

KGY/2021/31/E018



1000113351223

ikt. szám: FPH061 /2788 - 2 /2021

tárgy: Javaslat a 14 éven aluliak ingyenes
közösségi közlekedésének biztosításával
kapcsolatos döntések meghozatalára.

előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

- egyeztetésre megküldve:
 - a Fővárosi Közgyűlés állandó bizottságai és a Tanácsnok részére

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

A budapesti közösségi közlekedés soha nem látott kihívás előtt áll. A pandémiát megelőző évben is csökkent a közösségi közlekedés aránya, azonban a közösségi közlekedés csökkenését, valamint az egyéni közlekedés előretörésének trendjét a koronavírus új fokozatra kapcsolta. A járvány következtében 2021-ben a fővárosban közlekedőknek már csak a 28%-a választotta a közösségi közlekedést. Ez a csökkenés nyomot hagyott az utasforgalmon, ami 2019-hez képest 30-40%-kal csökkent, valamint a menetdíjbevételeken is. 2020-ban a menetdíjbevételek 40%-a kiesett, ami önmagában közel 30 milliárd forint mínuszt jelentett. A legnépszerűbb termék, az összbevétel felét adó teljes árú havi bérlet értékesített darabszáma 2020 első félévében 34%-kal, 2021-ben pedig 48%-kal csökkent 2019 első félévéhez képest. A közösségi közlekedést használók számának csökkenését egyrészt a megváltozott munkarend (home office) okozta, másrészt jelentős számban egyéni közlekedésre, autóra váltottak, amit a kormány is ösztönzött a járvány alatt az ingyenes parkolás lehetőségének biztosításával.

Ez az intézkedés újabb lendületet adott annak az évek óta tartó tendenciának, amelynek következtében egyre több az autó a budapesti utakon. A Budapestén regisztrált gépjárművek száma 21%-ot emelkedett az elmúlt 10 évben, az agglomerációban pedig 40%-os volt az emelkedés. Ennek megfelelően összesen közel 290 ezerrel nőtt az autók száma 2010. és 2020. között Budapesten és Pest megyében. 2021-ben, nagyrészt a járvány hatására, további 5-10%-ot emelkedett a gépjármű közlekedés a budapesti utakon 2019-hez képest. A növekedés az agglomerációból bevezető utakon a legerősebb.

A város közlekedése szempontjából a közösségi közlekedéstől tartósan elpártolók jelentik a legnagyobb gondot. Miközben a nemzetközi tanulmányok szerint a közösségi közlekedésen alacsonyabb a fertőzés kockázata, mint más közösségi terekben, mégis tartós elpártolás tapasztalható az utasok között.

Az egyik meghatározó szegmens a gyermekeiket iskolába kísérők csoportja, az ő esetükben jelentősen megnőtt az autóhasználat. A 14 éven aluliak számára ingyenes közösségi közlekedéssel nemcsak a tanulók, de a szüleik is visszacsábíthatók a közösségi közlekedésre. Az intézkedés bevezetése a szeptemberi iskolakezdéssel összhangban jelentősen mérsékelni tudja a megnövekedett gépjármű forgalom mértékét.

A Medián 2021. júliusi kutatásából az derül ki, hogy a fővárosban élők a budapesti autók számának csökkentésére elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztésében és a nagyobb támogatásában látják a megoldást. A városi tömegközlekedés fejlesztését az összes válaszadó 70%-a tartja nagyon jó, további 19%-a jó megoldásnak. Még az elsődleges autót használók is 66%-a, illetve 22%-a ért ezzel egyet. További 40%-uk szerint nagyon jó, 18%-uk szerint jó megoldás lenne az olcsóbb vagy akár ingyenes tömegközlekedés.

A fentiekből következik, hogy az utazásszám növelésének egyik kulcsa a tanulók visszacsábítása a közösségi közlekedés használatára. Ezt a 14 éven aluliak ingyenes közösségi közlekedésének biztosításával hatékonyan lehet elérni. Pozitív hatásként pedig megjelenik a jövő generációjának tudatos közlekedésre való nevelése, a szemléletmódváltás támogatása, amelynek keretében az egyéni közlekedés helyett a közösségi közlekedést preferálják. Ezen túl ez a családok viselkedését is befolyásoló intézkedés, hiszen jelentős mértékben kísérik a szülők iskolába a gyermekeiket. Családtámogató intézkedés is, hiszen így jelentős megtakarítás marad a háztartások költségvetésében.

Feltételezéseink szerint, ha az akcióval a 121 ezer érintett diákból körülbelül minden 10. esetben el tudjuk érni, hogy egy további szülő közösségi közlekedésre váltson, akkor az intézkedés nullszaldós, vagyis nem kerül pénzügyi többletbe a költségvetésnek. Ehhez az szükséges, hogy havi szinten megközelítőleg 10 ezer felnőtt bérlettel többet adjunk el, ami 2021-es átlagos havi bérlet értékesítésben +6%-os többletet jelent.

Fenti cél a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet módosításával érhető el. A módosítás tervezetét jelen előterjesztés 1. sz. melléklete, indokolását az 1. sz. függelék, a normaszöveg korrektúrák változatát pedig az előterjesztés 2. sz. függeléke tartalmazza.

A rendelet tervezethez a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Jat.) 17. § előírásainak megfelelően készült hatásvizsgálatot az előterjesztés 3. sz. függeléke tartalmazza. A Jat. 19. § (2) bekezdésében előírtaknak megfelelően megtörtént a lakosság közvetlen tájékoztatása a www.budapest.hu honlapon keresztül annak érdekében, hogy az érintettek tudomást szerezzenek a készülő rendelet-tervezetről.

A jelen előterjesztés alapján kérem a Tisztelt Fővárosi Közgyűlést, hogy az alább javasolt döntést meghozni szíveskedjen.

Döntési javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

1.

megalkotja .../2021. (... ..) önkormányzati rendeletét a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet módosításáról, a jelen előterjesztés 1. sz. melléklete szerint.

Döntéshozatal módja: a rendelet megalkotásához minősített szavazattöbbség szükséges

Budapest, kelt a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.


Karácsony Gergely
Főpolgármester

Láttam:



Digitálisan aláírta:
Dr. Benda Mónika
Dátum: 2021.08.27
14:19:03 +02'00'

dr. Számadó Tamás

főjegyző

mellékletek:

1. a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet módosítása

függelék:

1. indokolás
2. a normaszöveg korrektúrák változata
3. hatástanulmány

Dr.
Benda
Mónika

Digitálisan
aláírta: Dr.
Benda Mónika
Dátum:
2021.08.27
13:37:12
+02'00'

Berente
Katalin

Digitálisan
aláírta: Berente
Katalin
Dátum:
2021.08.27
13:47:09 +02'00'

Ámon Ada

Digitálisan aláírta:
Ámon Ada
Dátum: 2021.08.27
14:11:17 +02'00'

Digitálisan aláírta:
Szabóné Dr.
Lupkovics Borbála
Dátum:
2021.08.27
13:57:56 +02'00'

Szabóné
Dr.
Lupkovics
Borbála



Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének

.../2021. (...) önkormányzati rendelete

**a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.)
önkormányzati rendelet**

módosításáról

Budapest Főváros Közgyűlése a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 49. § (3) bekezdés a) pontjában kapott felhatalmazás alapján, és a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 22. § (1)-(2) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. §

A Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet 7. §-a a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) A budapesti helyi menetrend szerinti közösségi közlekedési személyszállítást a hatodik életévét betöltött óvodai vagy tanulói jogviszonnyal rendelkező személy azt a tanévet követő augusztus 31. napjáig veheti igénybe díjmentesen, amelyben a 14. életévét betölti; ennek a szociálpolitikai menetdíj-támogatással meg nem térített költségeit az ellátásért felelős a feladatellátási szerződés keretében biztosítja a Közlekedésszervező részére. Az óvodai jogviszonyt az óvoda által kiállított igazolással, a tanulói jogviszonyt az oktatási igazolványokról szóló kormányrendelet szerinti diákigazolvánnyal vagy az ott meghatározott igazolással kell igazolni.”

2. §

A Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet

- a) 7. § (6) bekezdésében az „(5) bekezdés” szövegrész helyébe az „(5)-(5a) bekezdés” szöveg,
- b) 7. § (14) bekezdésében az „(5) bekezdés” szövegrész helyébe az „(5)-(5a) bekezdés” szöveg lép.

3. §

Ez a rendelet 2021. szeptember 2-án lép hatályba.

Dr. Számadó Tamás
főjegyző

Karácsony Gergely
főpolgármester

Dr. Számadó Tamás 2021.08.28.

INDOKOLÁS

Általános indokolás

A város közlekedése szempontjából a közösségi közlekedéstől tartósan elpártolók jelentik a legnagyobb gondot. Miközben a nemzetközi tanulmányok szerint a közösségi közlekedésen alacsonyabb a fertőzés kockázata, mint más közösségi terekben, mégis tartós elpártolás tapasztalható az utasok között.

Az egyik meghatározó szegmens a gyermekeiket iskolába kísérők csoportja, az ő esetükben jelentősen megnőtt az autóhasználat. A 14 éven aluliak számára ingyenes közösségi közlekedéssel nemcsak a tanulók, de a szüleik is visszacsábíthatók a közösségi közlekedésre.

A fentiekből következik, hogy az utazásszám növelésének egyik kulcsa a tanulók visszacsábítása a közösségi közlekedés használatára. Ezt a 14 éven aluliak ingyenes közösségi közlekedésének biztosításával hatékonyan lehet elérni. Pozitív hatásként pedig megjelenik a jövő generációjának tudatos közlekedésre való nevelése, a szemléletmódváltás támogatása, amelynek keretében az egyéni közlekedés helyett a közösségi közlekedést preferálják. Ezen túl ez a családok viselkedését is befolyásoló intézkedés, hiszen jelentős mértékben kísérik a szülők iskolába a gyermekeiket. Családtámogató intézkedés is, hiszen így jelentős megtakarítás marad a háztartások költségvetésében.

A 14 éven aluliak ingyenes közösségi közlekedésének biztosítása a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet módosításával történik.

A rendelet-tervezethez a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Jat.) 17. § előírásainak megfelelően hatásvizsgálat készült.

A Jat. 19. § (2) bekezdésében előírtaknak megfelelően megtörtént a lakosság közvetlen tájékoztatása a www.budapest.hu honlapon keresztül annak érdekében, hogy az érintettek tudomást szerezzenek a készülő rendelet-tervezetről.

Részletes indokolás

1-2. §

A 14. év alatti személyek ingyenes helyi tömegközlekedését lehetővé tevő, az azzal összefüggő anyagi forrást biztosító, valamint a jogosultság igazolásához szükséges rendelkezéseket tartalmazza.

3. §

Hatályba léptető rendelkezést tartalmaz.

A Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló

12/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet

(módosított szöveg)

...

7. §

...

(5) A Közlekedésszervező által a (4) bekezdés szerint megrendelt közszolgáltatások ellentételezéséhez és a Közlekedésszervező működéséhez szükséges, jegy- és bérletbevételekből és egyéb bevételekből nem biztosított forrásokat az ellátásért felelős a feladat-ellátási szerződés keretében biztosítja. A budapesti helyi menetrend szerinti közösségi közlekedési személyszállítást a fővárosi lakcímmel rendelkező regisztrált álláskereső díjmentesen vehetik igénybe, melynek költségeit az ellátásért felelős szintén a feladatellátási szerződés keretében biztosítja a Közlekedésszervező részére.

(5a) A budapesti helyi menetrend szerinti közösségi közlekedési személyszállítást a hatodik életévét betöltött óvodai vagy tanulói jogviszonnyal rendelkező személy azt a tanévet követő augusztus 31. napjáig veheti igénybe díjmentesen, amelyben a 14. életévét betölti; ennek a szociálpolitikai menetdíj-támogatással meg nem térített költségeit az ellátásért felelős a feladatellátási szerződés keretében biztosítja a Közlekedésszervező részére. Az óvodai jogviszonyt az óvoda által kiállított igazolással, a tanulói jogviszonyt az oktatási igazolványokról szóló kormányrendelet szerinti diákigazolvánnyal vagy az ott meghatározott igazolással kell igazolni.

(6) Az (5)-(5a) bekezdés szerinti forrásátadást a feladat-ellátási szerződés éves melléklete szabályozza, e rendelet 12. §-a szerint.

...

(14) A feladat-ellátási szerződésben rendelkezni kell az ellátásért felelős (5)-(5a) bekezdés szerinti forrásbiztosításának késedelmes teljesítése esetén követendő eljárásról.

ELŐZETES HATÁSVIZSGÁLAT

a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendeletet módosító .../2021. (...) önkormányzati rendelethez

A jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 17. § (1) bekezdése alapján a jogszabály előkészítője – a jogszabály feltételezett hatásaihoz igazodó részletességű – előzetes hatásvizsgálat elvégzésével felméri a szabályozás várható következményeit. A hatásvizsgálat során vizsgálni kell a tervezett jogszabály valamennyi jelentősnek ítélt hatását, különösen

- ***társadalmi, gazdasági, költségvetési hatásait,***
- ***környezeti és egészségi következményeit,***
- ***adminisztratív terheket befolyásoló hatásait, valamint***
- ***a jogszabály megalkotásának szükségességét, a jogalkotás elmaradásának várható következményeit, és***
- ***a jogszabály alkalmazásához szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételeket.***

A törvényi előírásnak megfelelően a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló .../2021. (...) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Ör.) hatásait az alábbiakban foglaljuk össze.

1. Társadalmi, gazdasági, költségvetési hatások

A tanulók visszacsábítása a közösségi közlekedés használatára az utazásszám növelésének egyik kulcsa lehet. Ezt a 14 éven aluliak ingyenes közösségi közlekedésének biztosításával hatékonyan lehet elérni. Pozitív hatásként pedig megjelenik a jövő generációjának tudatos közlekedésre való nevelése, a szemléletmódváltás támogatása, amelynek keretében az egyéni közlekedés helyett a közösségi közlekedést preferálják. Ezen túl ez a családok viselkedését is befolyásoló intézkedés, hiszen jelentős mértékben kísérik a szülők iskolába a gyermekeiket. Családtámogató intézkedés is, hiszen így jelentős megtakarítás marad a háztartások költségvetésében.

A díjmentesség – másodlagos hatások nélkül – a 2021. évben (az érintett korosztályi létszám és a korábbi, mintegy 30%-os bérletes arány alapulvételével) mintegy 320 millió forintos me-

netdíjbevételek-kieséssel jár. Másodlagos, közvetett hatásként a díjmentességgel az érintett korosztály szülei közül körülbelül minden 10. esetében érhető el, hogy közösségi közlekedési bérletet váltson, részben a családi terhek csökkenése, részben pedig a közös közösségi közlekedés lehetőségére figyelemmel. Ebben az esetben az intézkedés nullszaldós, vagyis nem kerül pénzügyi többletbe a költségvetésnek.

2. Környezeti és egészségi következményei

Egy 2021 júliusában végzett kutatás szerint a fővárosban élők a budapesti autók számának csökkentésére elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztésében és a nagyobb támogatásban látják a megoldást. A városi tömegközlekedés fejlesztését az összes válaszadó 70%-a tartja nagyon jó, további 19%-a jó megoldásnak. Még az elsődleges autót használók is 66%-a, illetve 22%-a ért ezzel egyet. További 40%-uk szerint nagyon jó, 18%-uk szerint jó megoldás lenne az olcsóbb vagy akár ingyenes tömegközlekedés.

3. Adminisztratív terheket befolyásoló hatás

A szabályozás újabb adminisztratív terheket nem ró sem a lakosságra, sem az önkormányzatra.

4. A jogszabály megalkotása szükségességének, a jogalkotás elmaradásának várható következményei

A pandémiát megelőző évben is csökkent a közösségi közlekedés aránya, azonban a közösségi közlekedés csökkenését, valamint az egyéni közlekedés előretörésének trendjét a koronavírus új fokozatra kapcsolta. A járvány következtében a 2021-es fővárosban közlekedőknek már csak a 28%-a választotta a közösségi közlekedést. Ez a csökkenés nyomot hagyott az utasforgalmon, ami 2019-hez képest 30-40%-kal csökkent, valamint a menetdíjbevételeken is. 2020-ban a menetdíjbevételek 40%-a kiesett, ami önmagában közel 30 milliárd forint mínuszt jelentett. A legnépszerűbb termék, az összbevétel felét adó teljes árú havi bérlet értékesített darabszáma 2020 első félévében 34%-kal, 2021-ben pedig 48%-kal csökkent 2019 első félévéhez képest.

A város közlekedése szempontjából a közösségi közlekedéstől tartósan elpártolók jelentik a legnagyobb gondot. Az egyik meghatározó szegmens a gyermekeiket iskolába kísérők csoportja, az ő esetükben jelentősen megnőtt az autóhasználat. A 14 éven aluliak számára ingyenes közösségi közlekedéssel nemcsak a tanulók, de a szülei is visszacsábíthatók a közösségi közlekedésre.

A fentiekből következik, hogy az utazásszám növelésének egyik kulcsa a tanulók visszacsábítása a közösségi közlekedés használatára. Ezt a 14 éven aluliak ingyenes közösségi közlekedésének biztosításával hatékonyan lehet elérni. Pozitív hatásként pedig megjelenik a jövő generációjának tudatos közlekedésre való nevelése, a szemléletmódváltás támogatása, amelynek keretében az egyéni közlekedés helyett a közösségi közlekedést preferálják. Ezen túl ez a családok viselkedését is befolyásoló intézkedés, hiszen jelentős mértékben kísérik a szülők iskolába a gyermekeiket. Családtámogató intézkedés is, hiszen így jelentős megtakarítás marad a háztartások költségvetésében.

5. A jogszabály alkalmazásához szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek

A BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. rendelkezik a végrehajtáshoz szükséges szervezeti, személyi és tárgyi feltételekkel.