

ORSZÁGGYÜLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

irányítószám: T/6044/8

Érkezett: 2012 MARCH 12

Módosító javaslat

Dr. Kövér László
az Országgyűlés Elnöke részére

Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

A Házszabály 94. § (1) bekezdése alapján a **személyszállítási szolgáltatásokról** szóló T/6044. számú törvényjavaslathoz az alábbi

m ó d o s í t ó j a v a s l a t o t

terjesztem elő:

1. A törvényjavaslat 4. § (2) bekezdés c) pontja az alábbiak szerint módosul:

[(2) A Kormány feladata:]

„c) a közszolgáltatási utazási kedvezmények mértékének – legfeljebb 90%-os kedvezménykulcsban való – meghatározása, valamint a személyszállítási közszolgáltatások árához nyújtott – a közszolgáltatási utazási kedvezményekből származó – bevételkiesés szociálpolitikai meneti díj támogatással történő teljes körű ellentételezése,”

2. A törvényjavaslat 33. § (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(1) A személyszállítási közszolgáltatási utazási kedvezmények ellentételezését szolgáló szociálpolitikai meneti díj támogatás **[mértékét és az]** igénylés rendjét a Kormány rendeletben állapítja meg. A Kormány a szociálpolitikai meneti díj támogatás mértékét a (6)-(7) bekezdés alapján a rendeletben úgy hirdeti ki, hogy a támogatásra jogosult meneti díjbevétele megegyezzen azzal, mintha a Kormány által előírt utazási kedvezményt igénybe vevő utasok teljes meneti díjat fizettek volna.”

3. A törvényjavaslat 33. § (4) bekezdés c) pontja elmarad.

[(4) Nem vehető igénybe szociálpolitikai meneti díj támogatás]

[c) (az önkormányzatok által és a nevelési-oktatási intézmények által saját tanulóik részére történő vásárlások kivételével a jogi személyek és a jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetek által vásárolt jegyek, bérletek után.)]

4. A törvényjavaslat 33. § (5) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(5) A szociálpolitikai meneti díj támogatást igénylő közlekedési szolgáltató köteles a (6)-(7) bekezdésekben meghatározott, támogatás igénybevétele **[nem]** jogosító jegy- és bérleteladásokat darabszám, érték és kedvezményes díjtípus szerint a támogatásra nem jogosító jegy- és bérleteladásoktól elkülönítve nyilvántartani.”

5. A törvényjavaslat 33. § (6)-(7) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(6) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatási tevékenység esetén a szociálpolitikai menetdíj támogatás alapja a közszolgáltatás keretében nyújtott kedvezményes személyszállítási tevékenység általános forgalmi adóval növelt, az egyes kedvezményes díjtípusokhoz tartozó százalékos kedvezménykulcs szerint csoportosított díjbevétele, ide nem értve e jogszabályban rögzített, szociálpolitikai menetdíj támogatás igénybevételére nem jogosító díjbevétele. Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatási tevékenység esetén a szociálpolitikai menetdíj támogatás mértéke a személyszállítási szolgáltatás szociálpolitikai menetdíj támogatás alapjának a szociálpolitikai menetdíj támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló jogszabályban **(meghatározott)** kihirdetett százaléka. Az egyes kedvezménykulcsok alatt nyilvántartott támogatási alapokhoz tartozó menetdíj támogatás százalékos mértékét a $T = (100 * K) / (100 - K)$ képlet szerint kell meghatározni, ahol K a kedvezménykulcs százalékos mértéke, T pedig a menetdíj támogatás százalékos mértéke.

(7) A helyi személyszállítási közszolgáltatás, illetve a 20. § (3) bekezdésében meghatározott személyszállítási közszolgáltatás esetén a szociálpolitikai menetdíj támogatás alapja a kedvezményes személyszállítási közszolgáltatás keretében a tárgyhónapban értékesített jegyek, bérletek az egyes kedvezményes díjtípusok szerinti bontásban nyilvántartott darabszáma. A helyi személyszállítási közszolgáltatási tevékenység, illetve a 20. § (3) bekezdésében meghatározott személyszállítási közszolgáltatás esetén a szociálpolitikai menetdíj támogatás mértéke **(a szociálpolitikai menetdíj támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló jogszabályban meghatározott összeg)** az adott kedvezményes díjtípushoz tartozott jogszabályban meghatározott szorzószám és a menetdíj támogatás alapjának a szorzata. A támogatási szorzószámot a $SZ = (100 - K) * (V / 100)$ képlet szerint kell meghatározni, ahol SZ a támogatási szorzószám, K az adott kedvezményes díjtípus alapját jelentő kedvezménykulcs százalékos mértéke, V pedig az adott kedvezményes díjtípushoz tartozó, a különböző igénylésre jogosultaknál alkalmazott teljesárú díjtípusok átlagos viszonyítási árszínvonala. Az átlagos viszonyítási árszínvonalat a közlekedésért felelős miniszter közlekedési ágazatonként, a közzététel pillanatában már befejeződött, illetve az azt megelőző legfeljebb három negyedév adataiból, az inflációval és az esetleges adóváltozásokkal korrigálva számolja és rendeletben hirdeti ki. Az átlagos viszonyítási árszínvonal kategória nem tartalmazhat érvényességi időben, érvényességi területben és a díjszámítás típusában egymástól jelentősen eltérő jegy- és bérletfajtákat. A közlekedésért felelős miniszter az alkalmazott átlagos viszonyítási árszínvonal pontosabb számítása végett az ország összes támogatás igénylésére jogosultját jegyeladási és teljesítménykiadási adatszolgáltatásra kötelezheti. Ez az adatszolgáltatás az adatszolgáltatásra kötelezetteknek az intézkedés céljával aránytalan adminisztrációs terhet nem jelenthet.”

6. A törvényjavaslat 33. § (8)-(10) bekezdései elmaradnak.

[(8) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató a közszolgáltatási utazási kedvezményekről szóló jogszabályban meghatározott utasok részére biztosított díjmentes utazások után a költségvetési törvényben e célra jóváhagyott forrás figyelembe vételével a szociálpolitikai menetdíj támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló jogszabályban foglaltak szerint jogosultak a szociálpolitikai menetdíj támogatás igénybevételére.

(9) A helyi személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató a közszolgáltatási utazási kedvezményekről szóló jogszabályban meghatározott utasok részére biztosított díjmentes utazások után – a szociálpolitikai menetdíj támogatás megállapításának és

igénybevételének szabályairól szóló jogszabályban foglaltak szerint – szociálpolitikai menetdíj támogatás igénybevételére jogosult.

(10) A (9) bekezdésben meghatározott szociálpolitikai menetdíj támogatás megállapítása a helyi személyszállítási közszolgáltatást nyújtó települések Központi Statisztikai Hivatal által nyilvántartott demográfiai adatai alapján számított jogosulti kör, a nyújtott személyszállítási szolgáltatás mennyisége és a költségvetési törvényben e célra jóváhagyott forrás figyelembe vételével történik.]

7. A törvényjavaslat a következő, új 35-39. §-sal és az azokat megelőző alcímmel egészül ki:

„24. A helyi személyszállítási közszolgáltatás állami támogatása

35. § (1) Az állam a helyi személyszállítási közszolgáltatást fenntartó települési (fővárosi) önkormányzat számára a helyi személyszállítási közszolgáltatás bevételekkel nem fedezett indokolt költségeihez, valamint a helyi vasúti pályahálózat fenntartásával, működtetésével és értékcsökkenésével kapcsolatos, bevételekkel nem fedezett indokolt költségekhez támogatást nyújt.

(2) A helyi személyszállítási támogatások összegét főváros, megyei jogú városok és egyéb települések bontásban a költségvetési törvény határozza meg.

36. § (1) A helyi személyszállítási közszolgáltatások bevételekkel nem fedezett indokolt költségeihez támogatást igényelhet az az önkormányzat, amely a településen a tárgyévben helyi közforgalmú közlekedést közszolgáltatási szerződés keretében tart fenn.

(2) Támogatásra az önkormányzatok az 1370/2007/EK rendelet alapján megállapított, a helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátása során felmerülő – tárgyévet megelőző évi – a helyi vasúti pályahálózat fenntartásával, működtetésével és értékcsökkenésével kapcsolatos költségekkel csökkentett, bevételekkel nem fedezett indokolt költségek erejéig pályázhatnak.

(3) A támogatás a tárgyévet megelőző évben ténylegesen teljesített helyi személyszállítási teljesítmények (férőhely-kilométer) arányában kerül elosztásra, figyelembe véve az egyes közlekedési üzemágazatok, illetve településkategóriák tárgyévet megelőző évi üzemi szintű fajlagos ráfordításait is.

37. § A helyi vasúti pályahálózat fenntartásával, működtetésével és értékcsökkenésével kapcsolatos, bevételekkel nem fedezett indokolt költségekhez támogatást igényelhet az az önkormányzat, amely a helyi személyszállítási közszolgáltatásokat részben vagy egészben helyi vasúti személyszállítási közszolgáltatás keretében biztosítja.

38. § A 36-37. §-ban meghatározott támogatások igénylésékor az önkormányzat nyilatkozik, hogy a helyi közlekedés ellátásához és fejlesztéséhez a tárgyévet megelőző évben közlekedési szolgáltatónként milyen összegű saját forrás átadásával járult hozzá. A támogatás összege ezen önkormányzati saját forrást legfeljebb 25%-kal haladhatja meg.

(6) Az önkormányzat a támogatást a saját forráshoz csatoltan, a pályázati döntés szerinti összegben utalja tovább az arra jogosultnak.

39. § (1) A pályázati döntésig az önkormányzat – utólagos elszámolással – előleget vehet igénybe. Az előleg mértéke havonta nem haladhatja meg a tárgyévet megelőző év egy hónapra jutó támogatásának 90%-át. Az előleg iránti igényt a Magyar Államkincstárhoz kell benyújtani tárgyév január 15-éig, amely azt január 25-éig továbbítja a helyi önkormányzatokért felelős miniszter által vezetett minisztériumnak. Az előleg első kéthavi összegének folyósítása az önkormányzat részére február 5-éig, ezt követően minden hónap 5-éig történik. Az önkormányzat a részére kifizetett előleget szolgáltató részére 8 napon belül továbbítja.

(2) Amennyiben az önkormányzat a támogatásra nem nyújt be pályázatot, a jogtalanul igénybevett előleget a folyósítás napjától a visszafizetés napjáig számított – az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 83. § (3) bekezdése szerinti – kétszeres jegybanki alapkamattal terhelten fizeti vissza.

(3) Ha a folyósított előleg meghaladja az önkormányzatnak megítélt tárgyévi támogatás összegét, a különbözetet a döntéstől számított 8 munkanapon belül vissza kell fizetnie. Ezt követően a visszafizetés napjáig a különbözetet az Áht. 83. § (3) bekezdése szerinti kamat terheli.

(4) A támogatás igénylésének, döntési rendjének, folyósításának, felhasználásának, megosztásának és elszámolásának, valamint a támogatás alapiául szolgáló indokolt költségek meghatározásának részletes szabályait a Kormány rendeletben állapítja meg.”

8. A törvényjavaslat 36. § (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

„(1) A munkáltató köteles saját költségén gondoskodni [megtéríteni] a munkavállaló [részére az] országos, regionális, elővárosi vagy helyi személyszállítási közszolgáltatás, illetve a komp- és rév, továbbá menetrend szerinti vízi személyszállítási közszolgáltatás igénybevételével történő munkába járásá[t szolgáló teljes árú, valamint az üzletpolitikai kedvezménnyel csökkentett árú bérlet vagy menetjegy árának]ról, valamint a hétvégi hazautazás[t szolgáló teljes árú, valamint az üzletpolitikai kedvezménnyel csökkentett árú menetjegy árának legalább 86 %-át]áról. A munkáltató a munkába járáshoz szükséges, illetve a hazautazást szolgáló teljes árú, valamint üzletpolitikai, vagy a munkavállaló által bemutatott megfelelő igazolások esetén szociális kedvezménnyel csökkentett árú bérlet(ek)et és – amennyiben ezt biztosító menetjegy beszerezhető – menetjegyeket személyre szólóan biztosítja a munkavállaló számára. A munkáltató a helyi személyszállítási közszolgáltatások fogyasztói árának legfeljebb 50%-át, az egyéb személyszállítási közszolgáltatások fogyasztói árának legfeljebb 14%-át háríthatja a munkavállalóra.”

INDOKOLÁS

1. A közösségi közlekedési szolgáltatás véges kapacitása és forrásigényes volta miatt az ahhoz való hozzáféréshez – anyagi képességei arányában – mindenkinek hozzá kell járulnia. Véleményünk szerint a 90%-os kedvezményplafon igen méltányos azok számára is, akik gyakorlatilag politikai kampányeszközként eddig díjmentességet élveztek. A módosítás nem érinti a kísérettel utazó 6 év alatti gyermekeket, hiszen ez a csoport nem kedvezményben részesül, hanem mentesül a menetdíj megfizetése alól.

2. A módosítás jelenlegi felelőtlen, a közösségi közlekedés finanszírozását kiszámíthatatlanná tevő, és azt gyakorlatilag meglopó rendszer végére tesz pontot.

3. A törölt rendelkezés hátrányosan érintette a szociálisan rászoruló munkavállalókat, amennyiben munkaadójuk támogatta őket a munkába járásban.

4. Amellett, hogy szükség van a kedvezményre nem jogosító díjbevétel elkülönítésére, a szociálpolitikai menetdíj támogatás igénylése szempontjából sokkal fontosabb a támogatás igénybevételére jogosító bevételek tételes nyilvántartása.

5. Az általunk javasolt szabályozás biztosítja, hogy az állam által előírt közlekedési kedvezmények miatti menetdíjbevétel-kiesést teljes mértékben megtérítsék. A szabályozás logikája az LMP által

korábban benyújtott alternatív fogyasztói árkiegészítési törvényjavaslat – melynek tárgysorozatba vételét a kormánytöbbség elutasította – módszertanát követi. Figyelembe vettük ugyanakkor Rogán Antal úr, az Országgyűlés Gazdasági Bizottságának elnökének építő kritikáját, aki a törvényjavaslat tárgysorozatba vételének elutasításakor nehezményezte, hogy a helyi közlekedésben akkor javasolt számítási módszer a különböző szolgáltatók eltérő árpolitikája miatt visszaélésekre adhat lehetőséget. Ezért jelen javaslatunkban egy szofisztikáltabb, átlagos viszonyítási árszínvonalra építő módszert javasolunk.

6. A díjmentes utazás lehetőségének 90%-os kedvezménnyé való alakításával megszűnik a statisztikai alapon való, visszaélésekre lehetőséget nyújtó menetdíj-támogatás is.

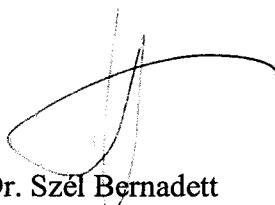
7. A javaslat a törvénytervezet fél évvel korábban birtokunkba jutott változatában még szereplő fejezetet emeli vissza a törvénybe, a – főként közlekedésszervezőket, illetve egy másik módosító javaslatban általunk javasolt közlekedési szövetségeket érintő – koherenciazavarok, illetve az időközi törvényi változások kezelése mellett. Megdöbbenve tapasztaltuk, hogy miközben a kormányzati kommunikáció az „1+1” támogatási rendszer meghonosítását hirdeti a helyi közösségi közlekedés finanszírozásában, addig az ehhez szükséges rendelkezéseket elhagyja a szabályozásból, és ezzel kimondja a helyi közösségi közlekedés halálos ítéletét.

8. Az LMP támogatja a munkába járók ösztönzését a közösségi közlekedés igénybe vételére – ebbe értve a helyi közlekedést is –, ennek költségei azonban nem jelenthetnek elviselhetetlen terhet a munkaadók számára. Javaslatunkban – a hatályos szabályozást megfordítva – nem a munkavállaló veszi meg a jegyet/bérletet és téríteti meg a munkáltatóval, hanem a munkáltató veszi meg a bérletet a munkavállaló számára. Javaslatunk a helyközi utazások esetében továbbra is fenntartja a 86-14%-os költségmegosztást a munkáltató és a munkavállaló közt, az új kategóriaként bevezetett helyi közlekedésben azonban az 50-50%-os megosztást jóval méltányosabbnak tartja. A javasolt megoldás – az adórendszert torzító, bonyolító címzett adókedvezmények alkalmazása nélkül – csökkenti a munkáltatók terheit, hiszen a jegyek/bérletek árát költségként elszámolhatják és adóalapjukat csökkenthetik, valamint bizonyos feltételek teljesülése esetén jogosultak lehetnek az ÁFA visszatérítésére is. A javasolt megoldás járulékos előnye továbbá, hogy a fejlettebb közlekedési kultúrával rendelkező államokhoz hasonlóan a közlekedési szolgáltatók a bérletek egy jelentős részét postai úton értékesíthetik, ezáltal a hagyományos értékesítési csatornák racionalizálásával országos szinten évente több milliárdos megtakarítás érhető el, amely részben kompenzálja az államháztartás által elszenvedett adóbevétel-kiesést. A jegyek, illetve különösen a bérletek névre szóló biztosítása (mely a gyakorlatban a bérletigazolványok számának előre való benyomtatása által érhető el) megakadályozza a visszaéléseket, valamint ellehetetleníti a jelenleg előszeretettel alkalmazott, a nem átruházható bérletek átruházására alapozó bliccelési módszereket is.

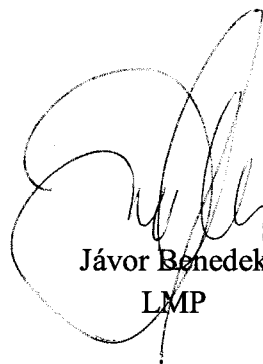
Budapest, 2012. március 12.



Scheiring Gábor
LMP



Dr. Szél Bernadett
LMP



Jávorka Benedek
LMP