



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/6986.**

Benyújtás dátuma: **2024-01-30 15:05**

Parlex azonosító: **4ND3YOYC0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Bakos Bernadett (LMP)**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Lázár János, építési és közlekedési miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"A Minisztérium milyen számításokat végzett az új tarifarendszerrel kapcsolatban?"**

Tisztelt Miniszter Úr!

Az LMP – Magyarország Zöld Pártja üdvözli, hogy sikerült megállapodnia a Kormánynak és a Fővárosnak, így a BKK bérlet megmaradhat, illetve a vármegye és országbérletek érvényesek lesznek a BKK járatain is, ahogy azt az eredeti, klímabérletről szóló beadványunkban mi magunk is javasoltuk. Ezzel a lépéssel végre valóban előre mennek, nem hátra, hiszen a szorosabb tarifaközösség mindenképpen előremutató, míg a Budapest-bérlet megszüntetése jelentős visszalépés lett volna. Azonban a megállapodás a jelenlegi formájában számos kérdést, illetve aggodalmat vet fel.

Vitézy Dávid számítása szerint, ha tételesen végigszámoljuk az olcsóbbá váló bérletek utáni bevételkiesést, nagyjából évente 20 milliárdos lyuk keletkezik így a budapesti (és agglomerációs) közösségi közlekedés költségvetésében.

Az alábbiakban idézem a Vitézy Dávid által közzétett bejegyzést:

*"Ez körülbelül az összes fővárosi jegybevétel egyharmadának elvesztésének felel meg márciustól rendszerszinten, ez a hiány nem egy elszámolási kérdés, nem attól függ, hogy a MÁV és a BKK hogyan osztja fel a vármegyebérlet-bevételeket összességében ennyivel csökken a jegyárbevétel a szolgáltatóknál együttesen. (...) A bevételcsökkenés nagyságrendje jól érzékelhető talán abból, hogy ez több, mint duplája annak, mint amennyi évente jut BKV teljes beruházási programjára, a villamospályák és a járműpark megújítására.*

Vagy másképp fogalmazva, ez lényegében akkora tétel, amiből az összes HÉV-vonal régóta cserére váró, a képen látható 40-50 éves járműparkjának teljes cseréje finanszírozható lenne vadonatúj vonatokra (éves törlesztőrészek és kamatterhek) és még maradna is mellette másra.

*Ez a kieső bevétel szabad szemmel is látszik és hiányozni fog a közösségi közlekedés költségvetéséből, ha nem pótolják vissza. Úgy tisztességes tehát, ha azok, akik ezeket a döntéseket meghozták, bemutatják: miből fogják kipótolni és mikor. Ugyanis, ha ez nem történik meg, a budapesti közösségi közlekedés minősége fogja a kárát látni ekkora forráskivonásnak - ahogy ezt a vármegyebérletek bevezetése kapcsán a MÁV-nál már láttuk 2023-ban. Nem lehet egyszerre heti rendszerességgel csőddel riogatni, kivéreztetéssel magyarázni minden egyes szükséges fejlesztés elmaradását és a városüzemeltetési színvonal romlását, majd hirtelen 20 milliárd forintos hiányt úgy bevállalni, hogy az állami kompenzációra semmilyen garancia nem látszik."*

Ennek ellentmond Ágh Péter államtitkár úr K/6723/1 számon adott válasza, amelyben arra hivatkoznak, hogy az előzetes becslések alapján az új tarifarendszer bevezetése az utasok számának olyan mértékű növekedését fogja eredményezni, hogy bevételkiesés helyett a bevételek növekedését várják.

A Minisztérium milyen számításokat végzett, illetve milyen vizsgálatokra alapozzák, hogy nem várható bevételkiesés?

Becsléseik szerint konkrétan milyen mértékű növekedés várható az utasok számában, illetve a bevételekben az új tarifarendszer bevezetésének hatására?

Amennyiben a központi régió közösségi közlekedésének finanszírozásában valóban veszteségek jelentkeznek, hogyan fogják ezeket kompenzálni?

Válaszát előre is köszönöm!

Budapest, 2024. január 30.

Bakos Bernadett