

Javaslat a budapesti közösségi közlekedés és a BKV Zrt. működőképességének fenntartása érdekében meghozandó kormánydöntésekre 2012. január végéig

A Kormány úgy dönt, hogy:

1. felhatalmazza a nemzeti fejlesztési minisztert és a belügyminisztert – hogy a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével – 2012. február 10-ig megállapodást kössenek a Fővárosi Önkormányzattal a fővárosi helyi közösségi közlekedés támogatására, a Magyarország 2012. évi költségvetéséről szóló 2011. évi CLXXXVIII. törvény 5. melléklet 10. b) pontjában szereplő 32 200 M Ft támogatás terhére előlegként 20 000 M Ft 2012. április 30-ig több részletben történő folyósítására. A megállapodás megkötésének feltétele, hogy a Fővárosi Önkormányzat vállalást tegyen arra vonatkozóan, hogy:
 - i. legalább 6 milliárd forint, a megrendelt közszolgáltatások ellentételezését szolgáló támogatást biztosít a helyi közösségi közlekedési feladatokra 2012. évi költségvetési rendeletében, melyet egységes közlekedésszervezési és -fejlesztési feladatokra további legalább 4 milliárd forint működési támogatással kiegészít;
 - ii. 9 milliárd forint 2012. április 30-ig visszafizetendő tagi kölcsönt biztosít a BKV Zrt., mint 100%-os önkormányzati tulajdonban álló közszolgáltató számára, a 2012. január 27-én lejáró adósságának törlesztésére,
 - iii. amennyiben a BKV Zrt. hitelképessége annak nyomán helyreáll, hogy a budapesti közösségi közlekedés 2012. évi finanszírozása további döntések nyomán teljes körűen biztosítottá válik és így a lejáró szerződés helyébe lépő hosszú távú feladat-ellátási és közszolgáltatási szerződések 2012. május 1-jétől megköthetőek, akkor:
 - a) a Fővárosi Önkormányzat vállalja, hogy az egyszemélyes tulajdonában álló BKV Zrt. a 9 milliárd forintos tagi kölcsönt hitelfelvétellel kiváltja és a tagi kölcsön visszafizetésére képessé válik,
 - b) az a) pont teljesülése esetén a Fővárosi Önkormányzat vállalja, hogy a tagi kölcsönt a megrendelt közszolgáltatások ellentételezését szolgáló kompenzációvá konvertálja, ennek fedezetéül pedig más működési kiadásából a 9 milliárd forintos összeget 2012. június 30-ig költségvetésében e célra zárolja
 - c) az a) és b) pontok teljesülésével összesen 15 milliárd forint kompenzációt biztosít a Fővárosi Önkormányzat 2012. évi költségvetéséből a helyi közösségi közlekedési működésére.
 - iv. a Fővárosi Önkormányzat vállalja, hogy a BKV Zrt. működését átalakítja és összesen 2012-ben legalább 5 milliárd forint megtakarítását eredményező költségcsökkentési programot valósít meg, melynek 2012. évi eredményeiről negyedévente beszámolót készít a nemzetgazdasági miniszter részére.
2. felkéri a nemzetgazdasági minisztert, a nemzeti fejlesztési minisztert és a belügyminisztert, hogy a Fővárosi Önkormányzattal és a Budapesti Közlekedési Központtal együttműködésben készítsék elő és – az új közszolgáltatási szerződés április hónapban történő megkötésének szükségességére tekintettel – 2012. március 1-ig a Kormánynak nyújtsák be a fővárosi helyi

közösségi közlekedés hosszú távú fenntartható működését és finanszírozási rendszerét bemutató koncepciót. A koncepció:

- i. bemutatja a fővárosi helyi közösségi közlekedés 2012. évi finanszírozását, és javaslatot tesz a menetdíjbevételeken, fogyasztói árkiegészítésen és más saját bevételeken, továbbá a 2012. évi központi költségvetésben szereplő 32 200 M Ft támogatáson, illetve a Fővárosi Önkormányzat által tett vállalások szerinti forrásokon felül hiányzó, a Fővárosi Önkormányzat által minimum mintegy 21 000 M Ft-ra becsült további helyi közösségi közlekedési működési kompenzációigény forrására
- ii. az i) pontban szereplő forrásigény tekintetében bemutatja az alábbi lehetséges megoldások vizsgálatát és amennyiben szükséges, javaslatot tesz a Kormánynak a legkésőbb 2012. április 1-jétől történő hatályba léptetéshez szükséges jogszabálymódosítási javaslatokra, annak érdekében, hogy az uniós és hazai jogszabályoknak megfelelő, kellő megalapozottságú új közszolgáltatási szerződés 2012. május 1-jétől hatályba léphessen:

(A Kormány által további előkészítésre támogatottak az alábbi felsorolásból kiválasztandók, a lehetséges intézkedések tartalma, várt hatása, kockázata és előnye alább bemutatásra került.)

- a) a kerületi önkormányzatok és a Fővárosi Önkormányzat közötti forrásmegosztási arányok módosítása a helyi közösségi közlekedésre juttatandó források növelésével és a vonatkozó törvény módosításával

tartalma:	a forrásmegosztás tárgyát képező adóbevételek 10%-ának helyi közösségi közlekedésre fordítása, mely a kerületek részéről új forrás (mintegy 9 milliárd Ft), a Fővárosi Önkormányzat részéről szintén 9 milliárd forint, amely azonban a működőképesség fenntartásával már nem értelmezhető a Főváros által az 1. pontban vállalt támogatásokon felül.
várt hatás:	évi 9 milliárd forint, április 1-jei bevezetés esetén 6,8 milliárd Ft
előny:	a Főváros és kerületei közötti forrásmegosztás figyelembe venné a közösségi közlekedést; a kerületeknek a kieső bevételek pótlására van még helyi adó emelési lehetőségük, míg a Fővárosnak nincsen
kockázat:	a kerületi önkormányzatok bevételecsökkenése élénk lokális politikai tiltakozást fog kiváltani, melyben a legfőbb megfogalmazott fenyegetés a kerületek ellehetetlenülése lesz az intézkedés nyomán, amit a kerületek a helyi adók növelésével tudnak csak ellensúlyozni

- b) a Budapest által fenntartott helyközi szerepet is ellátó helyi közösségi közlekedési szolgáltatásokkal ellátott agglomerációs települések helyi iparüzési adójának részleges (legfeljebb 5%-os) elvonása

tartalma:	az érintett agglomerációs településekre eső helyi iparüzési adó legalább 5%-ának kötelezően a regionális (elővárosi) közösségi közlekedésre történő fordítása, a fővárosi közlekedésszervezővel és a helyközi ellátási felelőssel egyeztetetten kidolgozandó szolgáltatási tartalom mentén
várt hatás:	évi kb. 1 milliárd forint, április 1-jei bevezetés esetén kb. 750

	millió forint.
előny:	az érintett települések közvetlenül is érdekeltté válnak az elővárosi közlekedés fenntartásában, és hozzájárulásuk előírt minimum mértéke szabályozottá válik
kockázat:	<ul style="list-style-type: none"> - érintett települések egy részének (akik ma semmivel nem járulnak hozzá) tiltakozása, - nem egységes finanszírozási struktúra a BKV-val illetve a más szolgáltatókkal ellátott települések esetében, - az agglomerációs közlekedési intézményrendszer szinte azonnali átalakítása nélkül nehezen kodifikálható

c) a parkolási feladatok egységesen a Fővárosi Önkormányzat általi ellátása és a díjbevételek jogszabály által a Fővároshoz rendelése

tartalma:	a főváros közigazgatási területén, bármely tulajdonú közutakon, közterületeken jelentkező fizető parkolási bevételnek a Fővároshoz rendelése, megváltoztatva a helyi önkormányzatokról szóló törvény 2013-ban hatályba lépő rendelkezését, mely ezen bevételeket a kerületekhez rendeli
várt hatás:	becsülten évi mintegy 4 milliárd forint többletbevétel a Fővároshoz, de ezt csökkenti az üzemeltetési költség, így a várható nettó hatás évi kb. 2 milliárd forint, április 1-jei bevezetés esetén kb. 1,5 milliárd forint, mely az ingyenes parkolási engedélyek számának csökkentésével
előny:	megvalósul a két évtizede a közvélemény által hiányolt egységes budapesti parkolási rendszer, valamint az „egységes közlekedési kassa” elve érvényesül Budapesten, (a közúti közlekedési bevételek tömegközlekedésre fordíthatóvá válnak), megtörténhet a bevételek hatékony felhasználása a közlekedési szektoron belül, számos nemzetközi példával összhangban és közgazdaságilag alátámaszthatóan; továbbá a díjakat meghatározó Fővárosi Önkormányzat végre érdekeltté és kompetenssé válhat a kerületek által ma saját hatáskörükben széles körben nyújtott ingyenes parkolási engedélyek (lakásonként akár 2-3 autóra!) számának és területi hatályának csökkentésében, a rendszer teljes felülvizsgálatában
kockázat:	a kerületek, főként a fizető parkolási övezettel rendelkező belső kerületek tiltakozása

d) úthasználati díj bevezetése Budapest teljes közigazgatási területén 2012 áprilisától, elmaradott technológiai szinten, matricarendszerben, élőerős ellenőrzéssel

tartalma:	a Főváros területén úthasználati díj bevezetése, melyet minden a közutakat használó gépkocsira meg kell váltani, papíralapú matrica formájában, töltőállomásokon és más értékesítési pontokon, ára a helyi bérlethez hasonlóan kb. havi 10.000 Ft lehet, ellenőrzése a Rendőrség közreműködésével és csak élőerővel történhet megfelelő informatikai háttér kiépítésének hiányában
várt hatás:	600 000 fizetésre kötelezett gépkocsi napi mozgását

	feltételezve (korábbi mérésekből mai helyzetre becsült adat), 50%-os fizetési hajlandóság esetén és 10% igénycsökkenés esetén, 32 milliárd forint (július 1-jei bevezetéssel 16 milliárd forint), a rendszer működtetésének költségei nélkül (melyet napi vagy heti matrica bevezetése még tovább csökkent)
előny:	azonnali bevételtermelési lehetőség, mely azon környezeti céllal is magyarázható, hogy az intézkedés a tömegközlekedés versenyképességét a közúti közlekedés rovására javítja
kockázat:	jelentős kockázatai vannak: <ul style="list-style-type: none"> - lejárathatja az egy adott belső zónába való behajtásonkénti fizetésre épülő, kamerarendszerekkel és elektronikus fizetési rendszerrel támogatott dugódíj koncepcióját és annak későbbi bevezetését ellehetetlenítheti politikailag - nagyon kérdéses akár az 50%-os fizetési hajlandóság elérhetősége is, mivel a fizetés lényegében ellenőrizhetetlen, az élőerős ellenőrzéssel és aktív rendőrségi jelenléttel is csak a budapesti forgalom elenyésző része ellenőrizhető - jelentős felháborodást válthat ki a közvélemény részéről párhuzamos tömegközlekedés-fejlesztés és egyéb intézkedések nélkül - aránytalanul terheli a külső kerületek között rövid utat megtevő autóst a belvárosba tartó, az utakat és a környezetet jobban terhelő ingázókhoz képest, a dugódíjjal ellentétben ilyen differenciálásra alkalmatlan.

e) helyi közösségi közlekedési adó bevezetése a helyi iparüzési adó mintájára, a vállalkozások korrigált árbevételére vonatkozóan, 0,2% mértékben, mely a Fővárosban és régiójában Budapest közösségi közlekedésének fenntartását szolgálja

tartalma:	a 2012. évi adótörvények kapcsán már az Országgyűlésnek benyújtott régiós elvű közösségi közlekedési adó francia mintára, mértéke akkor 0,2% (számítása az iparüzési adóhoz hasonlóan), ha a 21 milliárd forintos finanszírozási hiány megoldása a célja
várt hatás:	kb. 20 milliárd Ft (április 1-jei bevezetéssel 15 milliárd Ft)
előny:	közvetlen és jól számítható adóbevétel, rendszerszinten a szektor finanszírozásának a régió gazdasági teljesítményéhez kapcsolása, a régió gazdasági potenciáljának kihasználásával; továbbá az agglomeráció szerepvállalása a budapesti közlekedés finanszírozásában
kockázat:	gazdaságpolitikai célkitűzésekkel ellentétes hatású lehet, ha az alacsony mérték ellenére is gazdaságlassító hatással jár (ennek érdemi vizsgálata még nem történt meg)

f) a helyi adókról szóló törvény olyan tartalmú módosítása, mely a Főváros számára lehetővé teszi a helyi iparűzési adó maximális 2%-os mértékének további emelését 0,25 százalékponttal, de oly módon, hogy az emelésből származó bevétel nem tárgya a kerületekkel való forrásmegosztásnak és csak a helyi közösségi közlekedés finanszírozására fordítható

tartalma:	a helyi iparűzési adó Budapesten 2% helyett 2,25%, a 0,25% különbséget kizárólag a Főváros bevétele és csak helyi közösségi közlekedésre fordítható
várt hatás:	kb. 21 milliárd Ft (április 1-jei bevezetéssel 15 milliárd Ft)
előny:	közvetlen és jól számítható adóbevétel, rendszerszinten a szektor finanszírozásának a főváros gazdasági teljesítményéhez kapcsolása, a főváros gazdasági potenciáljának kihasználásával;
kockázat:	<ul style="list-style-type: none"> - gazdaságpolitikai célkitűzésekkel ellentétes hatás lehet, ha az alacsony mérték ellenére is gazdaságlassító hatással jár (ennek érdemi vizsgálata még nem történt meg), - nem jelenik meg az agglomeráció szerepvállalása a budapesti közlekedés finanszírozásában, - fennállhat a veszélye, hogy a fővárosi vállalkozások kiköltöznek a fővárosból, bár kis mértékű emelésnél ez a hatás kisebb lehet.

g) a helyi közösségi közlekedés ÁFA-kulcsának csökkentése egyes európai példák alapján, a nettó jegyárak emelésével, a bruttó árak változatlanul tartásával

tartalma:	a helyi közösségi közlekedés ÁFA-kulcsa 27-ről 5 százalékra mérséklődik
várt hatás:	13 milliárd forint (április 1-jei bevezetéssel 9 milliárd Ft)
előny:	a nagyjából költségvetési finanszírozású és amúgy is versenyképességi hátránnyal küzdő ágazat számos európai országban alkalmazott kedvezményes ÁFA-besorolása javítja az ágazat versenyképességét és finanszírozási helyzetét (hasonló megoldás pl. a távhő ÁFA-kulcshoz), a hatás vidéken is érvényesül (további 2-3 milliárd forint, mely segít a vidéki nagyvárosok válságos helyi közlekedés finanszírozási helyzetén)
kockázat:	a hatás központi költségvetési egyensúlyt ront (kieső ÁFA-bevétel), ugyanakkor rendszerszinten (és a nemzetközi szervezetek felé) nem közvetlen költségvetési támogatásként jelenik meg

h) a központi költségvetésben a fővárosi helyi közösségi közlekedésre beállított 32 200 M Ft növelése, a más intézkedésekkel nem fedezett mértékben, átmeneti intézkedésként a 2013-tól életbe léptethető intézkedések bevezetéséig

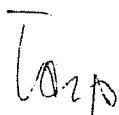
tartalma:	átmeneti költségvetési támogatásnövelés, a 2012-es működés biztosítása érdekében, abban az esetben, ha 2013-tól a
-----------	---

	többlettámogatás kiváltása adópolitikai, rendszerátalakítási intézkedésekkel, vagy a személyforgalmi behajtási díj évközi bevezetésével megtörténhet
várt hatás:	döntés szerint
előny:	minden más intézkedési lehetőség elvetése esetére a fővárosi közösségi közlekedés működőképességének fenntartása, előnye még, hogy ha betervezésre kerül, felváltja az eseti kormánydöntésen alapuló finanszírozást, annál átláthatóbb
kockázat:	a központi költségvetési egyensúlyt rontja

- iii. javaslatot tesz a fővárosi helyi közösségi közlekedésének 2013-tól érvényes finanszírozási rendszerére, figyelembe véve a személyforgalmi behajtási díj bevételi, a 4-es metró 2014-től várhatóan megkezdődő üzemeltetésének kiadási hatásait, a 2012-ben már nem életbe léptethető, de lehetséges adópolitikai és egyéb egyensúlyjavító intézkedéseket, továbbá a helyi közösségi közlekedési viteldíjainak és a fővárosi parkolási díjak inflációkövető emelését is.
- iv. javaslatot tesz Budapest és agglomerációja egységes közösségi közlekedés szervezéséhez szükséges intézkedésekre, a fővárosi helyi és a környéki elővárosi (MÁV-Start, Volánbusz) szolgáltatások összehangolására, egységes tarifarendszerre és közlekedésszervezésre, az így elérhető hatékonyságjavítási potenciálra vonatkozóan
- v. javaslatot tesz a személyforgalmi behajtási díj teljes értékű technológiai környezetben (kamerarendszer, elektronikus fizetési rendszer) 2013 során történő bevezetéséhez szükséges jogszabály-módosítások ütemezésére, koncepciójára vonatkozóan, illetve az elérhető források feltárásával – amennyiben lehetséges – a projekt Közlekedés Operatív Programból történő finanszírozására.
- vi. javaslatot tesz a fővárosi közösségi közlekedésének fejlesztésére kidolgozott, de még miniszteri támogatást nem kapott projektjavaslatokról szóló támogató vagy forrás hiányában elutasító döntésre (elektronikus jegyrendszer, villamos és trolibusz járműbeszerzés, 3-as metró felújításának előkészítése) a Közlekedés Operatív Programból elérhető és más igénybe vehető fejlesztési források feltárásával, figyelembe véve az Európai Bizottság felé tett vállalásokat és a más projektekhez való kapcsolódásokat.
3. felhatalmazza a nemzeti fejlesztési minisztert és a belügyminisztert – hogy a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével – 2012. április 1-ig megállapodást kössenek a Fővárosi Önkormányzattal a fővárosi helyi közösségi közlekedés támogatására, a Magyarország 2012. évi költségvetéséről szóló 2011. évi CLXXXVIII. törvény 5. melléklet 10. b) pontjában szereplő 32 200 M Ft támogatás terhére fennmaradó 12 200 M Ft-ra vonatkozóan, időarányos folyósítással, mely megállapodás csak akkor lép hatályba, ha a koncepciót a Kormány és Fővárosi Közgyűlés elfogadta, továbbá a 2012-ben fedezetlen 21 milliárd Ft finanszírozását szolgáló döntések megszülettek.

4. felkéri a nemzetgazdasági minisztert, hogy a fővárosi közösségi közlekedés működőképességének fenntartása érdekében 2012. február 15-ig tegyen javaslatot a BKV Zrt. 2004 és 2009 közötti felelőtlen gazdálkodásának eredményeként felgyülemlett és 2012-ben lejáró 58 milliárd forint adósságállomány újrafinanszírozásához esetlegesen szükséges kormánydöntésekre, szükség esetén a 2012. április 30. előtt lejáró hitelek esetében tegyen javaslatot állami garanciavállalásra.

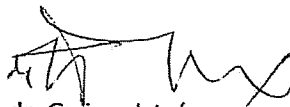
Készítette: a Fővárosi Önkormányzat tömegközlekedés-finanszírozási tárgyalóbizottsága



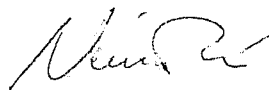
Tarlós István



dr. Bagdy Gábor



dr. György István



Németh Zoltán



Rogán Antal



Vitézy Dávid

Budapest, 2012. január 12.