



címzett:	Tarlós István Főpolgármester	ikt. szám:	1046/8-1/2012/1046
cím:	1052 Budapest, Városház utca 9-11.	tárgy:	Busztender döntéshozatala

Tisztelt Főpolgármester Úr !

A 2012. október 5-én kelt levelében foglaltakat tudomásul véve, a tárgyban alábbiakról tájékoztatom.

A Fővárosi Közgyűlés 2012. április 25-i ülésén hozott 448/2012. (IV.25.) sz. határozatával egyetértett a budapesti közösségi közlekedés fenntartható finanszírozását biztosító Megállapodás megkötésével melyet az 1127/2012. (IV. 25.) Korm. határozat alapján a Kormány oldaláról a nemzetgazdasági miniszter írt alá.

A Fővárosi Közgyűlés a Kormánnyal kötött megállapodás alapján a 497/2012. (IV.25.) számú határozatával jóváhagyta a BKK 15 évre szóló „Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás”-t is, amely 8 éves távlatban meghatározza a főváros helyi közösségi közlekedésének mennyiségi és minőségi paramétereit és ezáltal kötelezettséget rótt a fenti volumen megrendelésére vonatkozóan a BKK-ra.

Ez – az évenkénti aktualizálási lehetőség mellett is – erős kötelezettség a BKK felé, hogy tegye meg a fővárosi közösségi közlekedés fenntartásához szükséges lépéseket, beleértve azt a felelős előkészítő munkát, hogy a közfeladat ellátásához szükséges technikai eszközök, pl. járművek rendelkezésre álljanak.

A Keretmegállapodás tartalmazza az éven túli kötelezettségvállalás kereteit, amely a jelen tenderfolyamat során betartásra került. **Éven túli kötelezettségvállalások nélkül a közösségi közlekedési ágazat a járműbeszerzések, beruházások, felújítások, egyéb szolgáltatásvásárlások átfutási és megtérülési idejére tekintettel működésképtelen lenne.** A mindenkor költésvetés-tervezési kockázatokra tekintettel ugyanakkor a Keretmegállapodás limitálta az éven túli kötelezettségvállalás mértékét a BKK saját jegybevételei mértékében, amely mérték szintén betartás került és kerül.

Az alapító okirat és a Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás 13.4.6. bekezdése szerint „A BKK éven túli kötelezettség-vállalásaiban – nem ide értve a belső szolgáltatóval kötendő szerződéseit – mindezekre tekintettel csak olyan kötelezettségeket vállal, melyek összes mértéke a kötelezettségvállalással érintett bármely naptári évre eső része vagy várható költségvonzata nem haladja meg a kötelezettségvállalás évében tervezett Díjbevétel mértékét, amely mértékbe a BKV, mint belső szolgáltató által vállalt éven túli kötelezettségek mértékét is be kell számítani.” (a díjbevétel mértéke jelenleg 50 milliárd Ft). Abban az esetben, ha a 7. és 8. ajánlatrészek eredményes lezárásaként szerződéskötésre kerül sor, a megkötésre kerülő szerződések **ezen szabályt egyetlen naptári év vonatkozásában sem sértik.**

A fedezetet tehát elsősorban a menetdíjbevétel, továbbiakban pedig a 15 évre kötött Keretmegállapodás biztosítja.

A Fővárosi Közgyűlés a 158/2012. (I. 25.) számú határozatában döntött arról, hogy „az új autóbusz-üzemeltetési modellnek megfelelően a BKK Zrt. közlekedésszervezőként fokozatosan, a teljes csúcsidei forgalmi autóbusz állomány maximum 66%-ának megfelelő mennyiségig, versenyeztetéssel ítélje oda az autóbuszvonalak üzemeltetését, a mindenkori igénynek és a finanszírozási lehetőségnek megfelelően”.

A Fővárosi Közgyűlés tehát irányt szabott annak is, hogy a járműpark megújítása az üzemeltetési tevékenység versenyeztetés útján történjen.

Az 500/2012. (04.25.) sz. Főv. Kgy. döntéssel elfogadott BKK Zrt. 2012. évi üzleti terv kifejezetten tartalmazza, hogy a BKK Zrt. megkezdi az új autóbusz-üzemeltetési modell bevezetését, illetve kimondja, hogy:

„Az új buszüzemeltetési modell megvalósítása a fővárosi költségvetést, közvetlenül annyiban érinti, hogy az üzemeltetés során az új járművek miatt felmerülő magasabb fajlagos költségeket folyamatosan finanszíroznia kell, azonban hosszú távon ez a költség az elkészült vizsgálatok, a nemzetközi adatok és az eddigi alvállalkozói szerződések adatai alapján várhatóan alacsonyabb lesz a saját beszerzésnél és a közvetlen odaítéléssel történő üzemeltetésnél.”

Hangsúlyozandó, hogy **a közösségi közlekedés olyan üzem, ahol előrelátóan kell terveznünk és cselekednünk.** Minden műszaki szükségszerűség és jogi (közbeszerzési) előírás miatt most kell felelősen dönteni arról, hogy a járművek 2013-ban rendelkezésre álljanak. **A döntés nem halasztható a 2013. évi fővárosi költségvetés várhatóan 2013 márciusában történő elfogadásáig, a döntés halasztása ugyanis azt jelenti, hogy a tenderek átfutási ideje miatt 2013-ban a közszolgáltatás akkor sem tartható fenn az elvárt szinten, ha egyébként minden forrás a tervezettek szerint bekerül a költségvetésbe.** Ez egy sajátos, de sajnos tartósan fennálló döntési környezet, amely



mind a BKV eddigi működését jellemezte, mind a jövőt is fogja. Ennek a problémának a kiküszöböléséhez vagy az államháztartás teljes tervezési rendszerét kellene generálisan megváltoztatni, vagy a műszaki és közbeszerzési folyamatokban kellene fizikailag és a jogi környezetben ma lehetetlen alkalmazkodási sebességet produkálni. Ezt a nehéz és sajátos kockázat-kezelési szituációt a Feladatellátási és Közszolgáltatási Keretmegállapodás a lehetőségekhez képest kezeli, a BKK-t erős korlátok közé szorítja.

A Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás alapján megkötött, aktuális menetrendi évre szóló megállapodás szerint, a jelenlegi hivatalos információink alapján, a 2013. évre eső közlekedésszervezői forrásigény lehetőséget biztosít a lezárandó busztender megfelelő részeivel kapcsolatos kötelezettségvállalásra. (1. sz. függelék):

„3.5. A BKK Zrt. az Éves Mellékletben részletesen meghatározott közlekedésszervezői feladatokat köteles ellátni, a leírt mennyiségi és minőségi követelményeket, valamint az elvárt teljesítmény indikátorokat köteles teljesíteni. A Keretmegállapodás 5.29. pontjában foglalt feladatlistát az Éves Melléklet 1. számú melléklete tartalmazza.

3.6. Felek rögzítik, hogy a Keretmegállapodás 14. pontja szerinti Közlekedésszervezői Forrás a 13.7. pont szerinti Menetrend évre 95.758.744.000 Ft, azaz kilencvenötmilliárd-hétszázötvennyolcmillió-hétszáznegyvennégyezer forint, a 2. sz. melléklet szerint. Ebből a 2012. május 1. és 2012. december 31. közötti időszakra összesen 47.790.507.000 Ft, míg a 2013. január 1. és augusztus 31. közötti időszakra összesen 47.968.237.000 Ft esik.

3.7. Felek rögzítik, hogy amennyiben a 2013. évre vonatkozóan a 3.6. pont szerinti finanszírozás biztosítására az Önkormányzat a finanszírozási körülmények kedvezőtlen alakulása, a Kormány a várhatónál kisebb finanszírozási szerepvállalása vagy más ok miatt a költségvetési rendeletben nem biztosítható, a Keretmegállapodás 13.4. pontja szerinti eljárásrendet alkalmazzák.”

Ezen túlmenően a Keretmegállapodás 1. sz. függelék 4. sz. mellékletében a teljes 2013. évi Közlekedéstervezői forrásigény részletesen bemutatásra került, ami fedezi az új buszok forgalomba állítása miatti költségtöbbletet. Amennyiben a 3.7. pont életbe lépne a rendelet elfogadása kapcsán és az derülne ki, hogy nincs forrás a tervezett mértékben, nem kizárólag a busztender most megkérdőjelezett hatása az, ami mozgatható elem a gazdálkodásban. A Fővárosnak ilyen esetben mind a BKV hatékonyságjavítása útján, mind a tarifák és a teljesítményszint útján van módja – bár kétségtelenül nehéz döntések útján – a közfinanszírozási igényt szabályozni, tehát nem jelenthető ki, hogy a fedezet megteremtésére ne maradna eszköz a kezünkben arra az esetre, ha a korábban

jóváhagyott és a tender fedezetként – a jegybevételeken túl – figyelembe vett közlekedésszervezői forrás esetleg mégsem állna rendelkezésre kedvezőtlen kormányzati döntések eredményeként.

A helyzetből fakadó döntési felelősséggel élni kell, ahhoz, hogy a közszolgáltatás 2013. évi fenntartása műszakilag biztosított legyen. Amennyiben ezt a döntési helyzetet megértve, a felelősséget az Alapító, a Fővárosi Közgyűlés 2012. október 15-ére tervezett rendkívüli ülésén magára vállalja, és a tárgyban alapítói határozatot hoz, akkor a BKK értelemszerűen annak megfelelően fog eljárni, akár az Igazgatóságok határozatát megerősítő jellegű alapítói határozat születik, akár a közbeszerzési eljárás eredménytelenné nyilvánítására születik alapítói döntés. Ha az Alapító ezt a döntést nem vonja magához, akkor a cégek Igazgatóságainak már meghozott döntése realizálódik 2012. október 16-án és a tender eredményes kihirdetésére sor kell, hogy kerüljön.

A Budapesti Közlekedési Központnak:

- a Feladatellátási és Közszolgáltatási Keretmegállapodásban foglalt, több évre előremutató közszolgáltatási teljesítményi elvárások teljesíthetősége miatt,
- a sok száz darab, 20-27 éves autóbusz által produkált gyenge szolgáltatásminőség, üzembiztonsági kockázatok, gyakori meghibásodások és gyatra műszaki állapot miatt,
- az akadálymentesség 2013. évi kiterjesztésére vonatkozó törvényi előírások miatt,
- a nagyprojektek 2013. évi villamospótlási igénye miatt,
- valamint a fent idézett Fővárosi Közgyűlési döntésekben is megerősített járműfejlesztési szükségesség miatt,

kötelessége volt a jelen tenderfolyamat előkészítése és a jelenlegi döntési pontig való eljuttatása.

Teljes mértékben megértve és azonosulva a Főváros nehéz és jelenleg alig tervezhető költségvetési környezetéhez, amennyiben a fentieket mérlegelve a Fővárosi Közgyűlés esetlegesen a tender eredménytelenné nyilvánítására hozna alapítói utasítást, úgy azt természetesen végrehajtjuk. Mindazonáltal kötelességem kifejezetten felhívni tisztelt Főpolgármester Úr figyelmét arra a – nem pénzügyi természetű, hanem lakossági és közszolgáltatási – kockázatra, hogy a tender eredménytelensége esetén 2013-ban a budapesti autóbuszpark kezelhetetlen állapotba kerül, a már ma is 232 darab üzemképtelen régi jármű száma nőni fog, a buszpark – a villamospótlások többletigényeire is tekintettel – a mennyiségi és minőségi követelmények teljesítésére alkalmatlan lesz, és a BKK Zrt.-től a Keretmegállapodásban elvárt közszolgáltatási színvonal nem lesz tartható.



Felhívom a figyelmet, hogy a közszolgáltatás mennyiségi és minőségi paramétereinek teljesítésére irányuló más alternatívák sem lennének a jelen tenderfolyamat eredményeként jelentkező költségszintnél olcsóbbak, így sem a régi BKV buszok – minden műszaki racionalitást nélkülöző – költséges felújítása, sem a BKV általi, a hitelképességi limit miatt erősen kockázatos és időben elnyúló új jármű beszerzés. Sőt, a régi járművek felújítása azonnali készpénzt igényelne a beruházáshoz, amely még inkább a napi működésből (alkatrészellátásból, bérekből) vonná el a forrást és még jelentősebb fővárosi szerepvállalást igényelne 2013-ban.

A fővárosi közösségi közlekedés megújulásának kezdetét jelentő busz-modernizálási program lefékezhető a fejlesztés többletköltség-igénye láttán, gazdaságtalan módon továbbüzemeltethetőek a régi Ikarusok, azonban kérdés, hogy lesz-e valaha tisztább a kép. 2013-ra még sem központi, sem önkormányzati költségvetés nem látszik, a budapesti közlekedési ágazatra vetítve még nagy vonalakban sem. A közösségi közlekedésben a 2013-tól működő új finanszírozás rendszer további elemeiről a Kormány Matolcsy György miniszter úr által október 5-én bemutatott Jelentése szerint a Megállapodásban foglalt határidőig gondoskodik. A 2013. évi önkormányzati költségvetés elfogadása után új tendert kiírva az eredményhirdetés kb. 2013. szeptember-október körül várható, akkorra vélhetően ugyanez a dilemma állna fenn 2014-re vonatkozóan. A busztenderhez hasonló, a teljes tömegközlekedési büdzsé 1%-át sem elérő (egyes esetekben még nagyobb) többletekről éven túli kihatású döntések mindig születtek:

- az M4 üzemeltetésének a busztendert kb. ötszörösen meghaladó éves többletének pontos fedezete sem tisztázottabb a fent bemutatottnál,
- az Alstom-vonatok éves műszaki üzemeltetése az M2 vonalán több mint dupla annyiba kerül, mint a szovjet kocsiké – ami egy 2006-os kötelezettségvállalás hatása,
- BKV éven túli szolgáltatásvásárlások (energia, informatika, biztosítás, stb.).

Ennél fogva tehát a mostani döntési helyzet nem csak arról szól, hogy a 2013. évi közszolgáltatás olcsóbb, de műszakilag fenntarthatatlan vagy költségesebb, de korszerűbb lesz, hanem arról, hogy egyáltalán a 2013. évi közszolgáltatás teljesíthetőségéhez szükséges műszaki, jogi, szerződéses feltételek megteremthetők-e. Jelen helyzetben a kérdés nem az, hogy „spórolhatunk-e” 1-1,5 milliárd forintot a régi buszok üzemben tartásával, hanem az, hogy a közszolgáltatás egyáltalán működőképes lesz-e 2013-ban. **A 150 autóbusz üzembe állítása nélkül a tervbe vett villamospótlási feladatok nem végrehajthatók, ebben az esetben vagy a villamospályák felújításáról kell lemondani, vagy szembe kell nézni egy komoly járatritkítással a buszhálózaton, amely ritkítás érezhető és jogos elégedetlenséget szülne a fővárosi közösségi közlekedést igénybe vevők körében.** Emellett a Budapest



utasszállítási volumenének 40 %-át adó autóbusz ágazat műszaki állapota az összeomlás határára, vagy azon is túlra kerül, az évek óta halogatott problémák mára tömegesen üzemképtelen buszok formájában jelennek meg.

Bízom benne, hogy a Fővárosi Közgyűlés október 15-ére összehívott ülésén támogató döntés születik és sikerül megnyugtatóan rendezni a fedezet körül felmerült kételyeket is, melyek részben a BKV nem megalapozott többletigényeiből adódnak. Dr. Bagdy Gábor főpolgármester-helyettes úrral külföldi távolléte miatt a Közgyűlésig már nem tudtam egyeztetni levelében foglalt kérése ellenére, de az előterjesztőként a Közgyűlésre kiderült Dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettest tájékoztattam, vele egyeztettem. A BKK az alapító döntését figyelembe fogja venni.

Megértve, hogy a Főváros jelenleg valóban igen nehezen tervezhető költségvetési helyzetben van, kérem a fenti, a közszolgáltatás alapvető stabilitásával és működésbiztonságával összefüggő szempontok figyelembe vételét tisztelt Főpolgármester Úrtól, álláspontja kialakítása során és a fentiek alapján kérem, támogassa a buszpark megújítását célzó törekvéseket.

Budapest, 2012. október 11.

Tisztelettel:

Vitézy Dávid

vezérigazgató

Kapja másolatban:

- Dr. Bagdy Gábor főpolgármester helyettes
- Dr. György István főpolgármester helyettes
- Dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettes
- Loppert Zoltán igazgatósági elnök, BKK Zrt.
- Dr. Várszegi Gyula igazgatósági elnök, BKV Zrt.
- Bolla Tibor vezérigazgató, BKV Zrt.
- Dr. Szegvári Péter főpolgármesteri tanácsadó

Mihálszky Gábor

Somodi László



6/6
Ignácz Gergely
10.11