

A fővárosi autóbuszpark valamint a BKV Zrt. jelenlegi járműállományának a bemutatása

1. A fővárosi autóbusz-járműpark megújítása

2010-re a budapesti buszpark Európában egyedülállóan rossz állapotba került. A járművek átlagéletkora megközelítette a 18 évet, az alacsonypadlós és akadálymentes járművek aránya 25% körül maradt, az átlagos járatkimaradás 4% körül alakult a műszaki meghibásodások miatt. A hivatalba lépett városvezetés és a Budapesti Közlekedési Központ (továbbiakban BKK) azonnali cselekvési terv megvalósítását kezdte meg, melynek jegyében:

- 2010 óta közel 200 db alacsonypadlós, jó állapotú, de használt autóbusz és 15 db trolibusz érkezett Budapestre és ezeket a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (továbbiakban BKV) már legnagyobb részben forgalomba is állította. A járműparkban ezek a használt járműbeszerzések azonnali színvonaljavulást eredményeztek, illetve lehetővé tették a legöregebb, 20 év feletti autóbuszok szükségszerű felújítása helyett selejtezésüket.
- A Fővárosi Közgyűlés döntései nyomán elindult új autóbusz-üzemeltetési modell megvalósítása megkezdődött, 2013 májusa és júliusa között 159 db új, alacsonypadlós, környezetbarát autóbusz állt forgalomba az utasok jelentős elismerése mellett. A buszüzemeltetési modell megvalósítása a Fővárosi Közgyűlés döntései (1266/2013. (06.12.) Főv. Kgy.) alapján folytatódik.
- A BKK és a BKV átalakították a közlekedési szolgáltató működését, újrászervezték a buszágazat működését és a társaság Autóbusz és Trolibusz Üzemigazgatóságának új vezetése jelentős eredményeket ért el a hatékonyabb üzemeltetés és a járatkimaradások visszaszorítása terén. A 4-5% körüli műszaki meghibásodási mutatók töredékükre estek vissza, a BKV jellemzően ma már 1% alatti műszaki okú járatkimaradásokkal képes autóbuszait üzemeltetni.
- A Fővárosi Önkormányzat közlekedésszervezőjeként a BKK megkezdte európai uniós források bevonását, melyre a KÖZOP korábban nem adott lehetőséget. Egy kísérleti projektben, a budai vár felújításához kapcsolódóan a vári buszok részben dízel, részben elektromos üzemű autóbuszokra való lecserélésére feltételes közbeszerzés indult, és az NFÜ előzetesen támogatásáról biztosította a projektet.
- A Fővárosi Közgyűlés által 2013. szeptember végi ülésen jóváhagyott, a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal kötött megállapodás alapján 2014 tavaszától az összes agglomerációs, a BKK hálózatába tartozó buszvonalon új autóbuszok állnak forgalomba, mely járatok jelentős részben fővárosi hálózati szereppel is bírnak. Ezen autóbuszok szintén hozzájárulnak a BKV előregedett autóbuszainak cseréjéhez, üzemeltetésüket más szolgáltató végzi (VOLÁNBUSZ Zrt.).

A budapesti autóbusz-közlekedés jelenlegi menetrendi igénye (a pótlási feladatokkal együtt) **1330 db jármű**, melyhez a szükséges autóbusz állományt a BKV és versenyezett operátorok adják.

2012. és 2013. években az új üzemeltetési modell részeként több használt és új buszüzemeltetésre vonatkozó beszerzési eljárást indított el és zárt le a BKK. A 2013 nyarán sikerrel forgalomba állt 150 db új, a mai kor követelményeit maximálisan kiszolgáló szóló és csuklós autóbusszal együtt jelenleg **255 db magánszolgáltatói jármű** fut a főváros útjain.

A fenti szolgáltatói beszerzések következtében 2013 őszére a BKV által biztosítandó forgalmi jármű igény darabszáma **1075 db**-ra csökkent. Ennek az állománynak több mint 75 százalékát (800 db) cserére szoruló, elavult autóbuszok adják, melyek megújítása alapvető elvárás a szolgáltatási színvonal fejlesztése tekintetében.

A fenti cél megvalósítása érdekében, a BKK, mint közlekedésszervező gondozásában, több szolgáltatói tenderkiírás is folyamatban van, melyek eltérő autóbusz típusokat (kiviteleteket) foglalnak magukba (ide tartozik a 1266/2013. sz. Föv. Kgy. határozat végrehajtására kiírt tender, midibuszos szolgáltatói tender és a lejáró rövid távra megkötött szolgáltatói kapacitások pótlására kiírt tenderek, stb.).

Ahhoz, hogy a BKV az új autóbusz üzemeltetési modellben minőségi szolgáltatást végezhesen, jelentős nagyságrendű, új járművekre kiírandó beszerzések szükségesek, annak érdekében, hogy társasági autóbuszpark megújulhasson. Ezek a fejlesztések egyrésztől megvalósulhatnak a BKK segítségével már előkészítési szakaszban lévő sikeres uniós források bevonásával támogatott beszerzésekkel, illetve a **BKV saját járműbeszerzési projektjeinek sikeres lezárásával**.

A BKV Igazgatósága a 2013. szeptember 16-i és október 9-ei ülésén több előterjesztésben is foglalkozott az autóbusz-ágazat versenyképességének javítási lehetőségeivel és egyöntetű álláspontot képviselt a tekintetben, hogy versenyképesség javításának alapkritériuma jelentős számú új jármű bevonása a társaság által nyújtott személyszállítási szolgáltatásba. Tekintettel arra, hogy az ehhez szükséges beruházási források nem állnak rendelkezésre, továbbá a BKV adósságállománya sem növelhető, ezért a társaság több, egymással párhuzamos módon kívánja megújítani autóbuszparkját, úgymint:

- új járművek beszerzése a BKK-val kötött közszolgáltatási szerződés folyó beruházási forrásainak keretei között;
- új autóbuszok rendelkezésre állásának biztosítása.

Az említett – későbbiekben részletezett – BKV autóbusz-állományát érintő projektek, az alapkritériumokat nézve 222 db, opcionálisan pedig összesen 344 db jármű beszerzését teszik lehetővé.

A beszerzések pénzügyi fedezetét a BKK közlekedésszervezői forrása adja – egyik oldalon a BKK – BKV Közszolgáltatási Szerződés, a másik oldalon a Főváros – BKK Feladatellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás alapján –, ezért alapvető feltétel kell legyen, hogy a fejlesztésekhez szükséges közlekedésszervezői forrás rendelkezésre álljon az elkövetkező években.

2. A BKV Zrt. jelenlegi járműparkjának bemutatása

A BKV a 2013. évet 1381 db állományi jármű üzemeltetésével kezdte meg, mely az év végére – több lépcsős intézkedéssorozat eredményeképpen – 1243 db-ra csökkent 31 db használtan beszerzett jármű újonnan történő forgalomba állításával és ezzel párhuzamosan 169 db korszerűtlen jármű forgalomból kivonásával.

A járműállomány jelenleg (2014. február 3-i állapot alapján) 1239 darab, mellyel a BKV 1075 darabos forgalmi igényt biztosít 86,76%-os kiadási arány mellett.

A jelenlegi autóbusz járműállomány összefoglaló műszaki jellemzői:

- az 1239 db-os állomány 29 db midiből, 587 db szőlóból és 623 db csuklóból áll,

- a flotta átlagos életkora 19 év,
- átlagos futástelítettsége mintegy 1,17 millió km,
- korszerűtlen (magaspadlós) kialakítású járművek aránya 65,5%,
- levegőszennyezés tekintetében EURO2 kategória alatti besorolású a beépített motorok 60,3%-a.

A BKV autóbusz állományának műszaki állapota több mint kritikus, a flotta mintegy kétharmadát 15 évesnél idősebb járművek alkotják, ezek **sem az utaskiszolgálás minőségi követelményeinek, sem a környezetvédelmi, sem az akadálymentességi követelményeknek nem felelnek meg.** Az előregedett járműállomány **jelentős karbantartási kapacitásokat igényel**, ami az anyagbeszerzési, raktározási költségek növekedéséhez vezet, miközben a szolgáltatási színvonal **számottevő emelésére** (akadálymentes közlekedés, környezetvédelmi szempontoknak megfelelés) **nincs esély.**

A BKV autóbusz állományi darabszáma és összetétele a 2013. évben több lépcsőben, jelentős változáson ment keresztül az alábbiak szerint:

- 2013. május és július között 150 db forgalmi igény csökkenés keletkezett a szolgáltató váltás következtében,
- 25 db használt VOLVO 7000A csuklós, 4 db Mercedes O530 Citaro szóló, 1 db Van Hool New A330 szóló, 1 db Webasto S91 midi alacsonypadlós jármű került újonnan forgalomba,

Az idén újonnan forgalomba állított, illetve forgalomba kerülő autóbuszokkal megegyező mértékben nem történhetett meg a korszerűtlen Ikarus 200-as és 400-as család legöregebb darabjainak selejtezése a 2013. év végétől megnövekedett kötőtpályás pótlási igények miatt.

2014-ben további jelentős járműállomány változás várható az alábbiak szerint:

- tavasszal – hasonlóan a következőkben bemutatásra kerülő konstrukcióhoz, pilot projekt keretében – 15 db, jó állapotú, használt VOLVO 7700 szóló autóbusz került a BKV flottájába,
- az idei év elején forgalomba állított 5 db Mercedes O530 Citaro szóló és 3 db SOLARIS Urbino10 midi autóbuszokon felül, további 37 db Van Hool A330 CNG hajtású szóló autóbuszt állít forgalomba a BKK-BKV közszolgáltatási szerződés folyó beruházási forrásaiból a társaság,
- jelenleg a BKV által üzemeltetett agglomerációs vonalak üzemeltetése új szolgáltatóhoz kerül át, mely mintegy 120-130 db autóbuszra vonatkozó menetrendi igénycsökkenést jelent, ami BKV számára mintegy 140-150 db-os állomány kivonását teszi lehetővé,
- az M4 beindulását követő felszíni hálózat finomhangolása eredményeképpen várhatóan 25-30 db-os állományi csökkenés várható 2014 őszén,
- a jelenlegi mintegy közel 100 db járműigényű kötőtpályás pótlás a negyedik negyedévben várhatóan 30-40 db-ra fog csökkenni,
- a korábbi közgyűlési döntések szerint folytatódik az új buszüzemeltetési modell megvalósítása.

A változások alapján 270-300 db-os állományi igénycsökkenés várható, mely a tervezett autóbusz beszerzésekkel és a BKK tendereinek eredményessége esetén együttvéve mintegy 400-450 db korszerűtlen jármű selejtezését teszi lehetővé több lépcsőben, 2014 második félévétől kezdődően.

Ugyanakkor világosan látható, hogy a jelenlegi, 800 db-ot meghaladó korszerűtlen IKARUS 200 és 400-as családba tartozó forgalmi járműpark megújítása a fent bemutatott menetrendi igény csökkenést követően is szükséges és a BKV versenyképessége szempontjából kritikus, ezért az autóbusz ágazat versenyképességének javítása, az autóbuszos személyszállítási tevékenység minőségi színvonalának emelése céljából az előterjesztésben bemutatott különböző konstrukciójú új járműbeszerzések elengedhetetlenül fontosak az új autóbusz üzemeltetési modell sikeres megvalósítása szempontjából is.

A folyamatban vagy előkészítés alatt lévő járműbeszerzések bemutatása

1. Dízel és elektromos midibuszok beszerzése uniós forrásból

A KÖZOP forrásból való midibusz beszerzésre a BKK és a Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat közötti együttműködés alapján van lehetőség. Az Önkormányzat 2011 novemberében pályázatot nyújtott be a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséghez, amely pályázat KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0027 számon elfogadásra került, a támogatási szerződés megkötésre került. Az I. kerület közlekedési viszonyainak komplex felülvizsgálatát követően „Budai Vár és környéke közösségi közlekedés fejlesztése” című megvalósíthatósági tanulmány (továbbiakban: MT) keretében, hosszú távú fejlesztési stratégiát dolgozott ki, melyet több lépcsőben kíván megvalósítani.

Ennek keretében többek között dízel és elektromos meghajtású midibuszok beszerzését kívánja az I. kerület lefolytatni, amihez a BKK-val való együttműködés szükséges. Az I. kerület és a BKK kezdeményezte a buszbeszerzési projektem támogatási szerződésbe emelését, valamint a BKK mint kedvezményezett partner bevonását annak érdekében, hogy a beszerzést együttesen lefolytathassák. 2013. július 24-én stratégiai és konzorciumi megállapodást kötött a BKK a kerületi önkormányzattal, amelyben meghatározásra került a beszerzendő járművek darabszáma, valamint a közbeszerzési eljárások lefolytatásának rendje. A cél 100%-os támogatási intenzitás elérése a budavári buszpark megújítása érdekében. A járművek üzemeltetését a BKV végezné. Az üzemeltetés költségeinek fedezetét a BKK nyújtja a közszolgáltatási szerződés keretein belül, a Fővárossal kötött feladatellátási szerződés alapján.

A Nemzeti Fejlesztési Miniszter Asszony tájékoztatása alapján pénzügyi támogatás csak akkor kapható a projektekre, amennyiben a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény 40. § (3) része szerinti feltételes közbeszerzést sikeresen lefolytattuk és a nyertes ajánlattevővel a szerződést megkötöttük. Eszerint a tervezett projektekre jelenleg pénzügyi támogatás még nincs, a feltételes közbeszerzési eljárások folyamatban vannak.

A megállapodás értelmében **16 db új, korszerű, alacsonypadlós dízel vagy dízel-hibrid midibusz kerülne beszerzésre, további 24 db jármű opcionális lehívhatóságával.** A beszerzendő járművek várhatóan a Budai Vár területén a 16-os buszcsalád tagjait válthatnák ki és EEV vagy EURO 6-os környezetvédelmi besorolású motorral lennének felszerelve. A beszerzés becsült értéke (teljes mennyiségre) nettó 2.200 millió Ft.

A beszerzendő **elektromos üzemű midibuszok alapmennyisége 7 db, amely opcionálisan további 14 db jármű lehívásával bővíthető.** Az elektromos midibuszok részben eddig autóbusszal el nem látott területen közlekednének a Budai Vár vonzáskörzetében, ehhez kapcsolódóan közúti infrastruktúra beavatkozások lehetnek szükségesek, ezek véglegesítése jelenleg zajlik. A szállító feladata a járművek biztosításán túl a szükséges elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése 3 helyszínen (Széll Kálmán tér, Batthyány tér, Kelenföldi autóbuszgarázs). A szállító feladata továbbá a járművek és a töltő infrastruktúra 5 évig tartó karbantartása is. A karbantartás költségeit KÖZOP forrásból nem lehet finanszírozni, ennek fedezetére egyéb forrást kell igénybe venni. A közbeszerzési eljárást megindító felhívás 2013. december 16-án jelent meg, az ajánlattételi szakasz 2014.

április 11-én kezdődött meg. A beszerzés becsült értéke (teljes mennyiségre) nettó 6.000 millió Ft (jármű, infrastruktúra, karbantartás). A járművek szintén a BKV üzemeltetésébe kerülnének.

2. Dízel-elektromos hajtású hibrid autóbuszok beszerzése uniós forrásból

A hibrid üzem mód externális hatásként a lakókörnyezet károsanyag-terhelésének csökkenését eredményezi, de a költséges üzem mód-váltás nemcsak a hozzá kapcsolódó támogatás jóvoltából kerül az üzemeltető érdekkörébe. A korszerű hajtásrendszer a dízel üzemanyag optimalizált felhasználását, továbbá a veszteségenergia visszanyerését teszi lehetővé. A fogyasztás csökkenésének mértéke meghaladja a dízel autóbusznál összetettebb jármű karbantartási többletigényét, ezáltal az üzemeltetőnél költségmegtakarítás keletkezik a napi működés során. A dízel-elektromos hajtású autóbuszok üzemeltetése jelentős lépés a károsanyag kibocsátás csökkentése irányában, megtartva a dízel üzemből adódó hosszabb hatótávolság előnyét. A BKK ezért is kezdte meg az új buszüzemeltetési modell keretei között is 25 db hibrid autóbusz forgalomba állításához szükséges eljárásokat, ugyanakkor célszerű, hogy amennyiben lehetséges, uniós források megszerzésére is kísérletet tegyünk e célból.

Továbbra is célunk a korszerű és környezetkímélő dízel-elektromos hajtású buszok beszerzése és üzemeltetése. Az üzem mód bevezetésére nyitott a BKV, a legújabb busztenderekben hibrid jármű megajánlására is lehetőséget biztosítunk. Erre legnagyobb eséllyel célzott források bevonásával lenne lehetőség, ezért az előkészítési munka a 2014-2020 közötti uniós költségvetési ciklus városi közösségi közlekedés fejlesztés pályázati feltételeinek folyamatos figyelemmel kísérésével, valamint az egyéb pályázati lehetőségek felkutatásával folyik.

3. Alacsonypadlós, szóló autóbuszok saját forrású beszerzése

A BKK és a BKV közötti közszolgáltatási szerződés értelmében a BKV minden évben folyó beruházási támogatásban is részesül szolgáltatási díjának és elismert költségeinek részeként, melynek tartalmát a BKK és a BKV közösen alakítják ki. 2013-2014. évekre hosszú idő óta először új autóbuszok beszerzése is bekerült a Beruházási Tervbe.

Ennek jegyében valósítja meg a BKV az ún. PKD (Partially Knocked Down kit) konstrukciót egy **3 darabos pilot projekt keretében**, ami a járművek részegységeként történő beszerzését és részben saját kivitelezésben történő megépítését jelenti. A pilot projekt értékelése alapján a konstrukció – amennyiben versenyképesnek bizonyul – folytatása mellett szól, hogy a járműpark ilyen módon történő megújítása a társaság adósságállományát nem növeli. (Az első készre szerelt jármű 2014. május 16-án állt forgalomba.)

Ki kell emelni azt is, hogy mind az új autóbusz üzemeltetési modell bevezetése, mind az új járművek beszerzése jelentős járműkarbantartói kapacitásigény csökkenéssel jár, ami végső soron munkahelyek megszűnését eredményezné, ugyanakkor ez a konstrukció az ebből adódó feszültségeket csökkenti, hiszen képes a rendelkezésre álló szakmai kompetenciát és humán erőforrás-kapacitást hasznosítani.

A pilot projekt pozitív eredményei alapján további 15 db opciós mennyiség szerepel a megvalósítási tervekben.

A PKD konstrukción felül 2014-ben **15 db (+400% opció) új, szóló autóbusz** beszerzésére folytat le eljárást a BKV adásvételi konstrukció formájában, a 2014. évi beruházási forrásai terhére. (A mennyiségi eltérés megrendelésének részletes feltételei a tárgyalások során, az eljárás ajánlattételi szakaszában kerülnek rögzítésre.)

E két szerződésből együttesen közel 100 db jármű rendelhető meg. Az alapmennyiségek (3 db PKD, 15 db adásvételi szerződés) finanszírozásán felül korlátozott mértékben további célzott források is rendelkezésre állnak, az opciós mennyiségekből a teljesítés értékelését követő támogató döntések esetén van lehetőség további megrendelésekre.

A tervezett közbeszerzési eljárások összefoglaló bemutatása

Az autóbuszok rendelkezésre tartási szerződéséhez a közbeszerzési eljárásokat közszolgáltatóként, közösségi eljárásrendben, részvételi felhívást tartalmazó hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárásként javasolt elindítani.

A közszolgáltatók közbeszerzéseire vonatkozó sajátos közbeszerzési szabályokról szóló 289/2011. (XII. 22.) Korm. rendelet 5. szakasza szerinti nyilvános hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos közbeszerzési eljárás lefolytatása célszerű. Ezt a tárgyalásos eljárástípust a BKV közszolgáltatói ajánlatkérőként megkötések nélkül szabadon választhatja. Ezen eljárástípus alkalmazása – a tapasztalatok szerint – az érdekeltek közötti tárgyalások eredményeként kedvezőbb ajánlati árak és szerződéses feltételek elérését teszi lehetővé. A kétszakaszos eljárás második ajánlattételi szakaszának ütemezése az igényeknek megfelelően módosítható, rugalmasan alakítható.

A szerződések pontos feltételei és a tényleges kötelezettségvállalás az eljárás lezárásakor válik ismertté. A kétszakaszos eljárás második ajánlattételi szakaszának lezárása előtt a BKV hitelező bankjainak hozzájárulását megszerzi.

A közbeszerzési eljárások pénzügyi fedezetet a BKK közlekedésszervezői forrása adja, a közszolgáltatás indokolt költségét a BKK a BKV részére ellentételezi.

A közbeszerzési eljárások alapján mindkét szerződésben 2015 szeptemberétől várható a teljesítés. Ahhoz, hogy a konstrukció optimális költségszinten valósulhasson meg, a szerződéseket 8+2 éves üzemeltetési időtartammal javasolt megkötni.

Jelen előterjesztésben indítani javasolt két közbeszerzési eljárás eredményeként tervezett szerződések alapján **a későbbi üzleti évek terhére kötelező jelleggel történik kifizetés, tehát az eljárások éven túli kötelezettségvállalást keletkeztetnek.**

1. Alacsonypadlós, szóló és csuklós, dízel autóbuszok rendelkezésre tartása

A BKK-val egyeztetett utasforgalmi igények alapján opció nélkül 141 db, 56 db szóló és 85 db csuklós jármű egyidejű üzemeltetése szükséges. Ennek alapján az eljárás mennyiségét a következők szerint javasolt meghatározni:

- 56 db + 100 % alacsonypadlós szóló dízel autóbusz teljesítmény, tervezetten jármű opció nélkül havi 360 733 hasznoskocsi-kilométer +10 % mennyiségben
- 85 db + 100 % alacsonypadlós csuklós dízel autóbusz teljesítmény, tervezetten jármű opció nélkül havi 538 333 hasznoskocsi-kilométer +10 % mennyiségben.

Korszerű, egyszintes szóló, kéttengelyes, alacsonypadlós, kerekesszékekkel közlekedő utasok fel- és leszállására is alkalmas utasbarát kialakítással rendelkező, a forgalomba állításkor hatályos környezetvédelmi normát teljesítő autóbusz teljesítmény szolgáltatása az elvárás. Az üzemeltetéshez a BKV biztosítja az üzemanyagot és a járművezetőket, a karbantartással, javítással kapcsolatos tevékenység azonban a szolgáltatót terheli. A részletes műszaki, szakmai követelmények meghatározása, továbbá a szerződéses feltételek kialakítása és véglegesítése – a BKK-val egyeztetve – az eljárás második, ajánlattételi szakaszában történhet, a járművek karbantartásával kapcsolatos részletes feltételek meghatározásával

együtt. A rendelkezésre tartási díjat a BKV utólag, a megtett teljesítmény, a hasznoskocsi-kilométer alapján fizeti.

A bírálat az összességében legelőnyösebb ajánlat kiválasztásával történik.

A bírálati részszerzőpontok meghatározásánál fontos a rendelkezésre tartási időszakban felmerülő teljes életciklus költség figyelembevétele. Mivel a karbantartás az üzemeltető feladata és annak költsége a szolgáltatási díjban megjelenik, az összességében legelőnyösebb ajánlat kiválasztásához a fogyasztást javasolt is értékelni a következők szerint:

- kocsi-kilométerre eső díj: 88%
- fogyasztás: 12%.

A fedezet kalkulációja során alapfeltételként kerül meghatározásra, hogy az új járművek rendelkezésre állásának biztosítása esetén a szolgáltatás Fővárosi költségvetés Közlekedésszervezői forrásból történő finanszírozási igénye nem lehet magasabb, mint azonos feladatellátás mellett a szolgáltatásra vonatkozó realizált piaci ár finanszírozási igénye.

2. Alacsonypadlós, szóló, elektromos autóbuszok rendelkezésre tartása

Az elektromos autóbuszok kevésbé terhelik a környezetet, üzemeltetésükkel a zaj és káros anyag kibocsátás drasztikus csökken a dízel üzemű buszokhoz képest.

Az eljárásban 10 db + 400% alacsonypadlós, szóló, elektromos autóbuszok rendelkezésre állására kötne a BKV szerződést, 10 db járműre összesen havi 62 500 hasznos kocsi-kilométer +5% mennyiségben. Az opciós 40 db jármű szerepeltetése a felhívásban megrendelési kötelezettséggel nem jár.

Bírálati szempontként ebben az eljárásban is az összességében legelőnyösebb ajánlat javasolt értékelni a következők szerint:

- kocsi-kilométerre eső rendelkezésre tartási díj 97%
- energiafelhasználás 3%.

Az elektromos busz rendelkezésre tartási szerződésnél az egy kilométerre jutó fajlagos rendelkezésre állási díjat annak figyelembe vételével tervezzük, hogy az elektromos busz rendelkezésre állás és energia költsége együtt nem lehet több a dízel autóbusz üzemeltetési költségénél. A járművek magasabb rendelkezésre tartási díja az elektromos buszok üzemeltetése során megtérül, mivel az egy kocsi-kilométerre jutó elektromos áram felhasználás költsége a hasonló teljesítményű, dízelüzemű buszok üzemanyag-költségének negyed-ötöd részére tehető.

Mind két közbeszerzési eljárás eredménytelenné nyilvánítható, amennyiben az összességében legelőnyösebb ajánlatot tevő sem tesz a BKV rendelkezésére álló – előzőekben bemutatott kocsi-kilométer díjakkal kalkulált – fedezet mértékére tekintettel megfelelő ajánlatot.

Az éven túli kötelezettségvállalás tervezett adatait 2015-2023 évekre következő táblázat tartalmazza. (Az éven túli kötelezettségvállalás tervezésekor 2017. évtől a díjak évi egy százalékos mértékű emelkedésével számoltunk.)

Beszerzési eljárás tárgya	Szerződés hatálya		Kötelezettség-vállalás (millió Ft)
	kezdete	vége	
Alacsonypadiós szülő és csuklós dizel hajtású autóbuszok rendelkezésre tartása	2015.03.30	2023.09.30 (időbeli opció nélkül)	20 562

Alacsonypadiós szülő és csuklós dizel hajtású autóbuszok rendelkezésre tartási szerződésével tervezett éven túli kötelezettségvállalás évek közti megoszlása (millió Ft)									
2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	2021. év	2022. év	2023. év	Összesen
622	2 487	2 512	2 537	2 562	2 588	2 614	2 640	2 000	20 562

Beszerzési eljárás tárgya	Szerződés hatálya		Kötelezettség-vállalás (millió Ft)
	kezdete	vége	
Alacsonypadiós szülő elektromos hajtású autóbuszok rendelkezésre tartása	2015.03.30	2023.09.30 (időbeli opció nélkül)	1 968

Alacsonypadiós szülő elektromos hajtású autóbuszok rendelkezésre tartási szerződésével tervezett éven túli kötelezettségvállalás évek közti megoszlása (millió Ft)								
2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	2021. év	2022. év	Összesen
60	238	240	243	245	248	250	253	1 968

Alacsonypadiós szülő és csuklós dizel-, valamint szülő elektromos hajtású autóbuszok rendelkezésre tartási szerződéseivel tervezett éven túli kötelezettségvállalás összesen (millió Ft)									
2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	2021. év	2022. év	2023. év	Összesen
681	2 725	2 752	2 780	2 808	2 836	2 864	2 893	2 191	22 529

Budapest, 2014.április

Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének
...../2014. (... ..) önkormányzati rendelete
a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló
20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelet
módosításáról

Budapest Főváros Közgyűlése a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 49. § (3) bekezdésének a) pontjában foglalt felhatalmazás alapján és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 42. § 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva a következő rendeletet alkotja:

1. §

A Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról 20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 7. § (4) bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. § (4) A feladat-ellátási szerződésben az ellátásért felelős a (3) bekezdés a) pontja szerinti teljes hasznos személyszállítási férőhely-kilométer teljesítményt rendeli meg és hatalmazza fel ezzel összhangban a Közlekedésszervezőt a szolgáltatókkal történő, közszolgáltatási szerződések megkötésére legfeljebb 8 éves időtartamra, valamint ezen időtartamnak a 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (4) bekezdés szerinti legfeljebb 50%-kal történő meghosszabbítására. A (3) bekezdés a) pontja szerinti teljes hasznos személyszállítási férőhely-kilométer az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének i) pontja szerinti paraméternek minősül. „

2. §

Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Sárádi Kálmánné dr.

főjegyző

Tarlós István

főpolgármester

20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelet a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról	20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelet a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról (módosított szöveg)
7.§. (4) A feladat-ellátási szerződésben az ellátásért felelős a (3) bekezdés a) pontja szerinti teljes hasznos személyszállítási férőhely-kilométer teljesítményt rendeli meg és hatalmazza fel ezzel összhangban a Közlekedésszervezőt a szolgáltatókkal történő, legfeljebb 8 éves közszolgáltatási szerződések megkötésére. A (3) bekezdés a) pontja szerinti teljes hasznos személyszállítási férőhely-kilométer az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének i) pontja szerinti paraméternek minősül.	„7. § (4) A feladat-ellátási szerződésben az ellátásért felelős a (3) bekezdés a) pontja szerinti teljes hasznos személyszállítási férőhely-kilométer teljesítményt rendeli meg és hatalmazza fel ezzel összhangban a Közlekedésszervezőt a szolgáltatókkal történő, <u>közszolgáltatási szerződések megkötésére legfeljebb 8 éves időtartamra, valamint ezen időtartamnak a 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (4) bekezdés szerinti legfeljebb 50%-kal történő meghosszabbítására.</u> A (3) bekezdés a) pontja szerinti teljes hasznos személyszállítási férőhely-kilométer az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének i) pontja szerinti paraméternek minősül. „

Indokolás

Általános indokolás

A Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) Föv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) jelenleg legfeljebb 8 évre szóló közszolgáltatási szerződések megkötését teszi lehetővé. Annak érdekében, hogy a közszolgáltatási szerződések a Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK (X. 23.) rendelettel összhangban meghosszabbíthatók legyenek, és ez alapján a BKK Zrt. a meghosszabbított közszolgáltatási szerződéseket aláírhasa a Rendelet 7. § (4) bekezdésének kiegészítése szükséges.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A Rendelet legfeljebb 8 évre szóló közszolgáltatási szerződések megkötését teszi lehetővé a BKV Zrt. megrendelője, vagyis a BKK Zrt. számára. Ezen felhatalmazás alapján a BKK Zrt. 8 éves 2020. április 30-ig tartó közszolgáltatási szerződést kötött a BKV Zrt.-vel.

A fővárosi autóbuszpark megújítása érdekében tervezett, nagyobb darabszámú új jármű bevonása a szolgáltatásba az adósságállomány növelése nélkül csak úgy lehetséges, ha az autóbuszok rendelkezésre állását hosszú távú, 8-10 éves bérleti konstrukció keretében szerzi be a BKV Zrt. A BKK Zrt. és a BKV Zrt. között jelenleg érvényben lévő 8 éves Közszolgáltatási Szerződés – az új autóbuszok reálisan 2015. őszre tervezett üzembe helyezésétől számítva 4,5 év múlva – 2020. április 30-án lejár. Ahhoz, hogy a járművek rendelkezésre állásának biztosítása optimális költségszinten megvalósítható lehessen, a jelenlegi Közszolgáltatási Szerződés – a 1370/2007/EK rendelettel összhangban – megfelelő időtávra történő módosítása szükséges.

A 1370/2007/EK rendelet 4 cikk, 4. bekezdésének megfelelően lehetőség van a közszolgáltatási szerződés 50 %-kal történő meghosszabbítására:

„Szükség esetén – az eszközérték-csökkenés leírására vonatkozó feltételekre figyelemmel – a közszolgáltatási szerződés időtartama legfeljebb 50 %-kal meghosszabbítható, ha a közszolgáltató olyan eszközöket biztosít, amelyek a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatás végrehajtásához szükséges eszközök összességének tekintetében jelentősek, és túlnyomórészt a szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódnak.”

A 2. §-hoz

A rendelet hatálybalépéséről rendelkezik.

H A T Á S V I Z S G Á L A T I L A P

I. A végrehajtás feltételei

A határozat elfogadását követően a BKK Zrt.-vel kötött Feladatellátási és Közszolgáltatási szerződés alapján a végrehajtás feltételei biztosítottak.

II. A társadalmi hatások összefoglalása

1. Elsődleges, célzott hatások:

A rendelet-módosítás hatására fővárosi járműállomány korszerűsítésében a BKV által indított járműbeszerzési és járműbérleti tenderekben lényegesen kedvezőbb árajánlat érhető el, mert a szerződések hosszabb időre köthetők. Ennek a feltételeit teremti meg a Kijelölő Rendelet előterjesztett módosítása.

2. Másodlagos hatások

A BKK a fővárosi autóbusz-járműpark további korszerűsítésével azt a folyamatot kívánja megfordítani, amely folyamat következtében 2010-re a főváros tömegközlekedés utasforgalmából mintegy 40 %-os részarány képviselő autóbusz állomány átlagéletkora meghaladta a 17 évet. Az alacsonypadlós járműállomány részaránya 25 % körül maradt, a járatkimaradások aránya elérte a 4 %-ot. A fővárosi tömegközlekedésben a módosítás alapján növekedhet a korszerű, alacsonypadlós, légkondicionált, alacsony károsanyag kibocsátású járművek aránya.

III. Társadalmi költségek

a) A vállalkozások pénzügyi terhei

A javaslatnak sem közvetlen, sem közvetett hatása nincs a vállalkozások pénzügyi terheire.

b) A háztartások pénzügyi terhei

Közvetett hatás, hogy a korszerűsödő járműállomány hatására egyre többen választhatják a tömegközlekedést, az alacsonypadlós járművek elterjedésével a mozgásukban korlátozott utasok is kihasználhatják a tömegközlekedés előnyeit.

c) Az előterjesztéssel érintett valamely konkrét társadalmi csoport terhei

A javaslatnak nincs sem közvetett, sem közvetlen hatása egyetlen társadalmi csoport terheire sem.

d) Hatékonysági és versenyképességi költségek

A javaslat elfogadása esetén a BKV Zrt. által indított járműbérleti tendereken alacsonyabb ár érhető el. Másodlagos pozitív hatás, hogy a meglévő, előregedett járműállomány legelavultabb darabjai cserére kerülhetnek, javítva ezzel a járatkimaradások arányát.

e) Az előterjesztés adminisztratív terhei

A javaslat nem érinti az adminisztrációs terheket.

IV. Költségvetési hatások

A javaslat elfogadása nem érinti a BKK közlekedésszervezői forrásigényének mértékét.

V. Egészségügyi hatások

A javaslat elfogadása kapcsán forgalomba állításra kerülő korszerű járművek károsanyag kibocsátása mintegy 90 %-kal alacsonyabb, az új járművek zajkibocsátása is sokkal alacsonyabb, mint a leváltásra kerülő járművek értékei, ezáltal a javaslat elfogadása egyértelműen hozzájárul a fővárosi lakosság egészségének és életminőségének javításához.

VI. Környezeti hatások

A fejlesztés a célja közösségi közlekedés vonzerejének növelése, olyan rétegek bevonása a tömegközlekedésbe, akik addig személyautóval jártak, ideértve a mozgásukban korlátozott, illetve a babakocsival közlekedő utasokat.