



Ikt. sz.: EUB/51-1/2013.

EUB-16/2013. sz. ülés
(EUB-105/2010-2014. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Európai ügyek bizottságának**
2013. május 27-én, hétfőn, 11 óra 34 perckor
az Országház főemelet 61. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

Napirendi javaslat	3
Az ülés résztvevői	4
Elnöki megnyitó, a napirend elfogadása	5
Egyeztetési eljárás az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012. november 21-ei 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról	5
Schváb Zoltán szóbeli előterjesztése	6
Hozzászólások	7
Schváb Zoltán válaszadása	9
Az ülés bezárása	10

Napirendi javaslat

1. Egyeztetési eljárás – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-ei 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról [COM (2013) 29, 2013/0029 (COD)]
(Tájékoztató az aktuális helyzetről)

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Dr. Hörcsik Richárd** (Fidesz), a bizottság elnöke

Firtl Mátyás (KDNP), a bizottság alelnöke

Bebes István (Fidesz)

Ékes József (Fidesz)

Gyopáros Alpár (Fidesz)

Ivanics Ferenc (Fidesz)

Nógrádi Zoltán (Fidesz)

Dr. Szalay Péter (Fidesz)

Tessely Zoltán (Fidesz)

Káli Sándor (MSZP)

Dr. Szanyi Tibor (MSZP)

Balczó Zoltán (Jobbik)

Bana Tibor (Jobbik)

Murányi Levente (Jobbik)

Helyettesítési megbízást adott

Ughy Attila (Fidesz) dr. Hörcsik Richárdnak (Fidesz), a bizottság elnökének
Sáringer-Kenyeres Tamás (KDNP) Firtl Mátyásnak (KDNP), a bizottság
alelnökének

Lipók Sándor (Fidesz) Bebes Istvánnak (Fidesz)

Dr. Braun Márton (Fidesz) Gyopáros Alpárnak (Fidesz)

Dr. Mengyi Roland (Fidesz) Tessely Zoltánnak (Fidesz)

Dr. Szanyi Tibor (MSZP) megérkezéséig Káli Sándornak (MSZP)

Meghívottak részéről

Hozzászóló

Schváb Zoltán helyettes államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

Jelen van

Pelczné dr. Gáll Ildikó európai parlamenti képviselő

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 34 perc)

Elnöki megnyitó, a napirend elfogadása

DR. HÖRCSIK RICHÁRD (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Jó napot kívánok, hölgyeim és uraim! Kérem, foglaljanak helyet, az Országgyűlés Európai ügyek bizottságának ülését megnyitom.

Köszöntöm a képviselőtársaimat, az Országgyűlés munkatársait, a sajtó képviselőit, a vendégeinket és a napirendi pont előadóját, Schwáb Zoltán helyettes államtitkár urat és munkatársait a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumból.

Az aláírt jelenléti ív alapján megállapítom, hogy a bizottságunk határozatképes. Eseti képviseleti megbízást jelentek be: Bebes István képviselő úr képviseli Lipők Sándort, Gyopáros Alpár Braun Mártont, Firtl Mátyás alelnök úr Sáringer-Kenyeres Tamást, Hörcsik Richárd pedig Ughy Attilát. Mile Lajos képviselő úr jelezte, hogy más elfoglaltsága miatt nem tud a bizottsági ülésünkön részt venni.

A mai ülésünkre egyetlen napirendi pontot terveztünk, egy egyeztetési eljárás a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosítások. A napirendi ponttal kapcsolatban, kérdezem, van-e valakinek kérdése, véleménye? *(Senki sem jelentkezik.)* Nem látok jelentkezőt. Szavazásra teszem fel. Ki az, aki támogatja a napirendi pont megtárgyalását? *(Szavazás.)* A jegyzőkönyv számára megállapítom, hogy a bizottságunk egyhangúlag elfogadta a napirendet. Köszönöm szépen.

Egyeztetési eljárás az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012. november 21-ei 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról

Tisztelt Bizottság! *(Pelczné dr. Gáll Ildikó megérkezik)* Tehát a napirendi pontunk egyeztetési eljárás az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012. november 21-ei 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosítás. Időközben megérkezett Pelczné Gáll Ildikó képviselő asszony az Európai Parlament részéről. Köszöntöm. Részt vesz a bizottsági ülésünkön.

Tisztelt Bizottság! *(Ivanics Ferenc megérkezik.)* A 2013. május 6-ai ülésünkön döntöttünk az egyeztetési eljárás kezdeményezéséről szóló, az úgynevezett 4. vasúti csomaghoz tartozó, a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacra jutását akadályozó tényezők lebontását szolgáló javaslatról. Mint arra képviselőtársaim emlékeznek, bizottságunk a kezdetektől figyelemmel kíséri az úgynevezett egységes vasúti térség továbbfejlesztését célzó európai uniós jogalkotási folyamatot. 2005-ben a 3. vasúti csomag javaslatairól is folyt egyeztetési eljárás. A jelenleg előttünk álló javaslat célja, hogy a korábbi három csomag életbe lépése után még fennálló akadályokat tudjuk lebontani, hogy lehetővé tegye a közösségi vasúti vállalkozások számára, hogy adminisztratív és technikai korlátok nélkül különböző vasúti szolgáltatásokat nyújtsanak bármely tagállam piacán és ez által emelkedjen a szolgáltatás színvonala és kiegyensúlyozottabbá váljon a verseny. A rendkívül részletes tárgyalási álláspont javaslatot a képviselőtársaim megkapták. Most pedig arra kérem a helyettes államtitkár urat, hogy röviden tartsa meg szóbeli beszámolóját ezzel kapcsolatban,

és ha van kérdés, a képviselőtársaim felteszik, majd összegyűjtve lehetősége lesz az államtitkár úrnak válaszolni. Köszönöm szépen. Átadom a szót, tessék parancsolni!

Schváb Zoltán szóbeli előterjesztése

SCHVÁB ZOLTÁN helyettes államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Országgyűlési Képviselők! Tisztelt európai parlamenti Képviselő Asszony! A 4. vasúti csomagban megjelent hat jogszabálytervezet közül a 2013. első félévi Európai Unió ír elnöksége csak a vasúti átjárhatósági irányelv átdolgozását, a tanácsi vitáját kezdte meg idén februárban. Egyébként magam is jelen lehettem Brüsszelben, amikor az Európai Vasúti Ügynökségről szóló vitát lefolytattuk. Az elnökség célja az általános megközelítés elérése most a június 10-i közlekedési tanácson, erre Völner államtitkár úr fog menni. Előzetes információink szerint a 2013. második félévi litván elnökség szintén csak az átjárhatósági irányelvvel, valamint a vasúti biztonsági irányelvvel kíván esetlegesen foglalkozni, így a jogszabály további elemeinek a tanácsi vitájára legkorábban a 2014. első félévi görög elnökség alatt, vagy arra is nagy esély van, hogy csak a II. félévi európai uniós olasz elnökség alatt kerülhet sor, tehát legalább egy év múlva. Az Európai Parlament jelenleg alakítja ki álláspontját a tervezettel kapcsolatban, az illetékes bizottság várhatóan idén novemberben szavaz a jelentéstervezetről.

Magyarországot ebből a hatból több pont is súlyosan érinti. Hogy ne raboljam az idejüket, nem olvasom fel mind a hatot, talán csak azt a pár pontot, amiben az együttműködést kérjük. *(Dr. Szalay Péter megérkezik.)* Az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről szóló rendelet hatályon kívül helyezését Magyarország nem támogatja, hiszen az ERA feladatkörében a Bizottság által javasolt jelentős bővítés Magyarország számára elfogadhatatlan. Abban látnánk kompromisszumot, hogy az ERA típusengedélyek kiadása tekintetében lásson el másodfokú hatósági feladatokat. Jelenleg ezt a nemzeti közlekedési hatóság látja el, ez egy, a közlekedés területén egy teljes, az ember-jármű-környezet hármasságával foglalkozó hatóság. Ez egy kifejezetten korszerű és jól szervezett rendszer. Ennek a közlekedésfelügyelőségei kerültek 2010-től a kormányhivatalok közlekedési felügyelőségeivé és ezekben az esetekben másodfokot lát el. Tehát egy kifejezetten jól működő hatósági rendszer a magyar rendszer.

A másik a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokról szóló rendelet módosítása. Itt szintén a legalább 2019. december 2-ai határidős teljes körű piacnyitásra nem tudunk felkészülni, sem a hatóságok, sem a piaci szereplők szintjén ez biztosan nem valósulhat meg.

A vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv a következő. A javaslatot jelenleg tárgyalja az Európai Tanács. Egy kompromisszum látszik kialakulni, ami körülbelül félúton van az EU-s szokásoknak megfelelően, a Bizottság és a magyar álláspont közös, vagyis az Európai Vasúti Ügynökség a jelenlegihez képest kapna plusz jogokat például a járművek forgalomba hozatala és üzembe helyezése kapcsán. Ha a 4-es metró Alstom-kocsijaira, vagy az Alstomra gondolunk, megérthetjük, miért fontos az, hogy legyen egy erős nemzeti hatóságunk és ne Európából mondják meg, hogy a magyar utasoknak milyen biztonsági követelményű pályán és járművön kell utazniuk. Ugyanakkor a csak belföldön közlekedő járatok esetén az engedélyező hatóság szerepköre megmaradna.

Van még egy fontos észrevételünk ezzel kapcsolatban. Az, hogy Magyarországon nemcsak a Magyar Államvasutak van, hanem van egy igen jól működő Győr-Sopron-Ebenfurti Vasutunk, amely egyrészt egy tradicionális vasút, másrészt az ott lakók igencsak szeretik, mert egy pontos, ütemes menetrendű, a volánokkal jó együttműködésben van, tehát a Volán ráhordó szerepét erősítő, a közösségi közlekedés gerincét adó pályatársaság. Egy ekkora vasúttársaságot teljesen szétválasztani pályára és személyszállításra, azt jelenti, hogy akkor kétszerannyi kontroll lesz, kétszerannyi ügyvéd, kétszerannyi kisegítő, titkárnő és

egyéb személyzet kell. Tehát pont ezt a vízfejmentességet veszíti el ez a regionális vasút, amitől ma ez igen-igen hatékonyan és jól működik. Arról nem is beszélve, hogy Magyarországon a MÁV Cargo eladásával az egyetlen vasúti áruszállító társaság, amelyben az állam többségi befolyást birtokol, a GYSEV Cargo. A GYSEV Cargo-t 2010-ben alapítottuk, annyira jól működik, hogy az idei évben a 2012-es eredmény alapján 300 millió forint iparüzési adót fizetett közvetlenül az önkormányzatnak és a központi költségvetésbe is jelentős pénzt fizet be. *(Ékes József megérkezik.)* Minden évben tudja növelni a foglalkoztatást és minden évben tud fejlődni, gyártani, még hozzá saját fejlesztésekkel, tehát saját vasúti fejlesztésekkel tudunk menni. Ezeket mind kockáztatjuk abban az esetben, ha ezt az erőltetett szétválasztást minden határon túl növeljük. Egyébként az osztrákok, a németek még az OVB/ÖBB holding kapcsán holdingszerű koncepcióban gondolkodnak, ami megfelel a magyar gondolkodásnak is, hiszen a Nemzeti Vasúti Pályatársaság megalakításával tulajdonképpen Magyarországon is van már pályatársaság. Természetesen ezt fel kell tölteni tartalommal, hiszen ez egy friss alapítású szervezet és hasonlóan a közútkezelőkhöz, ez '14-re korrektül kialakítható, de holdingszerű struktúrával. Tehát nem a totális és minden határon túli szétválasztással és kétszer akkora vízfejjel. Röviden ennyit szerettem volna elmondani, és várjuk az észrevételeket, hozzászólásokat.

ELNÖK: Köszönöm szépen, államtitkár úr, az előterjesztését. Megnyitom a kérdéseket, akinek kérdése van, kérem, jelezze. *(Firtl Máttyás jelentkezik.)* Firtl Máttyás alelnök úr!

Hozzászólások

FIRTL MÁTYÁS (KDNP): Köszönöm. Ha nem is kérdésem, de véleményem van az elhangzottakkal kapcsolatban, és köszönöm helyettes államtitkár úrnak a pozitív szóbeli kiegészítését. Azt gondolom, hogy ami nemzeti hatáskörben tartható, azt abban is kell tartani. Alapvető érdekünk, amint azt elmondta egyébként a biztonság és a felügyelet vonatkozásában is, hogy ami saját kézben tartható, azt az utolsó pillanatig saját kézben kell tartani. Ezt az álláspontot kell képviselnünk, ameddig lehetséges.

Amit pedig a GYSEV-vel kapcsolatban fogalmazott meg, arról mint a térségben élő és a GYSEV vonatkozásában talán több évtizedes tapasztalattal bíró képviselő, azt tudom mondani, hogy valóban egy olyan vasúttársaságról van szó, amely az elmúlt évek, évtizedek során jelentős regionális szerepkört tudott felvállalni. Ezt a regionális szerepkört úgy vállalta fel, hogy minőségi előrelépés történt, mint ahogy el is hangzott, a fejlesztésekben. Nem akarok a részletekben elveszni, csak az utolsó tendereket említem, amelyek most megjelentek, szintén személyszállító eszközök beszerzése a vadonatúj megépített Sopron-Szombathely-Szentgotthárd-Körmend vasútvonalakon. Ez a regionalitását még abban is erősíti, hogy gyakorlatilag egy észak-déli összeköttetést helyettesít a jelen pillanatban, elnézést, de még is azt kell mondanom, a MÁV által ki nem épített Rajka-hegyvonalon lefelé Szombathely, illetve az észak-déli irányban. Ezt megfelelően tudja a GYSEV pótolni. Elhangzott, hogy a GYSEV Cargo az egyetlen olyan, ami még gyakorlatilag mégiscsak, ha úgy vesszük, állami többségi kézben van. Erről szintén azt kell mondanom és véleményként megfogalmaznom, hogy ameddig ez a konstrukció fenntartható, azt a lobbist kell folytatni, amit az államtitkár úr is megjegyzett. A németek és osztrákok ebben a holdingszerű üzemeltetésben érdekeltek, nekünk Magyarország részéről valóban az az alapvető, hogy ezt a megoldást próbáljuk mi is támogatni és e köré egy olyan lobbist tevékenységet kell kialakítani, ami ennek a nyugat-dunántúli régióknak nagyon fontos. Egyéb iránt a fejlesztése idézőjelbe tett „fejlettsége” folytán nem kap annyi forrást, nagyon is fontos tehát, hogy a GYSEV, amely jelenleg ezeket a fejlesztéseket véghez viszi, továbbra is tudja ezeket folytatni legyen ez a két vágányúsítás Sopron irányába, vagy legyen ez az átvett regionális szakasz, amely több mint 500

kilométeres vasúti szakasz fejlesztése, folyamatban van. Úgyhogy a magam részéről, mint a térség képviselője is azt tudom mondani, hogy ezeket a nemzeti gazdaság szempontjából fontos érveket kellene szem előtt tartani és addig fenntartani, ameddig csak lehet. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Kérdezem, van-e még kérdés. *(Balczó Zoltán jelentkezik.)* Balczó képviselő úr!

BALCZÓ ZOLTÁN (Jobbik): Elnök úr, köszönöm a szót. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Államtitkár Úr! Hadd kezdjem azzal, hogy amikor a bizottságunk elé a legkülönbözőbb ágazatokra vonatkozóan kerülnek európai uniós jogszabályok előterjesztései, annyiban van nehéz helyzetben az ember, hogy az adott ágazatokat, ha nem ismeri szakmailag pontosan, nyilvánvalóan lehet, hogy nem elég adekvát a felszólalása, vagy kérdése. Mégis vállalva, hogy engem a tudás nem gátol, hadd kérdezzek és kérjek segítséget.

Egyrészt a 3. oldalon szerepel a GYSEV helyzetéből kiindulva egy olyan vastag betűs megfogalmazás, hogy ennek alapján Magyarország azt javasolja, a Bizottság javaslatával szemben úgy foglaljon állást, hogy bizonyos játéktér esetleg maradjon meg, akár más struktúra is. Ez elég érdekes helyzet, mert a GYSEV helyzete nyilván több annál, mint egy elméleti mini labor, azért az egy vasúttársaság, ahol világosan kiderül, hogy mennyire célszerűtlen lenne a megkettőzés, az adminisztráció, a vízfej. *(Nógrádi Zoltán megérkezik.)* Ezek az érvek természetesen fennállnak a MÁV-ra is és a MÁV-nak a pályavasút, személyszállító - hogy mondjam? - részére is. Tehát kicsit az ember úgy érzi, hogy legalább ennél a kisebb volumennél próbáljuk azt elérni, hogy ami káros, ami hátrányos, azt ne kelljen megvalósítani. *(Gyopáros Alpár távozik.)* Az a kérdés, hogy ha a GYSEV esetében lehet egy bizonyos szabadságra törekedni, akkor ennek milyen méretnél van a határa.

A másik, hogy vajon mit jelent az, hogy állami tulajdonban maradhat mind a személyszállítás, mind a pályavasút, erről van szó, hogy irányítási, szervezeti szempontból szétválasztás van, de az állam maradhat tulajdonos. Ez milyen lehetőséget nyújt arra mégis, hogy valahogy a nemzeti érdekeinket érvényesítsük? Mert az nyilvánvaló, hogy egy európai uniós megszokott szempont a piacnyitás, a mögött az van, hogy egy olyan verseny alakul ki, amely egy szolgáltatást olcsóbbá tesz. De azért azt is végig kellene gondolni, hogy a vasúti szállítás egy nemzetstratégiai ágazat. Tehát ebből a szempontból hogy lehet azt az utat megtalálni, hogy tudomásul véve bizonyos uniós szabályokat, előírásokat, azt is vegyük figyelembe, hogy mindenben egy remélt versenyipiaci árcsökkenéshez képest hogy tudjuk megtartani azt az állami, mondjuk így, közösségi felelősséget, irányítást, amely figyelembe veszi, hogy itt nem valamiféle fogyasztói terméknek a behozataláról van szó, hanem nemzetstratégiai ágazatról. Bennem ezek a kérdések merültek fel, amikor ezt átfutottam. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Ivanics képviselő úr!

IVANICS FERENC (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt államtitkár Úr! Tisztelt Bizottság! A vasút kérdése többször szerepelt már a bizottság napirendjén, bár elég régen tárgyaltunk róla. Mégis tényleg egy komoly, fontos dologról van szó. Ahogy előttem Balczó képviselőtársam is említette, a vasút túlmutat azon, amit egy szolgáltatás, vagy munkahelyteremtés jelent, ez nemzetstratégiai szempontból jelentős ágazat. Nyilvánvalóan nem véletlenül félkatonai szervezetként működik a vasút. Firtl képviselőtársam már említette, de jómagam is abból a régióból származom, ezért gondoltam, hogy a GYSEV érdekében még kicsit beszélek, hiszen van egy olyan aspektusa is a GYSEV-nek a helyi jelentőségén túl, amit meghatároz a közlekedésben, közlekedéskultúrában, az, hogy gyakorlatilag az ausztriai

kapcsolaton keresztül egy olyan közlekedésfejlesztési kultúrát honosít meg, ami számunkra még egy kicsit távolinak tűnik. Az osztrák oldalon egy komoly fejlesztés volt és ebben az ÖVT is benne volt, úgynevezett ökomobilitási projekteket csinálnak, amely előtérbe helyezi a vasúti közlekedést. Amikor az ember megy haza, látja a vonatot, megy el az osztrák vonat és ülnek rajta ketten. Tehát itt messze nem arról van szó, hogy a vasúti közlekedést azért tartják fenn, mert az rentábilis, gazdaságos és jövedelmező, hanem ez egy olyan szolgáltatás, amit nyilván csak akkor fogunk észrevenni, ha valamilyen nagy változás áll be a világban. A vasútvonal meg, tudjuk, olyan, hogy ha egyszer felszedik a síneket, oda nagyon vissza már nem rakosgatják őket, hacsak nem javítás céljából szedik fel. Tehát ilyen módon ez tényleg fontos és fontos a kultúra megtartása is.

Külön büszkeség, hogy a GYSEV vállalati kultúrája, hadd legyen ennyire lokálpatrióta, messze a MÁV vállalati kultúrája felett van. Nyilvánvalóan ennek vannak történelmi hagyományai és egyéb összefüggései is, ezt lehetne elemezni, de ez nem a mai bizottsági ülés tárgya, bár szívesen kitérnék erre, de azt gondolom, hogy ez a fajta vállalati kultúra ténylegesen szét fog esni, ha itt megbontásra kerül a GYSEV. Tehát a helyi érdek védelme most a nemzeti érdek védelmét is jelenti. Úgyhogy ebben, ha lehet, mint helyi politikusok, mindenképpen támogatnánk a minisztérium tárgyaló delegációját. Reméljük, hogy hosszú távon is kialakul az a fajta fejlesztési lehetőség, amelyet Magyarország megérdemelne, hiszen európai népként vasútfejlesztésben, vasúti közlekedésben kicsit el vagyunk maradva. Úgyhogy ennek megfelelően kívánunk jó munkát az eddigi munka továbbfolytatásaképpen.

ELNÖK: Van-e még kérdés? Valamelyik képviselő Győr-Sopronmegyéből? *(Dr. Szanyi Tibor: Díszoklevelet esetleg csináljunk vagy valamit.)* Tisztelt Bizottság! A kérdéseket lezárom, visszaadom a szót helyettes államtitkár úrnak.

Schváb Zoltán válasza

SCHVÁB ZOLTÁN helyettes államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. Egyébként van oklevelünk, van a GYSEV-nek tiszteletbeli mozdonyvezető oklevele. *(Pelczné dr. Gáll Ildikó: Húsból 9 nő jelentkezett most a képzésre!)* Igen. Való igaz, egy csomó mindent ki lehetne próbálni a GYSEV-ben. *(Balczó Zoltán: A vezérigazgató is nő!)* Igen, és előtte a GYSEV-nek volt a vezérigazgatója. Pont az a munkakultúra átvitel, amit a képviselő úr említett, elindult, megindult, a MÁV valamikor az Andrassy úti székházban volt, most közel sem férnének el, ha vissza kellene költözni, de már jó úton haladnak ahhoz, hogy ha vissza kell költözni, akkor visszamenjenek. Akkor egy sokkal nagyobb MÁV Cargo-s vasút volt és elfért a MÁV. Közben akkorára nőtt a vízfej és minden, a kiszolgáló területek, hogy ezt a rendszert nem szabad visszahozni. Tehát pont azon dolgozunk, hogy a szükséges és elégséges mennyiségű ember legyen a vasútban. A GYSEV nem véletlenül lett Európa egyik legbiztonságosabb vasúttársasága, nagyon jól kezeli az összes lokális problémát, az európai uniós pénzeket lényegesen gyorsabban használja fel, mint bármelyik más állami szereplő. Egymilliárd forintnyi pénzt kapott most közlekedésbiztonsági fejlesztésekre, a MÁV 12 milliárdot. Ők '15 végére készülnek el, a GYSEV pedig idén nagyjából befejezi a projekteket. Ez igaz a villamosítási projektekre, a kétvágányos projektre, az összes többi állami szereplő projektjének tartamához képest a fele idő alatt befejezi. Pontosan ezért gondoltunk arra, hogy ezt a munkakultúrát a MÁV-ban is meg lehet honosítani. Bármelyik egy évvel ezelőtti sajtót kinyitja az ember, jól vagy rosszul találva, de erről szólt, hogy megszállták a GYSEV-eket a MÁV-ot. Nem erről volt szó, csak egyszerűen próbáltuk azt a szervezeti struktúrát, azt a projektszemléletet, azt a vízfejmentes szervezeti struktúrát felépíteni, ami a GYSEV-ben volt. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, tisztelt államtitkár úr. Köszönjük a válaszadást.

Az ülés bezárása

Tájékoztatom a képviselőtársaimat, hogy a bizottság soron következő ülésére előreláthatóan jövő héten hétfőn, tehát június 3-án kerül sor. A bizottsági ülés a szokásosnál kicsit korábban kezdődik, 11 órakor. A napirendi pontok még egyeztetés alatt állnak, várhatóan azonban megvitadjuk a május 29-én megjelenő országspecifikus ajánlásokat, melyeket Dr. Szűcs Tamás, az Európai Bizottság Magyarországi Képviseletének vezetője, valamint a Nemzetgazdasági Minisztérium képviselője terjeszt elő. Várjuk a képviselőtársaimat. Tisztelt Bizottság! A bizottsági ülést bezárom.

(Az ülés befejezésének időpontja: 11 óra 57 perc)

Dr. Hörcsik Richárd
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: dr. Lestár Éva