

dr. Orbán Viktor Úr részére

ikt. szám: FPK 30/10-8/2012

Magyarország Miniszterelnöke

Tárgy: megoldási javaslat a budapesti
közösségi közlekedés finanszírozására

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

2010 ősze óta a budapesti tömegközlekedés és a BKV Zrt. problémáit számos levélben, koncepcióban mutattam be Önnek, a fővárosi képviselők több törvényjavaslattal és módosító indítvánnyal éltek az Országgyűlésben. Kénytelen vagyok annak ellenére ismét Önhöz fordulni, hogy 2011-ben a Kormány több alkalommal nyújtott segítséget, mely nélkül a BKV nem tudott volna talpon maradni. Nélkülözhetetlen segítségét ezúton ismét köszönöm.

A budapesti közösségi közlekedés finanszírozási kérdéseinek rendszerszintű megoldatlansága miatt – a fővárosi önerő hiányában –, az alkalomról alkalomra nyújtott kormányzati segítség nélkülözhetetlen volt. Ugyanakkor, a 2010-es választások óta az is világos mindnyájunk számára, hogy a „tűzoltó” jellegű beavatkozások mellett elkerülhetetlen a közösségi közlekedés finanszírozásának budapesti és országos szinten is hosszú távra kiszámítható, normákban szabályozott megoldásának kialakítása. Ez a folyó fizetési és likviditási problémák megoldása mellett az idő múlásával különösen akut problémává vált, hiszen az áprilisban lejáró régi, nem EU-konform BKV közszolgáltatási szerződés helyébe stabil, kiszámítható finanszírozási környezet megteremtése esetén tudunk csak új, az uniós normák szerinti szerződéses rendszert léptetni. A finanszírozás kiszámítható alapokra helyezésének ezért a fent említettek miatt legkésőbb márciusban meg kell születnie.

Ez az év az előzőnél is nehezebb környezetben indul, melyet a központi költségvetés szűk mozgásterét és a 32 milliárd forintos normatív támogatás zárolását látva az igen nehéz nemzetgazdasági helyzet és világgazdasági környezet jellemez, melynek leküzdésére a Kormány minden tőle telhető

erőfeszítést megtesz. Sajnálatos módon a kormányra háruló, az országot érintő még nagyobb volumenű problémákhoz hasonlóan a budapesti tömegközlekedés finanszírozásában és a BKV gazdálkodásában is – az új városvezetés nyakába szakadva – egyszerre összpontosulnak a múlt, a jelen és a jövő finanszírozási gondjai. Egyszerre kell megküzdünk az alábbi kihívásokkal:

1. A múlt pénzügyi adóssága

A 2004 és 2009 közötti felelőtlen gazdálkodás és megoldatlan finanszírozás miatt felvett működési hitelek idén lejárnak, év végéig mintegy 58 milliárd forint adósság visszafizetése esedékes, ebből 41 milliárd forint az első félévben, melyet a kereskedelmi bankok ma már az állam garanciavállalása és stabil működési finanszírozás hiányában nem refinanszíroznak. Állami garanciavállalás nélkül a BKV önmagában ezen probléma miatt is fizetéseképtelenné válik már márciusra, még akkor is, ha a január végén lejáró 9 milliárd forintos hitelt egy tulajdonosi kölcsönrel a Főváros költségvetésében súlyos zárolásokat bevezetve, a város likviditási tartalékait kimerítve áthidaljuk. Hitelképességünk határa miatt az sem lehet megoldás, hogy a BKV helyett a Főváros vegye fel a hiteleket, ennek hátterét a 6. sz. mellékletben bemutattam.

2. A múlt műszaki adóssága

A pénzügyin felül a múlt műszaki szempontból is kopogtat az ajtón: a 20 év feletti buszok, 30 éves szovjet trolibuszok, 40 éves életkorhoz közeledő metrókocsik és Kisföldalatti-szerelvények, ötvenedik életévükhöz közeledő HÉV-szerelvények jellemzik a BKV műszaki problémátömegét. Erre minden lehetséges forrással, így különösen az uniós források felhasználásával megoldást kell találnunk. A problémák összefüggenek: kiszámítható működési finanszírozással az új buszüzemeltetési modellünk segítségével piaci szerepvállalással tudjuk lecserélni az elöregedett buszparkot, míg uniós támogatások megléte esetén a kötöttpályás ágazatokban le tudjuk hívni a 2013-ig rendelkezésre álló uniós forrásokat és el tudjuk kezdeni a felkészülést a 2014 utáni uniós forrásokra.

3. A jelen, azaz 2012 finanszírozási problémája

A múlt adósságának leküzdése, az elődeink által szőnyeg alá söpört problémák megoldásának kényszere mellett a folyó finanszírozás is bizonytalan: ahogy részletesen már több alkalommal bemutattuk, a menetdíj-bevételeken és az utazási kedvezmények utáni állami árkiegészítésen felül 73 milliárd forint hiányzik a budapesti közösségi közlekedés idej

működtetéséhez, melynek megoldásában szűkös lehetőségeihez mérten természetesen – minden lehetőségét igénybe véve – a Főváros is szerepet fog vállalni. A Fővárosi Önkormányzat lényegében minden önként vállalt feladatát megszünteti és jelentős költségcsökkentéseket hajt végre minden ágazatban, de a 32 milliárd forintos BKV-támogatás nélkül mára mintegy 150 milliárd forintra apadt fővárosi működési költségvetésből egy 73 milliárdos problémát nem tudunk, nem lehet megoldani (a Főváros 2012. évi elfogadott költségvetési koncepcióját 3. sz. mellékletként csatoltam).

Gyakran elhangzik a megoldás lehetséges kulcsaként Budapest gazdasági potenciálja, mely kétségtelenül igaz, de ebből önkormányzatunk szinte semmit nem érez sajnos az adóelvonásoknak és a kétszintű önkormányzati rendszer forrásmegosztásának köszönhetően, mely környezetet részletesen a 4. sz. mellékletben mutattam be.

4. A jövő évek stabil, fenntartható finanszírozása

A jelen problémáinak megoldásánál is tovább kell gondolkodnunk most: a BKV közszolgáltatási szerződése 2012. április 30-án lejár, megújításához fedezet szükséges. Ennek megfelelően tehát mind az idejű finanszírozást, mind egy 2013-tól is tartósan fenntartható modellt asztalra kell tegyünk ahhoz, hogy a szerződés aláírható legyen. Gondolnunk kell az azonnal nem, de már a következő években is jelentős bevételi potenciállal bíró fejlesztésekre is, így a behajtási díj („dugódíj”) és az elektronikus jegyrendszer bevezetésére is, mely projekteket minisztériumi támogatás híján a Főváros és a Budapesti Közlekedési Központ saját forrásból előkészített, de továbblépni nem tudunk. A megkötött szerződés és a stabil finanszírozás két másik okból is fontos: e nélkül az Európai Unió vonatkozó rendeletének nem tud megfelelni a budapesti tömegközlekedés finanszírozása és könnyen a tiltott állami támogatás vádja merülhet fel. Ez pedig láncreakciót indíthat el: ha nem tartjuk be a városi tömegközlekedés kiszámítható, rendszeres finanszírozására vonatkozó elveket, a 4-es metró és a villamosfejlesztési projektek uniós támogatása is elveszhet, és még a város régebben, állami garanciával kötött hitelszerződéseit is felmondhatják. A Fővárosi Önkormányzat a maga részéről mindent megtett az uniós irányelvek betartása érdekében: korszerű és ütőképessé közlekedésszervezőként létrehoztuk a Budapesti Közlekedési Központot, a BKV számos irányítási és közlekedésszervezési feladatát az év során áthelyezzük a BKK-hoz, ezen felül megteremtettük a szolgáltatók versenyének lehetőségét a buszszektorban. Megkezdjük a BKV átalakítását is, hatékonyságjavítási lépések, költségcsökkentő intézkedések egész sorát léptettük életbe (részletesen az 5. sz. mellékletben), felvállalva az elmúlt évtizedekben soha, senki által fel nem vállalt konfliktusokat.

Stabil finanszírozás nélkül a lejáró hitelek refinanszírozása sem lehetséges, tehát nem csak továbblépni nem tudunk a megkezdett átszervezésekben, de a BKV fizetéseképtelensége és az uniós fejlesztési források elvesztése is fenyeget a finanszírozás stabil alapokra helyezése nélkül, mely veszélyek bekövetkezése külön-külön is lehetetlen helyzetbe sodornák a Fővárost és százmilliárdos nagyságrendű kiadást okozva a központi költségvetést is.

Megoldási javaslat

A bemutatott problémátömeg olyan mérvű, hogy külön-külön bármelyik megoldása is alapos előkészítést és jelentős politikai erőfeszítéseket igényel. A folyamatosan halmozódó gondok ilyen sűrűséggel és koncentrációban a BKV körül a Főváros elmúlt húsz évében még soha nem jelentkeztek, hiszen az elmúlt években is rendre hitelekkel, elhalasztott beruházásokkal utódaikra, azaz ránk hagyták a problémát a választott, felelős vezetők. Mi már a fentiek szerint sem műszaki, sem jogi, sem pénzügyi okokból tudjuk ezt megtenni és meggyőződésem szerint nem is lehet ez a célunk.

A budapesti tömegközlekedés problémájának megoldása nem lehetetlen, de egymásra épülő és sokszor igen nehéz döntések sokasága nélkül nem lehetséges. Számos részletes anyag, koncepció, levél készült már, azonban eddig talán azt nem tudtuk kellően összefogottan és kellő részletességgel bemutatni Ön felé, milyen kormánydöntést javaslunk, mi lehet az a megoldás, amit a Főváros kezdeményez. Az elmúlt hetekben Matolcsy György miniszter úrral sajnos nem tudtam személyesen egyeztetni, a Szatmáry Kristóf államtitkár és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója közötti tárgyalások nagyrészt azzal teltek, hogy államtitkár úrral részleteiben megismertessük a Főváros gazdasági, pénzügyi mozgásterét és a fővárosi közösségi közlekedés sajátosságait. Mindazonáltal, mára az általuk legkisebb közös többszörösésként összefoglalt következtetések és súlyos döntési pontok is – még ha csak részlegesen is fedik a Főváros itt bemutatott álláspontját – igen hasonlóak ahhoz, amit jelen levelemben felvázolok Önnek.

A fővárosi Fidesz-KDNP frakció, látva az egyre veszélyesebbé váló helyzetet, felsorakozott a probléma megoldása mögé és a főpolgármester vezetésével egy frakcióbizottság formájában kollektív fellépést kezdeményezett. A delegáció tagjai, Tarlós István főpolgármester, Dr. Bagdy Gábor főpolgármester-helyettes, Dr. György István főpolgármester-helyettes, Rogán Antal gazdasági bizottsági elnök és Németh Zoltán frakcióvezető, valamint Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója közösen jegyzik a levelémhez 1. sz. mellékletként csatolt javaslatot. A megfogalmazott dokumentumban bátorkodtunk a kormánydöntések formátumában röviden összefoglalni, milyen döntések vezethetnek oda, hogy a Főváros lehető legnagyobb mértékű

szerepvállalásával, a központi költségvetés egyensúlyának romlása nélkül közösen megoldjuk a budapesti tömegközlekedés fentiekben részletezett, ránk hagyott problémátömegét. A mi célunk is az, hogy olyan helyzetet állítsunk elő, mely lehetővé teszi a budapesti tömegközlekedés városi finanszírozását, a Kormány folytonos beavatkozási kényszere nélkül.

A javaslat a múlt pénzügyi adósságának kezelésére, a műszaki adósság leküzdésének megkezdésére, a folyó finanszírozás stabilizálására és a közszolgáltatási szerződés megkötésének feltételét jelentő tartós finanszírozási megoldások kidolgozására is irányul. A javaslatokban számos régóta megoldatlan stratégiai kérdést is felvetettünk. Nem állt szándékunkban a Kormány helyett válogatni a javaslatok közül, így a javaslat egy igen lényeges elágazási pontján nyolc különböző, alternatív, részben helyettesítő javaslatot is megfogalmaztunk. Ezek a változatok a normatív támogatás zárolásának feloldása és a Főváros maximális lehetséges szerepvállalásán felül hiányzó összeg előteremtésére vonatkoznak. Rogán Antal kérésének megfelelően jelzem, hogy az alternatívák közül az a) és c) változattal (parkolási bevételek Fővároshoz rendelése, kerületek és Főváros közötti forrásmegosztás újraosztása) szemben kerületi polgármesterként fenntartásokat fogalmazott meg.

A megoldás struktúrája követi azon elveket, melyeket a Kormány képviselőivel folytatott formális és informális találkozókra megismertünk. Így tehát a normatív támogatás első, 20 milliárd forintos részletének folyósítását a Főváros ezzel azonos mértékű szerepvállalásához köti, míg a további 12 milliárd forint folyósításához a 21 milliárd forintos fennmaradó hiány megoldását szabja feltételül a javaslat, melyre számos utat mutatunk be, de ezek közül csak a Kormány tud választani és bármelyikről dönteni. Ezt a finanszírozási szerkezetet a 2. sz. melléklet mutatja be. Mindemellett több, a tartós finanszírozáshoz szükséges szakmai javaslat szerepel a dokumentumban.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A Fővárosi Önkormányzat, a városvezetés és a fővárosi Fidesz-KDNP frakció minden lehetséges erőfeszítést megtett és megtesz annak érdekében, hogy a ránk hagyott örökséget, a város mára legnagyobb problémáját megoldjuk. Célunk a Kormány munkájának könnyítése és reális, elfogadásra alkalmas, a központi költségvetés nehéz helyzetét és a Kormány szűk gazdaságpolitikai mozgásterét egyaránt figyelembe vevő, ugyanakkor nem csak látszatértékű megoldások kidolgozása volt.

Az idő szorít bennünket, hiszen január végén, márciusban, majd áprilisban sorra járnak le a visszafizetendő hitelek, nincs fedezete a tömegközlekedés folyó működésének, emellett közeleg az április végi határidő a közszolgáltatási szerződés újrakötésére.

Bízom benne és kollégáimmal bízunk benne, hogy a Kormány számára elfogadható döntési javaslatokat tudunk megfogalmazni. Biztos vagyok benne, hogy ha így van, Miniszterelnök úr támogatására, ahogy eddig is, most is számíthatunk, számíthatnak a budapestiek.

Budapest, 2012. január 13.

Tisztelettel:



Tarlósi István

Mellékletek:

1. sz.: javaslat a Kormány számára lehetséges, a budapesti közösségi közlekedés működőképességének fenntartásához szükséges kormánydöntésekre
2. sz.: a közösségi közlekedés finanszírozási szerkezete a javaslat elfogadása esetén
3. sz.: a Fővárosi Önkormányzat elfogadott 2012. évi költségvetési koncepciója
4. sz.: Hatékonyságjavítási lépések a budapesti közösségi közlekedésben az új városvezetés által
5. sz.: Budapest gazdasági potenciáljának lecsapódása a Főváros költségvetésében - elemzés
6. sz.: A BKV finanszírozása a Főváros állam által garantált hitelfelvételén keresztül

Másolatban kapja:

- Dr. Navracsics Tibor miniszterelnök-helyettes, közigazgatási és igazságügyi miniszter
- Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter
- Dr. Pintér Sándor belügyminiszter
- Varga Mihály államtitkár, Miniszterelnökség
- Dr. Naszvadi György államtitkár, Nemzetgazdasági Minisztérium
- Kósa Lajos, a Fidesz ügyvezető alelnöke