



ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

ELEMZÉSE

2019.

ELEMZÉS



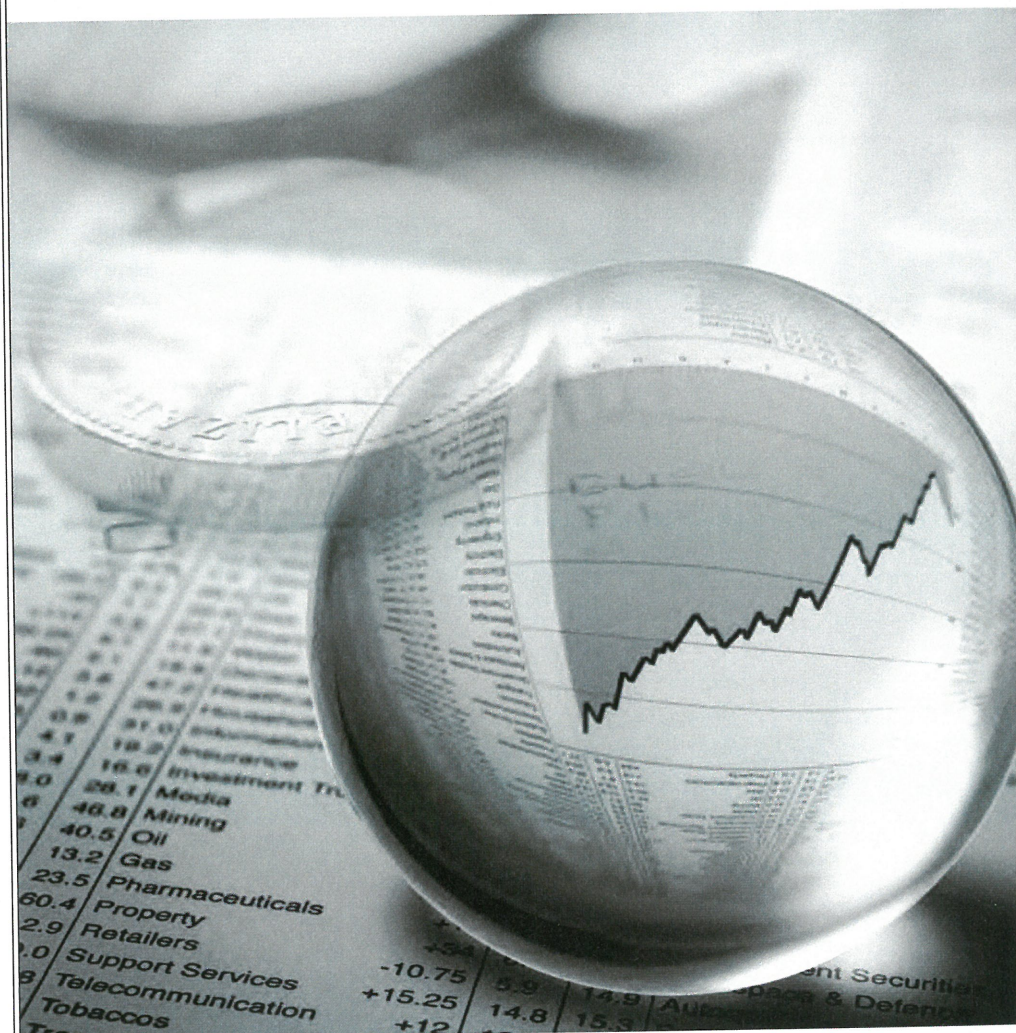
A helyközi közösségi közlekedés



ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

ELEMZÉSE

ELEMZÉS



A helyközi közösségi közlekedés

ENGEDÉLYEZŐ:

ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

Domokos László ELNÖK

Domokos László elnök

Az Elemzés
az interneten
a www.asz.hu
oldalon
olvasható.

Szerkesztő:

BÖRÖCZ IMRE projektvezető

Az elemzés elkészítését felügyelte:

KLINGA LÁSZLÓ felügyeleti vezető

Készítették:

BÖRÖCZ IMRE projektvezető

BEKE ANDREA számvevő

NAGY ADRIENN számvevő

Kiadja az Állami Számvevőszék

EL-1457-005/2019

TARTALOM

▶	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ, KÖVETKEZTETÉSEK.....	4
▶	BEVEZETÉS	5
▶	AZ ELEMZÉS CÉLJA, TERÜLETE.....	7
▶	AZ ELEMZÉS MÓDSZERTANI HÁTTERE	7
▶	1. STRATÉGIAI ÉS JOGSZABÁLYI HÁTTER	8
	1.1 A helyközi közösségi közlekedés uniós alapelvei, jogi szabályozása	8
	1.2 A helyközi közösségi közlekedés jogi szabályozása hazánkban	9
	1.3 A helyközi közösségi közlekedés hazai stratégiája	11
▶	2. SZÁMVEVŐSZÉKI TAPASZTALATOK	16
▶	3. A HELYKÖZI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MŰKÖDÉSÉNEK FINANSZÍROZÁSA	18
	3.1 A menetdíjbevételek.....	18
	3.2 A szociálpolitikai menetdíj-támogatás	20
	3.3 Az állami támogatás.....	21
	— 3.3.1 A közösségi közlekedés összehangolása.....	21
	— 3.3.2 A helyközi személyszállítási közszolgáltatások költségtérítése	22
	— 3.3.3 Az elővárosi közösségi közlekedés támogatása	23
	3.4 A helyközi közlekedést biztosító gazdasági társaságok finanszírozottsága	23
▶	4. A FEJLESZTÉSEK IRÁNYAI ÉS HATÁSAI A HELYKÖZI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSRE.....	30
▶	MELLÉKLETEK.....	35
	— 1. melléklet: Számvevőszéki jelentések a közlekedési társaságokról	36
	— 2. melléklet: A TEN-T bővítésének forrásbiztosítása, továbbá az Európai Unió a közösségi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi elvárásai	37
	— 3. melléklet: A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia illeszkedése	39
	— 4. melléklet: Az állami tulajdonban lévő hét regionális közlekedési társaság számvevőszéki jelentéseinek összefoglaló megállapításai és javaslatai	40
	— 5. melléklet: Az európai számvevőszékek tapasztalatai	41
	— 6. melléklet: A KÖZOP helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásai.....	43
	— 7. melléklet: Az IKOP helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásai.....	44
▶	FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK.....	47
▶	JOGSZABÁLYOK ÉS KÖZJOGI SZABÁLYOZÓ ESZKÖZÖK JEGYZÉKE	51
▶	RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE.....	52
▶	FOGALOMTÁR	53

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ, KÖVETKEZTETÉSEK

A helyközi közösségi közlekedés – 2013-2017. évekre vonatkozó – elemzése arra a következtetésre jutott, hogy a területre vonatkozó jogi keretek és stratégiai célkitűzések összhangban állnak az Európai Unió közlekedéspolitikájával és irányelveivel. A feladatellátás megszervezéséhez, a közszolgáltatás szabályszerű ellátásához, a vagyonnal való gazdálkodáshoz az Alaptörvény a legfőbb elvek (átláthatóság, törvényesség, eredményesség, célszerűség, közélet tisztasága) kijelölésével, a területre vonatkozó törvények pedig a lényeges szakmai szabályok meghatározásával megfelelő jogi kereteket biztosítottak.

Az ÁSZ a 2017-2018. években ellenőrizte az állami tulajdonban lévő regionális közlekedési társaságokat. Az ellenőrzött időszak végére gazdálkodásuk alapvetően szabályozottá és szabályszerűvé vált, integritásuk kedvezőbb képet mutatott az országos integritási felmérésben lévő összes társaság átlagához képest. A hét társaságnak szóló hat számvevőszéki javaslat alapján megtett intézkedések is hozzájárultak a társaságok átláthatóságához és elszámoltathatóságához.

A statisztikák szerint a közösségi közlekedés igénybevételének aránya Magyarországon magasabb az európai átlagnál, a helyközi autóbuzsos személyszállításban szállított utasok száma ugyanakkor az utóbbi években kismértékben csökkent. 2017-ben így is mintegy 409 millió fő utas utazott a helyközi közlekedési társaságok belföldi járatain.

A helyközi közúti közösségi közlekedés működésének forrásául az elemzett öt évben a legnagyobb részben a bérlet- és jegyértékesítésből származó menetdíjbevételek szolgált (45%). Ha azonban az egymással közel azonos arányt képviselő szociálpolitikai menetdíj támogatást és a helyközi közösségi közlekedés költségtérítését együtt vesszük figyelembe, akkor az látható, hogy az állami költségvetésből származó források a menetdíjbevételeknél nagyobb mértékben járultak hozzá a közfeladat ellátásához. A 2013-2017. években a menetdíjbevételek és az állami forrásból származó támogatások, ellentételezések éves átlagban több mint 170 Mrd Ft-ot tettek ki.

A Széll Kálmán Tervben, illetve a Széll Kálmán Terv 2.0-ban meghirdetett célok és intézkedések helyközi közúti közösségi közlekedésre vonatkozó teljesítésében, illetve végrehajtásában pozitív irányú részeredmények, de elmaradások is vannak. A 2012. évtől megkezdett szervezeti integrációs folyamat – amelynek során a 2015. évtől a helyközi közúti közösségi közlekedésben résztvevő 24 Volán társaságot hét regionális közlekedési társaságba szervezték – kedvezően befolyásolta az utódszervezetek működését és gazdálkodását. Így a közszolgáltatást nyújtó szervezetek számának csökkentése lehetővé tette párhuzamos feladatok megszüntetését, azok egyszerűsítését, egységesítését, összehasonlíthatóságát. Kedvezően befolyásolta továbbá a helyközi közösségi közlekedés folyamatainak átláthatóságát is. A szervezeti integrációt követően javultak a társaságok gazdálkodási eredményének mutatói, csökkent a foglalkoztatottak létszáma. A folyamatok racionalizálásának hatására a 2015-2017-es időszakban csökkent a regionális társaságok által elszámolt anyagi jellegű ráfordítások összege. A kötelezettségállományok csökkentésével kapcsolatos célkitűzést ugyanakkor az integrációs folyamat nem tudta maradéktalanul megvalósítani. A 2017. év végén a regionális társaságok kötelezettségállományai meghaladták a Volán társaságok 2014. évi, a szervezeti integráció előtti adatát. A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter 2019. február végén bejelentette, hogy az év folyamán megkezdődik a regionális társaságok egyetlen társaságba szervezése.

Az időszakban több, a helyközi közösségi közlekedést közvetetten befolyásoló, a rendelkezésre álló európai uniós forrásokat kihasználó közúti infrastruktúrafejlesztésre került sor. A kapcsolódó statisztikai adatok alapján a megvalósított közútbővítések hozzájárultak a helyközi közösségi közlekedés minőségének javításához, a jobban, gyorsabban járható közutak által csökkent a menetidő, kényelmesebbé, biztonságosabbá vált az utazás.

A fenntartható közlekedési módok kiemelt céljait szem előtt tartva megkezdődött az ágazat járműparkjának cseréje, de az autóbuzspark átlagos kora a 2013-2017. évek vonatkozásában csak kismértékben csökkent, az autóbuzspark környezetterhelési mutatói sem javultak az elvárások szerint. Az autóbuzspark közel 98%-a 2017 végén gázolajüzemű volt.

A 2017. évben – európai uniós források igénybevételével – megkezdődött a közösségi közlekedési rendszerek versenyképességének növelését biztosító egységes informatikai háttérrendszer, a Helyközi Közösségi Közlekedési Információs Rendszer kialakítása, ami lehetővé teszi a közösségi személyszállítás és a kapcsolódó szolgáltatások adatainak és adatbázisainak összekapcsolását, átláthatóságának növelését. Az egységes jegy- és bérletvásárlási lehetőség várhatóan kedvezően hat a helyközi közösségi közlekedés igénybevételére.

BEVEZETÉS

Sokan és sokféleképpen gondolkodnak a helyközi közösségi közlekedésről. Érthető a kényelmes legyen, meg gyakran járjon típusú jellemző lakossági megközelítés. Közösségi érdek viszont – többek között – a párhuzamosságok minimalizálása, a központi finanszírozás szükséges és elégséges szintre állítása, a károsanyag-kibocsátás csökkentése, a digitalizáció kihívásainak kezelése. A fejlett, XXI. századi közösségi közlekedés nem önmagában az eszközpark modernizációját jelenti, hanem az ország teherbíró képességével, a közlekedési lehetőségek széles tárházával számoló megoldásokat, „okos és intelligens” szervezést és működtetést. Jelen elemzés – az integráció aktuális mértékére tekintettel – még nem kereste a választ a közösségi közlekedés széles integrációja esetén feltehető olyan alapvető kérdésekre, mint például a következők:

- A közösségi közlekedés integrációja hogyan hat a párhuzamosságok csökkentésére, a központi finanszírozási igényre és a használt eszközök kombinációjára, a privát és közösségi közlekedés közötti arány optimalizálására?
- A magas fokú integráció érdemben hozzájárult-e a költségcsökkentés eléréséhez és az eredményesség növeléséhez, a komplex fejlesztések révén a technikai-kényelmi modernizációhoz, a károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez, a digitális kihívás kezeléséhez, mindemellett a keresztfinanszírozás elkerüléséhez, az átláthatóság szempontja érvényesítéséhez?

A 2017-2018. években lezárultak az állami tulajdonban lévő, a közúti közösségi közlekedési szolgáltatást nyújtó gazdasági társaságok számvetőségi ellenőrzései (1. melléklet). E társaságok tevékenységének fő eleme a helyközi közösségi közlekedés volt, ez áll a jelen elemzés fókuszában.

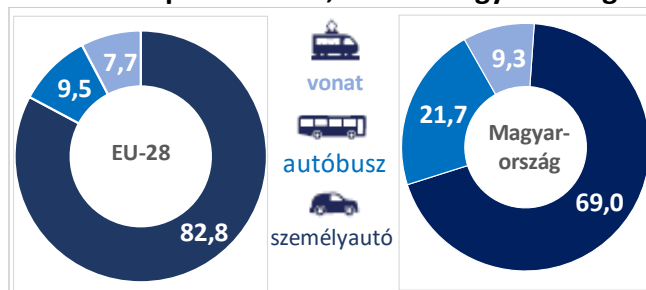
A 2012. évtől megkezdődött a helyközi közösségi közlekedés szervezeti integrációja, melytől egyrészt a közfeladatot ellátó gazdasági társaságok veszteséges működésének, illetve eladósodottságának megszüntetését, másrészt a feladatellátás rendszerének átláthatóbbá tételével és a sokszor párhuzamosan végzett tevékenységek kiküszöbölésével az ágazat hatékonyságának, illetve gazdaságosságának növekedését várták. Ezen túlmenően a közösségi közlekedési rendszerek – az európai uniós elvárásoknak megfelelő – integrációjára való törekvés, valamint a környezetvédelmi elvárások is indokolják, hogy értékeljük az elmúlt években bekövetkezett, az ágazatot érintő változásokat.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény szerint közösségi közlekedés alatt a menetrend alapján közlekedő gépjárművekkel végzett közforgalmú személyszállítást értjük. A „helyközi” közlekedés egyrészt az „országos személyszállítási szolgáltatás” – ami a regionális, elővárosi vagy helyi személyszállítási szolgáltatásnak nem minősülő személyszállítási szolgáltatás –, másrészt a „regionális személyszállítási szolgáltatás” – ami a megye határán belül vagy a megyehatár átlépése esetén 100 km-t meg nem haladó, elővárosi személyszállítási szolgáltatásnak nem minősülő belföldi személyszállítási szolgáltatás. Ide tartozik harmadrészt az „elővárosi személyszállítási szolgáltatás” a főváros vagy megyei jogú város és annak legfeljebb 100 km-es vonzáskörzete között végzett személyszállítási szolgáltatás.

A személyszállítás – ami magában foglalja a helyi és a helyközi belföldi, valamint a nemzetközi személyszállítást is – utaskilométerben mért 2016. évi teljesítménye hazánkban összesen 82,2 milliárd utaskilométer volt, amelynek 69%-át a személygépkocsi (56,7 milliárd utaskilométer), 31%-át a vasúti és a közúti személyszállítás tette ki. Ez meghaladja az Európai Unió 28 tagállamának 17,2%-os átlagos teljesítményét. Szintén szembevetendő eltérés, hogy hazánkban az autóbuszok (helyi és helyközi együttes) teljesítménye (17,8 milliárd utaskilométer)¹ több mint kétszerese (233%-a) a vonatok személyszállítási teljesítményének (7,7 milliárd utaskilométer), míg az EU tagállamok átlagában ez a különbség mindössze 23%. (1. ábra

1. ábra

A személyszállítási teljesítmények megoszlása módozatok szerint az Európai Unióban, illetve Magyarországon (%)



Forrás: ÁSZ szerkesztés, a KSH adatai alapján

¹ Ez az adat tartalmazza a helyi közlekedés teljesítmény adatát is az EU-s adatokkal való összehasonlíthatóság miatt.

Hazánkban a belföldi helyközi személyszállítás területén mind a szállított utasok, mind pedig a megtett utaskilométer alapján az autóbuszos közlekedés dominál: a buszok három és félszer több utast szállítanak, mint a vonatok. Az átlagos utazási távolság az autóbuszok esetében a vonattal megtett távolság közel fele, az utaskilométerben számított teljesítmény a vasút 1,7-szerese, melyet az 1. táblázat szemléltet.

1. táblázat

A belföldi helyközi személyszállítás jellemző adatai közlekedési eszközök szerint

2017	vonat	autóbusz	hajó	összesen
Szállított utasok száma (ezer fő)	143 828	487 194	680	631 707
Teljesítmény (millió utaskilométer)	7 305	12 106	10	19 421
Átlagos utazási távolság (km)	50,8	24,8	14,2	-

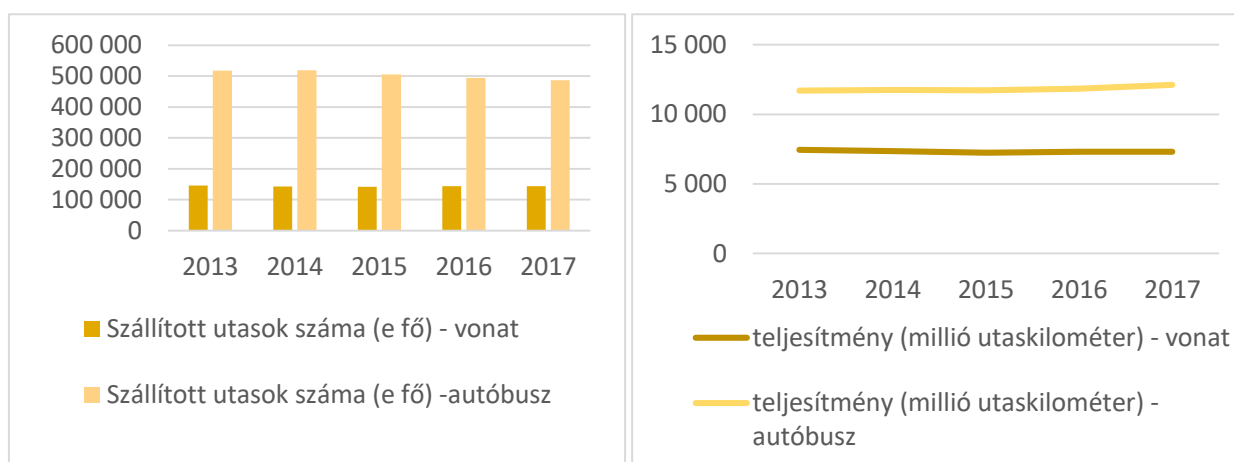
Forrás: KSH adatok alapján ÁSZ szerkesztés

2017-ben a belföldi helyközi autóbuszos személyszállítás utaskilométerben mért teljesítményének 63,4 %-át tette ki a menetrend szerinti közösségi közlekedés, amely a szállított utasok számát tekintve ennél is nagyobb, 83,9%-os arányt jelent. A VOLÁN társaságok, illetve jogutódaiak jelentőségét mutatja a személyszállítás területén, hogy a helyközi autóbuszos közlekedési hálózatba bekapcsolt települések háromnegyedét a közforgalmú közlekedési módok közül csak a regionális közlekedési központok autóbuszjárataival lehet elérni. Az autóbuszos közlekedés dominanciájának oka, hogy szinte az összes magyarországi település – a 3155-ből 3147 – kapcsolódik a 34 ezer kilométer hosszú helyközi autóbuszos közlekedési hálózathoz, ezzel szemben a 7749 km hosszú vasúti pályán található 1271 vasútállomás, illetve megállóhely a települések negyedén teszi elérhetővé a vasúti személyszállítást.²

A vasúti és autóbuszos közlekedés utasainak és teljesítményének összehasonlítását a 2. ábra szemlélteti.

2. ábra

A vasúti és autóbuszos helyközi személyszállítás utas számának és teljesítményének összehasonlítása



Forrás: KSH adatok alapján ÁSZ szerkesztés

A 2013-2017. években a vasúti személyszállítás teljesítménye a szállított utasok számát és az utaskilométert tekintve is csökkent, az autóbuszok által szállított utasok száma 2%-kal csökkent, de az utaskilométerben mért teljesítménye – a nem menetrend szerinti átlagos utazási távolság növekedésének köszönhetően – 3%-kal nőtt.

A személyszállítási tv. alapján az állam több szerepben, jogszabály-alkotóként, finanszírozóként és a közszolgáltató vállalatok tulajdonosaként is megjelenik. Az állam szerepvállalásában az elmúlt években bekövetkezett változásokat a szektorra jellemző veszteséges gazdálkodás megszüntetésére törekvés, valamint az uniós csatlakozáskor vállalt kötelezettségek teljesítése, különösen a piacnyitásra való felkészülés motiválta.

² KSH, 2017, <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/allomaskereso>

AZ ELEMZÉS CÉLJA, TERÜLETE

Az elemzés célja, hogy a helyközi közösségi közlekedés területén lezajlott szervezeti változások (Volán társaságokból közlekedési központokká alakulás), továbbá a működésre és fejlesztésre fordított pénzeszközök hasznosulásának hatásait és az állami szerepvállalást értékelje. A tulajdonosi joggyakorlás során a stratégiai, tervezési, szervezési, finanszírozási feladatok ellátásával összefüggő döntéseket és azok hatásait felmérje, abból következtetéseket fogalmazzon meg. További célként fogalmazódik meg annak értékelése, hogy a feladat finanszírozása milyen hatást gyakorolt a társaságok gazdálkodására és vagyoni helyzetére.

Az elemzés az országos, regionális és elővárosi helyközi közlekedés domináns közlekedési módozatára, az autóbuzsos személyszállításra fókuszál, amelyet az is indokol, hogy az ÁSZ az elmúlt években ellenőrizte a Volánbusz Zrt.-t, valamint a VOLÁN társaságok jogutódjaiként létrejött regionális közlekedési központokat (lásd 1. melléklet), és az elemzés az ennek során szerzett ellenőrzési tapasztalatokra is épít. Az elemzésben a vasúti közösségi közlekedést nem értékeljük, csak érintőlegesen, egyes összehasonlító adatoknál kerül figyelembe vételre.

AZ ELEMZÉS MÓDSZERTANI HÁTTERE

Az elemzés során felhasználtuk a helyközi közlekedés finanszírozási rendszeréhez, az elemzett időszakban megvalósult fejlesztésekhez kapcsolódó nyilvánosan elérhető, közhiteles nyilvántartásokban szereplő dokumentumokat, hazai és nemzetközi statisztikai adatokat, a témában megjelent szakcikket, előadott anyagokat. Így az egyes évek költségvetési, illetve zárszámadási törvényeit, azok indoklásait, mellékleteit, a közlekedési társaságok és elődszervezeteik – a Volán társaságok – számviteli beszámolásának dokumentumait.

A nyilvánosan elérhető dokumentumok adatai alapján értékeltük a feladatellátásban bekövetkezett változásokat, a helyközi közösségi közlekedés működésének és fejlesztésének a támogatásának (finanszírozásának) alakulását, ennek hatásait. Bemutattuk továbbá a kialakított struktúrákat, a finanszírozási döntéseket. A helyközi közösségi közlekedésben résztvevő társaságok gazdálkodási adatainak elemzése során az integrációs folyamatok hatásainak értékelésére fókuszáltunk.

Az elemzés során a helyközi közösségi közlekedésből elsődlegesen a közúton történő személyszállításra fókuszáltunk, azonban amennyiben szükséges, kitértünk az adott téma vasúti közlekedést érintő vonatkozásaira is.

Az elemzési célok megvalósulásához elsődlegesen a 2013-2017. évekre vonatkozóan mutattuk be, illetve értékeltük a feltárt adatokat, információkat. Amennyiben a folyamatok az elemzett időszakból eltérő bemutatása is célszerű volt, visszatekinttünk az időszakot megelőző, illetve kitekinttünk az időszakot követő néhány évre.

1. STRATÉGIAI ÉS JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

1.1 A helyközi közösségi közlekedés uniós alapelvei, jogi szabályozása

A közlekedéspolitika alapvető célkitűzése az egységes európai közlekedési térség létrehozása.

Az Európai Unió a Lisszaboni Szerződésben rögzített alapelve szerint közös piacán belül biztosítja az áruk és a személyek szabad mozgását, amelynek megvalósításához közös közlekedéspolitika kialakítására van szükség. Az EU tagállamaiban az utóbbi évtizedekben nőtt az utas- és a teherszállítás volumene, s a becslések szerint a személyszállítás 2010 és 2050 között nagyjából 42 százalékkal fog bővülni. „A mobilitás mára a világ legnagyobb gazdasági ágazata lett. Az EU-ban a szállítási és raktározási ágazat több mint 11 millió embert foglalkoztat, ami a teljes foglalkoztatás több mint 5 százalékának és az uniós bruttó hazai termék közel 5 százalékának felel meg.”³

A közlekedési ágazat jelentőségét mutatja, hogy a 2007–2013-as időszakban az Európai Unió összesen 81 milliárd eurót az ágazat beruházásaira irányzott elő. Ennek az összegnek több mint kétharmadát (69%) a közlekedési beruházásokra leginkább rászoruló, 2004-ben vagy azt követően csatlakozott tagállamok kapták. Az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) és a Kohéziós Alap keretein belül megvalósuló 309 operatív program közül 238 a közlekedési ágazatot szolgáló támogatást tartalmazott. Ennek eredményeképpen 4900 km közút épült, illetve 28 000 km közút került felújításra, valamint 1100 km új vasútvonal jött létre, és 3900 km vasútvonalat újítottak fel.⁴

Az EU közlekedéspolitikája arra törekszik, hogy megszüntesse a tagállamok közötti műszaki és adminisztratív akadályokat, és egységes európai közlekedési térséget hozzon létre, ahol a szolgáltatók tisztességes feltételek mellett versenyezhetnek. Célja, hogy az utazást gyorsabbá és biztonságosabbá tegye, az infrastruktúra-hálózat fejlesztésével, a zöld és a digitális technológiák előmozdításával. Európa-szerte javuljanak a közlekedési lehetőségek, ezáltal növekedjen a régió versenyképessége. A versenyképes közlekedési rendszerek hozzájárulnak a gazdasági növekedéshez, a munkahelyteremtéshez és az emberek mindennapi életminőségének biztosításához. Az Európai Unió a menetrend szerinti járatokkal közlekedő utasoknak széleskörű utasjogokat biztosít, ilyenek például a tájékoztatáshoz, segítségnyújtáshoz, a kártérítéshez fűződő jogok, illetve a megkülönböztetés-mentességhez való jog, például a fogyatékosokkal élők esetében.⁵

Az unión belüli közösségi közlekedés jogi keretét a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendelet határozza meg. A rendelet szerint „a szolgáltatók közötti szabályozott verseny bevezetése lehetővé teszi a vonzóbb és innovatívabb, alacsonyabb költséggel járó szolgáltatások nyújtását anélkül, hogy akadályoznák a közszolgáltatókat a rájuk bízott sajátos feladataik végrehajtásában”. Elrendeli, hogy a közszolgáltatási szerződéseket az autóbusszal végzett közszolgáltatás esetében legkésőbb 2019. december 3-tól, a vasúti személyszállítási közszolgáltatás esetében 2023. december 24-től versenytárgyalás keretében kiválasztott szolgáltatónak kell odaítélni. A közúti személyszállítási piac legkésőbb 2019. decemberét követően, a vasúti négy évvel később nyílik meg a hazai nem állami közlekedési társaságok számára. Addig azonban bármely illetékes hatóság dönthet úgy, hogy az általa igazgatott térségben a személyszállítási közszolgáltatásokat versenytárgyalási eljárás lefolytatása nélkül belső szolgáltatóra bizza.

A rendelet a közszolgáltatások biztosítása érdekében lehetővé teszi a tagállamok illetékes hatóságainak, hogy pénzügyi ellentételezéseket juttassanak a közszolgáltatók részére. Ez a pénzügyi ellentételezés azonban nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget. A túlkompensáció elkerüléséhez a közszolgáltatási szerződésekben objektív és átlátható módon meg kell határozni azokat a paramétereket, amelyeket az ellentételezés kiszámításához alapul kell venni. A szociális alapú támogatás (kedvezmények) kompenzációja, valamint a közszolgáltatóknak közvetlenül juttatott üzemeltetési támogatás nem ütközik az uniós versenyjogba, ha az az előírt mértéket nem lépi túl.

Az Európai Unió nemcsak kötelező erejű szabályzatokkal alakítja a jogi környezetet, hanem „soft law” eszközökkel is. 2011-ben jelent meg „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című fehér könyv, melyben a közösségi közlekedés versenyképes és fenntartható, az optimalizált intermodalitáson és a piaci integráción alapuló kiterjesztésének

³ Európai Bizottság, 2017

⁴ Európai Parlament Regionális Fejlesztési Bizottság, 2018

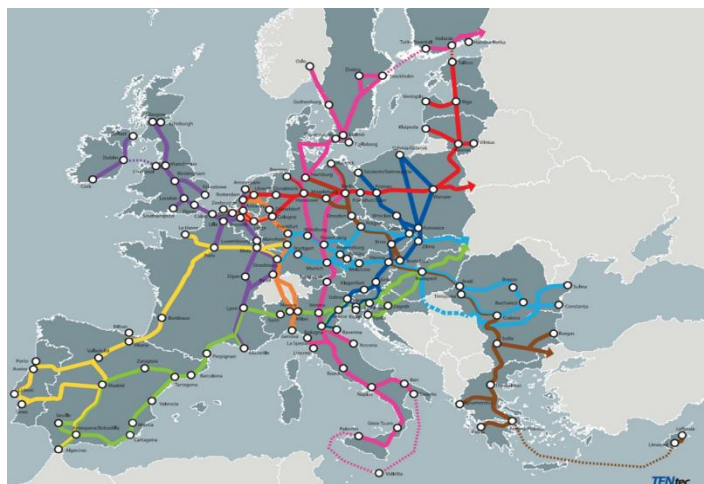
⁵ Európai Bizottság, 2011b

előmozdítását fogalmazta meg célként az Európai Bizottság. Ennek eléréséhez a közlekedés fejlesztését a mobilitás visszaszorítása nélkül, fenntartható módon, újszerű technológiákkal szükséges megvalósítani, csökkentve a kőolajfüggést, a légszennyezést és a zajterhelést. A közlekedéspolitikai célok elérése érdekében a fehér könyv a helyközi utazások területére vonatkozóan az alábbi feladatokat nevesítette:

- Különböző közlekedési eszközöket és módokat egyesítő, integrált közlekedési hálózatok kiépítésével a háztól-házig tartó folytonos mobilitás megvalósítása, az ehhez szükséges multimodális csomópontok létrehozása, intelligens intermodális jegyértékesítés kialakítása, menetrendek összehangolása.
- A személyszállítást a közösségi közlekedés, azon belül különösen a vasút vonzerejének és hatékonyságának javításával olyan járművek irányába kell terelni, melyek hosszabb távolságokon egyszerre sok utast szállítanak.
- A közlekedési infrastruktúra innovatív fejlesztése, az Európa keleti és nyugati fele között meglévő különbségek megszüntetése, a közúti, vasúti, légi és vízi közlekedésre is kiterjedő Transz-európai Közlekedési Hálózat (TEN-T) teljes megvalósítása.

A TEN-T olyan integrált multimodális hálózat, mely összehangoltsága révén lehetővé teszi a személyek és az áruk gyors mozgását. A tervek szerint 2030-ig kiépül az EU stratégiai szempontból legfontosabb összeköttetéseit és csomópontjait magában foglaló kilenc törzshálózati folyosója. A 2050-ig tartó második ütemben valamennyi uniós régió összeköttetéséről gondoskodni kell, átfogó hálózat kiépítésével.

Az Európai Bizottság 2023. december 31-ig felülvizsgálja a törzshálózat megvalósítását az addig elért eredmények, a közlekedési infrastrukturális beruházások alakulása, illetve a személy-, és az áruforgalom áramlásában bekövetkezett változások szempontjából.



Az Európai Unió az 1316/2013/EU Rendelettel létrehozta a TEN-T fő törzshálózati folyosója mentén megvalósítandó projektek finanszírozására az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF). Meghatározta az uniós pénzügyi támogatás feltételeit, módszereit és eljárásait a közlekedési, a távközlési, valamint az energetikai infrastruktúrák ágazatában megvalósítandó közös érdekű projektek támogatása érdekében. Megállapította a 2014-2020-as időszakra szóló források elosztását. A közlekedési ágazat fejlesztésére eredetileg 26,3 milliárd eurót biztosítottak, a rendelet módosításával azonban az összeg 2017. december 30-tól 24 milliárd euróra csökkent.⁶ Az TEN-T bővítéséről, illetve az Európai Unió közösségi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi elvárásairól (üvegházhatás) a 2. melléklet tartalmaz további információkat.

1.2 A helyközi közösségi közlekedés jogi szabályozása hazánkban

A helyközi közösségi közlekedés jogszabályi keretei összhangban vannak az európai uniós elvárásokkal.

Hazánkban a helyközi közösségi közlekedés esetében is a közszolgáltatáshoz, a vagyonnal való gazdálkodáshoz az Alaptörvény meghatározza a legfőbb elveket (átláthatóság, törvényesség, eredményesség, célszerűség, közélet tisztasága). A közösségi közlekedéshez kapcsolódó fogalmakat, így magát a közösségi közlekedés fogalmát, illetve a közúti személyszállítás fogalmát a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény határozza meg.

2012. július 1-je óta a közösségi közlekedést törvényi szinten a személyszállítási tv. szabályozza, amely szerint „Magyarország gazdasági fejlődésének és az állampolgárok életminőségének meghatározó eleme a közösségi közlekedési szolgáltatások rendszere.” A törvény – az uniós közlekedéspolitikával összhangban – célul tűzi az egységes közszolgáltatási személyszállítási rendszer létrehozását, amely elősegíti a közösségi közlekedés társadalmi és gazdasági elsőbbségének érvényre jutását az egyéni közlekedéssel szemben. Megfelel az európai uniós követelményeknek, továbbá a hatékonyan működő, folyamatosan javuló szolgáltatást nyújtó szolgáltatóknak előre tervezhető, átlátható és fenntartható finanszírozást biztosít.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács a 2017. december 13-ai (EU) 2017/2396 rendeletével módosította a keretösszeget.

A személyszállítási tv. három szinten határozza meg az állam helyközi közösségi közlekedésben ellátandó feladatait: az Országgyűlés felelős a közlekedéspolitikai koncepciók jóváhagyásáért, a terület törvényi szintű szabályozásáért és a személyszállítási közszolgáltatások költségvetési kereteinek biztosításáért. A kormány feladata – többek között – a személyszállítási közszolgáltatás fejlesztése, a közszolgáltatási utazási kedvezmények mértékének meghatározása és az ebből származó bevételkiesés szociálpolitikai menetdíj-támogatással történő ellentételezése. A közlekedésért felelős miniszter⁷ a jóváhagyott közlekedéspolitika és fejlesztési koncepció végrehajtásának szervezéséért, az 1370/2007/EK rendelet szerinti illetékes hatóságként a helyközi személyszállítási közszolgáltatások megszervezéséért és a közlekedési szolgáltató kiválasztásáért, valamint az egységes jegy- és bérletrendszerre vonatkozó koncepció kidolgozásáért felelős.

A vasúti és az autóbussz-ágazatra egyaránt kiterjedő egységes jogi keretrendszer rögzíti a közszolgáltatás minőségi és mennyiségi alapfeltételeit. Eszerint az alapellátás keretében – az államháztartás teherbíró képességének keretein és az infrastrukturális adottságon belül – minden település számára legalább napi három járatpárral biztosítani kell:

- az adott település és a járásközpont vagy vonzásközpont közötti közvetlen eljutási lehetőséget,
- az adott település és annak megyeszékhelye közötti, legfeljebb egy átszállással történő elérési lehetőséget,
- az adott település és a főváros közötti legfeljebb két átszállással történő eljutási lehetőséget,
- a szomszédos megyeszékhelyek közötti közvetlen eljutási lehetőséget,
- a főváros és a megyeszékhelyek közötti közvetlen eljutási lehetőséget.

A jogszabály alapján a belföldi személyszállítási közszolgáltatás végzésével a közlekedési szolgáltató kizárólag közszolgáltatási szerződés keretében bízható meg. A közszolgáltató kiválasztásához főszabályként pályáztatási kötelezettséget ír elő, de az autóbusszos közszolgáltatás esetében – az 1370/2007/EK rendeletnek megfelelően – 2019. december 3-ig lehetőség van belső szolgáltató közvetlen megbízására is, ha az tevékenységét kizárólag az ellátásért felelős illetékességi területén végzi.

A törvény rögzíti a versenyképes díjak árképzési elveit. Eszerint „*a díjat úgy kell megállapítani, hogy a hatékonyan működő közlekedési szolgáltató közlekedési közszolgáltatásokkal felmerülő indokolt költségeire és a működéséhez szükséges nyereségre fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is, valamint biztosítsa a személyszállítási közszolgáltatások egyéni közlekedéssel szembeni versenyképességét*”. Biztosítani kell, hogy a felszámított díjak arányban álljanak a komfortfokozattal, és a kiegészítő szolgáltatások által nyújtott többlet-szolgáltatásokkal.

A közösségi közlekedés kereskedelmi alapon, az utasok által a közszolgáltatóktól megvásárolt bérlet-, illetve jegybevételekből nem tartható fenn. A jogszabály lehetővé teszi, hogy a kedvezményes és díjmentes személyszállítás miatti bevételkiesést kompenzáló szociálpolitikai menetdíj-támogatáson túl az állam további támogatást nyújtson a közszolgáltatás működtetéséhez. Az EU-s elvárásoknak megfelelően az ellentételezés számítása előzetesen megszabott, objektív és átlátható módon meghatározott feltételekre kell, hogy épüljön, melynek mértéke nem haladhatja meg a közlekedési szolgáltató közszolgáltatási feladatok teljesítésével együtt járó költségeinek, méltányos nyereségének a díjbevételel, szociálpolitikai menetdíj-támogatással és egyéb kapcsolódó bevételekkel és támogatásokkal nem fedezett összegét.

A személyszállítási tv. 2017. december 12-től hatályos módosítása szerint a helyi és helyközi személyszállítási közszolgáltatásokra is kiterjedő egységes elektronikus jegyrendszer, utastájékoztató rendszer, valamint elektronikus forgalomtervező és irányítási rendszerek kialakításukat követően legkésőbb 2019. december 1-jén kezdik meg működésüket. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium közleménye szerint már 2019 októberében megkezdődhet a Helyközi Közösségi Közlekedési Információs Rendszer próbaüzeme egy regionális közlekedési központban. Az országos kiterjesztésre várhatóan 2020 nyarán kerül sor.⁸

Az állam fontos feladata az országos közúthálózat fenntartása és fejlesztése. Hazánk az Európai Unió tagállamaként vállalta, hogy közlekedési hálózatait a TEN-T mentén fejleszti. Az Országgyűlés az uniós csatlakozáskor a Transz-európai hálózatokhoz megfelelő színvonalon kapcsolódni képes közlekedési hálózatnak a lehető legrövidebb időn belüli kiépítése, az ország-

⁷ 2018-ig a nemzeti fejlesztési miniszter, jelenleg az innovációért és technológiáért felelős miniszter feladatai közé tartozik a közlekedés biztosítása.

⁸ Kormányportál, 2019.02.13

határokon is átnyúló regionális együttműködés fejlesztése, a szomszédos országokkal való kapcsolatok elősegítése, a regionális fejlettségbeli különbségek csökkentése, a hátrányos helyzetű térségek elérhetőségének javítása, a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődés elősegítése, valamint a belső gazdasági és társadalmi kohézió erősítése érdekében megalkotta az autópálya-törvényt. A TEN-T magyarországi elemeit a 3. ábra szemlélteti:

3. ábra

A TEN-T átfogó és törzshálózati elemei Magyarországon, 2017. évi állapot



Tekintettel arra, hogy a gyorsforgalmi közúthálózat fejlesztéséhez jelentős közérdek fűződik, az Országgyűlés különleges szabályokat fogadott el az érintett beruházások felgyorsítása érdekében a közműkiváltásokra, a kisajátításra, illetve a környezetvédelmi és építésügyi hatósági eljárásokra vonatkozóan.

A 2014–2020-as programozási időszakban megvalósítandó közúti közlekedésfejlesztési projekteket az 1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat, illetve az 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozat tartalmazta, amelyek finanszírozásához hazai és uniós (CEF, KÖZOP-IKOP) források állnak rendelkezésre.

A közutak fejlesztése azonban nem csak az autóbuszok, hanem a személygépkocsik számára is gyorsabbá és biztonságosabbá teszik a közlekedést, ezért a közösségi közlekedés térnyeréséhez más eszközökre is szükség van.

1.3 A helyközi közösségi közlekedés hazai stratégiája

A közösségi közlekedés területén is fontos célkitűzés az integráció.

A közlekedési ágazat jelentőségéről az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban⁹ az alábbiak szerepelnek: „A közlekedési ágazat a hazai nemzeti termék 6-8%-át állítja elő, közvetetten azonban más ágazatok jövedelemtermelő ké-

⁹ Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptiót az Országgyűlés az 1/2014. (I. 3.) OGY határozattal fogadta el. Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió az ország társadalmi, gazdasági, valamint ágazati és területi fejlesztési szükségleteiből kiindulva egy hosszú távú jövőképet, valamint fejlesztéspolitikai célokat és elveket határoz meg. Ezek alapján kijelöli a 2014-2020-as fejlesztési időszak nemzeti, szakpolitikai súlypontjait, jövőképe és célrendszere 2030-ig szól. Fejlesztési prioritásokat fogalmaz meg a 2014-2020-as programidőszak fejlesztéspolitikája számára is. Ez utóbbi az Európai Unió Európa 2020 Stratégiájához és a kapcsolódó, 2014-2020 közötti programfinanszírozási időszakhoz illeszkedik.

ességét is befolyásolja. Az áruk és szolgáltatások mozgásának színvonala, hatékonysága egyik kulcseleme a termelő ágazatok versenyképességének. Mindemellett jelentkeznek a társadalmi-gazdasági feltételrendszerből eredő mobilitási igények, amelyek magas szintű kielégítése alapszükségletté vált. A közlekedési ágazat mintegy 300 ezer embert foglalkoztat közvetlenül, ez a munkavállalók mintegy 8%-át jelenti, de az egyéni és közösségi személyközlekedésben való részvétel miatt valójában a társadalom 80%-a aktív alanya, vagy részese e tevékenységnek.”

A kormány 2007-ben megjelent stratégiai dokumentuma, az **Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia - Fehér Könyv**, mely 2013-ig az uniós forrásokból finanszírozott programoknak adott iránymutatást, a 2013-2020-ig terjedő időszakra a hosszú távú infrastrukturális és szabályozási feladatokat tartalmazta, a célok között nevesítette a közösségi közlekedés uniós szint feletti átlagának megőrzését. A személyszállításra vonatkozó további célok a közlekedési ágazatok hatékonyságának növelése a különböző közlekedési módok szinergiájának kihasználása révén, a mobilitási esélyegyenlőség biztosítása, és a fenn tartható mobilitás feltételeinek kialakítása voltak. A versenyt tehát nem a közlekedési ágazatok között, hanem a közösségi közlekedés és az egyéni közlekedés viszonylatában értelmezték. *„A műszaki, jogi, pénzügyi és egyéb szabályozási feltételek megteremtésével pedig létrejöhet a több-üzemeltetős, a piacért és nem az utasokért versenyző közlekedési társaságok által biztosított szolgáltatások rendszere.”* A konkrét teendők között nevesítették többek között az utazási kedvezmény- és tarifarendszer átalakítását, a közösségi közlekedés műszaki állapotának fejlesztését, valamint egy országosan egységes közlekedési intelligens kártyarendszer bevezetését is.

A **Széll Kálmán Tervben** 2011-ben, illetve a **Széll Kálmán Terv 2.0-ban** 2012-ben a kormány a közösségi közlekedés területén adósságonkonsolidációt, a kedvezmények áttekintését, a környezetbarát közlekedési módok elterjesztését, és a közszolgáltató vállalatok integrációját hirdette meg. Egy nagy közlekedési holding, a Nemzeti Közlekedési Társaság létrehozásával meg kell szüntetni a közösségi közlekedés szolgáltatását végző gazdasági társaságok párhuzamosságát.

A Széll Kálmán Terv problémaként fogalmazta meg, hogy a közösségi közlekedési feladatok ellátását számos, elaprózott gazdasági társaság végzi (MÁV, BKV, 24 Volán társaság stb.). A helyközi közösségi közlekedés területén a vasúti közlekedési feladatot ellátó MÁV, valamint a közúti közlekedést ellátó 24 Volán társaság jórészt csak veszteségesen tudta ellátni feladatát, s a szükséges forrásokat hitelből fedezték. A közlekedési vállalatok növekvő adósságai befolyásolták az államadósság nagyságát. Működésük, gazdálkodásuk, feladatellátásuk nem vagy nehezen volt összehasonlítható, sokszor párhuzamosan történt. A Széll Kálmán Terv szerint a közösségi közlekedésben résztvevő társaságok adósságának konszolidációja, ezáltal az államadósság csökkentése, továbbá a társaságok szervezeti integrációja, átalakítása szükséges. Az átszervezéshez kapcsolódó, előrevetített jelentős megtakarítások az igénybe vehető utazási kedvezmények rendszerének felülvizsgálatával kedvezően befolyásolhatják az ágazat eredményességét. Mindezek végrehajtásához az Új Széchenyi Tervben határoztak meg forrásokat.¹⁰

A Széll Kálmán Tervben meghatározottak végrehajtása érdekében a Nemzeti Fejlesztési Miniszter a 2012. évben döntött¹¹ a helyközi közlekedési feladatokat ellátó társaságok szervezeti átalakításáról.¹² A Volán-társaságok átalakítása az NFM felügyelete alatt történt meg, mely folyamatot az MNV Zrt. koordinálta. Ennek során hat kizárólagos állami tulajdonban lévő regionális közlekedési központot hoztak létre. E társaságokba apportálták be a 2013. év folyamán az adott régió Volán társaságok állami részvényeit, majd a döntés alapján 2014. december 31-ig a társaságok teljes integrációjára került sor. A döntés alapján a Volánbusz Zrt önállóan alkotta a hetedik régiót. A kialakított régiókat 4. ábra szemlélteti:

¹⁰ Széll Kálmán Terv Összefogás az adósság ellen 4. pontja alapján.

¹¹ A Nemzeti Fejlesztési Miniszter a 29/2012. (IX. 24.) és a 41. (2012. (XI. 12.) számú Részvényesi Jogok Gyakorló határozatokban döntött a VOLÁN társaságok regionális átalakításával kapcsolatos feladatokról.

¹² Dr. Simon Zoltán. 2014.

A VOLÁN társaságok egyesülésével kialakított regionális közlekedési központok



Forrás: ÁSZ szerkesztés (alapkép: Papp László, 2015)

A VOLÁN társaságokat a régiónkénti összevonást megelőzően eltérő technikai színvonal, valamint nagy tőkeerőben és üzemméretben jelentkező különbségek jellemezték. Az egyesülés során az állam, mint tulajdonos a redundanciák megszüntetésére, a cégméretből adódó megtakarítások realizálására, az általános költségek és a finanszírozási problémák csökkentésére, ezáltal a költségvetési források hatékony felhasználására törekedett.¹³

A szervezeti rendszer átalakításának fő céljai a regionális közlekedési feladatellátás során a működési és üzemviteli folyamatok egységesítése, összehasonlíthatóságának biztosítása, a közlekedési közfeladatban résztvevő létszám racionalizálása az adminisztratív és az irányítási folyamatokban, az átalakításhoz kapcsolódó költségek minimalizálása, a regionális társaságok jobb kapacitáskihasználása, versenyképességnek növelése voltak. Az átalakításának eredményeként a közszolgáltatás minősége javulása, a létrehozott társaságok működésének hatékonyságának növekedése volt az elvárás. A hatékony, megbízható, biztonságos és gazdaságos üzemeltetés érdekében összehangolták a menetrendeket, optimalizálták a fenntartási és üzemeltetési költségeket.

A közlekedési társaságok felett a tulajdonosi jogokat az MNV Zrt. gyakorolta, 2018 őszétől azonban a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter gyakorolja e jogkört. A közlekedési társaságok integrációs folyamata várhatóan folytatódik, melynek célja, hogy a regionális közlekedési központok egy egységes, országos szolgáltatási lefedettséget biztosító társaságba szerveződjenek.¹⁴ Az integrációs folyamat részének tekinthető a VOLÁN-Buszpark Kft. létrehozása is, melyet az állam, a Volánbusz Zrt. és a regionális közlekedési központok 2016-ban az összehangolt flottakezelés céljából hoztak létre.

A Széll Kálmán terv 2.0 szerint a környezetbarát közlekedési módok elterjesztése – a kötött pályás közlekedés fejlesztése mellett – magában foglalja a használt autóbuszok környezetbarát(abb) járművekre történő lecserélését is, mellyel radikálisan csökkenthető az ágazat emissziója. A célkitűzést az is indokolta, hogy a közösségi közlekedésben használt buszok átlagéletkora 14 év, de nem ritka a 20 évnél többet futott jármű sem.¹⁵

Ezt a fejlesztési szükségszerűséget felismerve a kormány 2016-ban jóváhagyta a **nemzeti autóbuszgyártás cselekvési programját**, mely a hazai előregedett autóbusz-állomány cseréjét évi 1000-1200, elsősorban magyar gyártású busz közbeszerzésével oldaná meg. A megvalósításhoz szükséges a hazai gyártói kapacitások bővítése, melyet a kormány kiszámítható és folyamatos megrendelés-állománnyal támogat. Az állam az elképzelés szerint ezzel javítja a tulajdonában álló közlekedési szolgáltatók versenyképességét, továbbá – a beszállítókat is figyelembe véve – több ezer új munkahely létrejöttéhez is hozzájárul.

¹³ Sárközi, 2013

¹⁴ Kormányportál, 2019.02.28

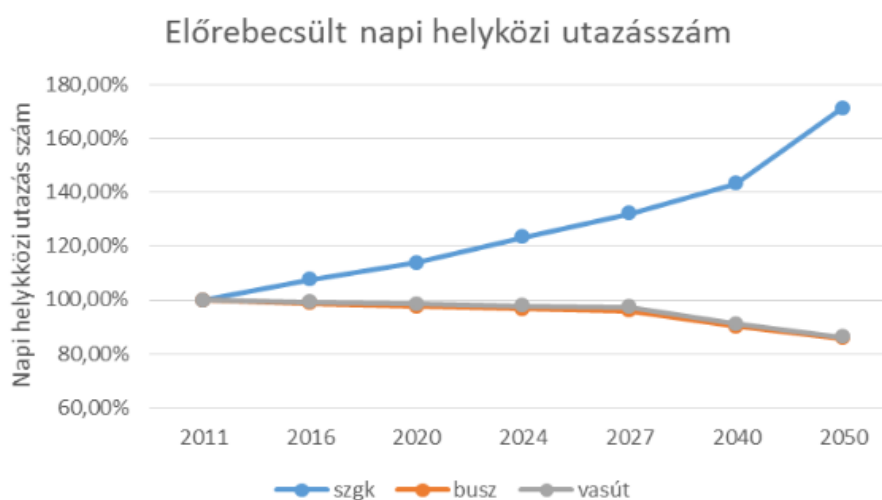
¹⁵ Kormányportál, 2016

2014-ben elkészült a teljes közlekedési ágazatot átfogó **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia**. A Stratégia időtávja alapvetően 2030-ig terjed, de javaslatot a 2020-ig történő megvalósításra ad – igazodva az Európai Unió 2014-2020 közötti hétéves tervezési időszakához –, valamint kitekint a 2050-ig terjedő időszakra is.

A stratégia – az Európai Unió közlekedéspolitikájával összhangban – a közlekedési infrastruktúra fejlesztését az ország versenyképességének növelése érdekében támogatja. A korábbi szemlélettel ellentétben a közlekedési mobilitás alakítását az egyéni és a közösségi közlekedés harmonikus fejlődésével, és nem az egyéni gépjármű-közlekedés rovására kívánja elérni, tekintettel arra, hogy az elmúlt években a környezetkímélő gépjármű-meghajtási módok és technológiák egyre inkább teret nyertek. Az előrejelzések szerint a motorizáció térhódítása miatt a személygépkocsival történő utazások száma hosszútávon növekedni fog, míg a közösségi közlekedés igénybevétele, az autóbuszos és a vasúti közlekedés tekintetében közel azonosan – a stratégiában javasolt fejlesztések nélkül – helyközi viszonylatban 2027-ig lassan, majd ezt követően gyorsuló ütemben csökkenni fog. (5. ábra):

5. ábra

A hazai személyközlekedési igények változása közlekedési módonként



Forrás: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

A stratégia további célkitűzései a korábbi, kormányzati szinten megfogalmazott célokat erősítik meg: egységes közösségi közlekedési tarifát és elektronikus díjfizetési rendszert, integrált utazási láncokat, a menetrendek összehangolását, a párhuzamosságok megszüntetését, az elhasználdott, környezetszennyező járművek cseréjét, a közlekedésbiztonság növelését tűzte ki célul. A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia illeszkedését a többi hazai és az uniós stratégiához a 3. melléklet szemlélteti.

A kormányzati célkitűzések a közösségi közlekedés modernizálására, egyúttal az állam által nyújtott működési támogatások csökkentésére is irányulnak, mely azonban csak a finanszírozási rendszer átalakításával valósítható meg, melybe beletartozik a több kormányzati stratégiai dokumentumban is megjelenő kedvezményrendszer felülvizsgálata is.

A magyar tarifarendszer Európában egyedülállóan széleskörű díjmentes és kedvezményes árú utazási lehetőséget biztosít, nem kizárólag magyar állampolgárok számára.¹⁶ A helyközi közösségi közlekedésben jelenleg több mint 40 féle jogcímen vehetnek igénybe különböző mértékű, akár 100%-os kedvezményt is az utasok, többek között az életkor, a tanulói vagy hallgatói, illetve nyugdíjas jogviszony alapján, melyet a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 85/2007. (IV. 25.) Korm. rendelet szabályoz.

A kedvezményrendszert többféle módon lehet átalakítani, vagy a kedvezményezettit kört kell újragondolni, vagy a kedvezmény mértékét. Továbbá az igénybevételt is lehet feltételekhez kötni, pl. ha egyes kedvezmények csak meghatározott komfortfokozaton, vagy időbeli korláttal vehetők igénybe. A kedvezményrendszer átalakításakor figyelembe lehetne venni például az ingyenes utazások időbeli – a csúcsidőszakokra kiterjedő – korlátozását is. A zsúfoltság a közszolgáltatás minőségét rontja, és az egyéni közlekedési módok igénybevételeire ösztönöz.

¹⁶ VEKE, 2012

A közösségi közlekedés igénybevitelét – a szakmai vélemények szerint – a járműpark megújításával, teljesítményarányos tarifaképzéssel, elektronikus jegyrendszer bevezetésével, intermodális csomópontok kialakításával, a keresleti igényekhez igazodó menetrenddel is lehet ösztönözni, ha ahhoz jó ár/érték arányú díjak tartoznak. A díjemelés azonban a szolgáltatás minőségének javulása nélkül keresletcsökkenést okozhat, mely összességében akár bevételekiesést is eredményezhet. A teljes árú menetdíj abban az esetben versenyképes, ha a kényelmesebb utazást biztosító egyéni közlekedés, vagy újabban a car sharing rendszer egy főre jutó költségét nem haladja meg. Az egyéni közlekedést restriktív eszközökkel (dugódíj, parkolási díj növelése) is vissza lehet szorítani, de a leghatásosabb, ha a két módszert kombinálva alkalmazzák: *„Az ösztönző és a restriktív közlekedéspolitikai eszközök együttes alkalmazása járulhat hozzá a közforgalmú közlekedés versenyképességének fokozásához.”*¹⁷

A közösségi közlekedés infrastrukturális beruházásai szintén állami szerepvállalást feltételeznek, tekintettel a tőkeigényre és a lassú megtérülésre. A fejlesztési igényeket a források hatékony felhasználása érdekében országos szinten összehangolni szükséges, mely szintén állami feladat. A közúthálózat fejlesztésének koordinálására hozták létre 2007-ben a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központot, mely 2017.01.01-jével beolvadt a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumba. Az állami tulajdonban álló KTI Közlekedéstudományi Nonprofit Kft. (továbbiakban KTI NKft.) regionális közlekedésszervező irodái a közösségi közlekedési szolgáltatások megrendelésével, működtetésével kapcsolatos kormányzati feladatok ellátását segítik.

¹⁷ Kelemenné, 2014

2. SZÁMVEVŐSZÉKI TAPASZTALATOK

Az ellenőrzések megállapításai szerint a hét regionális közlekedési társaság gazdálkodása alapvetően szabályozott és szabályszerű volt.

Az Állami Számvevőszék a 2012-2015., valamint a 2013-2016. évek vonatkozásában megfelelőségi ellenőrzés keretében ellenőrizte az állami tulajdonban lévő helyközi személyszállítást végző társaságokat. 2017-ben lezárult a Volánbusz Zrt. ellenőrzése, továbbá 2018-ban befejeződött hat regionális közlekedési központ ellenőrzése. Az ellenőrzött társaságok gazdálkodásában – figyelembe véve az értékesítés nettó árbevételének összegét – a helyközi üzletág dominál, ami 80%-90% közötti arányt képvisel a feladatellátásban. Az ÁSZ a számvevőszéki jelentésekben a társaságok gazdálkodásáról mondott véleményét, a gazdálkodás üzletágankénti, elkülönített (helyközi, helyi) értékelésére nem került sor. A hét társaságnál együtt 6 számvevőszéki javaslat született. A számvevőszéki jelentések egyes társaságokra vonatkozó összesítő megállapításait és javaslatait a 4. melléklet tartalmazza. A számvevőszéki jelentések egyes gazdálkodási területeket érintő összefoglaló értékeléseit a 6. ábra tartalmazza.



6. ábra

Szabályszerűségi értékelő mátrix

a közzétett jelentések utolsó ellenőrzött évre vonatkozó ellenőrzési megállapításai alapján

Jelentések azonosító száma	Nyilvános-ságra hozatal (év)	A tulajdonosi joggyakorlás szabályszerűsége	A Társaság működésének szabályozottsága	Adatok közzététele	Beszámolási kötelezettség	Vagyongazdálkodás
17224	2017.	●	●	●	●	●
18222	2018.	●	●	●	●	●
18228		●	●	●	●	●
18253		●	●	●	●	●
18257		●	●	●	●	●
18278		●	●	●	●	●
18279		●	●	●	●	●

● szabályszerű

● nem szabályszerű

Forrás: ÁSZ szerkesztés

A 6. ábra alapján megállapítható, hogy a közzétett jelentések kedvező képet mutattak mind az MNV Zrt. tulajdonosi joggyakorlási tevékenysége, mind a regionális társaságok gazdálkodásának szabályszerűségére vonatkozóan.

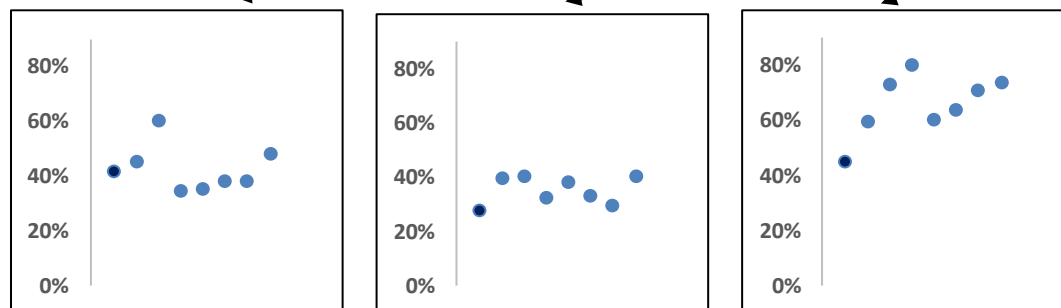
Az Európai Unió, illetve a tagállamok számvevőszékei a helyközi közúti közösségi közlekedést a közvetlen befolyásoló közlekedési infrastruktúra fejlesztése, a biztosított európai uniós források felhasználása tekintetében az elmúlt időszakban ellenőrizték. A megállapításaik egyes lényeges elemeit az 5. melléklet mutatja be.

Az ÁSZ a 2018. év vonatkozásában is elkészítette integritás felmérését az önkéntesen résztvevő gazdasági társaságok önbevallásai alapján, bemutatva azok integritás kockázatait, korrupcióval szembeni ellenálló-képességét. A felmérés során az integritás kérdőívre adott válaszok alapján előzetesen definiált algoritmus segítségével a gazdasági társaságok integritási, korrupciós érintettségére és az integritáskontrollok kiépítettségre vonatkozóan három, százalékos formában kifejezett index kerül kiszámításra: az Eredendő Veszélyeztetettségi Tényezők (EVT) indexe, a Veszélyeztetettséget Növelő Tényezők (VNT) indexe, valamint a Kontrollt Erősítő Tényezők (KET) indexe.

A hét regionális közlekedési társaság önkéntes adatszolgáltatása alapján megállapított integritási mutatók a 7. ábra szerint alakulnak.

A 2018. évi integritás felmérésben résztvevő összes és az ellenőrzött hét regionális közlekedési társaság főbb integritási mutatóinak alakulása¹⁸

	EVT	VNT	KET
Teljes átlag	41,6%	27,8%	45,1%
7 társaság átlaga	42,6%	36,1%	68,8%



Forrás: ÁSZ integritási felmérés feldolgozása

A 7. ábra alapján látható, hogy a regionális közlekedési társaságok mindhárom integritási mutatószáma meghaladja a teljes átlagok adatát.

- A regionális közlekedési társaságok átlagos EVT indexe magasabb, mint a teljes átlag, ami a magasabb mértékű eredmény veszélyeztetettséget jelzi. Ezt olyan tényezők határozzák meg, amelyek alakítása nem a társaság hatásköre, így pl. tulajdonosi összetétel, közszolgáltatások nyújtása.
- A társaságok VNT indexe magasabb, mint a teljes átlag, tehát a veszélyeztetettséget több további tényező növeli, mint ami a teljes sokaságra jellemző. E körbe olyan körülmények tartoznak, amelyek közvetlenül nem kötődnek a társaságok alaptervekenységéhez, de jelenlétük fokozza az integritási, korrupciós kockázatokat.
- A hét társaság átlagos KET indexe lényegesen magasabb, mint a teljes átlag, vagyis az általában jellemzőhöz képest jobban kiépültek és intézményesültek az integritáskontrollok. E körbe olyan tényezők (jogszabályban előírt és az ún. lágy kontrollok) tartoznak, mint pl. a belső szabályozás, a rendszeres kockázatelemzés és kockázatkezelés, a humán-erőforrás-gazdálkodás, a speciális korrupcióellenes rendszerek kiépítettsége, a rögzített etikai normák. A KET index kedvező értékeit a számvevőszéki jelentések a működési szabályozottságot értékelő megállapításai egyrészt előrevidítették, másrészt – különösen a Volánbusz Zrt. esetében – a megállapítások hasznosulásával hozzájárultak a társaságok integritásának javításához. (lásd 6. ábra)

¹⁸ Az integritás-felmérésben résztvevő összes társaság átlagos mutatószámait sötétebb színnel jelöltük.

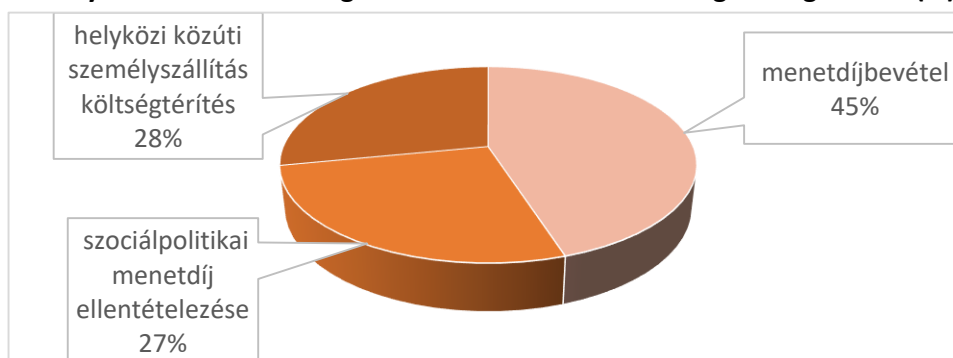
3. A HELYKÖZI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MŰKÖDÉSÉNEK FINANSZÍROZÁSA

Az elemzett öt évben a helyközi közúti közlekedés költségeinek forrásául közel felerészben a menetdíjbevételek szolgáltak. A szociálpolitikai menetdíjak ellentételezése, illetve az indokolt költségek megtérítése közel ugyanakkora hányadot tettek ki. Az időszakban a társaságok által realizált menetdíjbevételeken túl az állam több mint felerészben finanszírozta a kötelező feladatoként meghatározott közszolgáltatás teljesítését.

A helyközi közúti közlekedés finanszírozásának elemzett időszakbeli átlagos összetétele a 8. ábra szerint alakult.

8. ábra

A helyközi közúti közösségi közlekedés forrásainak átlagos megoszlása (%)



Forrás: A KSH és a 2013-2017. évek zárszámadási törvényeinek adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A helyközi közösségi közlekedés finanszírozásának alakulását a menetrend alapján közlekedő gépjárművekkel végzett, országos, regionális és elővárosi közforgalmú személyszállítás működéséhez rendelkezésre álló forrásokat az azok nagyságrendjét befolyásoló tényezők összefüggésében mutatjuk be.

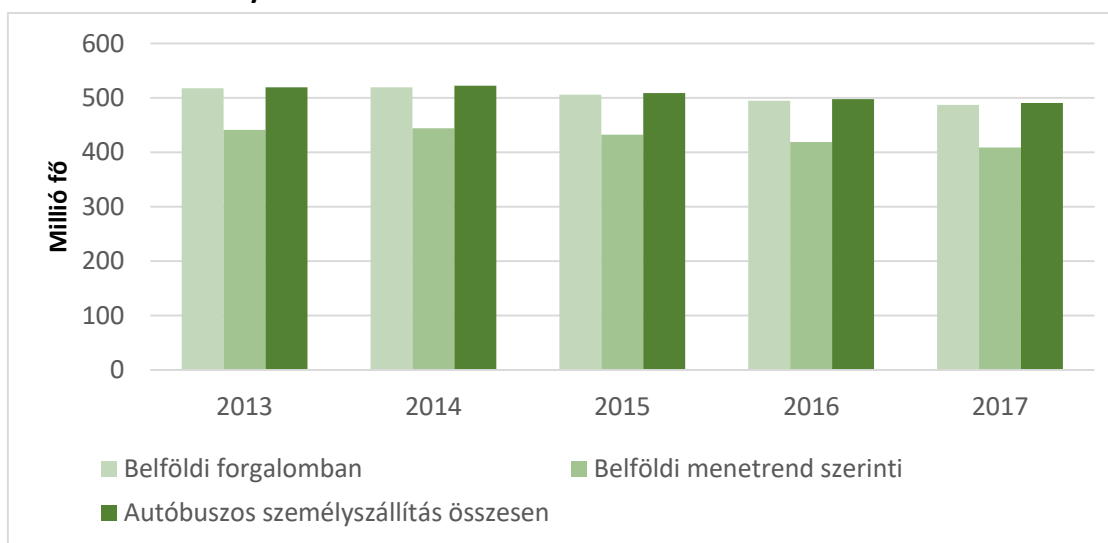
3.1 A menetdíjbevételek

A helyközi közösségi közlekedés menetdíjbevételei – a nyilvánosan hozzáférhető adatok alapján – a csökkenő utaslétszám és a szinte változatlan menetdíjtételek hatására csökkentek.

A személyszállítási közszolgáltatás során befolyó menetdíjbevételek egyrészt a szállított utasok számától, másrészt a menetjegyek és bérletek áraitól függenek. Az autóbuszos személyszállítás (bel- és külföldi) során és a menetrend szerinti, azaz a helyközi közösségi közlekedésben szállított utasok számának alakulását a 9. ábra mutatja.

9. ábra

Az autóbuszos személyszállításban szállított utasok számának alakulása a 2013-2017. években



Forrás: KSH adatok alapján ÁSZ szerkesztés

A 9. ábra adatai alapján látható, hogy az autóbuszos személyszállítás utasainak száma az elemzett időszakban kismértékben csökkent, a 2017. évi 491 millió fő 5,6%-kal 29 millió fővel maradt el a 2013. évi 520 millió fős adattól. Látható az is, hogy az autóbuszos

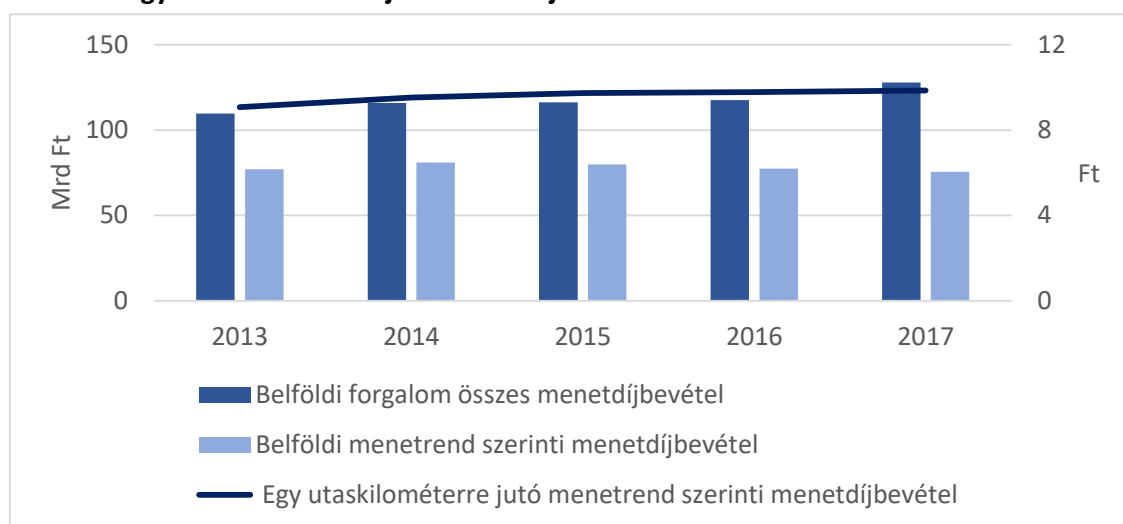
helyközi személyszállítás az elemzett időszakban szinte teljes egészében, 99,3-99,6%-ban belföldi forgalomban valósult meg. A nemzetközi forgalomban teljesített autóbuzos személyszállítás évente átlagosan 3 millió fő körül alakult, ami az összes autóbuzos személyszállításnak a 0,4-0,7%-át tette ki éves szinten. A menetrend szerint teljesített autóbuzos személyszállítás, azaz a helyközi közösségi közlekedés keretében szállított utasok száma szintén csökkenő tendenciát mutatott az elemzett időszakban, a 2017. évben realizált 409 millió fő 7,4%-os 33 millió fős elmaradást mutatott a 2013. évhez képest. A közlekedési társaságok a menetrend szerinti járatokon túl is végeznek személyszállítási szolgáltatást. Így a felmerülő piaci igényeknek megfelelően indítanak további külön-, illetve szerződéses járatokat. Az ilyen jelleggel szállított utasok létszámának aránya emelkedő tendenciát mutatott az elemzett időszakban, a belföldi forgalomban szállított utasok számának 14,5-16,1%-át tette ki.

A helyközi közösségi közlekedés igénybevételének jegy- és bérletárai az elemzett időszakban lényegében nem módosultak. A teljes árú menetjegy átlagár¹⁹ a 2013-2018-as időszakban 370 Ft/db volt. A közúti közlekedés árnindexe a 2013. évben 101,5%, a 2014. évben 100,8% volt, majd a következő három évben 100,1% volt, ami minimális árváltozást jelez.

A belföldi autóbuzos személyszállításból, valamint a helyközi közösségi közlekedésből befolyt menetdíjbevételek, továbbá az egy utaskilométerre jutó helyközi menetdíjbevételek alakulását a 2013-2017. években a 10. ábra mutatja.

10. ábra

Az autóbuzos belföldi helyközi személyszállítás és helyközi közösségi közlekedés menetdíjbevételeinek és az egy utaskilométerre jutó menetdíjbevételek alakulása a 2013-2017. években



Forrás: KSH adatok alapján ÁSZ szerkesztés

A 10. ábrából látható, hogy az autóbuzos személyszállítás belföldi forgalomból származó menetdíjbevétele a 2013-2017. időszakban annak ellenére emelkedett, hogy a szállított utasok száma csökkent, továbbá a személyszállítás árnindexe 100-100,1% körüli értéken mozgott. Az időszakban bekövetkezett növekedés 16,5%-ot, 18,1 Mrd Ft-ot tett ki a 2013. évben realizált 110 Mrd Ft-hoz képest. A menetrend szerinti helyközi közösségi közlekedés menetdíjbevétele az autóbuzos személyszállítási menetdíjbevételekén belül csökkenő tendenciát mutat, aránya a 2013. évi 70,2%-ról az időszak végére 59,1%-ra csökkent. A 11. ábrából látható volt, nőtt az időszokban a menetrenden kívüli személyszállítással (külön- vagy szerződéses járatokkal) utazók aránya, ami befolyásolta a helyközi közösségi közlekedésen kívüli személyszállításokból származó bevételek arányát, összességében a befolyt menetdíjbevételek nagyságát. Ennek oka, hogy a közlekedési társaságok menetrenden kívüli személyszállításaik árait elsősorban a piaci viszonyoknak megfelelően állapítják meg, mivel e tevékenységük nem tartozik az állami támogatással, illetve ellentételezéssel érintett közszolgáltatások közé.

A helyközi közösségi közlekedés menetdíjbevétele a 2017. évben 75,6 Mrd Ft-ot tett ki, ami 2,0%-kal, 1,5 Mrd Ft-tal maradt el a 2013 évi 77,1 Mrd Ft-tól. A 11. ábrából látható, hogy a helyközi közösségi közlekedés menetdíjbevételek csökkenése ellenére az egy utaskilométerre jutó menetrend szerinti menetdíjbevételek a 2013. évi 9,1 Ft-ról a 2017. évre 9,9 Ft-ra, 8,6%-kal 0,8 Ft-tal nőtt. Ez pozitív tendenciát jelent a teljesített utaskilométerek megfizetettsége szempontjából, ugyanakkor még mindig rendkívül alacsony a befolyt menetdíjbevételekből való megtérülés helyközi

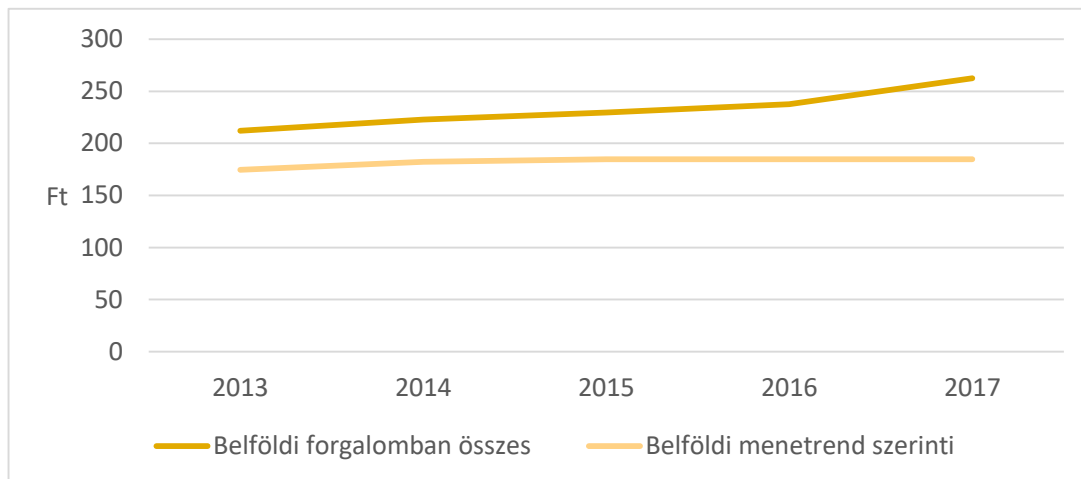
¹⁹ A menetjegy átlagár a KSH által közzétett teljes árú menetjegyek éves fogyasztói átlagárát jelenti.

közösségi közlekedésben. A mutatószám alakulását befolyásolta, hogy a helyközi közösségi közlekedés évente megtett utaskilométere az időszakban csaknem 10%-kal, 841,2 millió km-rel csökkent, a 2017. évben 7671,6 millió km volt.

A helyközi autóbuszos személyszállítás során az egy utas által fizetett átlagos menetdíj²⁰ alakulását a 2013-2017. években a 11. ábra mutatja.

11. ábra

A helyközi autóbuszos személyszállítás során az egy utas által fizetett átlagos menetdíj alakulása a 2013-2017. években



Forrás: KSH adatok alapján ÁSZ szerkesztés

A 11. ábrából látható, hogy a 2013-2017. években az egy utas által fizetett átlagos menetdíj összege mind a belföldi, mind a belföldi menetrend szerinti személyszállítás esetében növekedett. Ugyanakkor, míg a belföldi személyszállításban a növekedés 23,8%, 50,4 Ft volt utasonként, a belföldi menetrend szerinti, azaz a helyközi közlekedés esetében szerényebb 5,8%-os, 10,2 Ft-nyi mértékű növekedés következett be. A növekedés hatására a helyközi közösségi közlekedés esetében az egy utas által megfizetett átlagos menetdíj összege a 2017. évben 184,8 Ft volt. Megállapítható az is – mivel a szállított utasok száma az időszakban minden relációban csökkent –, hogy a belföldi forgalomra vonatkozó mutatószám alakulását kedvezően befolyásolta a nem menetrend szerinti személyszállítás utasainak magasabb, emelkedő tendenciájú menetdíje. Ezen túlmenően szintén pozitívan hatott a mutatószám alakulására a belföldi forgalomban megtett átlagos utazási távolság növekedése is, amely a 2013-2017. évek időszakában közel 10%-kal, 2,2 km-rel nőtt, s a 2017. évben 24,8 km volt. Tekintettel arra, hogy a helyközi közösségi közlekedés, azaz a menetrend szerinti személyszállítás esetében az árindex nem vagy nagyon kismértékben növekedett, továbbá hogy a menetrend szerinti járatokon utazók száma, illetve az általuk megtett átlagos utazási távolság (2%-kal) csökkent, az egy utas által megfizetett átlagos menetdíj összegének emelkedése a szolgáltatást kedvezményesen igénybevevők részarányának változásával hozható összefüggésbe.

3.2 A szociálpolitikai menetdíj-támogatás

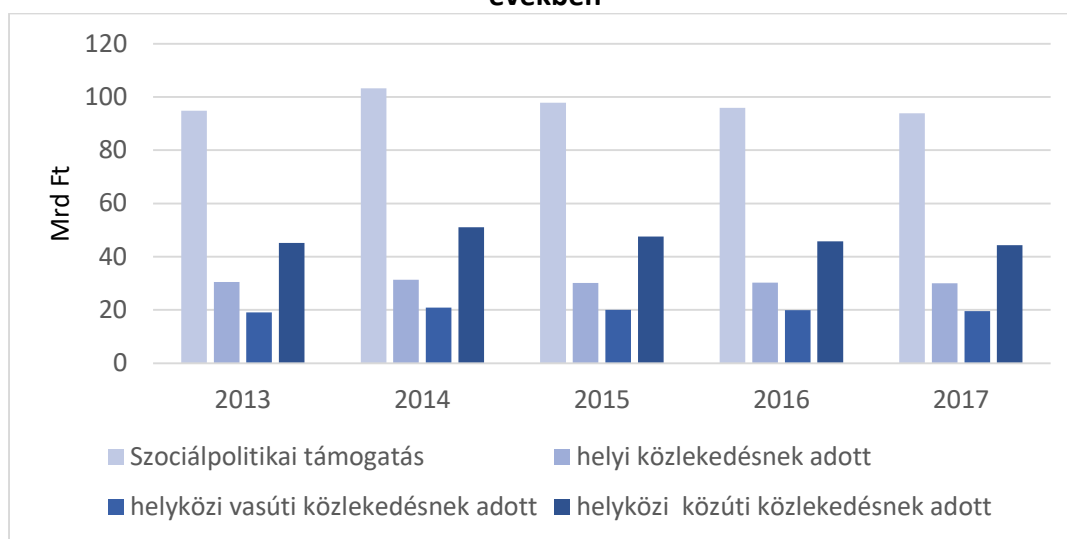
A közösségi közlekedés szociálpolitikai menetdíj-támogatása csökkent, közel felében a helyközi közúti közlekedés részesült.

A díjmentes, illetve kedvezményes utazások költségeinek ellentételezésére vonatkozó előírásokat a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló 121/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet tartalmazza.

A közösségi közlekedés szociálpolitikai menetdíj támogatásának 2013-2017 közötti alakulását a 12. ábra mutatja.

²⁰ A KSH által közölt adat. A helyközi autóbuszos személyszállításból befolyt éves menetdíjbevételek és a helyközi autóbuszos személyszállítás során szállított utasok számának hányadosa.

A közösségi közlekedés szociálpolitikai menetdíj támogatási összegének alakulása a 2013-2017. években



Forrás: A NAV és a vasúttársaságok adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A 12. ábrából látható, hogy közösségi közlekedés finanszírozására fordított szociálpolitikai menetdíj támogatás legnagyobb részt a helyközi közúti közlekedéshez szolgáltatott forrásul. 2013-2017 között az állam szociálpolitikai menetdíj támogatásra összesen 485,7 Mrd Ft-ot fordított, mely összegből a legnagyobb részben, 48,2%-ban a helyközi közúti közlekedés részesült, ami évente 46,8 Mrd Ft-ot jelentett átlagosan. A kedvezményes menetjegyek miatti ellentételezés összegéből a helyi közlekedés részesedése 31,3%, a vasúti közlekedésé csupán 20,5% volt. A helyközi közúti közlekedés számára biztosított ellentételezés többi közösségi közlekedési területet meghaladó aránya az e területen szállított utasok magas számával magyarázható. A támogatást a NAV folyósította a társaságok számára.

3.3 Az állami támogatás

A helyközi közúti közlekedési szolgáltatást az állam a közösségi közlekedés összehangolása, az indokolt költségek ellentételezése, az elővárosi közlekedés címén támogatja.

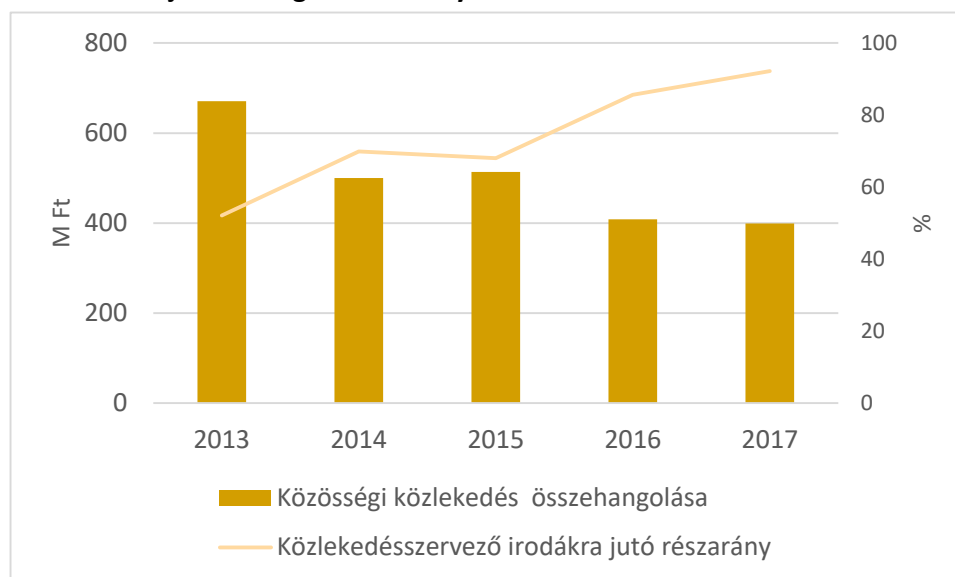
A szociálpolitikai menetdíj támogatáson kívül az állami költségvetés több jogcímen is hozzájárul a közösségi közlekedés működtetéséhez. Az egyes évek költségvetési törvényei a XVII. Nemzeti Fejlesztési Minisztérium²¹ fejezetben tartalmazznak e célokra előírányzatokat.

3.3.1 A közösségi közlekedés összehangolása

A közösségi közlekedés összehangolása jogcím a XVII. Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fejezeti kezelésű előírányzatai közül a Közlekedési ágazati programok egyike. Az előírányzatból legnagyobb részt a KTI NKft. Személyközlekedési Igazgatósága keretében működő regionális közlekedésszervező irodák működését támogatta az időszakban a Magyar Állam. Ezen túlmenően a személyszállítási tv.-ben meghatározott követelmények és a Széll Kálmán terv célkitűzéseinek megvalósításához szükséges szakmai döntések előkészítéséhez biztosítottak forrást e keret terhére. Az egyes évek zárszámadási törvényei alapján az előírányzat alcím terhére a 13. ábra szerinti kifizetések történtek.

²¹ 2019. évtől XVII. Innovációs és Technológiai Minisztérium

A közösségi közlekedés összehangolása alcím terhére kifizetett összegek, a közlekedésszervező irodák működésére jutó támogatások arányának alakulása a 2013-2017. években



Forrás: Az egyes évek zárszámadási törvényeinek adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A 13. ábrából látható, hogy az elemzett időszakban csökkentek az alcím terhére kifizetett összegek, a 2017. évi 399,3 M Ft 40,5%-kal, 271,7 M Ft-tal maradt el a 2013. évi 671,0 M Ft-tól. Az egyes években ugyanakkor a felhasznált előirányzatok növekvő részét tették ki a regionális közlekedésszervező irodák működésére fordított összegek. Az arány a 2013. évi 52,2%-ról a 2017. évre 92,2%-ra emelkedett.

A regionális közlekedésszervező irodák segítik a közösségi közlekedési szolgáltatások megrendelésével, működtetésével, átalakításával kapcsolatos kormányzati feladatok végrehajtását. Így a vasúti és helyközi autóbuszos menetrend tervezését, társadalmi egyeztetést, a vasúti közlekedés minőségellenőrzését. E célra a KTI NKft. évente átlagosan 350,0 M Ft támogatást kapott az időszak egyes éveiben.²²

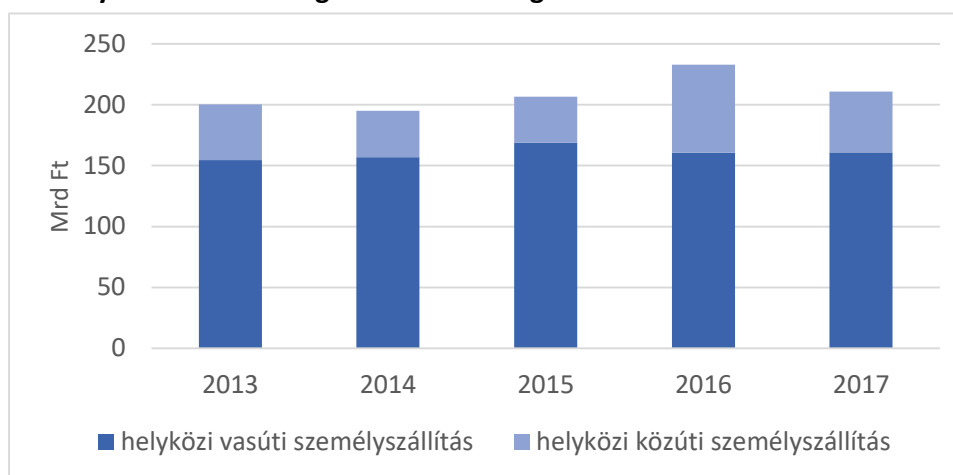
3.3.2 A helyközi személyszállítási közszolgáltatások költségtérítése

A helyközi személyszállítási közszolgáltatások bevétellel nem fedezett indokolt költségeit az állam a közlekedési társaságok számára megtéríti. Az ellentételezés jogszabályi alapjául az 1370/2007/EK rendelet, illetve a személyszállítási tv. szolgál. A törvény előírása alapján az állam feladata a lakosság helyközi vasúti, illetve a menetrend szerinti autóbusz-közlekedésének biztosítása, amit a közszolgáltató cégekkel kötött közszolgáltatási szerződés alapján lát el.

A két vasút társasággal, illetve a 2015. év előtt a 24 Volán társasággal és négy magánvállalkozással, 2015. évtől a hat regionális közlekedési központtal, a Volánbusz Zrt.-vel és négy magánvállalkozással megkötött közszolgáltatási szerződésekben meghatározott feladatok ellátásához az éves költségvetési törvények költségtérítési előirányzatot biztosítottak. Az egyes évek zárszámadási törvényei alapján az alcím terhére történt kifizetéseket a 14. ábra mutatja.

²² Az egyes évek zárszámadási törvényei alapján.

A helyközi személyszállítási közszolgáltatások költségtérítésének alakulása a 2013-2017. években.



Forrás: Az egyes évek zárszámadási törvényeinek adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A 14. ábrából látható, hogy a helyközi személyszállítási közszolgáltatásokhoz biztosított költségtérítések összege az időszakban valamelyest emelkedett. A 2017. évi 210,8 Mrd Ft 5,2%-kal, 10,3 Mrd Ft-tal haladta meg a 2013. évi 200,5 Mrd Ft-ot. Az egyes években a költségtérítések túlnyomó részét, – a 2016. év kivételével – több mint háromnegyedét a vasúttársaságok számára fizették meg. A közúti helyközi személyszállítás költségtérítése a kifizetések kisebb részét alkotta. A teljesített összegek a 2014-2017. években 5% körüli nagyságrendben a két közlekedési mód előző időszaki elszámolásából keletkező költségtérítéseit tartalmazták. Megállapítható, hogy a vasúti személyszállítás menetdíja, továbbá a szociálpolitikai menetdíj-ellentételezések sokkal kisebb hányadban fedezték a közszolgáltatás indokolt költségeit, azokhoz sokkal nagyobb arányban kellett az államnak kiegészítést adnia. A közúti személyszállítás esetében a kiegészítésigény jóval alacsonyabb, harmada a vasúti személyszállításénak. Ugyanakkor az európai és hazai (környezetvédelmi) elvárások és előírások a környezetkímélőbb, de az állam számára láthatóan többre kerülő vasúti személyszállítás előtérbe kerülését szorgalmazzák.

3.3.3 Az elővárosi közösségi közlekedés támogatása

Az előzőekben bemutatott támogatásokon és ellentételezéseken túl, a helyközi közlekedést is érinti az elővárosi közösségi közlekedés számára biztosított támogatás. Már a 2016. évi költségvetési törvény²³ is tartalmazott ilyen célú előirányzatot, azonban a 2017. évi költségvetési törvényben új, kiemelt alcímen jelent meg az elővárosi közösségi közlekedés támogatása. Ezen a soron a 2017. évben 9,0 Mrd Ft állt rendelkezésre a budapesti elővárosi közösségi közlekedési feladatot ellátó társaságok (MÁV-HÉV Zrt., Volánbusz Zrt.) részére a bevételekkel nem fedezett indokolt költségeik ellentételezésére. Az előirányzat összegét a 2017. év folyamán 2,9 Mrd Ft-tal emelték meg az NFM-Főváros között a fővárosi elővárosi közösségi közlekedés finanszírozására megkötött megállapodásra tekintettel. A felosztásról szóló kormánydöntés²⁴ alapján a Volánbusz Zrt. 4,5 Mrd Ft, a MÁV-HÉV Zrt. 7,4 Mrd Ft-ot kapott közfeladat-ellátásának támogatásaként. Az összegeket a NAV biztosította a társaságok számára.

3.4 A helyközi közlekedést biztosító gazdasági társaságok finanszírozottsága

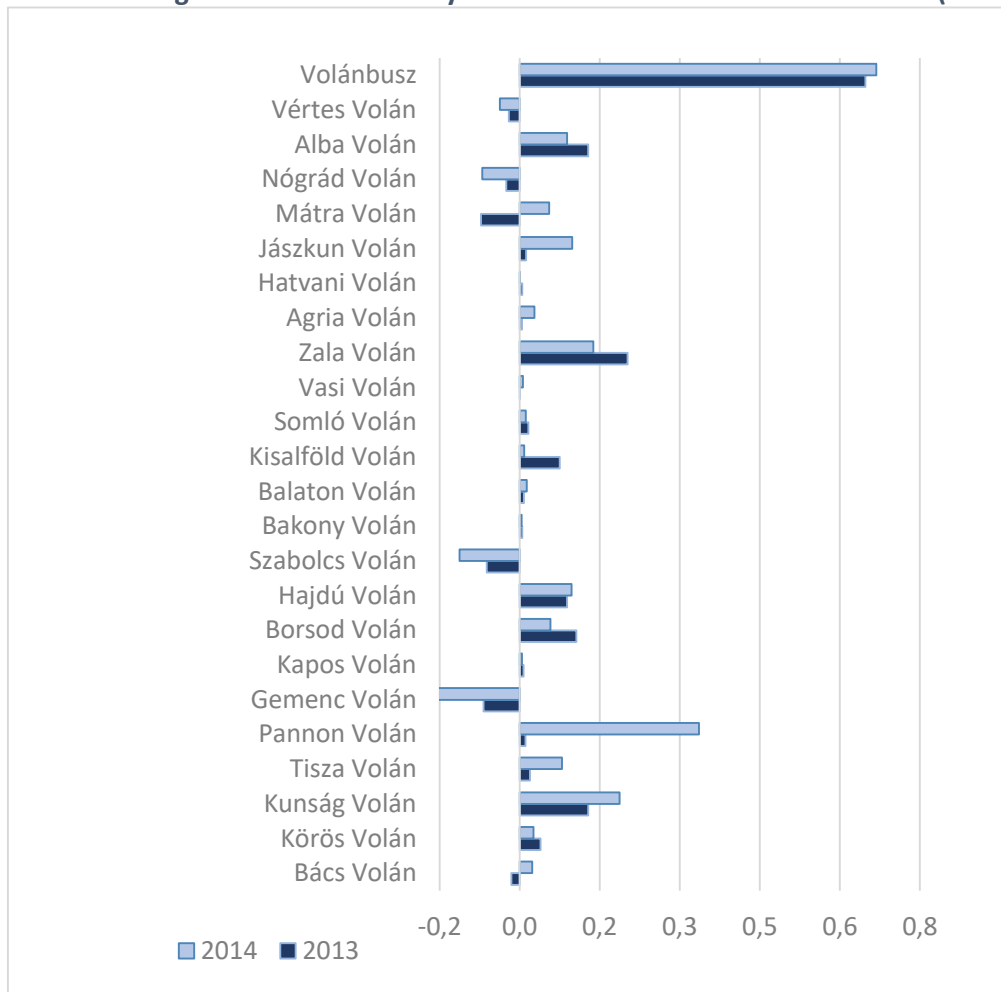
Az integrációs folyamat javította a közszolgáltatók eredményét, az egy nemzeti közszolgáltató modell még nem valósult meg.

A helyközi közlekedési közszolgáltatást az elemzett időszak 2013-2014. éveiben 24 Volán társaság biztosította. A Volán társaságok eredményének alakulását a 2013-2014. években a 15. ábra mutatja.

²³ Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény

²⁴ Az 1226/2017. (IV. 25.) Korm. határozat alapján.

A Volán társaságok adózott eredményének alakulása a 2013-2014. években (Mrd Ft)

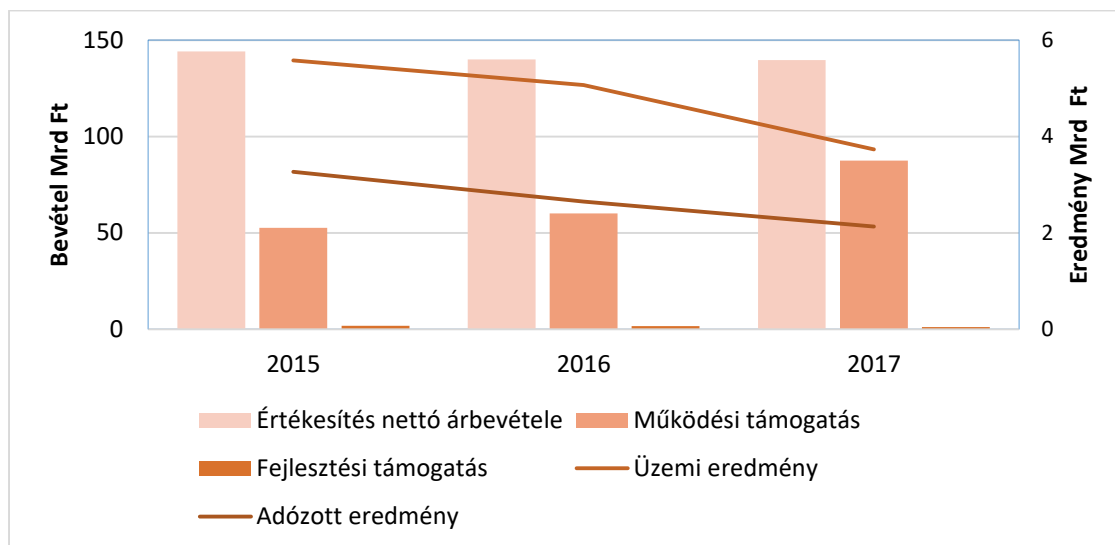


Forrás: A Volán társaságok 2013. és 2014. évi beszámolóinak adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A 15. ábrából látható, hogy négy társaság mindkét évben, további két társaság a 2013. évben veszteségesen gazdálkodott. A Volánbusz Zrt.-n kívüli, nyereségesen gazdálkodó társaságok összesített nyeresége minimális, a 2013. évben 0,3 Mrd Ft-ot, a 2014. évben 1,3 Mrd Ft-ot tett ki.

A Széll Kálmán Tervben megfogalmazott problémák megoldása érdekében végrehajtott integrációs intézkedések alapján a 2015. év elejétől hét regionális társaság nyújtja a helyközi közösségi közlekedési szolgáltatást. Az integrációval létrehozott regionális közlekedési társaságoknak – az elődtársaságok időszakához hasonlóan – a feladatellátásához, működéséhez szükséges forrásokat egyrészt az utasok által megfizetett menetdíjak (bérletek és vonaljegyek), valamint a költségvetésből származó támogatások, ellentételezések biztosítják. A hét regionális gazdasági társaság főbb bevételi és eredmény adatait a 2015-2017. években a 16. ábra mutatja.

A regionális közlekedési társaságok főbb bevételi és eredmény adatai a 2015-2017. években



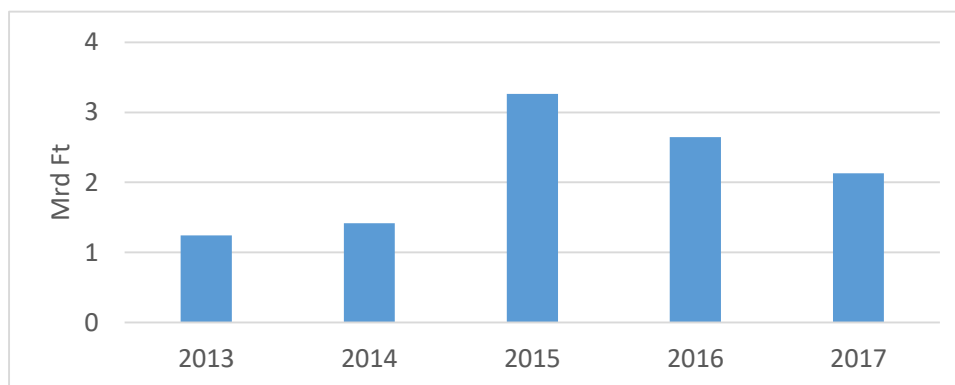
Forrás: Társaságok 2015-2017. évi beszámolóí, ÁSZ szerkesztés

A 16. ábra alapján látható, hogy a regionális társaságok összesített értékesítési bevételei az időszakban közel azonos szinten realizálódtak. A gazdasági társaságok adatai alapján a 2016-2017. években a nettó értékesítési bevételek közel 90%-át tették ki a helyközi közösségi közlekedésből befolyt menetdíj bevételek.

Mivel a közlekedési vállalatok utasoktól származó bevételei nem fedezik a feladatellátás költségeit, ehhez az állam, illetve a megbízó önkormányzatok működési támogatást, ellentételezést biztosítanak. Az időszakban a regionális társaságok által elszámolt összesített működési támogatás összege több mint másfélszeresére emelkedett, a 2015. évi 52,6 Mrd Ft-ot a 2017. évre elszámolt 87,5 Mrd Ft 66,1%-kal 34,9 Mrd Ft-tal haladta meg. A kapott működési támogatások 11-13%-kát tették ki az önkormányzatok által a helyi közösségi közlekedéshez adott támogatások, ellentételezések összegei, a fennmaradó jelentős részt a helyközi közlekedés finanszírozására az állam biztosította minden évben. A 2017. évi jelentős emelkedés a Volánbusz Zrt. által 2016. november 1-jétől a BKK Zrt.-től átvett fővárosi elővárosi – agglomerációs – személyszállítási feladatok miatti többlettámogatásokkal hozható összefüggésbe.

Az időszakban befolyt bevételek, illetve a jelentősen emelkedő működési támogatások biztosították, hogy összesítetten az egyes éveket a társaságok pozitív üzemi és adózás előtti eredménnyel zárták. Az elődtársaságok 2013-2014. évi összesített, a regionális társaságok 2015-2017. évi összesített adózott eredményének alakulását a 17. ábra mutatja.

A helyközi közúti közösségi közlekedésben résztvevő társaságok adózott eredményének alakulása a 2013-2017. években²⁵



Forrás: A társaságok 2013-2017. évi beszámolóinak adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

²⁵ Az ábra a 2013. és 2014. évek vonatkozásában az elődszervezetek adatait mutatja.

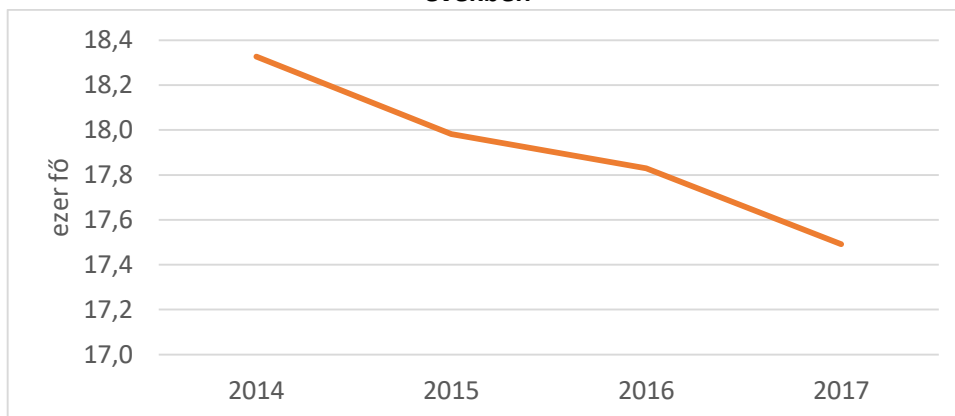
A 17. ábrából látható, hogy az integrációt követően, a 2015. évtől jelentősen nőtt a társaságok összesített adózott eredménye. A 2015-2017. évek időszakában ugyanakkor csökkenő tendenciát mutatott. A 2017. évi 2,1 Mrd Ft ennek ellenére közel háromnegyedével haladta meg a 2013. évben realizált adózott eredmény összesített összegét. A 2015. évben a regionális társaságok által realizált – az előző évekhez képest kiemelkedő – adózott eredmény annak volt köszönhető, hogy a szervezeti integrációt követően az elszámolt bevételek (0,3%-kal) növekedtek, illetve az összes ráfordítás (0,8%-kal) csökkent. Az összes bevétel növekedésére a legnagyobb részét, több mint 70%-át kitevő értékesítési bevételek 2,5%-os csökkenése ellenére került sor. A növekedés az elszámolt egyéb bevételek (köztük az elszámolt támogatások) 8,2% növekedésével hozható összefüggésbe, melyek ellensúlyozták az értékesítési bevételek elmaradását. Az összes elszámolt ráfordítás 2015. évi csökkenése az anyagi jellegű ráfordítások szervezeti integráció előtti évhez (2014.) képest bekövetkezett 6,2%-os csökkenésével magyarázható, mivel a többi ráfordítástípus (köztük a személyi jellegű ráfordítások) elszámolt összege nőtt az előző évhez képest.

A Volán társaságok foglalkoztatottainak száma összesítve a 2014. évben 18,3 ezer fő volt, melynek 96,4%-a volt teljes munkaidőben foglalkoztatott. A társaságok közül a Volánbusz Zrt. által foglalkoztatottak létszáma volt a legtöbb, az összesített foglalkoztatotti létszám 13,0%-át tette ki. Az MNV értékelése szerint az integráció hatására a vezetői létszám 2012. évhez képest – az előzetes számítások alapján – 2014. év végére 25%-kal csökkent.²⁶

A regionális társaságok 2015-2017. évi, illetve az elődszervezetek összesített létszámát a 18. ábra mutatja.

18. ábra

A helyközi közlekedési feladatot ellátó, állami tulajdonú társaságok létszámának alakulása a 2014-2017. években²⁷



Forrás: A társaságok 2014-2017. évi beszámolóinak adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

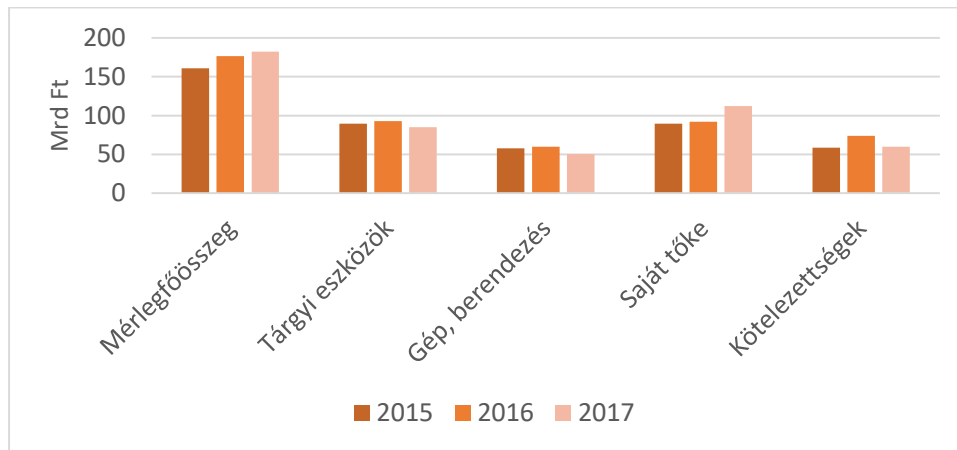
A 18. ábrából látható, hogy a helyközi közúti közlekedésben résztvevő társaságok integrációja a létszám tekintetében az előzetes tulajdonosi szándéknak megfelelően alakult, a társaságok létszáma a 2014. évet követően csökkent. A 2017. évi 17,5 ezer fő átlagos állományi létszám 4,6%-kal 836 fővel maradt el az integráció előtti létszámtól. A regionális társaságok létszáma a 2015-2017. évek vonatkozásában is csökkenő tendenciát mutatott.

A regionális közlekedési társaságok főbb mérlegadatainak alakulását a 2015-2017. években a 19. ábra mutatja.

²⁶ Dr. Simon Zoltán, 2014.

²⁷ Az ábra a 2014. évre vonatkozóan a 24 Volán társaság összesített létszámadatát, a 2015-2017. év vonatkozásában a regionális közlekedési társaságok adatait tartalmazza.

A regionális közlekedési társaságok főbb mérlegadatainak alakulása a 2015-2017. években



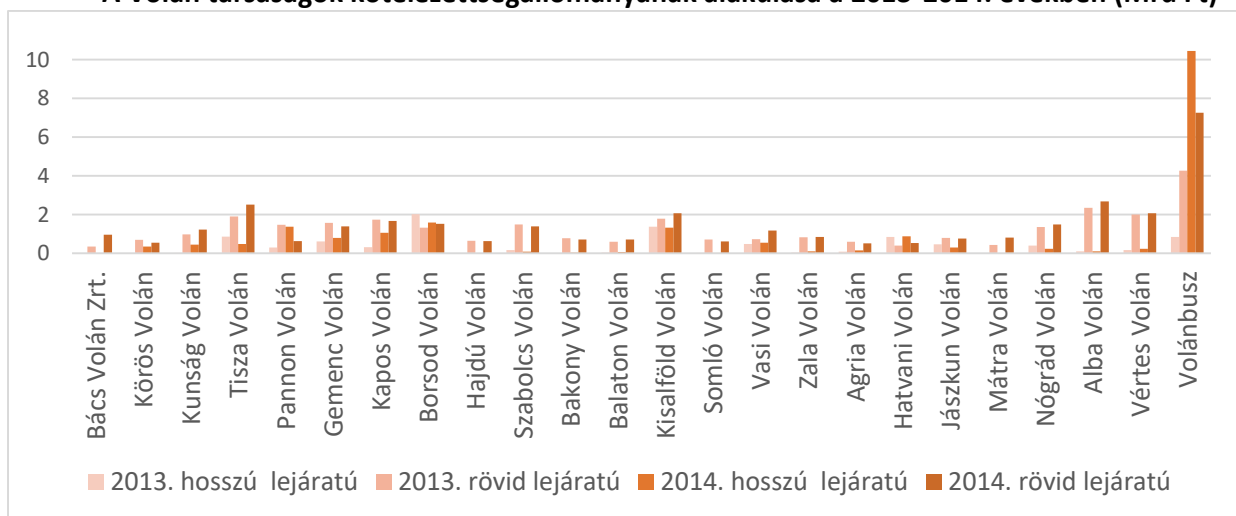
Forrás: Társaságok 2015-2017. évi beszámolóí, ÁSZ szerkesztés

A 19. ábrából látható, hogy a regionális társaságok mérlegeinek összesített mérlegfőösszege a 2017. év végén (182,2 Mrd Ft) meghaladja az előző időszakok végén kimutatott állományokat. Az összesített eszközértéken belül a tárgyi eszközök aránya, továbbá azok állományi értéke is csökkent a 2015-2017. évek vonatkozásában. A 2017. évi 85,2 Mrd Ft állományi érték 4,6 Mrd Ft-tal, 5,1%-kal maradt el a 2015 évi 89,8 Mrd Ft-tól. A tárgyi eszközökön belül a gépek, berendezések – köztük a járművek – összesített állománya a 2015. évi végi 57,8 Mrd Ft-ról a 2017. év végére 50,3 Mrd Ft-ra 7,6 Mrd Ft-tal, 13,1%-kal csökkent. A csökkenés a társaságoknál megvalósított fejlesztéseket meghaladó amortizáció elszámolásával volt összefüggésbe hozható.

A társaságok saját tőkéje összesített állományának értéke a 2017. év végére 112,2 Mrd Ft-ra emelkedett, ami 22,7 Mrd Ft-tal 25,3%-kal haladta meg a 2015. évi 89,5 Mrd Ft állományi értéket. A növekedést a Volánbusz Zrt. saját tőkéjének 2017. év végére bekövetkezett 20,1 Mrd Ft-os, 95,7%-os emelkedésével lehet összefüggésbe hozni. A 2016. év végén az MNV Zrt. 17,9 Mrd Ft pénzbeli vagyoni hozzájárulás folyósításáról döntött, amely alapján a jegyzett tőke Cégbíróság általi megemelésére 2017. január 23-án került sor²⁸.

A 24 Volán társaság kötelezettségének állományának alakulását a 2013-2014. években a 20. ábra mutatja:

A Volán társaságok kötelezettségállományának alakulása a 2013-2014. években (Mrd Ft)



Forrás: A Volán társaságok 2013. és 2014. évi beszámolóinak adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

²⁸ Az MNV Zrt. a 788/2016. (XII. 22.) számú alapítói határozatban döntött a pénzbeli hozzájárulásról, melyet 2016. december 29-én pénzügyileg teljesítettek. A Volánbusz Zrt. az összeget a 2016. évben az egyéb rövid lejáratú kötelezettségei között mutatta ki mérlegében. (Forrás Volánbusz Zrt. 2017. évi beszámolója.)

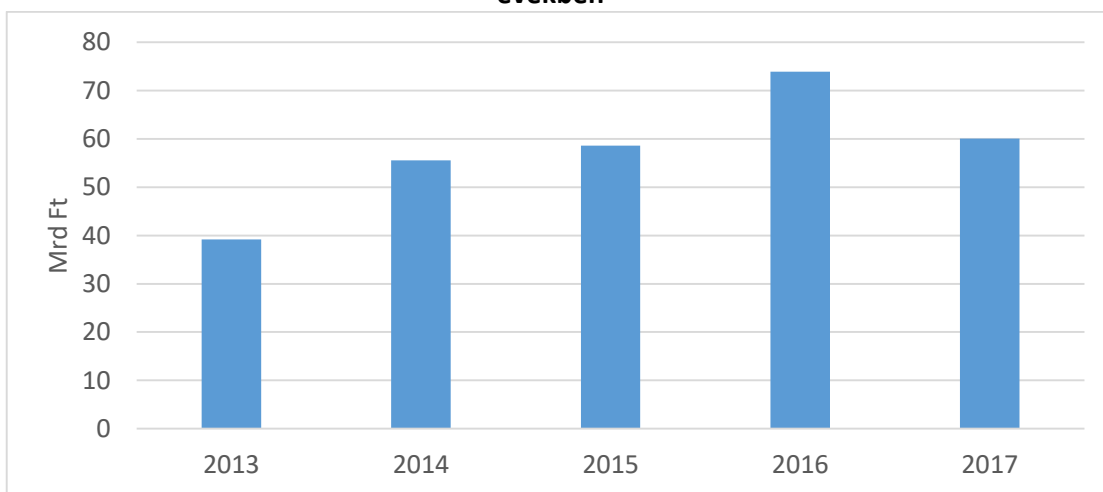
A 20. ábrából látható, hogy a Volán társaságok mérlegeiben szereplő kötelezettségállományok összesített értéke a 2014. évben 55,6 Mrd Ft volt, ami 41,9%-kal 16,4 Mrd Ft-tal haladta meg a 2013. évi 39,2 Mrd Ft-ot kitevő állományi értéket. A növekedést a Volánbusz Zrt. esetében bekövetkezett 246,2%-os, 12,6 Mrd Ft-os állománynövekedés indokolta. A 2014. évben a Volánbusz Zrt. a BKK Zrt.-től átvett agglomerációs járatok üzemeltetéséhez szükséges autóbuszok beszerzését hitel igénybevételével valósította meg, ami jelentősen, 9,6 Mrd Ft-tal megnövelte a Társaság hosszú lejáratú kötelezettségeinek állományát. Továbbá a Társaság rövid lejáratú kötelezettségeinek állománya is jelentősen: 3,0 Mrd Ft-tal emelkedett, amelyet elsődlegesen – a 2014. évi beszámoló kiegészítő mellékletének indoklása szerint – a rövid lejáratú hitelek 2,2 Mrd Ft-tal, továbbá a belföldi szállítókkal szembeni tartozások állományának 0,5 Mrd Ft-tal történt emelkedése okozott. A Volán társaságok összesített kötelezettségállományának a hosszú lejáratú kötelezettségek állománya a 2013. évben a 23,6%-át, a 2014. évben 37,3%-át tette ki. A kötelezettségállomány nagyobb részét mindkét évet tekintve a rövidlejáratú kötelezettségek tették ki, melyek a társaságok rövid lejáratú kölcsöneinek, hiteleinek, szállítókkal, kapcsolt és egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozásokkal szembeni tartozásainak állományából származtak.

A regionális társaságok 2015-2017. évek végén kimutatott – a 21. ábrában szereplő – összesített kötelezettségállományai kismértékben növekedtek az időszakban, ugyanakkor a mérlegfőösszegen belüli arányuk a 2015. évi 36,4%-ról a 2017. évre 33,0%-ra csökkent. A kötelezettségállomány 2016. évi kiugró állományi értéke a Volánbusz Zrt. előzőekben bemutatott jegyzett tőke emelésének elszámolásával hozható összefüggésbe. A mérlegekben kimutatott kötelezettségállományok értékén belül a szállítói kötelezettségállománya a 2015. évben 19,4%, a 2016. évben 15,6%, a 2017. évben 22,8% volt, az állományi érték részarányának növekedése kedvezőtlen tendenciának tekinthető a társaságok rövid távú pénzügyi helyzete szempontjából.

Az elődtársaságok összesített kötelezettségállományaival összehasonlított adatokat a 21. ábra tartalmazza.

21. ábra

A helyközi közösségi közlekedésben résztvevő társaságok kötelezettségállományának alakulása a 2013-2017. években²⁹



Forrás: A társaságok 2013-2017. évi beszámolóinak adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A 21. ábrából látható, hogy a Széll Kálmán tervben megfogalmazott, a közlekedési vállalatok kötelezettségállományaira, illetve eladósodottságára vonatkozó problémát az integrációs intézkedések a 2017. év végéig nem oldották meg. Az elődtársaságok 2013-2014. évi összesített kötelezettségállományai a regionális társaságok működése során tovább növekedtek³⁰. A 2017. évi 60,1 Mrd Ft több mint másfélszerese a 2013. évi 39,2 Mrd Ft-nak, továbbá 8,1%-kal, 4,5 Mrd Ft-tal haladja meg a 2014. év végi 55,6 Mrd Ft kötelezettségállományi adatot. A kötelezettségállomány növekedésére annak ellenére került sor, hogy az állami költségvetésből a közúti helyközi személyszállításhoz biztosított ellentételezések összege az időszakban emelkedett. (14. ábra)

²⁹ A 2013. és 2014. évi adatok az elődtársaságok kötelezettségállományait tartalmazzák.

³⁰ Az elődtársaságok kötelezettségállományai a 2015. évben beépültek a régióban létrehozott új, regionális társaságok kötelezett ségállományába.

A Széll Kálmán Tervben megfogalmazott, a közösségi közlekedéssel kapcsolatos problémák egy részét a 2017. év végéig nem sikerült megoldani. Ez összefügg azzal, hogy az eredeti céltól eltérően a közlekedési társaságok integrációja több szakaszban valósul meg. A hét regionális társaság megalapítása után az egy nagy holdingként működő Nemzeti Közlekedési Társaság létrehozása még várat magára. A nemzeti vagyoni kezelésért felelős tárca nélküli miniszter 2019. február végén bejelentette, hogy az év folyamán megkezdődik a Volánbusz Zrt. és a hat regionális közlekedési központ egyetlen társaságba szervezése. Az integráció előkészítését és lebonyolítását a Volánbusz Zrt. végzi. A folyamat eredményeként egy egységes, országos lefedettséget biztosító közszolgáltató társaságot hoznak létre, ami hozzájárul a közösségi közlekedés hatékonyságának növeléséhez, a helyközi közösségi közlekedés során az utazás minőségének, szervezettségének javításához.³¹ Az integrációs folyamat várhatóan hozzájárul a Széll Kálmán Tervben meghatározott célkitűzések és eredmények megvalósításához is.

³¹ Jámbor Gyula, 2019

4. A FEJLESZTÉSEK IRÁNYAI ÉS HATÁSAI A HELYKÖZI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSRE

A közösségi közlekedés infrastruktúra fejlesztése európai uniós források igénybe vételével történt. Az autóbuszok átlagkorát csak kismértékben sikerült csökkenteni.

A közlekedés fejlesztésének legfontosabb célja az elérhetőség javítása, a versenyképesség növelése, a társadalmi-gazdasági és a területi kohézió erősítése. A közlekedés fejlesztésének fontos részét képezi a helyközi közösségi közlekedés fejlesztése. Az elemzett időszakban a helyközi közösségi közlekedés közúti formáját csak közvetetten érintő fejlesztések valósultak meg nagyobb részben. Ezek főként a közlekedéshez használt közutak minőségének javítására, újabb elérhetőségi lehetőségek biztosítására irányultak. E fejlesztések is hozzájárultak a helyközi közösségi közlekedés minőségének javításához, a jobban, gyorsabban járható közutak által csökkent a menetidő, kényelmesebbé, biztonságosabbá vált az utazás.

A közlekedési társaságoknak juttatott, az intelligens közlekedési rendszerek kialakítására, fejlesztésére szolgáló támogatások korszerűbbé tették a helyközi közúti közösségi közlekedést, növelték az utasok elégedettségét. A Volán társaságok járműállományának korszerűsítéséhez a Magyar Fejlesztési Bank Községi Közlekedésfejlesztési Finanszírozási Programja³² is biztosított pénzügyi forrást. A regionális közlekedési központok esetében az autóbusszcsereprogram két fő szakmai peremfeltétele, hogy a járművek átlagéletkora kb. 10 évre csökkenjen le, és a 20 évnél idősebb autóbuszok kivonásra kerüljenek a közszolgáltatásokból.³³

Magyarország a 2007-2013. évek során több Európai Unió forrásból fordíthatott a közúti fejlesztésre. Az időszakban a Kohéziós Alapból 8,6 milliárd eurós támogatáshoz jutott, amelyet 39 km autópálya építésére, továbbá 452 km közút felújítására fordított. Emellett a Közlekedés Operatív Programból származó források felhasználása további közútfejlesztésekre adott lehetőséget.³⁴

Az uniós források felhasználásával megvalósított közútfejlesztések által a TEN-T magyarországi autópálya és gyorsforgalmi hálózatának irányai szinte teljesen kiépültek. Ezzel az ország a gyorsforgalmi úthálózat sűrűsége tekintetében felzárkózott az európai fejlett országokhoz (Ausztria, Franciaország stb.). A teljes állami fenntartású közúthálózat sűrűsége azonban továbbra is elmarad az uniós átlagtól, egy négyzetkilométerre 0,3 km jut. További közútfejlesztési feladatot jelent azonban, hogy a felmért adatok alapján a magyar közúthálózat 10-15%-a tekinthető jó vagy megfelelő minőségűnek, 52%-a teljes körű felújításra szorul.³⁵

Az elemzett időszakban bővült a gyorsforgalmi és főút-hálózat, meghosszabbításra került az M35-ös autópálya Debrecen-től délre eső szakasza, s több szakaszon lecserélték az M5-ös autópálya burkolatát. Győr-Moson-Sopron megyében folytatódott az M85-ös autópálya építése (a csornai elkerülő szakasz befejezése). Elkészült többek között a 8. számú főút Várpalotát elkerülő szakasza, az 55. sz. főút felújítása Öttömös és Mórahalom között, a 471. számú főút felújítása Hajdúsámson és Nyíradony között, valamint a 481. számú főút, mely az M35-ös autópályát és 47. számú főutat köti össze. Az országos közutak megyei eloszlását 2017. év végén a 22. ábra mutatja.

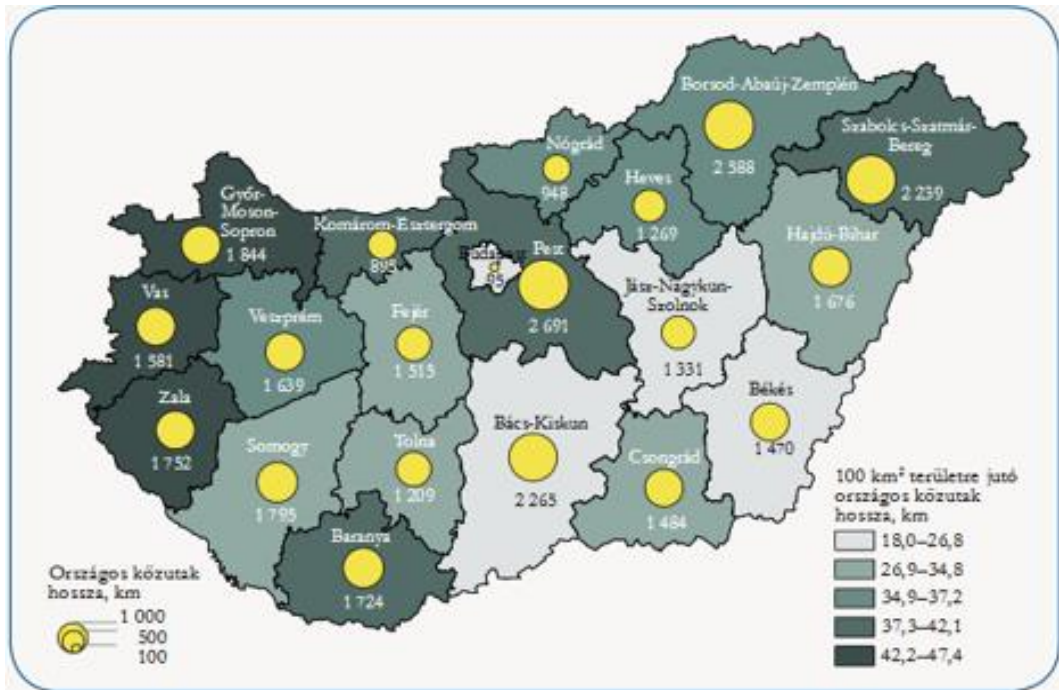
³² 1054/2010. (III. 5.) Korm. határozat az MFB Községi Közlekedésfejlesztési Hitelprogram meghirdetéséről, 1111/2012. (IV. 12.) Korm. határozat az MFB Községi Közlekedésfejlesztési Hitelprogram átalakításáról, 2010/2013. (XII. 29.) Korm. határozat az MFB Községi Közlekedésfejlesztési Finanszírozási Program keretösszegének megemeléséről

³³ PWC Magyarország Kft: Merre tovább a hazai autóbussz közösségi közlekedésben? (helyi_autobuszkozelekedes.pdf)

³⁴ Túry, 2019.

³⁵ Túry, 2019.

Az országos közutak megyei eloszlása, 2017. december 31-én

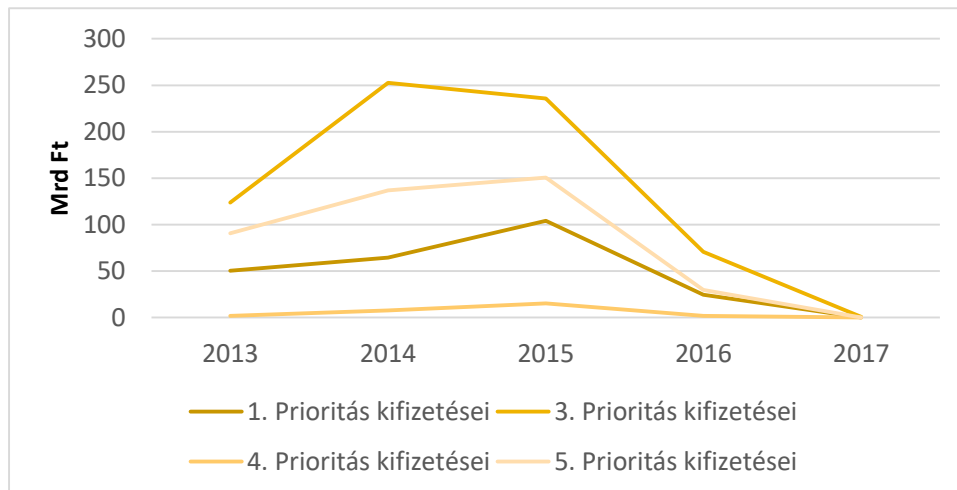


Forrás: KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2017. kiadvány

A Közlekedés Operatív program (KÖZOP)

A KÖZOP hat prioritása közül a helyi közúti közösségi közlekedéshez az 1. prioritás *Az ország és régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása*, a 3. prioritás *Térségi elérhetőség javítása*, a 4. prioritás *Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése*, valamint az 5. prioritás *Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése* kapcsolódik szorosabban. A KÖZOP a 2007-2013-as programozási időszakot ölelte fel, 2015. december 31-ig volt lehetőség kötelezettségvállalásra, illetve szállítói kifizetésekre. A 2016. évben a kedvezményezettek szállítóknak történt kifizetéseinek feldolgozása és kifizetési törlesztései történtek meg, majd a 2017. évben a kapcsolódó hazai támogatások kifizetéseire került sor. Az elemzett időszak öt évében a négy prioritás vonatkozásában összesen 1360,8 Mrd Ft kifizetés történt, amelyek prioritások szerinti alakulását a 23. ábra mutatja.

A KÖZOP 1., 3., 4. és 5. prioritásaiból történt kifizetések alakulása a 2013-2017. években



Forrás: Az egyes évek zárszámadási törvényeinek adatai alapján, ÁSZ szerkesztés

A megvalósított fejlesztések nagyrészt a gyorsforgalmi utak bővítésére irányultak, kisebb részüket a főútvonal hálózat fejlesztései alkották.³⁶ Általuk országos szinten több mint 4700 perct, településenként másfél perct javult a megyeszékhelyek elérhetősége. (A helyközi közúti közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásokat a 6. melléklet tartalmazza.)

Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)

A 2014-2020-as időszakban az IKOP prioritásként jelölte meg a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, korszerűsítése, a földrajzi mobilitás növelése által a gazdasági szereplők versenyképességének javítását, nemzetközi szerepvállalásuk fokozását, a foglalkoztatás növelését. Továbbá a közösségi közlekedés és a környezetet kevésbé terhelő közlekedési módok előtérbe helyezésével az energia- és erőforrás-hatékonyság növelését, valamint a gazdasági növekedést elősegítő térségi fejlesztések megvalósításához szükséges regionális, városi-elővárosi közlekedés korszerűsítését. A program alapján a biztosított források 38%-a vasútfejlesztésre, 35%-a közútfejlesztésre, 27%-a városi és elővárosi közlekedési fejlesztésekre fordítható, melyekből a tervek szerint 237 km gyorsforgalmi út, 144 km főút fejlesztésére kerül sor.

A KTI NKft. és a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. konzorciuma a Helyközi Közösségi Közlekedés Információs Rendszerének (továbbiakban HKIR) fejlesztését – az IKOP 3. prioritásának³⁷ keretében – 17,8 Mrd Ft támogatás lehívásával valósítja meg³⁸. A versenyképes közösségi közlekedési rendszerek megvalósításához szükségessé vált olyan egységes, átjárható közlekedés informatikai megoldások megvalósítása, amelyek biztosítják a közösségi személyszállítás és a kapcsolódó szolgáltatások adatainak és adatbázisainak összekapcsolását, átláthatóságát. A személyszállítási közszolgáltatások hatékonyabb ellátását célzó egységes közlekedési informatikai háttérrendszer, a HKIR létrehozásáról a Kormány az 1819/2017. (XI. 8.) Korm. határozatban döntött. A fejlesztés során három alprojekt kerül megvalósításra: a Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platform (NEJP), a HKIR Kiszolgálórendszerek és Fedélzeti Eszközök, valamint a HKIR Megrendelői Rendszerek kialakítása. A NEJP a viteldíjbeszedés központi rendszermoduljait, technológiai alapjait, adatbázisait és szolgáltatásait tartalmazza. Így az országos utazási kártyarendszert, a kedvezmény-elszámolási rendszert, az utazástervező és tájékoztatási rendszert, az elszámolási rendszereket stb. A Kiszolgálórendszerek és Fedélzeti Eszközök alprojekt során egységes jegyértékesítési rendszert (EGYJEGY), fődiszpécseri rendszert és kontaktcentert alakítanak ki, valamint jegykiadó automaták, autóbusz OBU-k, validátorok és ellenőri készülékek kerülnek beüzemelésre. A Megrendelői Rendszerek alprojektje által elérhetővé válik a közszolgáltatás működési eljárás rendje, valamint kialakításra kerül a közösségi közlekedés közhiteles adatbázisa. Továbbá egységes menetrend tervezési és hálózattervezési rendszer, valamint a közszolgáltatás kontrolling-rendszere is kialakításra kerül.³⁹ A Kormányzati portál híradása szerint a próbaüzemre 2019. októberében kerül sor, 2020 nyarára működhet az egységes elektronikus jegyrendszer a helyközi közösségi közlekedésben.

Az IKOP 1. prioritása *Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása*, és a 4. prioritása *TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása* további forrásokat biztosít a helyközi közösségi közlekedés közvetett fejlesztéséhez. A két prioritás alapján összesen 778,4 Mrd keret állt rendelkezésre, melynek a 2017. év végéig több mint 95%-a került lekötésre. A 2016. és 2017. években összesen 429,3 Mrd Ft kifizetésére került sor. Az IKOP 1. és 4. prioritásait a 7. melléklet tartalmazza.

Európai Területi Együttműködés (ETE) határmenti programok

Az Interreg Együttműködési programjai keretében a 2014-2020-as időszakra vonatkozóan támogatási keret áll rendelkezésre a szomszédos országok együttműködésével megvalósuló határon átnyúló infrastruktúrafejlesztési, környezetvédelmi, foglalkoztatásbarát növekedési stb. célokhoz. Ennek keretében fejlesztésre kerülnek a TEN-T releváns közlekedési kapcsolatai.

³⁶ Túry, 2019.

³⁷ 3. Prioritás Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása

³⁸ A fejlesztés megvalósításáról, a támogatás felhasználásának tényleges alakulásáról nem áll rendelkezésre információ. Az IKOP 3. prioritásából a 2017. évben a kiadás összesen 52,2 Mrd Ft volt, a 2017. évi zárszámadási törvény indoklása alapján. A dokumentum a HKIR projektre vonatkozóan nem tartalmaz adatot.

³⁹ Forrás: <https://www.nejp.hu/articles/view/megkezdodott-a-hkir-nejp-projekt>

Néhány együttműködési program esetében már a 2014-2016. évben is került sor kötelezettségvállalásra és kifizetésre. A közlekedésfejlesztési programok támogathatóságáról szóló döntésekre a 2017. évet követően került sor.

Regionális Operatív Programok (ROP)

A ROP-ok a régiós fejlesztési prioritásoknak megfelelően a közlekedési infrastruktúrafejlesztésre is biztosítottak forrást. A ROP-ok közútfejlesztésre rendelkezésre álló forrásai a régiók 4 és 5 számjegyű útjainak, illetve a belterületek útjainak fejlesztéseit tették lehetővé. A 2007-2013-as időszakban több mint 500 közútfejlesztési projekt valósult meg, melynek során 316 km új utat építettek és 2020 km újítottak fel 188,7 Mrd Ft uniós támogatás felhasználásával.⁴⁰

Ezen túlmenően a közösségi közlekedés működési feltételeinek javításához is biztosítottak pályázati úton elnyerhető európai uniós forrást. A közlekedési társaságok éltek a pályázati lehetőségekkel, ennek következtében országszerte megújultak a forgalomirányítási és utastájékoztató rendszerek, valamint több településen – például Kazincbarcikán, Baján, Balatonfüreden, Körmenden, Lentiben – is sor került az autóbusz-pályaudvar rekonstrukciójára is. A balatonfüredi fejlesztést a MÁV Zrt.-vel közösen valósította meg az ÉNYKK Zrt., a közlekedési csomópont intermodális jellegű, a busz és a vasúti pályaudvar egymás mellett helyezkedik el, és a pénztárakban busz, illetve vasúti jegyértékesítés is történik.

Az infrastruktúra fejlesztésére irányuló egyéb kiemelt programok

A Széll Kálmán terv 2.0 célkitűzése, a környezetbarát közlekedési módok térnyerése érdekében szükségessé vált a helyközi közösségi közlekedéshez használt autóbuszok korszerűbbekre, környezetbarát(abb)akra cserélése. Ez lehetőséget adhatott egyben a helyi közösségi közlekedés 14 éves átlagkorú autóbuszainak fiatalítására is.

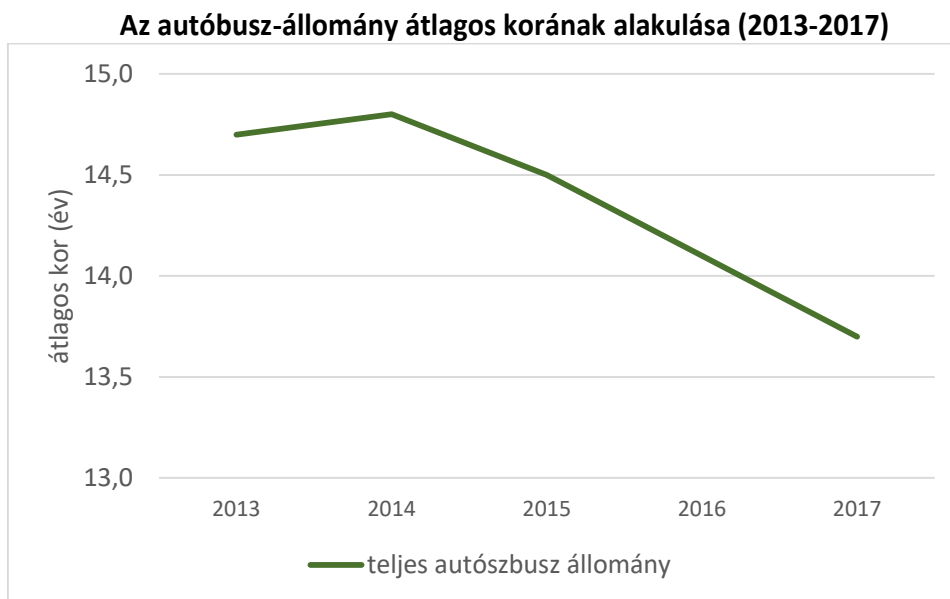
A nemzeti autóbuszgyártás 2016. évben meghirdetett cselekvési programja nem a tervek szerint alakult, az tervek szerinti 1000-1200 autóbusz legyártását nem sikerült megvalósítani. A hazai buszgyártás ugyan növekedésnek indult, 2016-ban és 2017-ben a magyar gyártók által gyártott autóbuszok száma a 2015-ös 155 darabról 406-ra növekedett, de a hazai gyártók sem mennyiségben, sem minőségben nem tudtak megfelelni a megrendelői elvárásoknak. Az egyik legnagyobb hazai buszgyártó céggel a Volánbusz Zrt. és a BKV Zrt. 2018-ban szerződést bontott, mivel az nem szállította le határidőre a megrendelt buszokat. Az Ikarus Egyedi Kft. csődvédelmet kért, majd az eredménytelen csődeljárást követően felszámolás alá került.⁴¹

A járműállomány megújítása elengedhetetlen ahhoz, hogy a helyközi közösségi közlekedés piacliberalizációjakor a regionális közlekedési központok a magántulajdonban álló, tőkeerős gazdasági társaságok mellett versenyképes pályázóként vehessenek részt a tendereken, és megőrizhessék piaci részesedésüket. Az autóbuszok beszerzéséhez a Magyar Fejlesztési Bank Közösségi Közlekedésfejlesztési Finanszírozási Programja éven túli beruházási hitelt vagy zárt végű pénzügyi lízinget biztosít. Az igénybevétel esetén lehetőség van – a közösségi közlekedésben használt buszok átlagéletkorának csökkentése érdekében – a járművek cseréjére. A KSH adatai alapján a 2013-2017. években összesen 7366 autóbuszt helyeztek első alkalommal forgalomba, melyből 3047 (41%) volt új jármű. Az új üzembe helyezések azonban nem befolyásolták jelentősen az autóbuszpark környezetterhelési mutatóit, mivel az állomány túlnyomó része – a 2013. évben 97,9, a 2017. évben 97,6%-a – továbbra is gázolajüzemű maradt.

A hazai autóbusz-állomány átlagos korának alakulását a 24. ábra mutatja.

⁴⁰ Forrás: Tanulmány a 2007-2013. évi EU költségvetési időszakban Magyarország részére juttatott közösségi támogatások összefoglaló bemutatásáról, értékeléséről

⁴¹ Kormányportál, 2018, Bakos, 2018, Ludányi 2018.



Forrás: KSH adatok alapján, ÁSZ szerkesztés

A 24. ábrából látható, hogy a közösségi közlekedésben résztvevő autóbusz-állomány átlagos kora a 2013-2017 évek vonatkozásában 14,7 évről 13,7 évre csökkent. A legmagasabb korú gépjárművek az Ikarus autóbuszok, amelyek átlagos kora minden évben meghaladta a húsz évet. Ez jelentős kockázatot jelent a közösségi közlekedés szempontjából. Ugyanakkor kedvező folyamatnak tekinthető, hogy az időszakban az ilyen típusú autóbuszok aránya az állományon belül csaknem felére csökkent, a 2013. évi 32,5%-hoz képest a 2017. évben az állomány 15,9%-át tette ki.

Megállapítható, hogy a helyközi közösségi közlekedésben résztvevő autóbuszok környezetbarátabbá tételére, az autóbusz-állomány átlagkorának csökkentésére irányuló törekvések a 2013-2017. évek időszakában nem hozták meg a várt eredményeket. A korszerűsítés terén mutatkozó elmaradás hatásaiból egy viszonylag kedvező tényezőre is utalni kell, ez pedig a kisebb értékcsökkentési leírás.

MELLÉKLETEK

1. melléklet: Számvevőszéki jelentések a közlekedési társaságokról
2. melléklet: A TEN-T bővítésének forrásbiztosítása, továbbá az Európai Unió a közösségi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi elvárása
3. melléklet: A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia illeszkedése
4. melléklet: Az állami tulajdonban lévő hét regionális közlekedési társaság számvevőszéki jelentéseinek összefoglaló megállapításai és javaslatai
5. melléklet: Az európai számvevőszékek tapasztalatai
6. melléklet: A KÖZOP helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásai
7. melléklet: Az IKOP helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásai

1. melléklet: Számvevőszéki jelentések a közlekedési társaságokról

	Ellenőrzött szervezet	Ellenőrzött időszak	ÁSZ jelentés száma, publikálás ideje
1	Volánbusz Közlekedési Zrt. Székhely: Budapest	2012-2015. évek	17224 2017. november
2	DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. Székhely: Békéscsaba	2013-2016. évek	18222 2018. augusztus
3	KNYKK Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. Székhely: Tatabánya	2013-2016. évek	18228 2018. augusztus
4	Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. Székhely: Miskolc	2013-2016. évek	18253 2018. szeptember
5	ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. Székhely: Szombathely	2013-2016. évek	18257 2018. október
6	Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. Székhely: Kaposvár	2013-2016. évek	18278 2018. október
7	KMKK Középklet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. Székhely: Szolnok	2013-2016. évek	18279 2018. október

2. melléklet: A TEN-T bővítésének forrásbiztosítása, továbbá az Európai Unió a közösségi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi elvárásai

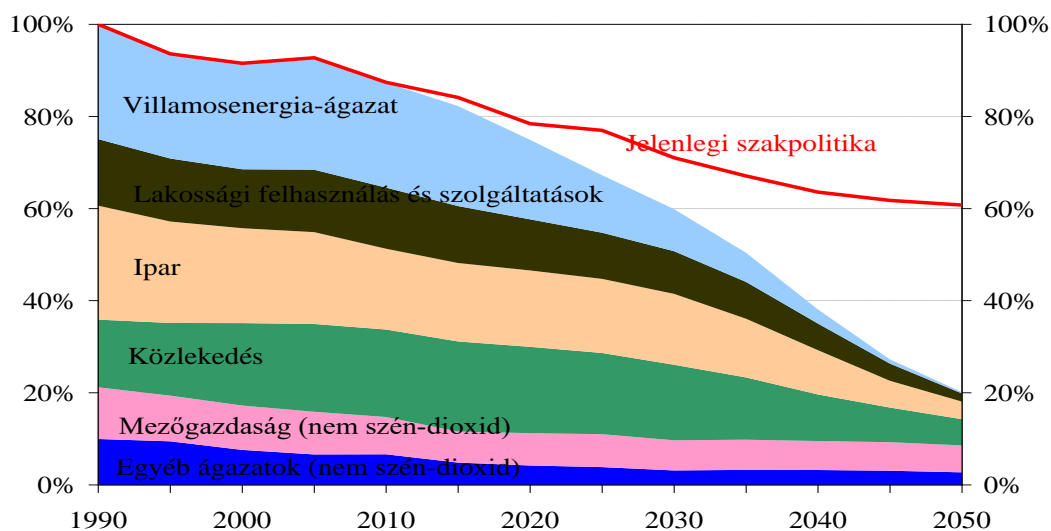
A CEF-en kívül a Kohéziós Alap és az ERFA keretében a 2014–2020 közötti időszakra 70 milliárd eurót irányoztak elő a mobilitás és a közlekedés területén induló beruházások társfinanszírozására.⁴² A rendelkezésre álló források ellenére az infrastruktúra fejlesztés tempója tagországonként változó, különösen a keleti régiók vannak lemaradásban.⁴³ Magyarország a 2016. évi adatok alapján a TEN-T közúti törzshálózat-fejlesztés 81%-os teljesítésével a 28 tagállamból a 12. helyen állt.⁴⁴

A fejlesztések elmaradásának egyik oka, hogy az elnyert uniós források önrésze – sok esetben – komoly pénzügyi terhet jelent a tagországoknak, s növelheti az államadósságot. Ezt felismerve az Európai Parlament 2017. január 19-i állásfoglalásában arra jutott, hogy a CEF keretében lebonyolított projekteket nem kellene figyelembe venni az államadósság számítása során, és felszólította az Európai Bizottságot, hogy a felvetésről készítsen tanulmányt.

Az Európai Unió az éghajlatváltozás hatásainak mérséklése, és a kőolajfüggőség csökkentése érdekében 2011-ben vállalta, hogy 2050-ig 80%-kal mérsékeli az üvegházhatású gázkibocsátását az 1990-es szinthez képest, melynek eléréséhez a közlekedési ágazat kibocsátását 60%-kal szükséges csökkenteni. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának várható alakulását a 25. ábra mutatja.

25. ábra

Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának alakulása az EU-ban a 80%-os mérséklési cél irányába (100% = 1990)



Forrás: Európai Bizottság, 2011.c

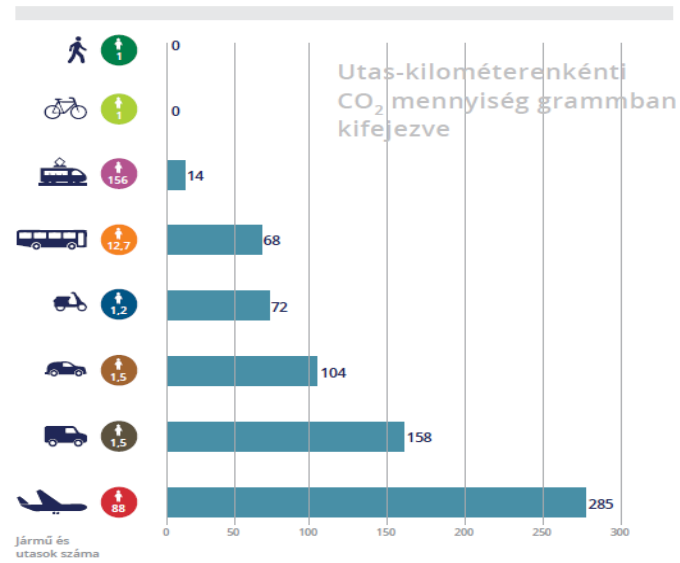
A közlekedéspolitikai célokat ennek figyelembe vételével fogalmazták meg. A hatékony üzemanyag-fogyasztású, illetve a villamosenergia, vagy más tiszta üzemanyag-meghajtású gépjárművek elterjedésével, intelligens közlekedés-szervezéssel – mellyel megelőzhető a torlódások kialakulása –, az egyéni közlekedés helyett a közösségi közlekedési eszközök igénybevételével – ezen belül is a vasút használatával – a gépjárművel végzett személyszállítás által okozott légszennyezés csökkenthető. A járművek szén-dioxid kibocsátását a 26. ábra szemlélteti.

⁴² Európai Bizottság, 2017

⁴³ European Commission, 2018

⁴⁴ Forrás: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

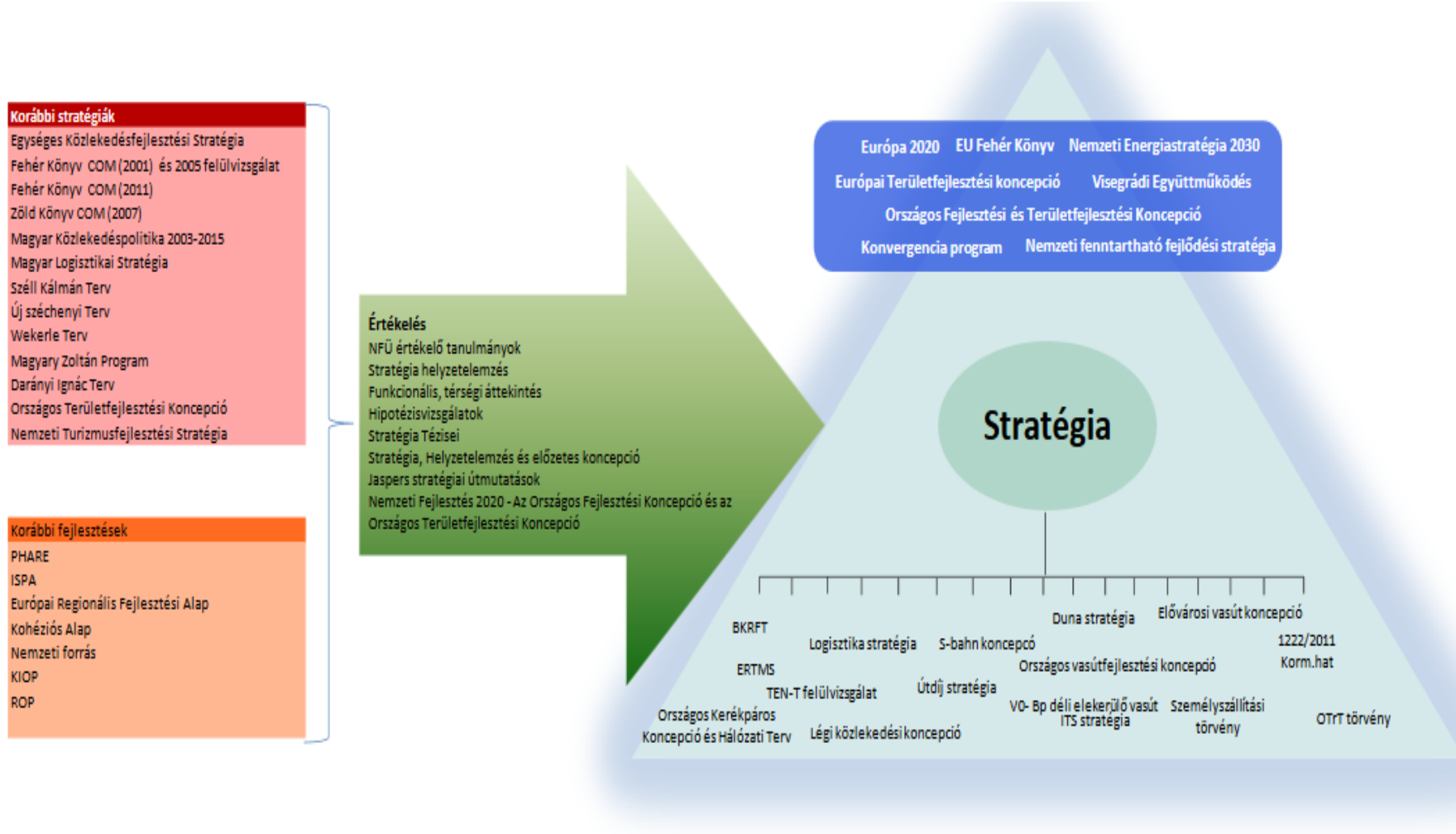
Utasszállításból eredő szén-dioxid kibocsátás közlekedési módonként



Forrás: Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 2016








A 26. ábrából látható, hogy az egy utaskilométerre eső szén-dioxid kibocsátás a vonatok esetében a legalacsonyabb, amit az autóbuszok kibocsátási értéke követ.

3. melléklet: A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia illeszkedése



Forrás: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

4. melléklet: Az állami tulajdonban lévő hét regionális közlekedési társaság számvevőszéki jelentéseinek összefoglaló megállapításai és javaslatai

Társaság:	Megállapítások összefoglalása:	Javaslat:
Volánbusz Közlekedési Zrt. 	<p>A működés szabályozottsága, vagyongazdálkodása összességében (előforduló hibával) megfelelt az előírásoknak. A vagyon értékének gyarapításáról gondoskodtak. A bevételek és ráfordítások elszámolása szabályszerű volt.</p>	<p>A <u>társaság vezérigazgatójának</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - leltározási szabályzat módosítása, - az ingatlanokra vonatkozóan a mennyiségi felvétellel történő leltározás elvégzése. <p>Az <u>MNV Zrt. Vezérigazgatójának</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a leltározási szabályzattal kapcsolatban feltárt szabálytalanság miatti felelősség tisztázása, érvényesítése.
DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. 	<p>Működésének szabályozottsága és a vagyongazdálkodás megfelelt a jogszabályi előírásoknak, azonban a pénzügyi-számviteli feladatok ellátása nem volt szabályszerű. Az adatszolgáltatási és közzétételi kötelezettségének a társaság eleget tett, ezáltal biztosította az átláthatóságot.</p>	<p>A <u>társaság vezérigazgatójának</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a gazdasági események elszámolására a jogszabályi előírásoknak megfelelően a gazdasági eseményeket alátámasztó számviteli bizonylatok alapján kerüljön sor.
KNYKK Középnagy- magyarországi Közlekedési Központ Zrt. 	<p>A szabályozottság a 2013. évben nem felelt meg a jogszabályi előírásoknak, a 2016. évre szabályzatok pótlásával a szabályozottság már biztosított volt. A gazdálkodási és vagyongazdálkodási tevékenység a</p>	<p>A <u>társaság vezérigazgatójának</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a közzétételi kötelezettség teljesítése részletes szabályainak belső szabályzatban történő meghatározása.
Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. 	<p>2016. évben megfelelő, ezáltal elszámoltatható volt. A működésének az átláthatósága a 2016. évben biztosított volt.</p>	<p>Nincs javaslat.</p>
Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. 		
KMKK Középközlet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. 		
ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. 	<p>A társaság vagyongazdálkodása 2013-ban nem volt szabályszerű. 2016-ban a vagyongazdálkodás és a beszámoló nem volt szabályszerű, ami veszélyeztette a vagyon megőrzését és az elszámoltathatóságot.</p>	<p>A <u>társaság vezérigazgatójának</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a jogszabályi előírásoknak megfelelő leltározás, valamint a mérlegtételek jogszabályi előírásoknak megfelelő leltárral történő alátámasztása.

Forrás: ÁSZ szerkesztés

5. melléklet: Az európai számvevőszékek tapasztalatai

Az Európai Számvevőszék 2013-ban jelentette meg a „*Megfelelően használják-e fel a közúti beruházásokra fordított uniós kohéziós forrásokat?*” című különjelentését, amelyben négy országban összesen 24, az ERFA-ból és a Kohéziós Alapból támogatott közúti beruházási projektet ellenőrzött, melyek összértéke meghaladta a 3 milliárd eurót. A számvevőszék hat-hat német, görög, lengyel és spanyol projektet abból a szempontból ellenőrzött, hogy azok ésszerű költségszint mellett érték-e el céljaikat.



EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
Az uniós pénzügyek őre

A számvevőszék megállapította, hogy az összes ellenőrzött projekt csökkentette az utazási időt és javította a közúti biztonságot, de a projektirányítás során nem fordítottak kellő figyelmet a költséghatékonyság biztosítására. Autópálya épült olyan szakaszokon is, ahol az autóutak is megoldást jelentettek volna a forgalmi problémákra. 19 projekt közül 14 projektnél a tényleges úthasználat elmaradt a tervezettől. Az eredeti tervekhez képest az átlagos költségnövekedés 23%, az átlagos határidő-túllépés a megállapodás szerinti határidőhöz képest 9 hónap volt.

A számvevőszék ajánlásokat fogalmazott meg az Európai Bizottságnak. Többek között javasolta, hogy a közúti beruházási projektek uniós társfinanszírozásának legyen feltétele az egyértelmű célok megléte, az utazási időre, a közúti biztonság javulására, a kapacitásnövekedésre és a gazdasági hatásokra vonatkozó célokkal együtt, a kifizetések feltételül szabják meg a költséghatékony útépítési technikák alkalmazását, és a tagállamok biztosítsák a nemzetközi versenyt az építési projektek kapcsán.

Az Európai Számvevőszék 2018-ban adta ki „*A sikeres közlekedési ágazat felé az Unióban: a megoldásra váró feladatok*” című állapotfelmérést. Az állapotfelmérések (landscape review) egy-egy szakpolitikai területről adnak széles körű leírást és elemzést, főként nyilvánosan is hozzáférhető információk és korábbi számvevőszéki jelentések alapján. A számvevőszék megállapította, hogy az Európai Uniónak sikerült előrelépést elérnie az infrastruktúrafejlesztés és a belső közlekedési piac megnyitása terén, de még sok a tennivaló a következő területeken:

- a rendelkezésre álló forrásokat össze kell hangolni a releváns és megvalósítható közlekedési célkitűzésekkel,
- uniós szinten biztosítani kell, hogy az infrastruktúrával kapcsolatos tagállami döntések szorosabban igazodjanak az uniós prioritásokhoz,
- az uniós finanszírozásnak a legnagyobb uniós hozzáadott értéket hordozó prioritásokra kell összpontosítania,
- az Európai Unió által társfinanszírozott projektek tervezését, végrehajtását és nyomon követését javítani szükséges,
- az infrastruktúra megfelelő karbantartását és fenntarthatóságát biztosítani kell.

Svédország

A Svéd Számvevőszék (Riksrevisionen) 2017-ben jelentette meg jelentését a közúti és vasúti fejlesztések uniós prioritásokhoz történő igazodásának ellenőrzéséről „*Közúti és vasúti beruházások Svédországban: hiányzik az uniós perspektíva?*” címmel. A számvevőszék megállapította, hogy a közlekedési infrastruktúra belföldi tervezése során nem adtak elsőbbséget az uniós szempontoknak. Elsősorban a kormány és a közlekedésért felelős kormányügynökség (Trafikverket) a felelős azért, hogy a hazai közlekedési célkitűzések mellett az uniós célok is megvalósuljanak a közlekedési törzshálózat építése során.



2013-ban, a TEN-T-re vonatkozó uniós szabályozás átvételekor az addig kiépített közúti és vasúti hálózat alapján jó esélye volt Svédországnak arra, hogy 2030-ig elérje a kifizetett uniós célokat és kiépítse a TEN-T svédországi törzshálózatát. A számvevőszéki ellenőrzés 2017. évi indításakor azonban több indikátor is azt mutatta, hogy a 2013-2016. években a fejlesztések során nem adtak prioritást az uniós célok eléréséhez szükséges beruházásoknak, amit az ellenőrzés tapasztalatai is alátámasztottak. A számvevőszék megállapította, hogy az ellenőrzött időszakban nem vizsgálták felül a közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó terveket abból a szempontból, hogy mely projektek járulnak hozzá az uniós célok eléréséhez. A számvevőszék álláspontja szerint 2030-ig nem fognak teljes mértékben megvalósulni a TEN-T nagysebességű áruszállító vonatokra és az autópálya építésekre vonatkozó céljai. A svéd kormányügynökség szerint ezek a típusú beruházások gazdaságilag nem mindig megalapozottak.

A számvevőszék felhívta arra a figyelmet, hogy az 1315/2013/EU Rendelet szerint az Európai Bizottság kellően indokolt esetekben mentességet adhat olyan infrastrukturális beruházások megvalósítása alól, melyek társadalmi-gazda-

sági költséghaszon szempont alapján nem indokolhatóak. A számvevőszék javasolta, hogy a kormány illetve a kormányügynökség vizsgálja felül a TEN-T-hez kapcsolódó közlekedési beruházásokat, és mielőbb jelezzék az Európai Bizottságnak, ha valamely projekt megvalósítása alól mentességet kérnek.

Ausztria

Az osztrák számvevőszék (Rechnungshof Österreich) 2018-ban hozta nyilvánosságra a közlekedési infrastruktúra stratégiájára, tervezésére és finanszírozására vonatkozó ellenőrzésről készített jelentését.

A számvevőszék a Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium vasúti, közúti és vízi közlekedésre vonatkozó 2002-2015. évi tervezési és stratégia-készítési tevékenységét, és a 2011-2015. évekre vonatkozó finanszírozási tevékenységét ellenőrizte, mely időszakban az állam 15,2 millió eurót fordított a kiemelt jelentőségű közlekedési hálózatok kiépítésére.



A számvevőszék megállapította, hogy a jelentős összegű közpénzfelhasználás ellenére a minisztérium nem folytatott átfogó, valamennyi közlekedési ágazat kiemelt jelentőségű létesítmény-hálózatára kiterjedő tervezési tevékenységet.

Egy 2005. óta hatályos törvény (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich) szerint a kiemelt jelentőségű közlekedési hálózatok módosítására vonatkozó javaslatokat stratégiai vizsgálat alá kell vetni, ha azok várható környezeti hatása jelentős. A számvevőszék megállapította, hogy az ellenőrzött időszakban nyolc ilyen vizsgálatra került sor, de egyes esetekben a minisztérium eltért a számára előírt eljárásrendtől, mely lehetőséget teremtett arra, hogy a módosításra javaslatot tevők (pl. a tartományok) jelentős hatást gyakoroljanak a vizsgálat eredményére. Ezáltal olyan módosítások is elfogadásra kerültek (pl. nyomvonalterv módosítások), melyeknél - az előírt módszer alapján történő értékeléssel mérve - lett volna kedvezőbb alternatíva.

Mindezek alapján a számvevőszék javasolta a minisztériumnak, hogy folytasson átfogó, valamennyi közlekedési ágazat kiemelt jelentőségű létesítmény-hálózatára kiterjedő tervezési tevékenységet, a stratégiai vizsgálat folyamatának kialakítása során biztosítsa a minisztérium irányító szerepét.

6. melléklet: A KÖZOP helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásai

1. prioritás Az ország és régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása

Ennél a prioritásnál az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítását segítette elő, ehhez kapcsolódóan az Európai Unió országai közötti kapcsolatot szorosabbá tévő TEN folyosók közúti elemeinek fejlesztése, a gyorsforgalmi utak továbbépítése történt meg. A tervek szerint 320-340 km gyorsforgalmi út megépítését biztosította. A megvalósítás során 52 támogatási szerződés megkötésére került sor. Legjelentősebb fejlesztésnek az M3 autópálya Nyíregyháza-Vásárosnamény közötti szakasza, az M43 gyorsforgalmi út, az M0 körgyűrű déli és északi szakasza tekinthető, de jelentős fejlesztésekre került sor Csongrád, Pest, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Veszprém megyében.

3. prioritás Térségi elérhetőség javítása

A prioritás keretében a TEN hálózat nem gyorsforgalmi jellegű fejlesztéseire került sor. A támogatás felhasználásával közutak kapacitásbővítése, burkolatuk megerősítése, új elkerülő szakaszok megépítése, a kerékpár-úthálózat bővítése valósult meg. A prioritásból származó támogatásokat többek között az M85 és M86 gyorsforgalmi utak szakaszaihoz, az M7 autópálya Balatonkeresztúr – Nagykanizsa szakaszhoz, Miskolc és Kecskemét északi elkerülő útjainak megvalósításához használták fel. A fejlesztések hozzájárultak a megyei jogú városok 30 perces elérhetőségének megvalósításához (kiegészítve az 1. prioritás projektjeit). A projektekhez tartozó indikátorok alapján a fejlesztések hatására országos szinten összesen több mint 4700 perccet, azaz településenként átlagosan másfél percet javult a megyeszékhelyek elérhetősége.⁴⁵

4. prioritás Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése

Elsődlegesen az intermodális kapcsolatok fejlesztése, a szállítás során a környezetbarát közlekedési formák előtérbe helyezése valósult meg a támogatás felhasználásával. Másik fontos alapelve az integráció javítása, melynek során szem előtt kell tartani a fenntarthatóság elvét. A prioritások közül erre a prioritásra fizették ki a legkevesebbet, 49 Mrd támogatás folyósítására került sor, amellyel 82 projekt megvalósításához járultak hozzá. A megvalósított legjelentősebb fejlesztések a záhonyi térségben, illetve a dunai kikötők esetében történtek.

5. prioritás Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése

A prioritás a városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítását, a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítését, a közlekedésbiztonsági kockázatok csökkentését segítette elő elsősorban Budapesten és a vidéki nagyvárosokban és agglomerációikban.⁴⁶ A fejlesztések hozzájárultak a közösségi közlekedés hatékonyságának, szolgáltatási színvonalának javításához, ami javítja az igénybevevő utasok elégedettségét. A megvalósult fejlesztések elsődlegesen a városok helyi közlekedését javították. A közösségi közlekedést érintő fejlesztések során törekedtek az integrált közlekedés szempontjainak figyelembe vételére, a tarifaközösség megvalósíthatóságának javítására. A prioritás támogatási keretének felhasználásával 90 projekt megvalósítására került sor. Ide sorolható a budapesti 4-es metró beruházása, Debrecen, Miskolc, Szeged tömegközlekedésének fejlesztése. A támogatások 54%-át a főváros kapta. Az elővárosi közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztésként többek között a Budapest-Esztergom vasútvonal fejlesztésére, a váci vasútállomás és környezetének korszerűsítésére, továbbá az elővárosi vasútvonalak intermodalitásának javítását, valamint a megközelítést segítő P+R és B+R parkolók, buszfordulók építésére került sor. Több városban került sor a támogatás felhasználásával a forgalomirányítás és az utastájékoztató fejlesztésére, s amelyek végső soron mind a helyi, mind pedig a helyközi közösségi közlekedés minőségének javításához hozzájárultak.

⁴⁵ Kukely, 2016.

⁴⁶ Forrás: egyes évek zárszámadási törvényei.

7. melléklet: Az IKOP helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó prioritásai

1. prioritás Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) magyarországi szakaszainak fejlesztését, az országhatárok elérésének javítását tűzte ki célul. A prioritás túlvállalással növelt kerete 2017-ben 633,3 Mrd Ft, melynek 95,5%-a került lekötésre a 2017. évig. Ebből a 2016. évben 94,7 Mrd Ft, a 2017. évben 211,7 Mrd Ft került kifizetésre.

4. prioritás TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása

A cél a megyei jogú városok közúti elérhetőségének javítása, a másod- és harmadrangú csomópontok TEN-T hálózat-hoz való kapcsolása. Ehhez 145,12 Mrd Ft áll rendelkezésre, melyből a 2017. évig 98,6% került lekötésre, melyből a 2016. évben 30,7 Mrd Ft, a 2017. évben 92,2 Mrd Ft kifizetés történt.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program kiemelt projektjeit a 2. táblázat mutatja be.

2. táblázat

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program nevesített kiemelt projektjei helyközi közúti közösségi közlekedésre szűkítve⁴⁷

Felhívás azonosító jele	Projekt megnevezése	Támogatást igénylő neve	Projekt támogatása legfeljebb (Mrd Ft)	Szakmai elvárások
IKOP-1.1.0-15	M86 Csorna-Hegyfalu közötti szakasz megvalósítása - szakaszolt projekt	NIF Zrt.	14,65 (92,92% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópálya építése.
IKOP-1.1.0-15	8. sz. főút Székesfehérvár-Feketehegy elkerülő megvalósítása - szakaszolt projekt	NIF Zrt.	1,29 (77,37% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós emelt szintű főút építése.
IKOP-1.1.0-15	8. sz. főút Várpalota elkerülő I. ütem megvalósítása - szakaszolt projekt	NIF Zrt.	11,03 (77,37% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós emelt szintű főút építése.
IKOP-1.1.0-15	A TEN-T közúti hálózat közlekedésbiztonságának, szolgáltatási színvonalának, fenntarthatóságának javítását célzó, az üzemeltetési, fenntartási telephelyek fejlesztése - szakaszolt projekt	Magyar Közút Non-profit Zártkörűen Működő Részvénytársaság	2,1 (becsült támogatási intenzitás: 100%)	A támogatást igénylő azon üzemelnököseinek fejlesztése, amelyek 2016-tól TEN-T autópályák üzemeltetési feladatait is ellátják.
IKOP-1.1.0-15	M7 Érd, Iparos úti csomópont átépítése - szakaszolt projekt	NIF Zrt.	0,55 (támogatási intenzitás:100%)	M7 érdi csomópont és kapcsolódó utak kapacitás-bővítésének kivitelezése.
IKOP-1.1.0-15	M4 Berettyóújfalu-Nagykeréki, országhatár közötti szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	67,50 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópálya építése.

⁴⁷ Az 1844/2015. (XI. 24.) Korm. határozat alapján, ÁSZ szerkesztés

IKOP-1.1.0-15	M35 (I. ütem) 4. sz. főút - 481. sz. főút közötti szakasz és a 481. sz. főút megvalósítása	NIF Zrt.	16,65 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópálya építése és a 481. számú főút építése.
IKOP-1.1.0-15	M34 Vásárosnamény-Záhony közötti szakasz előkészítése	NIF Zrt.	4,86 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autót előkészítése.
IKOP-1.1.0-15	M35 (II. ütem) Debrecen-Berettyóújfalú közötti szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	43,2 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópálya építése.
IKOP-1.1.0-15	M0 Déli szektor fejlesztése (I. ütem) (Deák Ferenc mederhíd felszerkezet cseréje nélkül)	NIF Zrt.	27,69 (támogatási intenzitás:100%)	Burkolatcsere, út- és műtárgy-rekonstrukció kivitelezése.
IKOP-1.1.0-15	Burkolat-megerősítés, valamint forgalombiztonsági és környezetvédelmi beavatkozások a gyorsforgalmi úthálózat forgalomnak leginkább kitett szakaszain	MK NZrt.	11,6 (becsült támogatási intenzitás: 100%)	Burkolat-megerősítés, közlekedésbiztonsági fejlesztések a gyorsforgalmi úthálózaton.
IKOP-1.1.0-15	M1 autópálya, Lajta, tengelysúlymérő állomás kiépítése	NIF Zrt.	3,7 (becsült támogatási intenzitás: 100%)	Irányonként egy-egy tengelysúlymérő állomás kiépítése.
IKOP-1.1.0-15	M6 Bóly-Ivándárda, országhatár közötti szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	48,7 (támogatási intenzitás:100%)	2x2 sávós autópálya építése.
IKOP-1.1.0-15	62. sz. főút Szabadegyháza elkerülő szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	2,63 (77,39% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x1 sávós főút építése.
IKOP-1.1.0-15	M1 Hegyeshalom, országhatár átkelési szakasz akadálymentesítés	NIF Zrt.	5,0 (támogatási intenzitás:100%)	akadálymentesítés
IKOP-1.1.0-15	M30 Miskolc-Tornyosnémeti közötti szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	79,24 (51,79% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópálya építése.
IKOP-1.1.0-15	M9 Vasvár és Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése	NIF Zrt.	3,96 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós, leállósáv nélküli autót építésének előkészítése.
IKOP-1.1.0-15	M2 Budapest-Vác közötti szakasz fejlesztése	NIF Zrt.	21,75 (58,0% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópályává fejlesztés (bekötőutak nélkül).

IKOP-1.1.0-15	8. sz. főút Várpalota elkerülő II. ütem megvalósítása	NIF Zrt.	3,48 (77,37% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	8. számú főúti visszakötés külön szintű pétfürdői csomópont építésével.
IKOP-1.1.0-15	M0 Északi szektor, 11. sz. főút - 10. sz. főút közötti szakasz előkészítése	NIF Zrt.	1,74 (becsült támogatási intenzitás: 100%)	2x2 sávós, alagutakkal rendelkező autópálya építésének előkészítése (tervezés, területszerzés, régészet).
IKOP-1.1.0-15	M0 Nyugati szektor, 10. sz. főút - 1. sz. főút közötti szakasz előkészítése	NIF Zrt.	3,0 (becsült támogatási intenzitás: 100%)	2x2 sávós autópálya építésének előkészítése alagúttal.
IKOP-1.1.0-15	M30 Tornyosnémeti-Tornyosnémeti, országhatár közötti szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	2,07 (51,79% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autópálya építése.
IKOP-1.1.0-15	55. sz. főút Mórahalom elkerülő és megyehatár közötti szakaszán 115 kN tengelyterhelésre történő burkolat megerősítés és a főúttal párhuzamosan kerékpárút kivitelezési munkáinak elvégzése	NIF Zrt.	5,79 (75,14% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	11,5 tonnás tengelyterhelésre történő burkolat-megerősítés és a főúttal párhuzamos kerékpárút kivitelezése.
IKOP-4.1.0-15	47. sz. főút Hódmezővásárhely elkerülő szakasz megvalósítása	NIF Zrt.	23,4 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	Fejleszhető 2x1 sávós országos főút.
IKOP-4.1.0-15	83. sz. főút M1-Pápa közötti szakasz fejlesztése, települések elkerülése	NIF Zrt.	79,2 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós gyorsút építése.
IKOP-4.1.0-15	48. sz. főút Debrecen-Nyírábrány, országhatár szakasz fejlesztése	NIF Zrt.	15,66 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	A 2x1 sávós főút 11,5 tonnás burkolaterősítése és szélesítése.
IKOP-4.1.0-15	21. sz. főút Heves és Nógrád megyei szakaszok kapacitásbővítése	NIF Zrt.	31,5 (támogatási intenzitás:100%)	2x2 sávós főút (fizikai elválasztással) kiépítésének folytatása, gyorsútként történő továbbépítése.
IKOP-4.1.0-15	M67 Kaposvár és az M7 közötti szakasz (érintett települések elkerülését is megvalósító) fejlesztése	NIF Zrt.	63,22 (82,10% támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós gyorsút építése.
IKOP-4.1.0-15	M25 Eger gyorsforgalmi úti bekötése (M3-Eger szakasz megvalósítása)	NIF Zrt.	34,47 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós autó

FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK

- Bakos: Tényleg kudarc a Nemzeti Buszgyártási Program?, 2018.08.07. https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2018/08/07/tenyleg_kudarc_a_nemzeti_buszgyartasi_program/
- Budapesti Közlekedési Központ: Balázs Mór-terv – Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014-2030, 2014., www.budapest.hu
- Európai Bizottság: Fehér Könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához, 2011a. www.europa.eu
- Európai Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: Az utas-érdekek európai perspektívája: Közlemény a különböző közlekedési módokban érvényesülő utasjogokról, 2011b. www.europa.eu
- Európai Bizottság: Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve, 2011c. www.eur-lex.europa.eu
- Európai Bizottság: Közlekedéspolitika, 2014., www.europa.eu
- Európai Bizottság: Európa mozgásban - A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, 2017. www.europa.eu
- Európai Környezetvédelmi Ügynökség: Haladás a tiszta és intelligens mobilitás felé, 2016., <https://publications.europa.eu/hu/web/general-publications/publications>
- Európai Parlament állásfoglalása az Unióban működő logisztikáról és az új TEN-T folyosókon működtetett multimodális szállításról, 2017.01.19. www.europa.eu
- Európai Parlament Regionális Fejlesztési Bizottság: Jelentés a kohéziós politika és „a fenntartható közlekedés előmozdítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrákban” tematikus célkitűzés – a közös rendelkezésekről szóló rendelet 9. cikke (7) pontjának – végrehajtásáról, 2018. http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0136_HU.html?redirect#title1
- Európai Számvevőszék: Megfelelően használják-e fel a közúti beruházásokra fordított uniós kohéziós forrásokat?, különjelentés 2013., <https://docplayer.hu/46635447-Megfeleloen-hasznaljak-e-fel-a-kozuti-beruhazasokra-forditott-unios-kohezios-forrasokat.html>
- Európai Számvevőszék: A sikeres közlekedési ágazat felé az Unióban: a megoldásra váró feladatok, állapotfelmérés 2018., https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR.../LR_TRANSPORT_HU.pdf
- European Commission: Delivering TEN-T, Facts and Figures, 2017. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2017-11-28-delivering-trans-european-transport-network-fact-and-figures_en
- European Commission: Transport in the European Union: Current Trends and Issues, 2018. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-04-25-transport-european-union-current-trends-and-issues_en
- Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007-2020., Fehér Könyv, 2007.
- Heti Válasz: Újabb távolsági buszjáratok leállítását tervezi a fejlesztési tárca, 2012.04.12.
- Jámbor Gyula: Egyetlen nagy buszcéggel fordulunk rá a piacnyitásra, Magyar Nemzet, 2019. március 1. <https://magyarnemzet.hu/gazdasag/egyetlen-nagy-buszceggel-fordulunk-ra-a-piacnyitásra-5190719/> (letöltés: 2019. március 29.)
- Kelemenné Erdős Anikó: A közforgalmú közlekedési szolgáltatás és piac vizsgálata marketing és fenntarthatósági nézőpontból, PhD értekezés, 2014. https://www.researchgate.net/publication/271512058_A_kozforgalmu_kozlekedesi_szolgaltatas_es_piac_vizsgalata_marketing_es_fenntarthatosagi_nezopontbol

Képviselői Információs Szolgálat: Infojegyzet (2015/53, 2017/2. számai) www.parlament.hu/infoszolg

Kormányportál: A hazai igényekre épül a nemzeti buszgyártás megújítása, kormány.hu, 2016.05.20., <http://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/hirek/a-hazai-igenyekre-epul-a-nemzeti-buszgyartas-megujitasa>

Kormányportál: Nemzetgazdasági érdek az autóbuszgyártás fellendülése, 2018.01.19 <http://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/belgazdasagert-felelos-allamtitkarsag/hirek/nemzetgazdasagi-erdek-az-autobuszgyartas-fellendulese>

Kormányportál: Ősszel indulhat az egységes közlekedési jegyrendszer próbaüzeme, 2019.02.13., <http://www.kormany.hu/hu/innovacios-es-technologiai-miniszterium/kozlekedespolitikaert-felelos-allamtitkar/hirek/osszel-indulhat-az-egyseges-kozlekedesi-jegyrendszer-probauzeme>

Kormányportál: Egy állami társaság végezheti az autóbuszos közösségi személyszállítást, 2019.02.28. <http://www.kormany.hu/hu/tarca-nelkuli-miniszter-3/hirek/egy-allami-tarsasag-vegezheti-az-autobuszos-kozossegi-szemelyszallitast>

Központi Statisztikai Hivatal: Statisztikai tükör - a lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői, 2012., 2013.06.27., www.ksh.hu

Központi Statisztikai Hivatal: A szállítási ágazat helyzete, 2015., <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/jelszall15.pdf>

Központi Statisztikai Hivatal: A szállítási ágazat helyzete, 2016., <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/jelszall16.pdf>

Központi Statisztikai Hivatal: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2017., www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/jelszall17.pdf

Kovács Árpád: Államháztartási összefüggésben Magyarország közlekedési, különösen úthálózati helyzete, kitekintés a környező országokra, 2018. május 15. Siófok <http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/Siofok-2018/01-Kovacs-A-Siofok-2018-05-15.pdf> (letöltés: 2019. március 12.)

Kovács Árpád: Az államháztartás forrásai és az úthálózat fejlesztés 1990-2017 – Magyarország esete, XV. Európai közlekedési Kongresszus, X. Budapest Nemzetközi Útügyi konferencia, 2017. június. www.ktenet.hu/download.php?edid=1570 (letöltés: 2019. március 12.)

Kukely György: A Közlekedés Operatív Program átfogó ex-post értékelése – Ex-post értékelési jelentés a 2007-2013-as időszakról, Terra Stúdió, 2016. november <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=71221> (letöltés: 2019 március 12.)

Ludányi József: Megkezdődhet az Ikarus Egyedi Kft. felszámolása, 2018.10.05. <https://magyarbusz.info/2018/10/05/megkezdodhet-az-ikarus-egyedi-kft-felszamolasa/>

McIntyre, Fiona: Why London's Garden Bridge project failed, 2017. <https://www.newcivilengineer.com/business-culture/why-londons-garden-bridge-project-failed/10024197.article>

Megvalósítási fázisba lépett a HKIR/NEJP Projekt, <https://www.nejp.hu/articles/view/megkezdodott-a-hkir-nejp-projekt> letöltés: 2019. április 15.

National Audit Office (UK): Investigation: the Department for Transport's funding of the Garden Bridge, 2016.

<https://www.nao.org.uk/.../Investigation-the-Department-for-Transpor...>

Papp László (ÉNYKK vezérigazgató): Az ÉNYKK Zrt. infrastrukturális fejlesztései, intermodális kapcsolatai, előadás, 2015. 04. 15-17.

Rechnungshof Österreich: Bericht des Rechnungshofes: Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategien, Planung, Finanzierung, 2018. <https://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/.../berichte>

Dr. Sárközi György Tibor: A VOLÁN társaságok regionalizációja kapcsán feltárható hatékonysági tartalékok és szinergiák (előadás), Kápolnásnyék, 2013. február 21-22. binx.ktenet.hu/...2013...21-22/2013_02_22_Volan-regionalizacio_SarkoziGyorgy.pdf

Dr. Simon Zoltán: A Volán csoport átalakítása, a régiós Társaságok helyzete és fontosabb célkitűzések, ppt., Budapest, 2014. november 6. www.ktenet.hu/download.php?edid=358 letöltés 2019. március 12.

Stratégiai Konzorcium: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia, 2014.

Swedish National Audit Office: Road and rail investments in Sweden, Report Summary, 2017. https://www.riksrevisionen.se/.../18.../RiR_2017_27_SUMMARY.pdf

Tanulmány a 2007-2013. évi EU költségvetési időszakban Magyarország részére juttatott közösségi támogatások összefoglaló bemutatásáról, értékeléséről, Állami Számvevőszék, Budapest, 2015. augusztus

Tasó László (NFM): Országos közforgalmú közlekedésfejlesztési koncepció, 2016 (előadás), <http://docplayer.hu/28043222-Orszagos-kozforgalmu-kozlekedesfejlesztési-koncepcio-taso-laszlo-kozlekedespolitikaert-felelos-allamtitkar.html>

TEN-T folyosók forrás: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Túry Gábor: A hazai közúti közlekedés hálózat fejlesztése Uniós források segítségével – EU Mozaikok – Információk és Ismeretterjesztés az Európai Unióról – Az MTA KRTK Világgazdasági Intézet sorozata, 2019/02. www.vki.hu/EUMozaikok_2019/02

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület: Tabuk nélkül az utazási kedvezményekről, 2012., <http://veke.hu/2012/02/tabuknelkul/>

T/10377. számú törvényjavaslat Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről <http://www.parlament.hu/irom40/10377/10377.htm>

T/15381. számú törvényjavaslat Magyarország 2018. évi központi költségvetéséről <http://www.parlament.hu/irom40/15381/15381.htm>

T/15427. számú törvényjavaslat a Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről szóló 2016. évi XC. törvény módosításáról <http://www.parlament.hu/irom40/15427/15427.pdf>

T/17578. számú törvényjavaslat a Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény végrehajtásáról <http://www.parlament.hu/irom40/17578/17578.htm>

T/1671. számú törvényjavaslat a Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről szóló 2016. évi XC. törvény végrehajtásáról. A törvényjavaslat mellékletei, általános indoklás

T/12002. számú törvényjavaslat a Magyarország 2012. évi költségvetéséről szóló 2011. évi CLXXXVIII. törvény végrehajtásáról/XX. fejezeti indoklás <http://www.parlament.hu/irom39/12002/adatok/fejezetek/20.pdf> (letöltés: 2018. december 28.)

T/3927. számú törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2010. évi költségvetésének végrehajtásáról/ XX. fejezeti indoklás <http://www.parlament.hu/irom39/03927/adatok/fejezetek/20.pdf> (letöltés: 2018. december 28.)

T/8196. számú törvényjavaslat a Magyar Köztársaság 2011. évi költségvetéséről szóló 2010. évi CLXIX. törvény végrehajtásáról/XX. fejezeti indoklás <http://www.parlament.hu/irom39/08196/adatok/fejezetek/fejezetek.htm#20> (letöltés: 2018. december 28.)

T/1143. számú törvényjavaslat a Magyarország 2013. évi központi költségvetéséről szóló 2012. évi CCIV. törvény végrehajtásáról/XX. fejezeti indoklás http://www.parlament.hu/irom40/01143/2013zsz_fejezeti_5.pdf (letöltés: 2018. december 28.)

T/5954. számú törvényjavaslat a Magyarország 2014. évi központi költségvetéséről szóló 2013. évi CCXXX. törvény végrehajtásáról/XX. fejezeti indoklás <http://www.parlament.hu/irom40/05954/adatok/fejezetek/fejezetek.htm#20> (letöltés: 2018. december 28.)

T/12284. számú törvényjavaslat a Magyarország 2015. évi központi költségvetéséről szóló 2014. évi C. törvény végrehajtásáról/XX. fejezeti indoklás http://www.parlament.hu/irom40/12284/adatok/fejezetek/20_1.pdf (letöltés: 2018. december 28.)

T/17578. számú törvényjavaslat a Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény végrehajtásáról <http://www.parlament.hu/irom40/17578/adatok/fejezetek/fejezetek.htm#20> (letöltés: 2018. december 28.)

JOGSZABÁLYOK ÉS KÖZJOGI SZABÁLYOZÓ ESZKÖZÖK JEGYZÉKE

- 1370/2007/EK az Európai Parlament és a Tanács rendelete a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről,
Magyarország Alaptörvénye, 2011. április 25.
1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
2004. évi XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról (hatályos: 2004.05.01-2012.06.30-ig)
2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról szóló (hatályos: 2012.07.01-től)
2013-2017. évi zárszámadásról szóló törvények és indoklásaik (2013. évi CXCI. tv. 2014. évi LXII. tv. 2015. évi CLXXII. tv. 2016. évi CXXII. tv. 2017. évi CLXX. tv.)
2013-2017. évi központi költségvetésről szóló törvények és indoklásaik (2013. évi CCXXX. tv. 2014. évi C. tv. 2015. évi C. tv., 2016. évi XC. tv., 2017. évi C. tv.)
85/2007. (IV. 25.) Korm. rendelet a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről (hatályos: 2007.05.01-től)
121/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól
1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat a 2007-2013 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projektek indikatív listájáról
1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról
1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat a 2014-2020-as programozási időszak országos jelentőségű közúti, vasúti és vízi közlekedési, városi és elővárosi közlekedési fejlesztéseinek indikatív listájáról
1844/2015. (XI. 24.) Korm. határozat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2015. évre szóló éves fejlesztési keretének megállapításáról
1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról
1691/2016. (XI. 29.) Korm. határozat az európai uniós forrásból megvalósítandó kötöttpályás projektekről, a rendelkezésre álló forrásokról és az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési kerete módosításának előkészítéséről

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

ÁSZ	Állami Számvevőszék
autópálya-törvény	a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény
BKK Zrt.	BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
BKV Zrt.	Budapesti Közlekedési Zrt.
Busztv.	az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény (hatályos:2012. július 1-ig, a 17/A. § (2) bekezdése hatályos 2012. január 1-től)
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
EU	Európai Unió
Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)	Európai Strukturális és Beruházási Alapok - közlekedésfejlesztéseket támogató program
ITS	integrált településfejlesztési stratégia
KÖZÖP	Közlekedés Operatív program
közúti közlekedésről szóló tv.	a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
MNV Zrt.	Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NAV	Nemzeti Adó- és Vámhivatal
Nvtv.	2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról
személyszállítási tv.	A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény
1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat	a 2007-2013 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projektek indikatív listájáról szóló 1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat
1844/2015. (XI. 24.) Korm. határozat	az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2015. évre szóló éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1844/2015. (XI. 24.) Korm. határozat
1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat	az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat
1691/2016. (XI. 29.) Korm. határozat	az európai uniós forrásból megvalósítandó kötöttpályás projektekről, a rendelkezésre álló forrásokról és az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési kerete módosításának előkészítéséről szóló 1691/2016. (XI. 29.) Korm. határozat
1370/2007/EK rendelet	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2007. október 23-i 1370/2007/EK RENDELETE - a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

FOGALOMTÁR

állami vagyon	<p>a) Az állam tulajdonában lévő dolog, valamint a dolog módjára hasznosítható természeti erő,</p> <p>b) az a) pont hatálya alá nem tartozó mindazon vagyon, amely vonatkozásában törvény az állam kizárólagos tulajdonjogát nevesíti,</p> <p>c) az állam tulajdonában lévő tagsági jogviszonyt megtestesítő értékpapír, illetve az államot megillető egyéb társasági részesedés,</p> <p>d) az államot megillető olyan immateriális, vagyoni értékkel rendelkező jogosultság, amelyet jogszabály vagyoni értékű jogként nevesít.</p> <p>e) az állam tulajdonában lévő pénzügyi eszközök. (Forrás: Vtv. 1. § (2) bekezdése)</p>
belső szolgáltató	olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes hatóság a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol (1370/2007/EK rendelet)
car sharing	autómegosztás. Egy telematikailag irányított, térben-időben rugalmas személygépkocsi bérlési lehetőség, amely regisztrált felhasználók számára biztosít megosztott hozzáférést egy adott járműflottához. (Balázs Mór terv)
CEF	Connecting Europe Facility, Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (1316/2013/EU Rendelet)
ECA	European Court of Auditors, Európai Számvevőszék
elővárosi személyszállítási szolgáltatás	a főváros vagy megyei jogú város és annak legfeljebb 100 km-es (2017. július 22-ig 70 km-es) vonzaskörzete között végzett személyszállítási szolgáltatás (2012. évi XLI. tv.)
emisszió	levegőterhelés, légszennyező anyag levegőbe juttatása (306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet a levegő védelméről)
Eredendő Veszélyeztetettségi Tényezők indexe (EVT)	Az Eredendő Veszélyeztetettségi Tényezők (EVT) indexe a gazdasági társaság alapvető tevékenységeivel (pl. közfeladatok ellátása, közszolgáltatások nyújtása, vagyonkezelés) és működési feltételeit elsődlegesen meghatározó (pl. jogszabályban, alapító okiratban, közszolgáltatási szerződésben) feltételekből erdő eredendő veszélyeztetettség összetevőit teszi mérhetővé. Olyan tényezők határozzák meg, melyek alakítása alapvetően a tulajdonos hatáskörébe tartozik, így például tulajdonosi összetétel, irányítás, közszolgáltatások nyújtása.
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap. Célja az európai régiók fejlettségi szintje közötti különbségek enyhítésének támogatása és a leghátrányosabb helyzetű régiók elmaradottságának csökkentése. (Forrás: http://www.europarl.europa.eu)
fehér könyv	Az Európai Bizottság fehér könyvei olyan dokumentumok, amelyek az Európai Unió egy meghatározott területére vonatkozó intézkedéseire irányuló javaslatokat tartalmaznak. (http://eur-lex.europa.eu)

gazdasági társaság	A Ptk. 3:88. § (1) bekezdése szerint „a gazdasági társaságok üzletszerű közös gazdasági tevékenység folytatására, a tagok vagyoni hozzájárulásával létrehozott, jogi személyiséggel rendelkező vállalkozások, amelyekben a tagok a nyereségből közösen részesednek, és a veszteséget közösen viselik”.
gördülőállomány	A kötöttpályás közlekedésben résztvevő vaskerekes járművek általános megnevezése. (forrás: Balázs Mór terv)
helyi személyszállítási szolgáltatás	A település közigazgatási határán belül, helyi díjszabás alapján végzett személyszállítási szolgáltatás. (Forrás: 2012. évi XLI. tv.)
helyközi személyszállítási szolgáltatás	országos, regionális illetve elővárosi személyszállítási szolgáltatás (2012. évi XLI. tv.)
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program a 2014-2020 közötti programozási időszakban
illetékes hatóság	valamely tagállam vagy tagállamok bármely hatósága vagy hatóságcsoportja, amely egy adott földrajzi területen hatáskörrel rendelkezik a személyszállítás területén való beavatkozásra, vagy ilyen hatáskörrel felruházott bármely szerv (1370/2007/EK rendelet)
intelligens közlekedési rendszerek	olyan rendszerek, amelyekben információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén, beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és a felhasználókat is, a forgalomirányításban és a mobilitás kezelésében, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódási pontok vonatkozásában (2010/40/EU Irányelv)
integrált közlekedési hálózat	A közlekedési hálózat oly módon történő szervezése, amelyben a különböző alágazatok és szolgáltatók szempontjait együttesen veszik figyelembe. (forrás: Balázs Mór terv)
intermodális csomópont	A különböző közlekedési módok térben összeszervezett átszállási/átrakási lehetőséget biztosító metszéspontja. (forrás: Balázs Mór terv)
intermodális közlekedés	A különböző közlekedési módok környezeti, gazdasági, utazási idő szempontjából optimális utazási láncba szervező kombinációja. (forrás: Balázs Mór terv)
Kontrollt Erősítő Tényezők (KET) indexe	A Kontrollt Erősítő Tényezők (KET) indexe azt tükrözi, hogy az adott szervezetnél kiépültek-e az intézményesült integritáskontrollok. Ezen kontrollok nagyobb részét az ún. lágy kontrollok képezik, azaz azok, amelyekre jogszabályi előírásokon túlmutató elvárások is vonatkoznak (pl. etikai kérdések). Egy megfelelően kiépített kontrollrendszer – feltéve, hogy ezek ténylegesen működnek is, azaz betöltik rendeltetésüket – segítik a szervezet minél teljesebb körű integritásának megteremtését. Ehhez az indexhez olyan tényezők tartoznak, mint a szervezet belső szabályozása, a rendszeres kockázatelemzés és kockázatkezelés, a humánerőforrás gazdálkodás, a speciális korrupcióellenes rendszerek kiépítettsége, a rögzített etikai normák.
közfeladat	Jogszabályban meghatározott állami vagy önkormányzati feladat, amit az arra kötelezett közérdekből, jogszabályban meghatározott követelményeknek és feltételeknek megfelelően végez, ideértve a lakosság közszolgáltatásokkal való ellátását, továbbá

	<p>az állam nemzetközi szerződésben vállalt kötelezettségeiből adódó közérdekű feladatokat, valamint e feladatok ellátásához szükséges infrastruktúra biztosítását is. (Vagyon tv. 3. § (I) bekezdés 7. pont).</p>
közforgalmú közlekedés	<p>Olyan közlekedési rendszer, amelynek a használatára mindazok jogosultak, akik az utazási feltételeknek eleget tesznek. Közismert ágazatai: egyéni közforgalmú közlekedés (pl. taxi, car sharing, közösségi kerékpár) közösségi közforgalmú közlekedés (röviden közösségi közlekedés, vagy tömegközlekedés). (forrás: Balázs Mór terv)</p>
közforgalmú személyszállítási szolgáltatás közlekedésszervező	<p>Az a személyszállítási szolgáltatás, amelyet - a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében - bárki igénybe vehet.</p> <p>Olyan állami vagy az önkormányzati kizárólagos tulajdonban álló gazdasági társaság vagy költségvetési szerv, melynek a közfeladat-ellátásért felelős önkormányzat a 2012. évi XLI. tv.-ben meghatározott egyes feladatait a feladat ellátásához szükséges forrásokkal együtt átadta.</p>
KözOP	<p>Közlekedés Operatív Program a 2007-2013 közötti programozási időszakban</p>
közösségi közlekedés	<p>Alapvető utazási igényeket kiszolgáló szolgáltatás, mely meghatározott viszonylatokon és paraméterek szerint, szabályozott ár ellenében történik.</p> <p>Távolságát tekintve lehet helyi (városi) ill. helyközi, ezen belül rövid távú (elővárosi) vagy távolsági. (Forrás: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia)</p>
közszolgáltatás	<p>Olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtása, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el. (Forrás: 1370/2007 EK rendelet)</p>
Lisszaboni szerződés	<p>Lisszaboni Szerződés az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Közösséget létrehozó szerződés módosításáról, melyet az Országgyűlés a 2007. évi CLXVIII. törvénnyel hirdetett ki.</p>
MNV Zrt.	<p>Az állami vagyon felett, a Magyar Államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét - a hatályos szabályozás szerint - az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter gyakorolja. A miniszter feladatát nagy részben az MNV Zrt., mint tulajdonosi joggyakorló szervezet útján látja el.</p>
multimodális közlekedés	<p>A különböző közlekedési módok különböző utakhoz történő igénybe vételét jelenti.</p>
nemzeti vagyon	<p>a) Az állam vagy a helyi önkormányzat kizárólagos tulajdonában álló dolgok, b) az a) pont hatálya alá nem tartozó, állam vagy a helyi önkormányzat tulajdonában lévő dolog, c) az állam vagy a helyi önkormányzatot tulajdonában lévő pénzügyi eszközök, továbbá az államot vagy a helyi önkormányzatot megillető társasági részesedések,</p>

	<p>c) az államot vagy a helyi önkormányzatot megillető bármely vagyoni értékkel rendelkező jogosultság, amelyet jogszabály vagyoni értékű jogként nevesít,</p> <p>d) Magyarország határa által körbezárt terület feletti légtér,</p> <p>e) az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelméről szóló törvény szerint kibocsátási egység és légközlekedési kibocsátási egység, valamint az ENSZ Éghajlatváltozási Keret-egyezménye és annak Kiotói Jegyzőkönyve végrehajtási keretrendszeréről szóló törvény szerinti kiotói egység,</p> <p>f) állami vagy helyi önkormányzati fenntartású közgyűjtemény (muzeális intézmény, levéltár, közgyűjteményként működő kép- és hangarchívum, valamint könyvtár) saját gyűjteményében nyilvántartott kulturális javak körébe tartozó dolog, kivéve, ha az állami vagy önkormányzati tulajdon jogszerű létrejötté kétséget kizáró módon nem bizonyítható és a dologra nézve más a tulajdonjogát bizonyítja vagy a kulturális javakra vonatkozó jogszabályokban meghatározott eljárás keretében valószínűsíti (g. pont módosult 2013. december 7-től),</p> <p>g) a régészeti lelet</p> <p>h) a nemzeti adatvagyon körébe tartozó állami nyilvántartások fokozottabb védelméről szóló törvény szerinti nemzeti adatvagyon. (Forrás: Nvtv. 1. § (2) bekezdés)</p>
nemzetközi személyszállítás	<p>az a személyszállítás, amelynél:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a személyszállítás megkezdésének és befejezésének a helye Magyarország területén van, de az utazás során Magyarország területén kívül az autóbuszra utas szállhat fel, vagy arról utas szállhat le, - az utas-szállítás megkezdésének vagy befejezésének a helye Magyarország területén kívül van, vagy - az utas-szállítás megkezdésének a helye is és befejezésének a helye is Magyarország területén kívül van, de az utazás során Magyarország területén az autóbuszra utas szállhat fel vagy arról utas szállhat le. (261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet)
országos személyszállítási szolgáltatás	<p>regionális, elővárosi vagy helyi személyszállítási szolgáltatásnak nem minősülő személyszállítási szolgáltatás (2012. évi XLI. tv.)</p>
regionális személyszállítási szolgáltatás	<p>a megye határán belül vagy a megyehatár átlépése esetén 100 km-t meg nem haladó, elővárosi személyszállítási szolgáltatásnak nem minősülő belföldi személyszállítási szolgáltatás (2012. évi XLI. tv.)</p>
soft law eszköz	<p>Nem kötelező erejű jog. (Forrás: Európai Parlament 2007/2028 (INI) sz. indítványa)</p>
személyszállítási közszolgáltatás	<p>közszolgáltatási szerződés alapján végzett személyszállítási szolgáltatás (Forrás: 2012. évi XLI. tv.)</p>
személyszállítási szolgáltatás	<p>a 2012. évi XLI. tv.-ben meghatározott járművel szerződés alapján, díj ellenében végzett személyszállítás, valamint az ezekhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások (Forrás: 2012. évi XLI. tv.)</p>
tarifaközösség	<p>különböző alágazatok és szolgáltatók egységes elveken nyugvó közös díjfizetési rendszere (forrás: Balázs Mór terv)</p>

TEN-T	(Trans-European Transport Network) Transz-európai Közlekedési Hálózat
utaskilométer	a szállított utasok utazási távolságainak összege
Veszélyeztetettséget Növelő Tényezők (VNT) indexe	A Veszélyeztetettséget Növelő Tényezők (VNT) indexe az egyes gazdasági társaságok napi működési feltételeit jelentősen befolyásoló – az eredendő veszélyeztetettséget növelő – összetevőket jeleníti meg. Leképezi a gazdasági társaságok jogi/szervezeti környezetének jellemzőit, működésük kiszámíthatóságát, stabilitását, továbbá a társaságok működése során jelentkező – alapvetően a mindenkori menedzsment döntéseitől befolyásolt – olyan változó tényezőket, mint a stratégiai célok meghatározása, a szervezeti kultúra alakítása valamint a személyi és társasági erőforrásokkal, európai uniós támogatásokkal való gazdálkodás, közbeszerzés. Az integritási veszélyeztetettséget növelő tényezők között olyan körülmények kerülnek figyelembe vételre, amelyek közvetlenül nem kötődnek a társaságok alaptevékenységéhez, de jelenlétük fokozza az integritási, korrupciós kockázatokat.
viszonylat	„Két végpont között adott útvonalon és megállókkal és/vagy fel és leszállópontokkal meghatározott közlekedési szolgáltatás, amelyet a viszonylatjelzés (szám, betű, vagy név) különböztet meg a más hasonló szolgáltatásoktól.” (Forrás: BKV Zrt. Személyszállítási üzletszabályzata)

ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK

1052 Budapest, Apáczai Csere János utca 10.

Levélcím: 1364 Budapest 4. Pf. 54

Telefon: +36 1 484 9100 Telefax: +36 1 484 9200

www.asz.hu