

**Integráció az  
autóbuszos helyi és  
regionális  
személyszállításban**

**KTE konferencia Harkány  
2015. november 12-13**

**”ÚJ MEGOLDÁSOK A  
KÖZÖSSÉGI  
KÖZLEKEDÉSBEN „**

**Dr. Szeri István  
Személyközlekedési igazgató**



## A közforgalmú közlekedés igénye

- *Korunkban lényegesen megnövekedtek a mobilitási igények, egyre többen változtatják meg lakóhelyüket. Ennek számos oka lehet, mint pl. a városlakók kertvárosba való kiköltözése, vagy akár a kertvárosból a város agglomerációs centrumába való beköltözés, stb. Hazánkban lényegesen nagyobb szükség van a közforgalmú közlekedésre, mint az Európai Unió más országaiban*
- *A személygépkocsi állomány közel fele a Közösség tagállamaiban elért szintnek. A személyközlekedési járműállományok az idő előrehaladtával elavultak, ugyanakkor a hazai polgárok jövedelme általában nem tudja biztosítani a személygépkocsik megújítását, esetleges lecserélését. Az Unió is felismerte azt, hogy a közlekedés infrastruktúráját fejleszteni kell, így az elmúlt 20-30 évben kiemelt hangsúlyt fektettek a közforgalmú közlekedés igénybevétele csökkenésének megállítására*

# A közlekedési alágazatok együttműködése

- *Köztudott a közlekedési társaságok az utazóközönségtől beszedett viteldíjakból, és a szociális menetdíj támogatásból befolyó bevételei nem fedezik a kiadásokat, ezért szükség van az ellátási felelősök /állam, város/ támogatására, melyeket közpénzekből, finanszíroznak.*
- **Felvetődik a kérdés:**
  - *1. Hogyan, miből történik a szolgáltató vállalatok finanszírozása, ha nem nyújtanak elegendő bevételi forrást a jegy-és bérlet eladások?*
  - *2. Milyen kiszámítható elvek alapján történik meg a szolgáltatók indokolt költségtérítése/a veszteségtérítés/?*
  - *3. Az ellátási felelősök kihasználják-e azokat a szinergiákat mely a regionális és helyi járatok integrációjából keletkezhetnek?*
  - *4. Van-e antagonisztikus ellentét a két szolgáltatási forma ellátási rendszerében akár ellátási felelősi ,akár szolgáltatói oldalon?*

# A szabályozás, együttműködés, szerződés

- *A Személyszállítási törvény tartalmazza hogy, a közlekedésért felelős miniszter és a települési önkormányzatok a helyi személyszállítási közszolgáltatások regionális vagy elővárosi személyszállítási szolgáltatásokkal történő ellátása érdekében megállapodást köthetnek.*
- **Az NFM ún.3 oldalú szerződést az alábbi 41 várossal kötött:**  
*Ajka, Balatonfüred, Balassagyarmat, Bátorfyerenye, Békéscsaba, Csongrád, Esztergom, Érd, Gödöllő, Győr, Gyula, Hatvan, Hódmezővásárhely, Jászberény, Karcag, Kazincbarcika, Kecskemét, Komárom, Mohács, Nagykanizsa, Orosháza, Oroszlány, Ózd, Pápa, Salgótarján, Sárvár, Sopron, Szár, Székesfehérvár, Szentes, Szolnok, Tata, Tatabánya, Tiszafüred, Tiszaújváros, Törökbálint, Vác, Várpalota, Veszprém, Zalaegerszeg, Zirc .*

## Szerződéses tartalom

- *A szerződések lényege az, hogy bizonyos helyközi (regionális) járatok melyek a városi tömegközlekedési útvonalakba esnek lássanak el helyi tömegközlekedési feladatokat is helyi tarifával és a helyi közlekedésre feljogosító bérlettel az önkormányzat díjrendelete szerint.*
- *A regionális szolgáltató a Megállapodással érintett **járatairól köteles elkülönített belső számviteli nyilvántartást vezetni**, ezen belül külön kimutatni a regionális járatokkal végzett helyi és regionális személyszállítás teljesítményi adatait, bevételeit és az azokat terhelő ráfordításokat. E kimutatásokat a regionális szolgáltató köteles a Miniszternek, az éves közszolgáltatási beszámolási kötelezettséggel egyidejűleg, megküldeni. A bevételek és ráfordítások meghatározásának és nyilvántartásának rendszerét szolgáltató köteles számviteli politikájában meghatározni.*

## A szabályozás lényege és problémája

*A regionális szolgáltató a megállapodással érintett **járataira nézve nem jogosult a bevételekkel nem fedezett, indokolt költségei megtérítése iránti igényt** érvényesíteni a Miniszter felé.*

*Ez ellenérdekelté teszi a szolgáltatókat, így nem szívesen vállalják az ilyen irányú szerződések teljesítését.*

*Ugyanakkor a szolgáltatónak nincs mérlegelési joga, mert a szerződő felek között nem szerepel. Tudomásul veszi azt!*

*A helyi közlekedés ellátási felelőse (önkormányzat) viszont abban érdekelt, hogy minél több ilyen feladatot áthárítson a finanszírozás okán. Ráadásul az értékesített bérletbevétel és az azzal párosuló **szmt** is közvetve a szolgáltatón keresztül helyi bevételként van lekönnyelve, tehát csökkenti az önkormányzat finanszírozási/veszteségtérítési/"kötelezettségét".*

## A legfontosabb kérdések:

1/ A helyközi járatok költségének adott hányada milyen számítási módszerrel, kerül ráosztásra a helyi illetve a regionális költségekre?

**Válasz:** *A társaságok számviteli politikája tartalmazza a költség elszámolási metódust most azonban /a fúziók után/ az egységes elvek sérülhetnek, hiszen féltő, hogy sok benne az egyéni értelmezés.*

2/ A bevételek milyen módon vannak felosztva az alágazatok között?

**Válasz:** *Tapasztalatunk szerint eltérő módon kerülnek felosztásra. Van ahol férőhely kilométer arányosan, van ahol a helyközire/regionális/ osztják a teljes bevételt és költséget, de olyan is van ahol mind a bevételt mind pedig az arányos költséget kiveszik a regionális szegmensből.*

3/ A települések hozzájárulnak-e pénzügyileg is a megállapodásokhoz?

**Válasz:** *Sok esetben nem járulnak hozzá a települések önkormányzatai. Az is igaz hogy nagy esetszámban, ahol a helyi és a regionális szolgáltató is ugyanaz (lásd. volt volánok) a helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztési támogatásával, vagy működési támogatásával közvetve hozzájárulnak.*

## További kérdések:

4/ A jelenlegi megállapodások biztosítják-e a keresztfinanszírozás kiszűrését?

**Válasz:** *Mint fentebb látható a megállapodások egyértelműen kizárják az érintett regionális járatokra nézve a bevételekkel nem fedezett, indokolt költségek megtérítése iránti igényt a regionális járatok esetében, de a teljes járat veszteség egzaktan nem kimutatható mert jelenlegi elszámolási állapotukban a volánok nem képesek járat fedezetet számolni.*

5 / Jellemző egyes kisebb városoknál , hogy regionális járatokkal, helyi megállapodás nélkül, helyközi tarifával, a gyakorlatban látens helyi feladatokat végeznek?

**Válasz:** *Bizony van ilyen gyakorlat pl. csatolt települések esetében , vagy olyan településeken ahol korábban volt helyi közlekedés, de időközben megszüntették. Ilyen esetekben sűrűbb megállókkal látják el a tartalmában helyi közlekedést. Helyközi tarifával jeggyel és bérlettel- biztosítják a közigazgatási határon belüli utazásokat.*



## Visszatérve a szabályozáshoz

*A magyar gazdaság fejlődésének és az állampolgárok életminőségének javulásában meghatározó szerepe van a közösségi közlekedésnek, melynek elsődleges célja egy olyan **szolgáltatásközpontú** rendszer kialakítása, amely **figyelembe veszi az utazóközönség**, illetve az állami, önkormányzati költségvetés pénzügyi lehetőségeit. Az átlátható támogatási rendszereknek köszönhetően könnyen tervezhetővé és szabványosíthatóvá vált a személyszállítás jogi keretek között. **Lényeges, hogy egy olyan közszolgáltatási személyszállítási rendszer jöjjön létre, amely versenyképes az egyéni közlekedéssel szemben.** /Sztv/*

A személyszállítási közszolgáltatásokat **a lakosság igényeihez leginkább igazítva kell nyújtani**, ezért tehát az illetékes hatóság számára **biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy a lehetséges közszolgáltatókat maga választhassa meg**. Ez az esélyegyenlőség, az egyenlő bánásmód és az arányosság elvének teljesítéséhez elengedhetetlen. (PSO)

# A közlekedési alágazatok közkiadásai

(forrás: Kövesdi)

(milliárd forint)

közlekedési alágazatok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
közúti közlekedés	692,4	964,3	887,6	931,3	975,8	972,6	977,9	1012,0	1070,5	1240,1	1441,9
vasúti közlekedés	10,7	17,7	22,2	18,6	91,6	38,2	97,8	83,5	121,5	184,7	243,9
vízi közlekedés	0,2	3,7	1,7	2,3	1,9	0,7	0,5	0,6	0,4	0,3	0,4
légi közlekedés	26,0	432,1	20,3	5,8	1,4	3,7	20,3	6,3	5,6	4,4	5,3
<b>közlekedés összesen</b>	<b>729,3</b>	<b>1417,8</b>	<b>931,8</b>	<b>958,0</b>	<b>1070,7</b>	<b>1015,2</b>	<b>1096,5</b>	<b>1102,4</b>	<b>1198,0</b>	<b>1429,5</b>	<b>1691,5</b>

# A közlekedési alágazatok költségvetési támogatásai

(forrás: Kövesdi)

2014

(milliárd forint)

<i>államháztartási kiadások</i>	<i>közlekedés összesen</i>	<i>közút</i>	<i>vasút</i>	<i>vízi</i>	<i>légi</i>
gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése	<b>129,8</b>	129,8			
autópálya rendelkezésre állási díj	<b>104,3</b>	104,3			
gyorsforgalmi utak fenntartása	<b>1,3</b>	1,3			
gyorsforgalmi utak üzemeltetése	<b>6,0</b>	6,0			
közútfejlesztés és - fenntartás	<b>214,4</b>	214,4			
közút-üzemeltetés	<b>38,0</b>	38,0			
vasútfejlesztés	<b>184,1</b>		184,1		
<b>vasúti személyszállítás és pályafenntartás tám.</b>	<b>228,7</b>		228,7		
vasút általános (veszteség-) finanszírozás	<b>0,0</b>		0,0		
<b>helyközi közúti személyszállítás támogatása</b>	<b>38,0</b>	38,0			
<b>önkormányzatok közl. költségvetési támogatása</b>	<b>40,5</b>	9,0	31,3	0,2	
<b>fővárosi önkormányzat kiadásai saját forrásból</b>	<b>78,8</b>	28,2	50,6		
egyéb közlekedési államháztartási kiadások	<b>290,4</b>	189,7	99,3	0,5	0,9
<b>közlekedési funkcióba sorolt (F12.abd)</b>	<b>1354,3</b>	758,7	594,0	0,7	0,9
<b>közlekedési kiadások összesen</b>	<b>1354,3</b>	758,7	594,0	0,7	0,9

# A közlekedési alágazatokra fordított közkiadások

(forrás: Kövesdi)

## 2014.

(*milliárd forint*)

<i>államháztartási kiadások</i>	<i>közlekedés összesen</i>	<i>közút</i>	<i>vasút</i>	<i>vízi</i>	<i>légi</i>
<b>szociális menetdíj-támogatás</b>	<b>103,2</b>	66,1	36,1	1,0	
gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése	<b>28,5</b>	28,5			
<b>közlekedési társaságok tulajdonosi támogatása</b>	<b>15,7</b>	13,6	2,1		
államadósság-kezelés	<b>207,2</b>	164,9	33,9	6,1	2,3
rend- és közbiztonság	<b>85,3</b>	67,9	14,0	2,5	0,9
többcélú fejlesztések közlekedési vonatkozásai	<b>93,2</b>	89,4	1,9	1,9	
egyéb államháztartási kiadások (ext. hatásokkal)	<b>78,7</b>	64,3	11,0	2,7	0,7
<b><i>nem közlekedési funkcióba sorolt közlekedési kiadások összesen</i></b>	<b>611,8</b>	494,7	99,0	14,2	3,9

<i>államháztartási kiadások</i>	<i>közlekedés összesen</i>	<i>közút</i>	<i>vasút</i>	<i>vízi</i>	<i>légi</i>
<b><i>közlekedési funkcióba sorolt (F12.abd) közlekedési kiadások összesen</i></b>	<b>1354,3</b>	758,7	594,0	0,7	0,9
<b><i>nem közlekedési funkcióba sorolt közlekedési kiadások összesen</i></b>	<b>611,8</b>	494,7	99,0	14,2	3,9
<b><i>mindösszesen</i></b>	<b>1966,1</b>	1253,4	693,0	14,9	4,8

# A közlekedési alágazatok befizetései (forrás:Kövesdi)

## 2004-2014

*(milliárd forint)*

közlekedési alágazatok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
közúti közlekedés	692,4	964,3	887,6	931,3	975,8	972,6	977,9	1012,0	1070,5	1240,1	1441,9
vasúti közlekedés	10,7	17,7	22,2	18,6	91,6	38,2	97,8	83,5	121,5	184,7	243,9
vízi közlekedés	0,2	3,7	1,7	2,3	1,9	0,7	0,5	0,6	0,4	0,3	0,4
légi közlekedés	26,0	432,1	20,3	5,8	1,4	3,7	20,3	6,3	5,6	4,4	5,3
<b>közlekedés összesen</b>	<b>729,3</b>	<b>1417,8</b>	<b>931,8</b>	<b>958,0</b>	<b>1070,7</b>	<b>1015,2</b>	<b>1096,5</b>	<b>1102,4</b>	<b>1198,0</b>	<b>1429,5</b>	<b>1691,5</b>

# A közlekedési alágazatokra fordított közkiadások

(forrás: Kövesdi)

*(milliárd forint)*

közlekedési alágazatok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
közúti közlekedés	591,7	750,5	1034,9	879,0	785,5	733,6	797,4	811,7	784,3	1043,8	1253,4
vasúti közlekedés	175,7	204,0	282,8	489,5	410,2	408,4	403,9	491,8	530,4	626,6	693,0
vízi közlekedés	9,1	10,0	10,8	12,3	20,6	12,5	11,8	12,1	12,0	13,3	14,9
légi közlekedés	16,8	19,8	41,9	13,3	4,8	8,5	49,4	21,3	12,4	4,4	4,8
<b>közlekedés összesen</b>	<b>793,3</b>	<b>984,3</b>	<b>1370,4</b>	<b>1394,1</b>	<b>1221,1</b>	<b>1163,0</b>	<b>1262,5</b>	<b>1336,9</b>	<b>1339,1</b>	<b>1688,1</b>	<b>1966,1</b>

# A közlekedési alágazatok államháztartási mérlege

(forrás: Kövesdi)

*(milliárd forint)*

közlekedési alágazatok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
közúti közlekedés	100,7	213,8	-147,3	52,3	190,3	239,0	180,5	200,3	286,2	196,3	188,5
vasúti közlekedés	-165,0	-186,3	-260,6	-470,9	-318,6	-370,2	-306,1	-408,3	-408,9	-441,9	-449,1
vízi közlekedés	-8,9	-6,3	-9,1	-10,0	-18,7	-11,8	-11,3	-11,5	-11,6	-13,0	-14,5
légi közlekedés	9,2	412,3	-21,6	-7,5	-3,4	-4,8	-29,1	-15,0	-6,8	0,0	0,5
<b>közlekedés összesen</b>	<b>-64,0</b>	<b>433,5</b>	<b>-438,6</b>	<b>-436,1</b>	<b>-150,4</b>	<b>-147,8</b>	<b>-166,0</b>	<b>-234,5</b>	<b>-141,1</b>	<b>-258,6</b>	<b>-274,6</b>

# A közlekedési közszolgáltatások díjfedezete (forrás:Kövesdi)

## 2014.

*(milliárd forint)*

megnevezés \ társaságok	MÁV- START	GYSEV	BKK	Volánok
<b>közszolgáltatás díjbevétele</b>	<b>40,9</b>	<b>4,1</b>	<b>60,1</b>	<b>61,6</b>
közszolgáltatás működési költsége	186,9	15,1	146,9	139,6
közszolgáltatás vasúti pályahálózat műk. költségtámogatása *	45,1	3,3		
közszolgáltatás beruházási támogatása *	9,4	8,7	41,1	3,0
közszolgáltatás beruházási támogatása külső cég *	107,7		57,2	3,0
<b>közszolgáltatás költsége</b>	<b>349,1</b>	<b>27,1</b>	<b>245,2</b>	<b>145,6</b>
<b>közszolgáltatás költségének díjfedezete</b>	<b>11,7%</b>	<b>15,2%</b>	<b>24,5%</b>	<b>42,3%</b>

\* Az országos vasúti pályára fordított összeg 75%-ának (személyszállítás) a 90%-a (közszolgáltatás) került figyelembe vételre közszolgáltatási költségként.

Forrás: NGM, társaságok beszámolóí

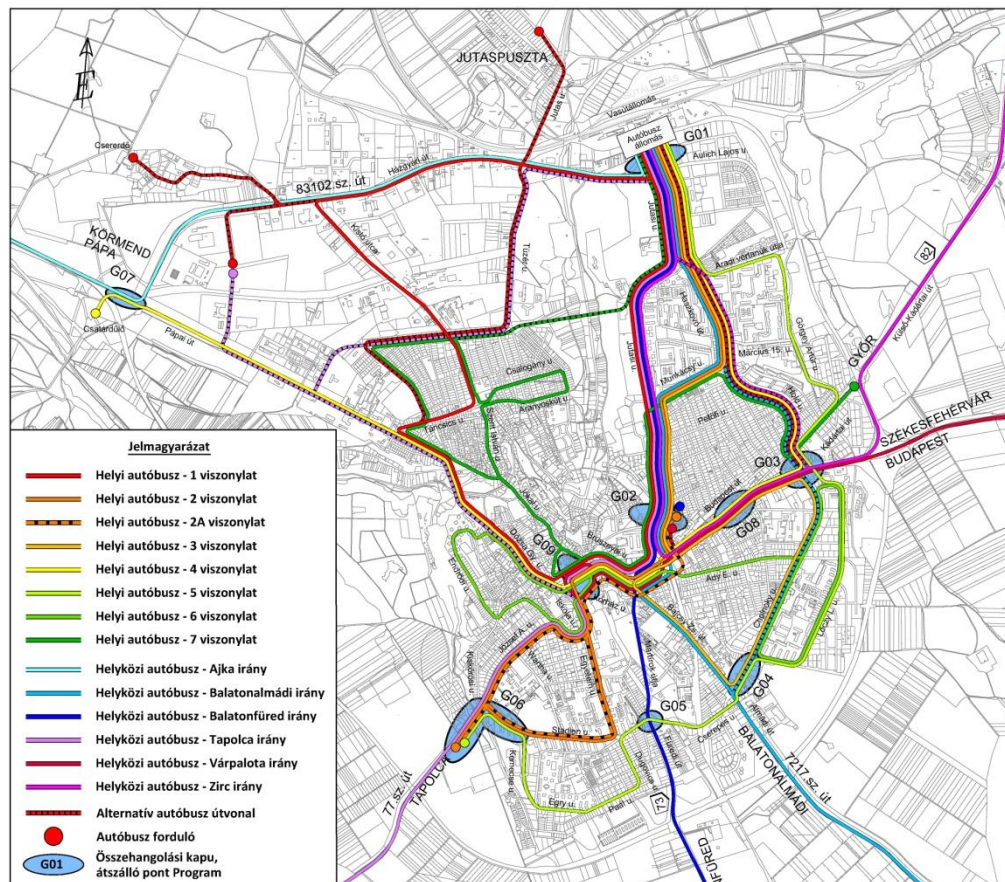


## Új törekvések egyes városok részéről

- *Újabb városok törekednek/Szekszárd, Pécs Pápa Siófok stb. / helyi közlekedésbe bevonnai a regionális járatokat.*
- *Új motivációkat adnak a tervezett **Intermodális Csomópontok** is az integrációra./27 város tervezi/ céljaik:*
- *Összehangolják a különböző közösségi közlekedési szakágakat.*
- *Az utasok számára korszerűbb, színvonalasabb szolgáltatást eredményeznek.*
- *Gazdaságosabb működést tesznek lehetővé.*
- *A rezsijáratok jelentős lerövidítésével csökkentik az üzemeltetési költségeket.*
- *Átláthatóbb, kiszámíthatóbb jegy és tarifarendszert kényszerítenek ki.*
- *Biztosítják az esélyegyenlőséget a közösségi közlekedés elérésében.*

# Változat az integrációra (Veszprém)

forrás: Pro-Urbe/Közlekedés



**KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!**

