



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/7301.**

Benyújtás dátuma: **2019-09-04 13:46**

Parlex azonosító: **1KYHQ1Y00001**

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

Benyújtó: **Dr. Szél Bernadett (független)**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Bártfai-Mager Andrea, tárca nélküli miniszter (nemzeti vagyon kezeléséért felelős)**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Miért nem kapnak részletes tájékoztatást az érintettek a Volán-társaságok összevonásáról, és mire kell készülni a Minisztérium tervei szerint?"**

Tisztelt Miniszter Asszony!

2019. június 20-i dátummal kelt az a részvényesi határozat, amely rendelkezik a hat regionális közlekedési központ és a Volánbusz egyesülésének előkészítéséről. Az összeolvadás következtében a korábbi állami busztársaságok a Volánbuszba integrálva folytatják működésüket. Ön a tulajdonosi jogok gyakorlójaként Dávid Ilonát, a Volánbusz Zrt. elnök-vezérigazgatóját hatalmazta fel többek között a beolvadás bejegyzése iránti cégbírósági eljárás lefolytatására.

Az összevonások ugyanakkor nem most kezdődtek: a korábbi, jórészt megyei hatáskörű Volán-társaságokat a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő 2012-ben kezdte összevonni, és 2015-re állt fel a hét regionális közlekedési központ (közülük a főként Pest megyében működő Volánbusz neve maradt meg). Az újabb beolvadással létrejövő országos közúti közlekedési vállalat erősen centralizált céggé válik. Már a korábbi összevonás is hosszadalmas, sok egyeztetést igénylő folyamat volt, mely a mai napig sem zárult le teljes mértékben.

A mostani összevonásról nagyon keveset lehet tudni:

- a 8/2019 (VII. 16.) számú részvényesi határozat szerint a Volánbusz Zrt. és a regionális közlekedési központok integrációjáról szóló 2079/2019 Korm. határozat megszületett, azonban nem olvasható a Magyar Közlönyben.

- nincsenek, vagy nem nyilvánosak azok a hatástanulmányok sem, amelyek az újabb összevonás indokoltságát, várható következményeit, a járművezetőkre, utasokra gyakorolt hatásait mutatnák be, és kielemeznék a négy évvel ezelőtti átszervezés eredményeit, a kitűzött célok megvalósulását.

- elmaradt az érintettekkel, az őket képviselő szakszervezetekkel való előzetes egyeztetés, a döntés-elkészítésbe való bevonásuk is.

Mivel az összevonás hivatalos időpontja 2019. szeptember 21., és nagyon kevés az információ, a következő kérdéseket teszem fel:

1. Miért nem nyilvános a Volánbusz Zrt. és a regionális közlekedési központok integrációjáról szóló kormányhatározat?
2. Született-e hatástanulmány, szakmai döntés-előkészítő anyag a tervezett összevonás hatásairól, költségvonatáról, az újabb összeolvadás szükségességéről, indokoltságáról? Létezik-e megvalósítási ütemterv? Készült-e értékelő elemzés a korábbi összevonásról? Ha igen, kérem, csatolja a válaszához.
3. Miért nem történtek egyeztetések a tervezett összevonásról, és miért nem tájékoztatták időben a munkavállalókat? A munkáltatói jogok a beolvadás előtt egy hónappal sem ismertek a munkavállalók előtt, információ hiányában a szakszervezetek és az üzemi tanácsok sem tudják őket megfelelően tájékoztatni a beolvadásról. Mikor kapnak teljeskörű, részletes tájékoztatást a dolgozók, és mikor lesz érdemi és folyamatos egyeztetés a munkavállalói érdekképviseletekkel?
4. Miért gondolja a kormány, hogy a centralizált működés, a központi irányítás hatékonyabbá fogja tenni a működést? Hogy fogják kezelni a helyben felmerült problémákat, amelyek kezelése a korábbi átszervezés után is nehézkessé vált? A központosítással pl. a központi alkatrészbeszerzés lassúvá és körülményessé vált, ami miatt a buszok napokat vesztegelnek a műhelyekben, ugyanez igaz a központi járműbeszerzésre is.
5. Milyen átszervezések várhatóak? Lesznek-e megyei, vagy regionális irányító pontok, vagy elbocsátásokra kell készülni? A Volán-társaságok továbbra is küszködnek a krónikus munkaerőhiánnyal és az erősen elöregedett, korszerűtlen autóbuszpark működtetési nehézségeivel. A regionális központok összevonása több, mint 18 ezer munkást érint – ez a létszám várhatóan fog-e változni, és milyen változások várhatóak a munkakörülményeket, munkaszervezést illetően? Lehet-e arra számítani, hogy a sofőrhiánytól függően a buszsofőröket ide-oda fogják rendelni az országban?
6. Vátható-e, hogy a korábbi kötelező kiszervezéseket megszüntetik? A korábbi összevonás során a tevékenységek 30 százalékát alvállalkozóknak szervezték ki: a portási, őrzésvédelmi, beszerzési, bérszámfejtési stb. munkákat, ami kudarcos döntésnek bizonyult. Tervezik-e, hogy ezen változtatnak?
7. Nem tart-e attól a kormány, hogy a 2020. december 31-ig végbemenő piacnyitásig nem zárul le az összeolvadás folyamata, és a Volán-társaságok a jelenleginél is rosszabb helyzetbe kerülnek a versenytársakkal szemben? Nem látni, mitől lesz költséghatékonyabb ez a működés, és mitől lesz jobb a szolgáltatás színvonala? Sok megyeszékhelyen 25-30 éves Ikarusok közlekednek, elöregedett a járműpark: ezeket mikor és miből tervezik lecserélni? Vannak-e konkrét tervek a költségek csökkentésére és a szolgáltatás színvonalának javítására?
8. Mekkora költséget jelent az államnak az átszervezés? Mekkora forrás áll rendelkezésre az

összeolvadás lebonyolítására, új járművek beszerzésére stb?

Várom válaszát!

Budapest, 2019. szeptember 4.

Tisztelettel,

Szél Bernadett

országgyűlési képviselő