



\*1000067024297\*

ikt. szám: FPH034 /97 - 5 /2015

**Orbán Viktor Úr részére**

Magyarország Miniszterelnöke

Tárgy: a fővárosi közösségi közlekedés hosszú távú finanszírozása

**Tisztelt Miniszterelnök Úr!**

Engedje meg, hogy Budapest fenntartható működése és jövőbeni fejlődése érdekében az alábbi problémakör hosszú távú rendezésében kérjük a szíves együttműködését. A 2010. évi kormányváltást, valamint a Fővárosban elért választási győzelmet követően haladéktalanul nekiláttunk és jelentős lépéseket tettünk a fővárosi közösségi közlekedés korábbi két évtizedben lepusztított rendszerének és működési kereteinek konszolidációja érdekében.

A Fővárosi Önkormányzat a közösségi közlekedési rendszer hatékonyságának növelése, valamint a megrendelői és tulajdonosi jogkörök felelős gyakorlása érdekében kialakította az integrált közlekedésszervezési modellt, létrehozta a Budapesti Közlekedési Központot, valós gazdasági tartalommal és funkcionalitással megalkotta az európai uniós és a hazai jog által megkövetelt mindazon jogi aktust, amelyek az intézményrendszer átlátható és kontrollált működéséhez szükségesek.

A Főváros saját erőből évről-évre csökkentette a BKV Zrt. korábbi évtizedekben felhalmozódott adósságállományát, amely a Kormány döntése nyomán 2015. évben teljes mértékben (53 Mrd Ft) átvállalásra került, ennek éves pénzügyi kamat-kihatása a finanszírozásban kb. 1,8 Mrd Ft/év. A közösségi közlekedési intézményrendszer feletti megrendelői és tulajdonosi kontroll erősítésével, a közösségi közlekedés bevételeinek növelésével (4 év alatt több mint 10 Mrd többletbevétel), valamint a Fővárosi Önkormányzat pénzügyi szerepvállalásának jelentős növelésével, illetve a Kormány eseti támogatásaival sikerült csökkenteni a közösségi közlekedés finanszírozási hiányát.

Mint az Ön előtt is ismert, a fővárosi helyi közlekedési rendszer működtetése a Fővárosi Önkormányzat számára – azon túl, hogy ez elemi érdeke – törvényen alapuló kötelezettség is. A fővárosi közösségi közlekedés finanszírozását egy több évtizede fennálló strukturális hiány jellemzi, aminek feladatfinanszírozás alapú, kiszámítható és hosszú távú finanszírozási hátterét az elmúlt 25 évben nem sikerült megnyugtatóan kialakítani.

A Fővárosi Önkormányzat a személyszállítási közszolgáltatások kötelezően ellátandó halmazán felül számos olyan önként vállalt feladatot is ellát, amely túlnyúlik a Főváros területén és finanszírozási képességein (agglomerációs közlekedés). A fővárosi közlekedési rendszer emellett is számos olyan történelmi alapon kialakult adottsággal rendelkezik (pl. utazási kedvezmények és a kedvezményes bérletek díjszintjének kérdésköre), amelyek nem jogszabályon alapuló önkéntes fenntartása együttesen évente kb. 30 Mrd Ft-os finanszírozási többletterhet jelent.

A fővárosi kerületek 2013 óta jelentős mértékben bekapcsolódnak a fővárosi közösségi közlekedés finanszírozásába, emellett a Fővárosi Önkormányzat az elmúlt évekhez hasonlóan a pénzügyi teljesítőképessége határáig növelte a pénzügyi hozzájárulását.

Ezen erőfeszítések ellenére a **fővárosi helyi közlekedési rendszer hosszútávon fenntartható finanszírozásával kapcsolatos problémák nem oldódtak meg**, és a Főváros mobilitását biztosító, és az egész ország számára kiemelten fontos közlekedési rendszer megfelelő finanszírozása helyett évről-évre alkalmi jelleggel kötendő alkuk keretében kerül kialakításra.

**A közösségi közlekedésben végrehajtott – nagyrészt európai uniós forrásból finanszírozott, fenntartási kötelezettséggel érintett – fejlesztések jelentős mértékben javították és folyamatosan emelik a közlekedési rendszer versenyképességét**, a szolgáltatási színvonalát, valamint e közszolgáltatások megítélését, azonban e fejlesztések számos esetben a rendszerszintű működtetési költségek növekedését vonták maguk után. A szolgáltatás színvonalának javulásából származó előnyök – különösen az utazási idők és a környezetterhelés csökkenése – nem a közlekedési alrendszer bevételei között, és nem is a Főváros költségvetésében jelennek meg. Összességében azonban Magyarország versenyképességét, turisztika vonzerejét erősítik, ami közös érdekünk.

A tartós finanszírozás kérdésköréhez a **fejlesztések finanszírozása** is hozzátartozik. A rendelkezésre álló fővárosi fejlesztési források mértéke bármilyen, az eszközpark fenntartását és megújítását lehetővé tevő beruházáshoz külső forrás (EU-s és hazai költségvetési támogatások, hitelek, egyéb tőkebevonás) bevonását teszi szükségessé. Ezzel a ténnyel a további évek vonatkozásában is alapvetésként számolunk, különös tekintettel a 1199/2015. (III. 31.) Korm. határozatban rögzített fejlesztési projektek vonatkozásában.

**A folyó működés finanszírozása** vonatkozásában sarokpontként tekintünk a költségvetésben megjelenő állami normatív támogatásra. A Kormány a 2015. évben nyújtott 24 Mrd Ft támogatását a 1436/2015. (VI. 30.) Korm. határozat alapján a 2016. évben 18 Mrd Ft-ra, 2017. évben 15 Mrd Ft-ra, majd 2018-ban 12 Mrd Ft-ra kívánja csökkenteni. A forráskieséssel előálló finanszírozási helyzetet is tartósan kezelniük kell.

**A fővárosi közösségi közlekedés 2015. évi várható ráfordítása 165,2 Mrd Ft** (ez az EU-s támogatásból finanszírozott fejlesztések értékcsökkenését nem tartalmazza). A ráfordítások jövőbeni pályáját első sorban a közösségi közlekedés intézményrendszerét és **működési költségét csökkentő ésszerűsítések**, valamint a **szolgáltatási szintet érintő fejlesztésekkel**, a menetdíj bevételhez kapcsolódó magasabb értékesítési, ellenőrzési és pótdíjbehajtási költségek, valamint az EBRD hitelből megvalósuló **elektronikus jegyrendszer bevezetésével összefüggő költségtöbbletek egyenlege befolyásolja**.

**A közösségi közlekedés 2015. évi bevétele** (menetdíjak, szociálpolitikai menetdíj támogatás, egyéb bevételek) várhatóan 79,7 Mrd Ft-on realizálódik. A jövőre nézve a **bevételek fokozatos évi 1,5-2 Mrd Ft-os növekedésére számítunk**, aminek előfeltétele az elektronikus jegyrendszer bevezetése, valamint az ellenőrzési és pótdíjbehajtási rendszer magas szinten tartása.

A közösségi közlekedés működési hiányára fordított **fővárosi forrás 2015. évben 46,4 Mrd Ft** ami a Fővárosi Önkormányzat forrásai mellett magában foglalja a fővárosi kerületek **8,4 Mrd Ft-os hozzájárulását is**.

A fővárosi közösségi közlekedéshez nyújtott kormányzati forrás **2015-ben 24 Mrd Ft**, amely **9 Mrd Ft-tal alacsonyabb, mint a 2014. évben nyújtott támogatás**. Ezt a támogatási szintet a Kormány az elkövetkezendő három évben **6, majd 3-3 Mrd Ft-tal csökkenteni kívánja**.

**A fővárosi közlekedési rendszer működési hiánya 2015-ben 15 Mrd Ft, ami – az állami finanszírozás csökkenésével, valamint a fejlesztésekből adódó működési költség többletek miatt – további beavatkozás nélkül az elkövetkező években növekedő pályára kerül, 2018-ra az éves működési hiány – megfelelő intézkedések hiányában – a számítások szerint meghaladja a 30 Mrd Ft-ot.**

Természetesen tisztában vagyunk vele, hogy a Kormány részére is rendkívüli kihívást jelent a kormányzati célok megvalósítása a Magyarország számára előírt makrogazdasági mutatószámok egyidejű teljesítésével, ezért a fővárosi közösségi közlekedés hosszú távú finanszírozásával kapcsolatos probléma kezelését a Főváros nemcsak a Kormánytól várja el, hanem ebben tevékenyen részt vállal.

A fent kifejtett szempontokra és körülményekre tekintettel megvizsgáltuk azokat az intézkedési lehetőségeket, amelyekkel a Fővárosi Önkormányzat saját hatáskörben csökkenteni tudja a rendszer szintű finanszírozási igényeket, illetve azon területeket, amelyeken a Főváros és a Kormány együttműködésében érhető el előrelépés a hosszútávon fenntartható finanszírozás érdekében. A vizsgálatunk eredményeit az alábbiakban mutatjuk be:

### **Az agglomerációs közlekedés**

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény alapján a Fővárosi Önkormányzat kötelezően ellátandó feladata a helyi személyszállítási szolgáltatások ellátására korlátozódik.

A fővárosi finanszírozásból a BKK megrendelésében megvalósuló agglomerációs személyszállítási közszolgáltatások – önként vállalt feladatként – túlnyúlnak a kötelezően ellátandó helyi közfeladatokon.

A helyi személyszállítási szolgáltatások ellátása kötelező feladat, míg az elővárosban nyújtott szolgáltatások önkéntes feladatok. **Az önkéntes feladatok ellátása nem veszélyeztetheti a kötelezően ellátandó feladatokat.**

Emellett ki kell emelni azt a tényt is, hogy az elővárosi személyszállítási szolgáltatások ellátása jogszabály alapján állami feladatkörbe tartozik. 2013. május 1-jével Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Fővárosi Önkormányzattal kötött kétoldalú megállapodás alapján 2022. június 30-ig átadta a Budapest közigazgatási határán kívül fekvő **26 települést, összesen további 350 ezer lakost** érintő agglomerációs szolgáltatások megrendelői feladatait, azonban kormányzati oldalról e feladat ellátásához forrás nem került biztosításra. Összehasonlításként jelezzük, hogy a MÁV Start Zrt. évi 38 Mrd Ft költségterítésben részesül a központi költségvetésből az elővárosi vasúti személyszállítási közszolgáltatások működtetésére.

A Fővárosi Önkormányzat koordinálásával történő feladatellátás magas szolgáltatási szintet nyújt, és számos közlekedésszakmai és gazdasági szinergia jelentkezik, azonban a Főváros közigazgatási határán kívül végzett szolgáltatások többletköltsége **15,9 Mrd Ft, amellyel szemben kb. 4,2 Mrd Ft menetdíj bevétel keletkezik.** E bevételek részét képezi az agglomerációs települések önkéntes hozzájárulása, de ennek mértéke mindössze 635 M Ft.

**Megvizsgáltuk e költségek agglomerációs településekre, vagy agglomerációs utasokra történő háritásának lehetőségét. Ez a települések által fizetett hozzájárulások több mint 20-szorosára emelését, vagy az agglomerációs jegyek és bérletek árának 4,5-5-szörös emelését, vagy általában a jegyek és bérletek árának nem budapesti lakosok számára történő 3-szoros emelését, illetve ezek valamilyen kombinációját jelentené. Megítélésünk szerint ez nem jelenthet reális alternatívát.**

Az agglomerációs szolgáltatások lehetséges finanszírozási megoldásairól **2015. szeptember 17-én egyeztetést tartottunk az agglomerációs településekkel**, amelyek jelezték, hogy **nincsenek abban a helyzetben, hogy az agglomerációs szolgáltatások fenntartható finanszírozásához hiányzó további forrásokat biztosítsák.**

A kérdés megfelelő kezelésére – állami feladatról lévén szó – az lehet a megoldás, hogy

**a központi költségvetés kiegészítő forrást nyújt az állami feladatra, vagy**

az NFM - Fővárosi Önkormányzat megállapodás közös megegyezéssel történő megszüntetésével és a szolgáltatási jogviszonyok módosításával **a Kormány visszaveszi az ellátási feladatot, annak működtetési és finanszírozási felelősségével együtt.**

#### **Az utazási kedvezmények finanszírozása**

A Kormány rendeletben szabályozza a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezmények biztosítását a személyszállítási közszolgáltatásokban a nyugdíjasok, tanulók, 65 éven felüliek (ide értve a 65 éven felüli EU-s állampolgárokat is), stb. részére, valamint a kedvezményes bérletek után tételesen, valamint a díjmentes utazások után lakosságszám alapon igénybe vehető szociálpolitikai menetdíj támogatás mértékét.

**A Kormány által a kedvezményes bérleteknél – a teljesárú bérlet árához képest – jelentkező bevételkiesés ellentételezésére fizetett szociálpolitikai menetdíj támogatás összege jelentősen alacsonyabb, mint a teljesárú és kedvezményes árú bérletek különbsége, a különbözet bruttó kb. 10,6 Mrd Ft, melyet ma a Főváros fedez.**

**Megvizsgáltuk a hiány kezelésének lehetőségeit. Ennek egyik elvi változata a kedvezményes bérletek 71, illetve 79%-os emelése (havi tanulóbérlet 3450 Ft-ról, a havi nyugdíjas bérlet 3300 Ft-ról 5920 Ft-ra emelkedne), a másik lehetséges megoldás a bérletek után nyújtott állami szociálpolitikai menetdíj támogatás összegének közel 69 %-kal (3580 Ft/bérlet/hóról 6050 Ft/bérlet/hóra) történő emelése.**

**A fővárosi közlekedési rendszerben – a rendelkezésre álló utasforgalmi adatok alapján – a teljesen díjmentes utazások aránya kb. 12 %.**

**A díjmentes kedvezmények után az Államtól kapott kb. 7,7 Mrd Ft szociális menetdíj-támogatás kb. 9,3 Mrd Ft-tal kevesebb, mint azt az utasforgalmi adatok alapján indokolt lenne. A díjmentes utazások után keletkező bevételkiesések finanszírozásának egyik lehetősége a fővárosi helyi közlekedésben igénybe vehető szociálpolitikai menetdíj támogatás mértékének emelése. Teljes kompenzálást feltételezve ez az állami normatíva jelenlegi 368 Ft/főről megközelítőleg 700-800 Ft/fő-re történő emelését indokolná.**

A díjmentes utazásra jogosultak három legnagyobb csoportja a Fővárosban (1) a 6 éven aluliak kb. 100 ezer fővel; (2) a 65 éven felüliek kb. 324 ezer fővel; valamint (3) a fogyatékos személyek kb. 120 ezer fővel. A Kormány hatáskörébe tartozó Kedvezményrendelet megfelelő módosításával elvileg megteremthető egy havi egyszeri regisztrációs díj bevezetésének jogszabályi alapja. Havi 1000-2000 Ft közötti regisztrációs díj mellett 2,7-5,4 Mrd Ft/év a várt bevétel a 6 éven aluli gyerekek és a súlyosan fogyatékos személyek mentesítése esetén. Ez a bevétel 4,6-9,1 Mrd Ft-ra nőne, ha ezeket a csoportokat is köteleznénk a regisztrációra.

**Célszerűnek tartjuk mindezen felül közösen megvizsgálni a kedvezményekre jogosultsági rendszer ráutaltság alapú átalakításának lehetőségét is.**

## **Az intézményrendszer átalakítása, fenntartási költségek csökkentése**

**A BKK 2015. I. félévében jelentős eredményeket ért el saját működési kereteinek racionalizálásával, jelentősen csökkentette a létszámát is. A 2015. évi üzleti tervben szereplő adatokhoz képest már I. félév végére 240 fővel, és ezt követően a közeljövőben további 130 fő leépítése tervezett.**

A BKK 2015. évi szigorú költséggazdálkodásának és a bevételbeszedés hatékonyságát növelő intézkedéseknek köszönhetően a közlekedésszervezői forrásigény 1,9 Mrd Ft-tal, a közútkezelői és közszolgáltatási feladatok forrásigénye bruttó további 569 M Ft-tal alacsonyabb a tervezetnél.

E folyamatok továbbvitele, a BKK integrált közlekedésszervező jellegű működésének továbbberősítése feltett szándékunk, melynek révén jelentős rendszerszintű megtakarítások érhetőek el a fővárosi közlekedési intézményrendszer keretein belül.

**A BKV Zrt. teljesítménye 2012 és 2015 között összességében csak mintegy 3%-al csökkent, miután az új autóbusz-üzemeltetési modell bevezetéséből fakadó teljesítménycsökkenés jelentős részben ellensúlyozta az M4 metró elindulása.**

A BKV Zrt. szervezeti korszerűsítése, illetve finanszírozásának (indokolt költségek, ésszerű nyereség) felülvizsgálatát megkezdjük; ez mindenképp javítani fogja a társaság hatékony működését, gazdálkodását.

Az elmúlt három évben a BKV Zrt. üzemi költségei (értékcsökkenés nélkül) reálértéken közel 4%-al csökkentek, miközben a szolgáltatás színvonala (M4, alacsonypadlós buszok, drasztikusan csökkenő menet-kimaradási mutatók) jelentősen javult. A BKV Zrt. több lépcsőben végrehajtott költségcsökkentő lépéseinek eredményeképpen ebben az időszakban tízmilliárdos nagyságrendet elérő megtakarítás jött létre, melyet „elfed” az infláció és a szolgáltatási színvonal emelésének többletköltsége.

A BKV Zrt. átlaglétszáma a vizsgált időszakban szintén jelentős mértékben, több mint 600 fővel csökkent, valamint a társaság működési hatékonyságának növekedésével az elkövetkezendő időszakban további létszámcsökkentés hajtható végre. Ez az ütem szintén meghaladja a teljesítmény-csökkenés ütemét.

## **A közösségi közlekedési hálózat és menetrend ésszerűsítése, a szolgáltatási szint csökkentése**

**Jelentős utasérdek sérelemmel nem járó, szakmai elvek mentén történő felülvizsgálattal (M4 metróvonal felszíni párhuzamosságok megszüntetése, helyi-helyközi párhuzamosságok megszüntetése, hálózati szintű hatékonyság növelése a kapacitások átcsoportosításával) 0,95-1,3 Mrd Ft megtakarítás érhető el, amely érdemi bevételkiesést nem okoz, viszont költségcsökkentő hatása is mérsékelt.**

Az állandó költségeket (azaz a csúcsidei kapacitást) is érintő változtatások jellemzően jóval **nagyobb utasérdek sérelemmel járnak**, a politikai és társadalmi kockázataik mellett **már jelentős utasvesztést, és ezzel bevétel-visszaesést is okoznak**. Hat változatban kidolgozott menetrendi szűkítést tartalmazó csomaggal elérhető költségmegtakarítás – a szűkítés mértékétől függően – 0,6-9,6 Mrd Ft/év. A változatok csúcsidőben 0-5%, csúcsidőn kívül 10-20% csökkentést tartalmaznak, ezeken belül a jelentősebb csökkentést tartalmazó változatok bevezetése már alapos, politikai szempontokat is figyelembe vevő megfontolást igényel.

A jelenleg közszolgáltatásként működtetett és finanszírozott, azonban utasforgalmi jellegét tekintve elsősorban szabadidős és turisztikai célú **dunai menetrend szerinti hajóközlekedés**

**átalakítása** (a menetrend és a tarifák turisztikára történő optimalizálása) kb. 400 M Ft/év megtakarítást jelenthet. Kockázat viszont a kikötők felújítására a BKV Zrt. által felvett 440 M Ft-os EU-s támogatási összegnek vagy egy részének esetleges visszafizetési kötelezettsége.

### **A bevételek növelési lehetősége**

A bevételek növelése tekintetében lehetséges megoldás a személyszállítási díjak emelése, ami azonban a Kormány lakossági terhekre vonatkozó kommunikációja (rezsicsökkentés) mellett jelentős politikai kockázattal jár, mindazonáltal **egy mérsékelt 2-5,5 % közötti díjemelés 0,9-2,3 Mrd Ft közötti bevételnövekedést jelenthet**. Meg kívánjuk jegyezni, hogy tarifaemeléssel a bevételeket – a keresleti rugalmassági összefüggések miatt – 30 % feletti díjemeléssel sem lehetne 11-12 Mrd Ft-nál jobban növelni.

Mind a bevétel beszedés hatékonyságának növelésére, mind a közeljövőben az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banktól (EBRD) származó forrásból megvalósításra kerülő elektronikus jegyrendszer előkészítése érdekében tovább kívánjuk folytatni az **első ajtós felszállás** kiterjesztését (0,2-1,0 Mrd Ft árbevétel-növekedés fokozatosan).

**A városnéző turistabuszok (hopp-on hopp-off szolgáltatások) piacszabályozásának felülvizsgálata** – a rendezett működési körülmények kialakítása mellett – bevételi többletet is jelenthet a Főváros számára.

**E módosításokon felüli, a fővárosi közlekedési rendszer finanszírozásában nagyságrendileg érzékelhető pénzügyi hatással járó további menetrendi, hálózati és tarifális változások** – a kidolgozott hatásszámítások szerint – csak vállalhatatlanul magas közlekedésszakmai, ellátási és politikai kockázat mellett lennének megvalósíthatóak.

### **A fővárosi kötőtpályás infrastruktúra finanszírozása**

A fővárosi közlekedési rendszer működtetésének költségéből évente 19-22 Mrd Ft fordítódik a kötőtpályás közlekedés infrastruktúrájának működtetésére (pályahálózat, alagutak, biztosító berendezések működtetése, a támogatások halasztott bevételként elszámolt időarányos részével csökkentve). Figyelemmel a kötőtpályás közlekedés környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági szempontból kiemelt szerepére, valamint arra, hogy az EU-s fejlesztési források jelentős része e hálózatok továbbfejlesztésére irányul, a kötőtpályás infrastruktúra működtetésének költsége perspektivikusan folyamatosan növekedni fog. E problémakör nem csak a Fővárosra, hanem a vidéki kötőtpályás hálózattal rendelkező nagyvárosokra is jellemző.

**A folyamatban lévő fejlesztések pénzügyi fenntarthatósága érdekében javasoljuk, hogy a Kormány e célra az országos (nagyvasúti) rendszer támogatási rendszeréhez hasonlóan a helyi kötőtpályás infrastruktúra esetén is nyújtson külön támogatást.** Az erre vonatkozó koncepcióval kapcsolatban a Főváros és az NFM között szakmai konszenzus alakult ki, az erre irányuló intézkedést a 2015. évi 24 Mrd Ft kormányzati finanszírozást tartalmazó támogatási szerződés tervezete tartalmazza, amelyet a Fővárosi Közgyűlés már jóváhagyott, de a szaktárca részéről történő aláírása immár több hónapos késedelmet szenved.

### **A dugódíj bevezetése**

**Az M4 metróvonal uniós támogatási szerződésében** – a korábbi városvezetés által mindenféle megalapozó tanulmány nélkül vállalt – támogathatósági feltételként került rögzítésre a fővárosi behajtási díj bevezetése, ezen túl azonban a támogatási szerződés további

**előírást a díj mértékével, az érintett terület nagyságával, valamint a díjrendszerrel kapcsolatban nem tartalmaz.**

Amellett, hogy a dugódíj a hazai gyakorlatban egy még nem, vagy csak **korlátozott mértékben létező díjbeszedési technika**, jelen pillanatban a bevezetéséhez szükséges **törvényi felhatalmazás is hiányzik.**

A dugódíj – a közlekedési bevételek mértékének növelése mellett – kiválóan alkalmas **forgalomcsillapításra, a forgalom időbeli és térbeli befolyásolására, környezetvédelmi szempontok érvényesítésére, a közösségi közlekedés versenyképességének növelésére,** valamint olyan közlekedéspolitikai beavatkozási eszközként is alkalmazható, amely biztosítja az **agglomerációs településekről a Fővárosba egyénileg ingázók hozzájárulását a Főváros közlekedési költségeihez.** A rendszer bevezetése azonban **jelentős politikai és szakmai kockázatokat** von maga után.

A dugódíj bevezetésével kapcsolatban területi és működési alapon több alternatíva került vizsgálatra, amely eredmények alapján az alábbi lehetőségek kerültek előtérbe.

A dugódíjjal kapcsolatban egyrészt egy, a **Budapest teljes közigazgatási területén alkalmazandó „Budapest matrica”** bevezetését vizsgáltuk meg. A „Budapest matrica” éves ára **5000 Ft-os, a havi matrica 450-500 Ft-os áron kerülne meghatározásra.** A matricából **700-800 M Ft bevétel** keletkezne abban az esetben, amennyiben a budapesti lakosok nem kötelesek matricát vásárolni.

Amennyiben a matricavásárlási kötelezettség a budapesti lakosokra is kiterjed, a **díjbevétel elérheti a 2,3 Mrd Ft-ot,** amit beruházási és üzemeltetési költségek csökkentenek. Ugyanakkor viszont a Fővároson belül kizárólag a legfontosabb útvonalak díjkötelessé tétele nem járható, azaz ha van „Budapest matrica”, úgy annak a teljes közigazgatási területre ki kell terjednie. A behajtási díjjal kapcsolatban **megvizsgáltuk egy kombinált rendszer bevezetésének lehetőségét is.**

A rendszer lényege, hogy Budapest teljes területére kiterjedő matrica alapú fizetési rendszer mellett egy másik, a szűkebb belvárosra kiterjedő zónalapon működő terület is kialakításra kerülhet, ami évi több milliárd Ft bevételt jelenthet a díjszintektől, a kedvezményezett körtől és az egyéb feltételektől függően.

A végső döntés további szakmai és politikai egyeztetést igényel.

### **A Főváros és a fővárosi kerületek többlet erőfeszítései a finanszírozásban**

A Fővárosi Önkormányzat az elmúlt évekhez hasonlóan a pénzügyi teljesítőképessége határáig növelte a pénzügyi hozzájárulását, és a jövőben is így kíván tenni. A fővárosi kerületek 2013 óta évente a helyi iparüzési adó 4 %-ával, évi kb. 8 Mrd Ft-tal járulnak hozzá a dedikáltan nem a kerületi önkormányzatok feladatául megszabott fővárosi közösségi közlekedés finanszírozásához. **Ez az összeg – ha ez a stabil finanszírozáshoz elengedhetetlenül szükséges – a következő 2 év alatt évente további évi 1 %-kal, illetve a harmadik évben egy, a kötelezően ellátandó kerületi feladatokra vonatkozó hatásvizsgálatot követően további 1 %-kal növekedhet.** A kerületek többlet szerepvállalásához igazodva a Főváros is mindent megtesz annak érdekében, hogy a közösségi közlekedés tartós finanszírozására a már allokáltakon kívül további forrásokat biztosítson.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A fent bemutatott vizsgálatokat részletesebb szakmai döntés-előkészítő anyagok is alátámasztják. Tekintettel a fent bemutatott lehetséges beavatkozási területekre és azok költségvetési és társadalmi hatására, kérem tisztelt Miniszterelnök Urat, hogy – egyetértése

esetén –a budapesti közösségi közlekedési rendszer hosszú távú fenntartható finanszírozására vonatkozóan az alábbi területen kezdődjön strukturált egyeztetés az érintett felek, intézmények között:

**A Főváros közigazgatási határán túlnyúló agglomerációs szolgáltatásokhoz fenntartható pénzügyi egyensúlya érdekében szükséges intézkedések (kormányzati finanszírozás, vagy az agglomerációs szolgáltatások Kormány által történő átvétele és finanszírozása).**

**Az utazási kedvezmények biztosítása miatt keletkező bevételkiesések szociálpolitikai menetidj támogatáson keresztül történő, teljeskörű ellentételezése.**

**A helyi kötőtpályás infrastruktúra működtetésének finanszírozásához – az országos vasúti hálózat működtetéséhez nyújtott támogatáshoz hasonló – külön központi költségvetési előirányzatból nyújtandó támogatás és az ehhez kapcsolódó szerződésrendszer kialakítása.**

**A személyszállítási közszolgáltatások szolgáltatási szintjének emelését célzó járműfejlesztések finanszírozásához többlet támogatási rendszer kialakítása (környezetvédelem, akadálymentesség, fenntarthatóság stb.).**

**A dugódíj bevezetésére vonatkozó kormányzati és törvényi felhatalmazás, kormányzati álláspont kialakítása.**

Reményeink szerint a Fővárosi Önkormányzat által saját hatáskörben végrehajtható változások, a fővárosi kerületek és a Fővárosi Önkormányzat fokozottabb pénzügyi hozzájárulása, valamint a fent bemutatott elvi lehetőségekből a Kormánnyal való konszenzusalapján kialakított intézkedési terv révén elérhető előrelépések mind rövid, mind középtávon biztosítani fogják a fővárosi helyi közlekedés kormányzati finanszírozásának átláthatóbbá tételére és fokozatos csökkentésére vonatkozó kormányzati célok megvalósítását.

Budapest, 2015. szeptember 18.

Tisztelettel:

  
dr. Bagdy Gábor

főpolgármester-  
helyettes

  
Riz Levente

polgármester

  
dr. Láng Zsolt

polgármester

  
Kovács Péter

polgármester

  
dr. Kócsis Máté

polgármester

  
Tarlós István

főpolgármester