jelentős uniós forrásokat lehet igénybe venni, amit ma megakadályoz a Fidesz-KDNP kormány.

**A Magyar Szocialista Párt a főváros és régiója közlekedését egységes, regionális megrendelői szervezet keretében javasolja megszervezni.** Jelenleg a kormány, a fővárosi önkormányzat és a központi régió települései különféle közlekedéspolitikát tartanak kívánatosnak, ami alapvetően merev, alkalmazkodni képtelen megoldásokhoz vezet. **Az MSZP Budapest és agglomerációja közlekedését egységes tömegközlekedési tarifa- és bevételbeszedési rendszer, valamint komplex, az autóhasználatot is figyelembe vevő megoldáscsomag bevezetése mellett kívánja szervezni.**

**A fővárosban a parkolást, az autóhasználatot, a tömegközlekedést, a taxiszolgáltatást, az alternatív, piaci közlekedési szolgáltatókat és a mikromobilitási eszközöket is egységes rendszerként fogjuk kezelni, amelynek árazását is egységes keretben szükséges megvalósítani.** A különféle közlekedési modalitások árait úgy javasoljuk alakítani, hogy az a kerékpározás, a fenntartható közlekedési módok felé terelje a közlekedési igényeket.

Az MSZP indokoltnak tartja azt is, hogy a tervezésnél figyelembe vegyék a változó mobilitási igényeket és az alternatív közlekedési módokat, amelyek alapjaiban átalakíthatják a fővárosi közlekedést, illetve jelentősen csökkenthetik a fővárosba naponta belépő autómennyiség okozta terheket. Összhangot javaslunk teremteni a központi régiós vasúti fejlesztési elképzelések és a városi villamoshálózat, illetve a hatékony egyéni szintű mobilitási és mikromobilitási eszközök fejlesztése között, kiemelten figyelve ezek digitális támogatására. Korszerűsíteni kell az úthálózatot, elsősorban a belvárost megkerülő utakat

indokolt fejleszteni, beleértve a Dunán vagy inkább a Duna alatti átkelés lehetőségeinek bővítését, illetve megteremtését.

### *A légi és vízi közlekedés fejlesztése*

A következő évtized nagy környezetvédelmi kihívása lesz a légi közlekedés állami kezelése. Nem ismert, hogy a koronavírus-világjárvány után milyen repülési igények állnak majd vissza, milyen szintű ügyféligény jelentkezik majd (üzleti célú utak redukciója online megoldások, utazási félelmek miatt). Közben pedig a különféle kormányok jelentős támogatásokat biztosítottak a hazai tulajdonú légitársaságaiknak, azok megmaradása érdekében, ezzel akár életképtelen cégek csődjét is elhalasztva. Ráadásul európai és globális törekvések érzékelhetők a légi közlekedésre vonatkozó közterhek növelése, s ezáltal a környezetterhelés visszafogása érdekében.

**A Magyar Szocialista Párt ezért azt javasolja, hogy nyomon kell követni a légiközlekedés visszatérésének ütemét, és azzal arányosan szabad csak bármilyen légi közlekedési infrastruktúrafejlesztésbe kezdeni. Ha (és amikor) a 2019-ben tapasztalt légiforgalmi igény visszatér, akkor kell megtervezni egy új, alternatív légikikötő felépítését egy Budapesttől távolabbi, de közúton egy óra alatt megközelíthető helyszínen, kifejezetten a diszkont légitársaságokra célzottan.**

Magyarország nagyhajózásra alkalmas vízi útjainak hossza megközelítőleg 1600 km. Ennek 85%-a állandóan, 15%-a időszakosan hajózható. A vízi úthálózat hosszának 53%-a a Duna vízgyűjtő területéhez, 47%-a pedig a Tisza vízgyűjtőjéhez tartozik. Belvízi hajóinkkal, a Duna-delta (Fekete-tenger) és a Rajna torkolat (Északi-tenger) kikötőibe tudunk szállítmányokat eljuttatni. A Duna-Majna-Rajna víziút-rendszer teljes hajózható hossza Rotterdamtól Szulináig 3505 km.

**A Magyar Szocialista Párt fontosnak tartja, hogy aknázzuk ki a folyami, elsősorban a dunai áruszállításban rejlő lehetőségeket, kikötőfejlesztéssel, az intermodális lehetőségek bővítésével és észszerűbb hajózási szabályokkal, az EU TEN-T hálózatához kötődően.**

### *A közlekedéspolitika digitalizációja*

**A Magyar Szocialista Párt javasolja, hogy Magyarország csatlakozzon a közös európai mobilitási adattérhez (Melléklet 5.). Ez az adattér meg fogja könnyíteni a meglévő és jövőbeli közlekedési és mobilitási adatbázisokból származó adatokhoz való hozzáférést, azok elemzését és megosztását. A közlekedés biztonságának növelésében és az egyre inkább elterjedő**

elektromobilitásban – a GDPR szempontjainak figyelembevétele mellett i – az összes közlekedési ágazatban nagy hangsúlyt kap az adatvezérlés, a több közlekedési módra kiterjedő adatmegosztással kapcsolatos logisztikára és az utasközpontú ökoszisztémákra vonatkozóan is.

Jelenleg a Magyarországon megvalósuló közlekedési eseményekről nincs egységes, elemezhető, anonim közlekedési adatbázis, miközben a mai technológia ezt már bőven lehetővé tenné. **Az MSZP javasolja olyan információs rendszer kialakítását, ami biztosítja, hogy minden közlekedési eseményről rendelkezzen az állam anonimizált digitális információval.** Ezzel a közlekedési rendszer kapacitásai egyre inkább közelíthetők a valós igényekhez, az egyes járművek környezetterhelése, finanszírozása, társadalmi hasznai, illetve kárai összevethetők és megmérhetők, az egyes közlekedési módozatok támogatáspolitikája, hatékonysága valós tényeken alapulva értékelhető.

Javasoljuk egy minden járműbe beszerelhető digitális adatgyűjtő és -továbbító eszköz beépítését, s ezzel együtt azt is, hogy a közterületi adatgyűjtő megoldások (rendszámfigyelő kamerák, közterületi kamerák, közösségi közlekedési eszközök, parkolási adatok) összes adatát egy elemzői adatbázisba integrálják, az egyes közlekedéspolitikai intézkedések valós adatalapú eldönthetősége érdekében.

**A Magyar Szocialista Párt kezdeményezi egy egységes, országos közlekedési ügyféladat-nyilvántartás létrehozását.** Ez az ügyfélbázis megvalósítja az utasok utazási igényeinek nyilvántartását, árazását, a tarifák beszedését, képes számukra közlekedési javaslatot tenni (menetrendalapú utazástervezés), miközben igényvezérelt elemeket is tartalmaz. A közlekedéspolitiká ennek alapján hatékony, valós döntést hozhat arról, hogy vonattal, nagybusszal vagy kisebb eszközzel elégít-e ki egy utazási igényt – közpénzből. Egy ilyen egységes, állami digitális eszköz automatikusan létrehozza azt a piacot, amelyet a megrendelői szervezeti struktúra ki tud szolgálni. Az ügyfélfiók-alapú digitális eszközpark megjeleníti és értelmezi a közlekedési igényeket, amelyre a megrendelői szervezetrendszer kötöttpályás, buszos, mikrobuszos, autós és egyéb technikailag és üzletileg értelmezhető kínálatot képes teremteni köz- és magántulajdonú szolgáltatók fenntartható, észszerű részvételével.

## Mellékletek

### Melléklet 1: Hálózatosodás

A digitális átalakulás lényege, hogy minden létező, legyen az élő vagy élettelen, ember, állat, dolog, összeköthető egy egységes hálózatban, mely a rákapcsolódott elemek akcióinak, történéseinek nyomait folyamatosan rögzíti, tárolja, s az így keletkezett, állandóan bővülő adatokat elmentve bármilyen szükségesnek látszó célra elemzés számára hozzáférhető teszi. Az elemzés azonban csak azok számára lehetséges, akik az adatok gyűjtését, felügyeletét, őrzését végzik.

Óriási hatalom összpontosul ezáltal az adatok birtokosainak kezében, ami felveti a digitális átalakulás üzletpolitikai főszereplői és a kisebb szereplők között viszony problémáját. A hálózati univerzumból senki sem maradhat ki, de a kisebb felek jobb, ha tisztában vannak azzal, hogy nem egyeztethető össze az önállóság megőrzése és a világtrendek megismeréséből származó előnyökből való részesedés.

A hálózatosodás együtt jár az „adatosulással”, ami nemcsak a hálózaton jelenben lezajló akciók, történések rögzítését, gyűjtését és elemzési lehetőségét jelenti, hanem minden korábbi információ digitalizációját, a globális elektronikus térben való elemzését is magába foglalja. A végeredmény egyfajta „világagy”, mely a Földön valaha létezett, létező és létezni fogó sok milliárdnyi ember és dolog létezése során keletkezett információkat együtt tartja, kereshetővé és gazdasági, kulturális, politikai valamint hadászati-stratégiai célok elérése érdekében hasznosíthatóvá teszi.

A Föld egészét átfogó, az információ továbbítására, megőrzésére, visszakeresésére és elemzésére alkalmas elektronikus hálózat átalakítja a távolságról alkotott fogalmainkat. A fix és mobil eszközökkel a hálózatra kapcsolódó milliárdnyi ember a távolságot, mint üveggolyót megkapva, tényleg óriás lesz, ahogyan József Attila ígérte az elaludni készülő kis Balázsnak. Az emberek és dolgok térbeli mozgását korlátozó, akadályozó, nehezítő fizikai akadályok egyre inkább eltűnnek. A vírusjárvány megmutatta, hogy a globális elektronikus térben bárki, bárkivel képes találkozni, a munka, a szabadidő, a magánélet korábban fizikai társas terei minden különösebb nehézség nélkül áttelepíthetők a legkülönbözőbb platformokra, melyek egyébként jól láthatóan köthetők az informatika nagy játékosaihoz a világban, akik között kemény verseny folyik a dominanciáért. A Zoom, a Microsoft Teams, a Google Teams, a Messenger

és más platformok mind az új, globális logisztika őrallásai, melyek között a lokális felhasználóknak választaniuk kell.

A hálózaton működtetett platformok nemcsak az emberek fizikai térbeli mozgását váltják ki, hanem alapvetően megváltoztatják a pénzügyeket, a bankszaktmát, a tőzsdei forgalmat, az oktatást, a kulturális és politikai életet, a közigazgatást, a lelki és testi gyógyítást, a kereskedelmet és a gyártást.

A titkok, egyedi sajátosságok megőrzése a globális kommunikációs térben nehezebb, mint a korábbi fizikai logisztikai feltételek között volt. Snowden, Assange, Manning leleplezéseit azt mutatják, hogy a biztonsági szolgálatokat hagyományosan kínzó információ- és titokéhséget az felhőbe került iszonyatos adattömeg megkaparintásának lehetősége tovább fokozza, újabb és újabb rohamokra ösztönzi azokat a polgárok, az államok, az üzleti vállalkozások, az egyházak, a pártok titkainak megszerzésére.

A hatalmas, nem szűnő, és egyre csak növekvő adatforgalom továbbítására a meglévő technológia már nem elégséges. Az államnak kezdeményező szerepet kell betölteni a szélessávú nemzeti digitális közmű kiépítésében, mely az ország minden településén elérhetővé teszi a gyors, biztonságos, nagy teljesítményű hálózati elérést, mely nélkül a társadalom digitális ökoszisztémája nem jöhet létre. Az 5G hálózatra épülő alkalmazások az egészségügyben, a gyártásban, a szolgáltatásokban, a tudásban és a kultúrában, a szórakozásban új világokat megnyitva tovább viszik a digitális átalakulást.

## Melléklet 2: A „Máté effektus” hatása

A fizikai tér újrafelosztásáért folyó versenyben a – Rober K. Merton szociológus 1968-as cikke<sup>10</sup> óta – „Máté effektusnak” nevezett tendencia miatt az elektronikus tér nagy szereplői egyre nagyobbak, egyre hatalmasabbak lesznek, a kis szereplők pedig egyre kiszolgáltatottabbak, egyre gyengébbek. Az újrafelosztásban megmarad a politikai, gazdasági, kulturális erők meghatározó szerepe, de más kombinációban, más módon működnek, mint annak előtte, amikor az erők a nemzetállamokban koncentráálódtak.

A digitális átalakulás kis szereplői a behódolás, a lavírozás, a bezárkózás vagy az aktív alkalmazkodás alternatívái között választhatnak. Magyarország számára ezek az alternatívák történelmileg nem

<sup>10</sup> Merton, Robert K. (1968). "The Matthew Effect in Science" (PDF). *Science*, 159 (3810): 56-63.

ismeretlenek. A feladat most is a nemzeti túlélés, ahogy ez volt korábban is. Ami új, hogy ezt a feladatot a globális digitális átalakulás feltételei között kell megvalósítani, teljesen új technológiai, üzleti és politikai környezetben.

- A behódolás a legnagyobbnak vélt félhez való feltételek nélküli csatlakozást jelenti, aminek során a saját érdekek latolgatására esély sem nyílik, mindent úgy, akkor és annyiért kell megtenni, ahogyan a nagyobb fél akarja. A transzlációban a kisebb fél részéről szerepet vállalók szolgáiban alárendelik magukat a nagyobb fél akarátának, tekintet nélkül arra, hogy amit átvesznek, az alkalmazható-e a hazai terepviszonyokra vagy sem. A nagyobb fél által kínált termékek, szolgáltatások, megoldások és fejlesztések nincsenek tekintettel a helyi sajátosságokra, emiatt a kisebb felekkel kialakított kapcsolat sosem lehet zökkenőmentes.

- A lavírozás a kisebb fél számára látszólag megtartja a szabad választás lehetőségét, de az alapproblémán, az alkalmazkodás kényszerén nem változtat. A kisebb fél hol ide, hol oda csapódik, amivel mindkét fél bizalmatlanságát kiváltja, s végső soron rosszabbul jár, mintha behódolt volna. A kisebb fél ügyes taktikával versengésre készítheti a vele kapcsolatra lépő nagyobb feleket, de a verseny győztese visszaélhet a győzelemmel, melynek behódolás lesz a vége.

- Az (el)zárkózás a körülmények figyelembe nem vétele, a saját érdekek érvényesítésének tűzön-vízen át történő érvényesítése. Ez a törekvés azonban az erőviszonyok folytán illuzórikus. A nemzetközi platformokhoz nem illeszkedő saját fejlesztésű digitális termékek és szolgáltatások fajlagosan sokba kerülnek, csak a kisebb fél igényeinek felelnek meg, nemzetközi referenciák híján a lemaradást konzerválják. Ez a tagadás politikája, mely a kisebb fél számára lelkesítő lehet, de hosszabb távon a bukás, a sikertelenség garanciája.

### **Melléklet 3: Digitalizáció és a társadalom**

A digitális átalakulástól önmagában véve nem várhatjuk az egyenlőtlenségek mérséklődését sem globálisan, sem lokálisan, az egyes nemzeti társadalmak szintjén. Az adatok azt mutatják, hogy kiegyenlítő társadalompolitikai beavatkozások hiányában a gazdasági, kulturális és társadalmi javak egyenlőtlen eloszlását a digitális átalakulás inkább még tovább koncentrálja, az elit számára még jobban megnöveli a lehetőséget mind a gazdagodásra, mind az információs fölény fokozására.

A ipar 4.0 és a digitális platformokon zajló kereskedelem, biztosítás, banki ügyintézés, a szolgáltatások digitalizálható részének működtetése egyre kevésbé igényli az emberi kéz és agy részvételét, ami a munkaerőpiaci igények radikális megváltozását hozza magával. Az egyszerű rutinmunkákat a hálózatos, mesterséges intelligencia szoftverek és a robotok elveszik az emberektől, akik egy része talán átképezhető lesz a szükségképpen keletkező új munkakörökre, de többségük várhatóan kiesik a munkaerőpiacról.

A technológiai fejlődés, a folyamatosan változó informatikai ökoszisztéma, a mesterséges intelligenciával rendelkező eszközök behatolása a rutin munkafolyamatokba felforgatja a munkaerőpiacot, amelyen újabb és újabb igények jelennek meg, amelyeket a korábbi képzettségek birtokában már nem lehet kielégíteni. Sokan vannak és egyre többen lesznek, akik elveszítik munkájukat, és új munkakörök után kell nézniük, amelyeket csak akkor lesznek képesek betölteni, ha továbbképzik magukat.

Már a közeli jövőben szembe kell nézni a kérdéssel, hogy mi történjék azokkal, akiknek a digitális átalakulás okán elvész a munkájuk, s nem találnak új munkát. Egy “dologtalan osztály” alakulhat ki, melynek tagjait meg kell tanítani munka nélkül élni. A feladat nem tűnik lehetetlennek, hiszen látjuk, hogy a nyugdíjasok a fejlett nyugati társadalmakban zökkenőmentesen át tudnak kapcsolni a munka nélküli életre. Játszanak, utaznak, alkotó tevékenységekbe fognak, szeretteikkel foglalkoznak, civil társadalmi szervezetek tagjaiként segítenek.

A fölöslegessé válás nem csupán az alacsony tudásigényű, kékgalléros foglalkoztatottak tevékenységét érinti: a mesterséges intelligencia a magasabb bérezésű munkakörök (ügyvédek, vállalatvezetők) feladatainak legalább egy részét ugyanúgy átveszi, mint teszi azt a középszintű, alacsony bérezésű foglalkoztatottak esetében. A tisztességes megélhetést biztosító garantált alapjövedelem által biztosított szabadsággal a “dologtalan osztály”

tagjainak meg kell tanulni élni, éppen úgy, ahogy a nyugdíjasok megtanultak a nyugdíj adta szabadsággal. Az internethasználat alanyi joga révén a mindenki rendelkezésére álló internetre kapcsolt mobil és fix eszközök a társadalom „dologtalanná” vált tagjai számára teljeskörű lehetőséget biztosítanak az átképzésre, ha dolgozni akarnak, és a munka nélküli élet tartalmas eltöltésére, ha nem akarnak vagy nem bírnak már munkát végezni.

#### **Melléklet 4: Új civil társadalom születik**

A magyar társadalom egyik legsúlyosabb problémája a bizalom- és szolidaritáshiány, melynek negatív következményei kihatnak a gazdasági teljesítőképességre is. Az új technológia lehetővé tette, hogy a crowdsourcing<sup>11</sup> megoldások (közösségi finanszírozás, erőforrás-megosztások) révén a civil társadalomban korábban nem ismert, kiaknázatlan erőforrások szabaduljanak fel. A “több szem többet lát” elvnek megfelelő sokszereplős feladat- és problémamegoldó aktivitás működési közege az internetre csatlakozó érdekeltek hálózata. Az ízig-vérig közösségi crowdsourcing megoldások éltető eleme a kooperáció révén realizálható kölcsönös haszon, melynek skálája az egyszerű információ-megosztástól a piaci viszonyok között elérhető üzleti nyereséig terjed.

A crowdsourcing alapú civil szerveződések alulról építkeznek, addig élnek, amíg létező tágabb vagy szűkebb közösségi szükségleteket elégítenek ki. Akár saját maga, akár egy közhasznú szervezet, alapítvány, szociális vállalkozás nevében eljárva bárki felkérhet résztvevőket egy interneten közzétett felhívásban különféle feladatok elvégzésére. A feladatok komplexitásukban és jellegükben nagyon különbözőek lehetnek. A szociális szférában crowdsourcing szerveződések segíthetik az idősek és a fiatal, gyermekes családok közötti kapcsolatokat, melyek alkalmat adnak az időseknek arra, hogy tanítsák a jelentkező gyermekeket, foglalkozzanak velük rendszeresen. Erre jó példák már Magyarországon is találhatóak. A crowdsourcing mindenki számára előnyös. A résztvevők számára az előnyök forrása lehet erkölcsi vagy anyagi elismerés, önbecsülés és hasznosságtudat, speciális tudásuk gyakorlása. A kliensek számára a crowdsourcing szolgáltatások költségkímélők.

Az okos város természetesen még ennél is többet jelent. Egy város akkor okos, ha a városban lévő otthonok, az otthonokban élő lakosok a hálózat használata révén az élet minőségét javító szolgáltatásokhoz jutnak.

---

<sup>11</sup> A crowdsourcing során egy szervezet a hagyományos esetben belsőleg, saját dolgozók vagy alvállalkozók által elvégzett feladatokat a szervezettől független személyek nagy csoportjának szervezi ki, jellemzően online formában.



Az okos város hálózati infrastruktúrája a közlekedés, a közvilágítás, az intézmények, a boltok, a bankok, az üzemek racionális, költséghatékony működtetését teszi lehetővé, utat nyitva a fenntartható fejlődést megteremtő megoldásoknak (körkörös gazdaság, ökológiai lábnyomok csökkentése).

Az okos városok digitális technológiákat, adatvezérelt megoldásokat használnak a települések élhetőségének, a lakosok életminőségének javításához, a környezet fokozottabb védelméhez és a városi közműszolgáltatások hatékonyságának és biztonságának növeléséhez. Egy városi digitális infrastruktúra kialakítása és az információs és kommunikációs technológiák folyamatos fejlődésének kiaknázása, például az IoT szenzorok, aktuátorok, a Big Data és a mesterséges intelligencia módszerei, az 5. generációs (5G) mobilhálózati rendszerek, a hagyományos infrastruktúrák fejlődését, digitalizálását, adatvezérelt, okos infrastruktúrává válását eredményezhetik. Ez különösen igaz a vonalas infrastruktúrákra, közműszolgáltatásokra (közlekedés, villamosenergia, gáz, víz, csatorna, távhőszolgáltatás, hulladékkezelés, telemedicina), egy közös elosztott adatközpont, adatplatform és hálózati infrastruktúra létrehozásával és a szinergialehetőségek kiaknázásával.

### **Melléklet 5: Egységes európai adattér**

Mindez a közlekedés egésze számára is meghatározó átalakulást fog jelenteni. Olyan intelligens közlekedési rendszerek (ITS, Intelligent Transport System) jönnek létre, amelyek az általuk előállított és kezelt adatokra épülve a közlekedési adattér kialakulását teszik lehetővé. A lehetőségek kiaknázása azonban jelentős kockázatot is hordoz magában, mivel az ITS kialakítása során fokozott kitétséget és kiberfizikai kockázatot jelentő IT rendszereket vagyunk kénytelenek használni. Azzal, hogy adatvezérelt hálózati rendszerek közvetlen emberi ellenőrzés nélkül képesek a közlekedésben meghatározó szerepet játszani, a felelősség meghatározásában és a jogkövető magatartás kikényszerítésében a jogalkotás és a jogértelmezés számára nagyon komoly kihívást jelentenek. A technológiai fejlődés olyan új lehetőségeket ad a kezünkbe, amelyeknek segítségével képesek leszünk a kialakuló helyzetet kezelni, és a kockázatokat megszüntetni vagy legalábbis jelentősen mérsékelni.

A közös európai mobilitási adattér tudatos és tervszerű kialakításánál arra kell hangsúlyozottan törekedni, hogy Európa az intelligens (gépjármű- és egyéb) közlekedési rendszerek kifejlesztésében vezető szerepet töltsön be. Ez az adattér a meglévő és a jövőbeli közlekedési és

mobilitási adatbázisokból származó adatokhoz való hozzáférést, azok összevonását és megosztását meg fogja könnyíteni.

Napjainkban a korszerű járművek óránként már mintegy 25 gigabájtnyi adatot állítanak elő, az önvezető autók pedig több terabájtnyi adatot fognak majd rendelkezésünkre bocsátani, amelyeket a mobilitással kapcsolatos innovatív szolgáltatásokhoz, valamint a javítási és a karbantartási szolgáltatásokhoz lehet majd felhasználni. Ezen a területen az innovációhoz szükség van arra, hogy az autók adatait az érdekelt szereplők között biztonságosan, jól szervezeten és a versenyszabályokkal összhangban lehessen megosztani. A távközlés fejlődése és a biztonságos szoftverrendszerek fogják biztosítani az adatokat generáló járműtulajdonosok jogainak és érdekeinek tiszteletben tartását és az adatvédelmi szabályok betartását.

Az Európai Adatstratégián belül a mobilitási adattér létrejöttéhez a Bizottság felülvizsgálja a gépjárművekre vonatkozó hatályos, uniós típusjóváhagyási jogszabályokat azzal a céllal, hogy azok hatálya több, a gépjárműadatokon alapuló szolgáltatásra is kiterjedjen. 2021-ben revízió alá veszik az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelvet és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló rendeleteket. Az adatok rendelkezésre állásának, újrafelhasználásuknak és interoperabilitásuknak további elősegítésére erősebb koordinációs mechanizmust hoznak létre azzal a céllal, hogy az az egész EU-ra kiterjedő CEF-program támogatásával és annak keretében az ITS-irányelv alapján létrehozott nemzeti hozzáférési pontokat egyesítsék és egységesítsék. Az unió egészében ugyanolyan biztonsággal kell, hogy minden közlekedő találkozzon, függetlenül a közlekedési eszköztől és a földrajzi elhelyezkedéstől.

2020-ban már módosították az egységes európai égboltról szóló rendeletre irányuló javaslatot, új rendelkezésekkel bővítve azt az adatok rendelkezésre állására és az adatszolgáltatók piaci hozzáférésére vonatkozóan, annak érdekében, hogy a légiforgalmi szolgáltatás digitalizálását és automatizálását 2021-től előmozdítsák. Ennek köszönhetően a légi közlekedés biztonsága, hatékonysága és képessége jelentősen fog javulni, például a drónok működését szabályzó rendeletek is ezt célozzák meg. Hogy ennek a rendeletnek a betartását lehessen ellenőrizni, lehetővé kell tenni az egész légtér digitális leképezését és a benne mozgó légi járművek mozgásának kontrollálását. Ezen kívül a vasúti közlekedés területén alkalmazott uniós szintű interoperabilis adatmegosztásra vonatkozó szabályozási kereteket is felülvizsgálják 2022-ig.

Az elektronikus áruszállítási információkról szóló rendeletekben előírt közös adatkészletek lehetővé teszik a vállalkozások és a közigazgatási szervek közötti digitális adatcserét, hogy az adatok újrafelhasználását és másodlagos felhasználásukat megkönnyítsék, s ezáltal a logisztikai rendszerek hatékonyságát megnöveljék. A közösségi közlekedés optimalizálásában és a felhasználói igények magasszintű kielégítésében is meghatározó lesz az utasok folyamatos és pontos tájékoztatása, a fordák optimalizálása, a felhasználói élmény visszacsatolása és folyamatos értékelése. Ez is csak akkor lesz kivitelezhető, ha a megfelelő 5G hálózati lefedettség mindenhol biztosítható lesz.

Napjainkban, szerencsére, még csak ritkán találkozunk az elektromobilitásból származó balesetek tragikus következményeivel. Azonban ismert fizikai tény, hogy a nagy elektromos töltést tároló akkumulátorok jelentős mechanikai sérülése gyakran vezethet elektromos tűz kialakulásához, amelynek oltása csak ritkán sikeres, mert még nincsenek olyan módszerek, amelyekkel a tűzoltók védekezni tudnának ez ellen. Erre tehát csak egyetlen megoldás létezik, az, hogy a közlekedés egészére érvényes kiterjedt szabályozási és közlekedésirányítási rendszert alakítsunk ki, amely képes lesz a mesterséges intelligencia és a Big Data elemzések segítségével a közlekedési baleseteket kivédeni a mobilitási adattér felhasználásával. Ehhez nagyon nagy mennyiségű adatot kell előállítani, folyamatosan összegyűjteni és a megfelelő kiberfizikai beavatkozásokot megtenni, mindenhol egyszerre, ahol járművek vagy emberek közlekednek az utakon, a vizeken vagy a levegőben. Ez megoldja majd az önvezető járművek és a hagyományos járművek közös térben történő használatát, és elősegíti az önvezető járművek térhódítását. A szállításnál nagyon jelentős (kb. 40-50%) üzemanyag-megtakarítás lesz elérhető az egymást követő „string kamionok” elterjedésével és a biztonságos követési távolság csökkentésével, mivel az önvezető rendszerek az emberi reakcióidő egy ezredrésze alatt képesek a megfelelő beavatkozásra, amennyiben rendelkezésre áll a megbízható 5G hálózat.