

8.3.3 Az alapellátásért felelős szervezet

Az ellátásért felelős: 1370/2007/EK rendelet 2. cikk b) pontja szerinti illetékes hatóság, a Projekt esetében a települési önkormányzat, valamint önkormányzatok társulása.

Az Önkormányzatok a helyi közszolgáltatás tekintetében meghatározott feladatai:

- a helyi személyszállítási közszolgáltatások megszervezése,
- a közlekedési szolgáltató kiválasztása, a közszolgáltatás megrendelése
- a helyi közlekedés díjainak megállapítása.
- a helyi közforgalmú vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó – az országos, a térségi és az elővárosi közforgalmú vasúti közlekedéssel, valamint az épített és természeti környezet védelmével összhangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése,
- az önkormányzat tulajdonában lévő vasúti pályák fejlesztése, működtetése,
- helyi közforgalmú vasúti társaság alapítása.

A helyi közlekedést önként vállalt feladatként ellátó önkormányzat feladatkörébe tartozik:

- a közszolgáltatási feladatok és az azokkal összefüggő követelmények meghatározása adott területre (területrésze, hálózatra, egy vagy több vonalra vagy járatra) és ezek érvényesítése a szolgáltatóval szemben,
- a helyi, valamint az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások összehangolása,
- a személyszállítási közszolgáltatásokat végző közlekedési szolgáltatók működésének folyamatos nyomon követése, a szolgáltatók személyszállítási közszolgáltatási tevékenységének, fejlesztéseinek, valamint fejlesztésnek nem minősülő beruházási tevékenységeinek összehangolása, koordinálása,
- a közszolgáltatási feladatok ellátására leginkább megfelelő, a legszínvonalasabb és a lakosság számára legkevésbé költséges szolgáltatást kínáló, az energetikai és környezeti hatások figyelembevételével a legalkalmasabb szolgáltató kiválasztása és megbízása, a szolgáltató tevékenységének folyamatos figyelemmel kísérése és ellenőrzése, valamint
- az utasok számára elektronikus formában egységesen megismerhető közszolgáltatási menetrend és elektronikus utazásszervező működtetésére és fejlesztésére vonatkozó koncepció készítése.

A Projekt esetében az alapellátásért felelős a Fővárosi önkormányzat. A fenti-ekben felsorolt feladatokkal kapcsolatos döntéshozatal az Önkormányzat képviselő-testületének hatáskörébe tartozik.

A pályauzemeltetésre és a helyi vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződés megkötésére Fővárosi Önkormányzat rendelkezik hatáskörrel. Az Önkormányzat a BKV Zrt-t irányítja közvetlenül, illetve gyakorolja a tulajdonosi jogokat.

Jelen projekt szempontjából azonban fontos, hogy a Fővárosi Önkormányzat a 20/2012. (III. 14.) Főv. KGy. rendeletével a BKK Zrt.-t, Budapest területére vonatkozóan a közlekedésszervezői feladat ellátójának jelölte ki.

A Szsztv. új elemként bevezette a közlekedésszervező fogalmát. Az önkormányzat a törvényben meghatározott feladatokat a feladat ellátásához szükséges forrásokkal együtt – az állam vagy az önkormányzat kizárólagos tulajdonában, vagy kizárólag az állam és az önkormányzat közös tulajdonában álló korlátozott felelősségű társaság vagy részvénytársaság, vagy irányítása alatt álló költségvetési szerv formájában működő – közlekedésszervezőnek adhatja át. A közlekedésszervező működése alatt az állam vagy az önkormányzat kizárólagos tulajdonjogának, vagy az állam és az önkormányzat közös kizárólagos tulajdonjogának fennállását folyamatosan biztosítani szükséges.

Az önkormányzat az átadott feladatok tekintetében szakmai felügyeletet gyakorol a közlekedésszervező felett, ennek során az ellátásért felelős a közlekedésszervező által az (1) bekezdésben meghatározott rendelkezések alapján ellátott feladatok tekintetében hozott döntéseit megváltoztathatja vagy megsemmisítheti.

Amennyiben a közlekedésszervező valamely közszolgáltatási tevékenysége gazdasági tevékenységnek minősül akkor azt kizárólag az Európai Unió által az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikk (2) bekezdésének alkalmazása érdekében kiadott kötelező jogi aktusnak és az 1370/2007/EK rendeletnek megfelelő közszolgáltatási szerződés alapján végezheti.

Az önkormányzat a közlekedésszervezőt meghatározott feladatok átadására jogszabályban jelöli ki. A kijelölő jogszabályban meg kell határozni:

- a közlekedésszervező szervezeti alapját biztosító gazdasági társaságot vagy költségvetési szervet,
- a közlekedésszervező működésének területi határait,
- a feladatátadás célját,
- az átadott feladatok körét,
- azon feladatokat, amelyeket az átvevő az átadott feladatokon túl önként elláthat,

- a feladat ellátásához szükséges döntési jogköröket, a jogkörök gyakorlásának módját, valamint az ahhoz kapcsolódó eljárásokat,
- a döntési jogkörök megosztása esetén az együttműködési kereteket, valamint
- a feladatok ellátásához, valamint a közlekedésszervező működéséhez szükséges források átadásának módját,
- a közlekedésszervező felett gyakorolt szakmai felügyeleti jogkör gyakorlásának módját,
- a területileg érintett ellátásért felelőssel történő együttműködés kereteit, valamint
- a feladatok ellátásával kapcsolatos további szükséges feltételeket.

A kijelölő jogszabály a közlekedésszervező feladatává teheti az utastájékoztatót, a menetrend megtartását kizáró, előre nem látható esemény esetére a menetrendi és utastájékoztatói intézkedések rendjének meghatározását, a jegy- és bérletértékesítést, illetve a jegy- és bérletellenőrzést, valamint a bevételek beszedését. Ha a kijelölő jogszabály a bevételek beszedését a közlekedésszervező feladataként rögzíti, a közlekedési közszolgáltatásokkal kapcsolatos díjbevételek beszedésére, szociális menetdíj-támogatás igénylésére a közlekedésszervező az e törvényben meghatározott szabályok szerint jogosult és kötelezett.

A feladat átadásával kapcsolatos részletes szabályokat, az átadott feladatok pénzügyi és teljesítményi korlátait, valamint a kötelező és az önként vállalt feladatok számviteli elhatárolásának szabályait – a kijelölő jogszabályban meghatározott alapfeltételek alapján – feladat-ellátási szerződésben rögzítik.

A közlekedésszervező a kijelölő jogszabályban, vagy a feladatellátási szerződésben meghatározott feladatok teljesítését nem adhatja át másnak, de jogosult a feladatok teljesítésébe a kijelölő jogszabályban, vagy a feladat-ellátási szerződésben meghatározott módon és mértékben közreműködőt bevonni.

A közszolgáltatási kötelezettség fogalmát továbbra is az 1370/2007/EK rendelet 2. cikk e) pontjában meghatározott kötelezettségből vezeti le a jogszabály.

A közlekedési szolgáltató kiválasztása

A közszolgáltatót tehát helyi személyszállítási közszolgáltatás esetén az Önkormányzat jogosult kiválasztani.

Belföldi személyszállítási közszolgáltatás végzésére a közlekedési szolgáltató kizárólag közszolgáltatási szerződés keretében bízható meg. A közszolgáltatási szerződést, amennyiben az a közbeszerzésekről szóló törvény alapján szolgáltatási koncesszióként minősül – az országos, a regionális és az elővárosi vasúti személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó közszolgáltatási szerződés kivételével –, a törvény pályázatra vonatkozó szabályai szerint kell megkötöni.

Belső szolgáltató pályáztatás nélkül is megbízható odaítéléssel a szolgáltatás elvégzésével. A belső szolgáltató: olyan közlekedési szolgáltató, amely

- a települési (fővárosi) önkormányzat belső szervezeti egysége, vagy
- a települési (fővárosi) önkormányzat többségi befolyása alatt álló olyan gazdasági társaság, amelynek a tevékenységét a települési (fővárosi) önkormányzat irányítja, vagy
- olyan egyéb gazdasági társaság, amelyben a települési (fővárosi) önkormányzat meghatározó befolyással rendelkezik.

A közvetlen odaitélés alapján szolgáltatást nyújtó belső szolgáltató a közszolgáltatási tevékenységét az 1370/2007/EK rendelet 5. cikk (2) bekezdés a)–c) és e) pontjában meghatározott szabályok alapján, kizárólag az ellátásért felelős illetékességi területén végzi.

A közúti és vízi járművel végzett személyszállítási szolgáltatásra, valamint az 1371/2007/EK rendeletben nem szabályozott kérdésekben a vasúti személyszállítási szolgáltatásra kötött szerződésekre a Ptk.-nak a szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a vállalkozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseit a vasúti személyszállítási szolgáltatás részletes feltételeiről, valamint a közúti személyszállítási szerződésekről, továbbá a vízi személyszállítási szolgáltatás feltételeiről szóló jogszabályban foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

8.3.4 Közlekedési közszolgáltató

A közlekedési szolgáltató:

- a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvényben (Vtv.) meghatározott vasúti hatóság és vasúti igazgatási szerv, valamint
- az Szsztv-ben meghatározott közlekedési hatóság

által kiadott, a tevékenység végzésére jogosító engedély birtokában az Szsztv. alapján személyszállítási szolgáltatási tevékenységet végző gazdálkodó szervezet.

A személyszállítási közszolgáltatás új szabályozása bevezeti a belső szolgáltató fogalmát: A belső szolgáltató: olyan közlekedési szolgáltató, amely

- a települési (fővárosi) önkormányzat belső szervezeti egysége, vagy
- a települési (fővárosi) önkormányzat többségi befolyása alatt álló olyan gazdasági társaság, amelynek a tevékenységét a települési (fővárosi) önkormányzat irányítja, vagy
- olyan egyéb gazdasági társaság, amelyben a települési (fővárosi) önkormányzat meghatározó befolyással rendelkezik.

A tulajdonjogi kérdések körében kifejtettek szerint a meghatározó befolyás az Önkormányzat és a BKV Zrt. között fennáll, ezért a BKV Zrt. belső szolgáltatónak tekinthető és kiválasztásához nem kell pályázati eljárást lefolytatni.

A 2012. május 1-től érvényes megállapodás aláírásával a BKK Zrt. a BKV Zrt-t mint „belső szolgáltatót” bízta meg a Közszolgáltatási Tevékenység végzésével. Erre a megbízásra Közvetlen Odaitétel keretében került sor. A szerződés alapján a BKV Zrt. kizárólag Budapest közigazgatási területén jogosult és köteles Közszolgáltatási Tevékenységet végezni azzal, hogy Budapest közszolgáltatási területén valamint a Budapesttel szomszédos települések területére belépő kimenő útvonalakra is vonatkozik. A BKV Zrt. a Közszolgáltatási Kötelezettség teljesítésének ellentételezéseként Tömegközlekedési Kompenzációra jogosult, illetve a BKK Zrt. a Kompenzáció teljesítésére köteles a szerződésben meghatározott feltételekkel.

8.3.5 A kedvezményezett

A kedvezményezett fogalmát a Tanács 1083/2006/EK rendelet 2. cikk 4. pontja határozza meg. E szerint a kedvezményezett: a közszférához vagy a magánszférához tartozó gazdasági megvalósító, szervezet vagy cég, amely felelős a műveletek kezdeményezéséért vagy azok kezdeményezéséért és végrehajtásáért. A Szerződés 87. cikke szerinti támogatási rendszerek összefüggésében a kedvezményezettek a köz- vagy a magánszférához tartozó vállalkozások, amelyek egyedi tervet hajtanak végre, és állami támogatásban részesülnek.

A kedvezményezett főbb feladatait a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 4/2011. (I. 28.) Korm. rendelet tartalmazza.

Az Önkormányzat., mint kedvezményezett a jelenlegi szabályozás alapján biztosíték adására kötelezett.

A kedvezményezettek projekttel kapcsolatos tájékoztatásra és nyilvánosságra vonatkozó intézkedésekkel kapcsolatos feladatait az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló 1083/2006/EK tanácsi rendelet, valamint az Európai Regionális Fejlesztési Alapról szóló 1080/2006/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló, 2006. december 8-i 1828/2006/EK bizottsági rendelet 8. cikke tartalmazza. E szerint a kedvezményezett feladata, hogy a nyilvánosságot a 8. cikk (2), (3) és (4) bekezdésben előírt intézkedések útján tájékoztassa az alaptól kapott támogatásról.

A fenti jogszabályok közvetlenül nem rendelkeznek a fejlesztéssel létrehozott eszközök tulajdonjogáról, azaz a támogatásban részesülőről. Erre vonatkozóan az 1083/2006/EK rendelet műveletek tartósságáról szóló 57. cikkében előírtakat kell figyelembe venni. Ennek (1) bekezdése szerint a tagállam vagy az irányító hatóság (IH) biztosítja, hogy egy művelet csak akkor tartja meg az alapokból

származó hozzájárulást, ha a művelet befejeződését követő öt éven belül a műveletet illetően nem történik olyan jelentős módosulás, amely:

- jellegét vagy végrehajtási feltételeit érinti, illetve valamely cégnek vagy közjogi szervnek jogtalan előnyt biztosít, és
- valamely infrastruktúraegység tulajdonjogának jellegében bekövetkezett változásból vagy egy termelőtevékenység megszűnéséből ered.

A fent említett bármely módosulásról a tagállam és az IH éves jelentésben tájékoztatja a Bizottságot, amely tájékoztatja erről a többi tagállamot (57. cikk (2) bekezdés).

Ez alapján magában a támogatási szerződésben a támogatási kérelem alapján a kedvezményezett és a támogatásban részesülő, a létrehozott eszközök tulajdonosává váló szervezetek eltérhetnek, de azok 5 éven belül nem változtathatóak. Ha a kedvezményezett egy személyben támogatott is, akkor természetesen az előírások mindkét csoportja vonatkozik rá.

A fejlesztés eredményeinek fenntartása alapvető követelménye az EU-társfinanszírozás megszerzésének. A hosszú távú fenntarthatóságot a támogatási kérelem, illetve csatolandó dokumentumok több pontján is bizonyítani kell (pl. műszaki állapot előrejelzése, pénzügyi elemzés a megvalósíthatósági tanulmányban). Az EU-támogatások célja értelmében a hosszú távú fenntarthatóság a fejlesztéssel elért eredmények fenntartását jelenti. Ez esetünkben a fejlesztéssel kialakított közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának fenntartása.

A már idézett 1083/2006/EK rendelet műveletek tartósságáról szóló 57. cikkében lényegében az öt éven át tartó nyomon követési és változásbejelentési kötelezettséget írja elő. Tehát a jogszabályból következik, hogy a projekt keretében létrehozott eszközök működtetése, az eredmények fenntartása, a közszolgáltatás ellátása hosszú távon biztosított kell, hogy legyen.

A közszolgáltatás biztonsága megköveteli, hogy a közszolgáltatáshoz szükséges eszközöket a közszolgáltató jogszerűen, hosszú távon használhassa. Ez a feltétel teljesülhet, ha a közszolgáltató az eszközöket:

- tulajdonolja vagy
- vagyonkezeli vagy
- működtetésre megkapta.

A Projekt során a kedvezményezetti struktúrát úgy kell kialakítani, hogy azok megfeleljenek a jogszabályi, támogatási előírásoknak, illetve a Projekt során létrejövő vagyontárgyak úgy kerüljenek tulajdonba, hogy az adózási – ÁFA – és illeték fizetési szempontból is a legkedvezőbb megoldást jelentsen. Tekintettel arra, hogy vagyónátruházás mindig illetékfizetési kötelezettséggel, illetve

ÁFA mozgással jár, ezért ezt lehetőség szerint kerülni kell, és olyan struktúrát kell kialakítani, ahol nincs arra szükség.

Konzorcium

A kedvezményezett főbb feladatait a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 4/2011. (I. 28.) Korm. rendelet tartalmazza. A Kormányrendelet alapján – amennyiben a Projektre vonatkozó felhívás nem zárja ki - projektjavaslatot a projekt megvalósítására létrehozott konzorcium is benyújthat. A résztvevők közösen létrehozott konzorcium keretében – a konzorciumi együttműködési megállapodásban meghatározott módon - közösen valósítják meg a Projektet.

Azoknak a beruházási elemeknek az esetében, amelyek a projekt lezárása után önkormányzati tulajdonba kerülnek, és nem közvetlenül a személyszállítási közszolgáltatáshoz tartoznak (pl. közúti forgalomtechnika, útépités, közműépítés) bruttó összegeket vettünk figyelembe a pénzügyi elemzés során, mivel itt az áfa nem visszaigényelhető. A többi esetben, mivel ott a beruházáshoz közvetlenül kapcsolódik áfa köteles bevétel, ezért ott az áfa visszaigényelhető, ezért a pénzügyi elemzésben a költségeket nettó módon szerepeltetjük.

8.3.6 A közszolgáltatás és a projekt keretében létrehozott eszközök működtetésének, eredményeinek hosszú távú biztosítása

A fejlesztés eredményeinek fenntartása alapvető követelménye az EU-társfinanszírozás megszerzésének. A hosszú távú fenntarthatóságot a támogatási kérelem, illetve csatolandó dokumentumok több pontján is bizonyítani kell (pl. műszaki állapot előrejelzése, pénzügyi elemzés a megvalósíthatósági tanulmányban). Az EU-támogatások célja értelmében a hosszú távú fenntarthatóság a fejlesztéssel elért eredmények fenntartását jelenti. Ez esetünkben a fejlesztéssel kialakított közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának fenntartása.

Az 1083/2006/EK rendelet műveletek tartósságáról szóló 57. cikkében lényegében az 5 éven át tartó nyomon követési és változás bejelentési kötelezettséget írja elő. Tehát a jogszabályból következik, hogy a projekt keretében létrehozott eszközök működtetése, az eredmények fenntartása, a közszolgáltatás ellátása hosszú távon biztosított kell hogy legyen.

A közszolgáltatás biztonsága megköveteli, hogy a közszolgáltatáshoz szükséges eszközöket a közszolgáltató jogszerűen, hosszú távon használhassa. Ez a feltétel teljesülhet, ha a közszolgáltató az eszközöket az eszközök tulajdonolja vagy vagyonkezel, vagy működtetésre megkapta.

Következtetés

A hivatkozott önkormányzati rendelet alapján a BKK Zrt. a közfeladat ellátásának felelőseként - mint megrendelő - Közszolgáltatási Szerződés keretében megbízza a szolgáltatókat a Közforgalmú Személyszállítási Szolgáltatás biztosításával.

A 2012. május 1-től érvényes megállapodás aláírásával a BKK Zrt. a BKV Zrt-t mint „belső szolgáltatót” bízta meg a Közszolgáltatási Tevékenység végzésé-

vel. Erre a megbízásra Közvetlen Odaítélés keretében került sor. A szerződés alapján a BKV kizárólag Budapest közigazgatási területén jogosult és köteles Közszolgáltatási Tevékenységet végezni azzal, hogy Budapest közszolgáltatási területén valamint a Budapesttel szomszédos települések területére belépő ki-
menő útvonalakra is vonatkozik. A BKV a Közszolgáltatási Kötelezettség teljesítésének ellentételezéseként Tömegközlekedési Kompenzációra jogosult, illetve a BKK a Kompenzáció teljesítésére köteles a szerződésben meghatározott feltételekkel.

A BKK Zrt. a projekt megvalósítása során létrejött eszközöket befejezetlen beruházásként tartja nyilván, majd azt a BKV Zrt. számára a szerződésben meghatározott módon, támogatással együtt tulajdonába adja, amely biztosítja az ÁFA visszaigényelhetőségét. (Az eszközök egy része térítés nélkül kerül átadásra: a Fővárosnak a közutakhoz kapcsolódó fejlesztések, a közműszolgáltatóknak a közművekhez kapcsolódó fejlesztések). A BKV Zrt. a vagyontárgyak működtetéséről és fenntartásáról köteles gondoskodni. A BKV Zrt. a közszolgáltatási szerződésének esetleges megszűnése esetén a projektből létrehozott eszközöket a BKK Zrt. számára szerződésben meghatározott módon köteles visszaadni.

A más, Fővárosi Önkormányzat, kerületi önkormányzatok, közmű szolgáltatók tulajdonában lévő, a projektben fejlesztésre kerülő eszközök (érintett közútrészek, közművezeték-részek) fenntartását a vonatkozó jogszabályok (helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény, közműveket szabályzó törvények) előírásai szerint az érintett eszközök vonatkozásában illetékességgel bíró tulajdonosok végzik a projekt lezárását követően, tekintettel arra, hogy ez az ő kötelezettségük, hatáskörük, ezért ezen fejlesztéseket az illetékes tulajdonosok fogják aktiválni. Ebből következően ezen eszközöknek az 1083/2006 EK rendelet szerint a projekt fizikai befejezését követő 5 éven keresztül történő fenntartását a BKK Zrt. úgy tudja biztosítani, hogy ennek kötelezettsége rögzítésre kerül azokban a dokumentumokban, amelyek a projekt befejezését követően az érintett eszközök átadásáról készülnek a BKK Zrt. és a megfelelő tulajdonosok között a fent hivatkozott vonatkozó jogszabályi előírások alapján.

8.3.7 Támogatási, támogathatósági kérdések

A vasúti közszolgáltatások, illetve szolgáltatások támogathatóságával kapcsolatos, illetve ezzel összefüggő főbb előírások alapvetően jogszabályban meghatározottak, továbbá szerződésekben, üzletszabályzatokban előírtak, módszertani útmutatók, pályázati csomag részei lehetnek.

A támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálata az Európai Unióról szóló szerződéssel és az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel (a továbbiakban: Szerződések) való összeegyeztethetőség elemzését jelenti. E kérdéskörben vizsgálni kell:

- az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalmát és tartalmát,
- a közszolgáltatás fogalmát,

- az állami támogatás kérdéskörét.

Az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés (EUMSZ) rendelkezéseiből kiindulva a tagállamok saját hatáskörükben és a Szerződések alkalmazási körén belül gondoskodnak arról, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások olyan elvek alapján és feltételek mellett működjenek, amelyek lehetővé teszik rendeltetésük teljesítését.

Gazdasági természetű szolgáltatások közül egyes szolgáltatásokat – mint például a városi közösségi közlekedés – a tagállamok, illetve az Unió speciális közszolgáltatási kötelezettségként definiálnak.

A közszolgáltatás általános definíciója a Szerződésekben nincs pontosan meghatározva, általában a Bíróság, a Bizottság gyakorlata irányadó, illetve minden tagállam a saját hatáskörében határozhatja meg, mely szolgáltatásokat minősít közszolgáltatásnak, valamint a szolgáltatás nyújtásának feltételeit.

A közszolgáltatás meghatározása esetében az Altmark Trans ügyben az Európai Unió Bírósága által hozott ítéletről C 280/00 (menetrendszerű tömegközlekedés üzemeltetésére támogatás - regionális közszolgáltatás) indulunk ki. Egyrészt ha az alábbiakban meghatározott konjunktív feltételek teljesülnek, a kompenzáció nem jelent állami támogatást, mivel nem jelent előnyt, másrészt ez biztosítja, hogy a vállalkozás nem fog a versenyt torzító vagy annak torzításával fenyegető előnyhöz jutni, versenypozíciójának erősödése által:

- a vállalkozásnak rendelkeznie kell világosan meghatározott közszolgáltatási kötelezettséggel, amelyet teljesítenie kell; a közszolgáltatás meghatározása jogszabályban, szerződésben, tevékenységi engedélyben történik;
- a kompenzáció számításának alapját képező paramétereket előre, objektíven és átlátható módon meg kell határozni;
- a kompenzáció mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket;
- a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő vállalkozást olyan közbeszerzési eljárással kell kiválasztani, amely lehetővé teszi azon pályázó kiválasztását, aki a közösség számára a szolgáltatásokat a legkisebb költséggel képes nyújtani, vagy
- a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy tipikus – hatékonyan vezetett és felszerelt – vállalkozásnál felmerülhettek volna, figyelembe véve az ezen kötelezettségek teljesítésével járó ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket.

Ugyanakkor 2009. december 3-tól lépett hatályba a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK rendelet. A rendelet meghatározza a közszolgáltatási szerződések és általános szabályok tartalmi és eljárási követelményeit.

A közszolgáltatási szerződések odaítélése esetében főszabálynak a versenytárgyalás tekinthető, kivétel a közszolgáltatási szerződések odaítélése Amennyiben a vállalkozó vasúti társaság nem pályázat útján került kiválasztásra, az elentételezés számításánál költségként az azonos jellegű és színvonalú közszolgáltatási feladatokat ellátó, hatékonyan működő szolgáltatók átlagköltségeit kell figyelembe venni.

Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK Rendelet 5. cikke foglalkozik a közszolgáltatási szerződés odaítélésével. A (2) bekezdés szerint: „Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket...”. A (3) bekezdés kimondja: „Bármely illetékes hatóságnak, amely belső szolgáltatótól eltérő, harmadik személy szolgáltatásait veszi igénybe, a közszolgáltatási szerződéseket – a (4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – versenytárgyalási eljárás alapján kell odaítélnie.”

A közszolgáltatási szerződésre – az 1370/2007/EK rendeletben, illetve a Vtv-ben meghatározott eltérésekkel – a Ptk. szerződésekre vonatkozó általános szabályait kell alkalmazni, tehát a szerződés teljes tartalma nem tartozik a felek szerződési szabadságának körébe, a hivatkozott jogszabályi előírásokat kötelezően tartalmaznia kell. A Vtv. hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződéseket a Vtv. pályázatra vonatkozó szabályai szerint kell megkötni.

Az állami támogatásokra vonatkozóan rendelkezik az EUMSZ. A 107. cikk (az EK Sz. korábbi 87. cikke) szerint: (1) Ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

A Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.

Az összeegyeztethetőség feltételei:

- a közszolgáltatás pontos meghatározása,
- megbízás – hatósági aktussal, szerződéssel,
- arányosság – csak kötelezettség többletköltségeire,

- kereskedelem fejlődését ne érintse az uniós érdekekkel ellentétes mértékben.

Annak eldöntésére, hogy adott esetben állami támogatásról vagy általános intézkedésről van szó, az alábbi szempontok segítenek:

- ha minden vállalkozásnak kedvező, az intézkedés általánosnak minősül,
- nem minősül támogatásnak támogatás, ha az állam által megvalósított infrastrukturális fejlesztésért a vállalkozás piaci díjat fizet,
- ezzel szemben, ha az infrastrukturális beruházás csak egy vagy csupán néhány vállalatot kedvezményez, és ezért a kedvezményezett vállalkozás(ok) nem fizet(nek), az állami támogatásnak minősül.

A Bizottság közleménye Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (2008/C 184/07) 20. pontja szerint: az „1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követően az EUMSZ 93. (a Szerződés 73.) cikke jogalként közvetlenül alkalmazható a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet hatálya alá nem tartozó – különösen az árufuvarozás összehangolására nyújtott – támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségének megállapításához. Ezért a támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatához olyan általános értelmezési keretet kell kidolgozni, amely megfelel a Szerződés 73. cikkével való összehangolás szükségességének. Ezen iránymutatás közelebbi célja, hogy e vizsgálatához megfelelő kritériumokat, valamint intenzitási küszöbököt alakítson ki. Tekintettel a 73. cikk szövegére, a Bizottságnak ugyanakkor biztosítania kell a tagállamok részére, hogy adott esetben bizonyíthatóak a megállapított küszöbökön túllépő támogatások szükségességét és arányosságát.”

A fenti iránymutatás a Szerződés 73. és 87. cikkének alkalmazására és azoknak a 91/440/EGK irányelv szerinti vasúti vállalkozások javára szánt állami finanszírozások tekintetében történő végrehajtására vonatkozik. Az iránymutatás a következő területekkel foglalkozik:

- a vasúti vállalkozások részére az infrastruktúrák finanszírozásával nyújtott állami támogatás (2. fejezet),
- a járművek vásárlásához és megújításához nyújtott támogatások (3. fejezet),
- az adósságoknak a vasúti vállalkozások reorganizációja céljából történő állam általi elengedése (4. fejezet),
- a vasúti vállalkozások szerkezetátalakításához nyújtott támogatások (5. fejezet),
- a közlekedés összehangolására nyújtott támogatások (6. fejezet),

- a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami kezességvállalások (7. fejezet).

Ezzel szemben a fenti iránymutatás nem tér ki a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet részletes alkalmazási szabályaira, mert ennek tekintetében a Bizottság még nem alakított ki döntéshozatali gyakorlatot.

A támogatható költségeket a következő tényezők alapján kell meghatározni:

- a vasúti infrastruktúra használatához nyújtott támogatásokat illetően a támogatható költségek az infrastruktúra használatával járó, a vasúti vállalkozás – de nem egy környezetszennyezőbb versengő szállítási mód – által viselt többletköltségek;
- az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásokat illetően támogatható költség az externális költségek azon része, amely a vasúti szállítás folytán más versengő szállítási módokhoz viszonyítva elkerülhető;
- a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások terén a támogatható költségek, amennyiben hozzájárulnak közlekedés összehangolásának céljához, magukban foglalják a biztonsági és kölcsönös átjárhatósági rendszerek kiépítésével, vagy a zajártalom csökkentésével kapcsolatos beruházásokat, mind a vasúti infrastruktúra, mind a járműállomány területén. Különösen az ERTMS (European Rail Traffic Management System – európai vasúti forgalomirányítási rendszer) és minden más, a vasúti szolgáltatások európai piacán a műszaki akadályok megszüntetésére képes hasonló intézkedés alkalmazásához kapcsolódó beruházások támogathatók;
- mind a vasúti infrastruktúra használatához, mind az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásnak szigorúan korlátozódnia kell azon alternatív költségek ellentételezésére, amelyek a vasúti szállításnak egy másik, környezetszennyezőbb szállítási mód helyett történő igénybeviteléhez kapcsolódnak,
- az infrastruktúra használatához és az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásoknak valós távlatokat kell nyújtania a vasútra áttért forgalom fenntartása számára annak érdekében, hogy a támogatás a forgalom tartós áttételét eredményezhesse.

A támogatás szükségessége és arányossága akkor vélelmezhető, ha a támogatási intenzitás nem éri el a következő értékeket:

- az infrastruktúrahaználathoz nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30 %-a, és a támogatható költségek 100 %-a;

- az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30 %-a és a támogatható költségek 50 %-a;
- a támogatható költségek 50 %-a a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások esetén.

E küszöbök felett a tagállamoknak kell bizonyítaniuk az érintett intézkedések szükségességét és arányosságát.

8.3.8 Az Áfa-visszaigényelhetőség szabályai

Önkormányzati tulajdonba kerülő eszközök

Az Önkormányzat esetében az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény 7 §-a alapján: Nem gazdasági tevékenység és nem eredményez adóalanyiságot a Magyar Köztársaság Alkotmánya által, illetőleg az annak felhatalmazása alapján megalkotott jogszabály alapján közhatalom gyakorlására jogosított személy, szervezet által ellátott, és a létesítő okiratában is megjelölt közhatalmi tevékenysége. Nem minősülnek közhatalmi tevékenységnek a tulajdon kisajátítása, valamint a törvény 2. számú mellékletben felsorolt tevékenységek, amelyből kiemelésre kerültek a közlekedés jellegű tevékenységek:

- Termék fuvarozása
- Vízi és légi kikötői szolgáltatások nyújtása
- Személy szállítása

Ez alapján az Áfa visszaigényelhető lenne, azonban az Áfa visszaigényelhetőségének másik feltétele, hogy ahhoz bevételek kapcsolódjanak. Bevétel viszont az Önkormányzat tulajdonába kerülő helyi közutak esetében nem keletkezik, így az Önkormányzat nem jogosult Áfa visszaigénylésre.

Közművek

A közműveket a beruházás végén átadják a közművek tulajdonosainak, így azokat vissza nem igényelhető áfa terheli.

Egyéb szolgáltatások

Az egyéb szolgáltatások (projektmenedzsment, stb.) esetében az áfa a visszaigénylésre jogosító és nem jogosító beruházási költség arányában kerül megosztásra az áfa visszaigénylés szempontjából.

BKV Zrt. tulajdonba kerülő eszközök

A BKV Zrt. Áfa visszaigénylésére jogosult mind a beruházás, mind a működtetés vonatkozásában.

Kedvezményezett Áfa adóalany lesz, tekintettel arra, hogy keletkeznek bevételei. A projektekhez kapcsolódó Áfa is levonható, amennyiben a beruházással elkészülő eszközöket maga hasznosítja: eladja, bérbe adja, üzemelteti.

A BKK Zrt. a projektben rekonstrukcióval érintett eszközöket, amelyek jelenleg is a BKV Zrt. tulajdonában állnak, befejezetlen beruházásként Áfa visszaigénylést biztosító módon eladja a BKV Zrt.-nek.

A Kedvezményezett az Áfa visszaigénylésére az alábbi táblázatnak megfelelően jogosult.

71. táblázat: Az Áfa visszaigényelhetősége a projektben

Pálya	visszaigényelhető ÁFA
Forgalomirányítás, forgalom-technika	nem visszaigényelhető ÁFA
Kapcsolódó útberuházások, megállók	nem visszaigényelhető ÁFA
Energia ellátás	visszaigényelhető ÁFA
Nagy műtárgyak	nem visszaigényelhető ÁFA
Épületek	visszaigényelhető ÁFA
Közművek	visszaigényelhető ÁFA
Területvásárlás	visszaigényelhető ÁFA
Egyéb szolgáltatások	ÁFA megosztásra kerül
Zöldfelület rendezés	nem visszaigényelhető ÁFA

8.3.9 A támogatásra vonatkozó szabályok

8.3.9.1 EU-társfinanszírozású fejlesztések finanszírozására vonatkozó központi költségvetési hozzájárulás szabályai

A projekt központi költségvetési támogatása a finanszírozási hiány EU által nem fedezett részét (15 %) finanszírozza.

8.3.10 Tulajdonjogi kérdések, vagyonkezelés, kizárólagos gazdasági tevékenység

A vasúti pálya tulajdonjoga

A helyi vasúti pálya az önkormányzat vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az önkormányzat legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

A Vtv. a vasúti pálya tulajdonjoga kapcsán többször használja a többségi irányítást biztosító befolyás fogalmát.

A többségi irányítást biztosító befolyás fogalmát a 2006. VII. 1-től hatályon kívül helyezett, a gazdasági társaságokról szóló 1997. évi CXIV. törvény 290. §-a határozta meg: "Többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik a tag, illetve részvényes (a továbbiakban: uralkodó tag) ha az ellenőrzött társaságnál a szavatok több mint ötven százalékával rendelkezik." A jelenleg hatályos Gt. ezt a fogalmat már nem alkalmazza. Kizárólag a minősített többséget biztosító befolyásszerzésre vonatkozó szabályokat határoz meg. Az 52. § szerint minősített többséget biztosító befolyásnak számít, ha a minősített befolyásszerző az ellenőrzött társaságban - közvetlenül vagy közvetve - a szavatok legalább hetvenöt százalékával rendelkezik. A közvetett befolyást a Ptk. 685/B. § (3) bekezdése szerint kell megállapítani. A Ptk. hivatkozott rendelkezése szerint a többségi befolyás: az olyan kapcsolat, amelynek révén természetes személy, jogi személy vagy jogi személyiség nélküli gazdasági társaság (a továbbiakban együtt: befolyással rendelkező) egy jogi személyben a szavatok több mint ötven százalékával vagy meghatározó befolyással rendelkezik. A befolyással rendelkező akkor rendelkezik egy jogi személyben meghatározó befolyással, ha annak tagja, illetve részvényese és

- jogosult e jogi személy vezető tisztségviselői vagy felügyelőbizottsága tagjai többségének megválasztására, illetve visszahívására, vagy
- a jogi személy más tagjaival, illetve részvényeseivel kötött megállapodás alapján egyedül rendelkezik a szavazatok több mint ötven százalékával.

Fontos rögzíteni, hogy a „befolyás” fogalom mindig az irányításra – a szavazatokra - és nem a tulajdonrész mértékére vonatkozik. Ebben nem tesz különbséget egyik hivatkozott törvény sem, és a 2007-2013. programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások fogadásához kapcsolódó pénzügyi lebonyolítási és ellenőrzési rendszerek kialakításáról szóló 281/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet is a magasabb szintű jogszabályokkal összhangban rendelkezik: „22. Többségi tulajdon: ha egy tulajdonos közvetlen tulajdoni részesedésének vagy szavazati jogának mértéke több mint ötven százalék”.

A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény többségi irányítást biztosító befolyás [Ellenőrzés 92. § (11) bekezdés b) pontja] és többségi tulajdon [vagyonkezelői jog 80/A. §] fogalmát egyaránt alkalmazza.

Ebből következően a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 40. § (1) bekezdésében foglalt feltételek - amely előírja, hogy az önkormányzat legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezzen a vasúti pályát tulajdonló szervezetben.

A befolyással rendelkezőnek egy jogi személyben a szavazatok több mint ötven százalékával közvetett módon való rendelkezése vagy egy jogi személyben közvetetten fennálló meghatározó befolyása megállapítása során a jogi személyben szavazati joggal rendelkező más jogi személyt (köztes vállalkozást) megillető szavazatokat meg kell szorozni a befolyással rendelkezőnek a köztes vállalkozásban, illetve vállalkozásokban fennálló szavazatával. Ha a köztes vállalkozásban fennálló szavazatok mértéke az ötven százalékot meghaladja, akkor azt egy egészként kell figyelembe venni.

A Projektben a működést, illetve működtetést BKV Zrt. végzi.

Ebből következően a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 40. § (1) bekezdésében foglalt feltételek - amely előírja, hogy az önkormányzat legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezzen a vasúti pályát tulajdonló szervezetben - a Fővárosi Önkormányzat, a BKK Zrt. és a BKV Zrt. tekintetében is teljes körűen megvalósulnak függetlenül a végleges tulajdonosi helyzettől.

A törvényi rendelkezésnek megfelelően a Projektrel érintett helyi vasúti pálya tulajdonosa a BKV Zrt. működtetésére vonatkozóan érvényes közszolgáltatási szerződés áll fenn a tulajdonos önkormányzat és a pályüzemeltetést végző, az Önkormányzat tulajdonában álló BKV Zrt. között. A létrejövő új vasúti pálya esetében a jelenleg fennálló tulajdonosi szerkezet fenntartható.

A projekttel érintett ingatlanok tulajdonjoga

A Projekt során új nyomvonalon is kerül kialakításra villamospálya (helyi vasúti pálya). A villamospálya tulajdonjogi vizsgálata során vizsgálnunk kell a földterület tulajdonjogát is.

Területek tulajdoni viszonyai

A projekt megvalósulásának területe jelentős mértékben köztulajdonban van.

A projekt által érintett területek legfőbb tulajdonosai – a hiteles földhivatali nyilvántartás alapján – a következők:

- Budapest Főváros Önkormányzata
- XVIII. ker. Önkormányzat
- XIX. ker. Önkormányzat
- Magyar Állam (MÁV Zrt.)
- Magyar Futball Akadémia Kft.
- MOL Nyrt.
- Társasházi és magántulajdonok.

Az érintett tulajdonokkal kapcsolatos részletes állapotot (helyrajzi számokkal) a mellékletben adjuk meg.

A fejlesztés során szóba kerülő ingatlanok döntő többsége a két kerület (XVIII., XIX.) önkormányzatának tulajdonában van.

A projektben rekonstrukcióval érintett eszközök, amelyek jelenleg a BKV Zrt. tulajdonában állnak, a két fél közös tulajdonát fogják képezni a beruházás értékének arányában.

Az Önkormányzat tulajdonába kerülnek azok a fejlesztett eszközök, melyek jelenleg is az Önkormányzat tulajdonában vannak (pl. villamospálya, egyes megállók). Bár ezek továbbra is önkormányzati üzemeltetésben maradnának, de ezeket a területeket a tulajdonos térítésmentesen bocsátja a Kedvezményezett, azaz a BKK Zrt. rendelkezésére.

Az esetlegesen más tulajdonába tartozó vagyontárgyakkal kapcsolatos fejlesztéseknél (nem fővárosi vagy szolgáltatói tulajdonban lévő területeknél) (pl. a közművek közműszolgáltatói tulajdonban állnak) a tulajdonosi hozzájárulást a Kedvezményezett a tervezés során szerzi meg, illetve, ahol szükséges, a területek kisajátításra kerülnek. Az ilyen területeket érintő fejlesztések esetén a fejlesztett elemek is a jelenlegi tulajdonos tulajdonába kerülnek.

A projekt keretében a vasúti átjáró közelében várhatóan szélesítésre kerülő XIX. Ady Endre út mellett elsősorban magánkézben és társasházi tulajdonban lévő területek vannak. Hasonló a helyzet a XVIII. kerület Csapó utcára vonatkozóan is.

Különlegesség, hogy a XIX. Puskás Ferenc utcában lévő Ormos intézet telke egyrészt a Magyar Állam, másrészt a XVIII. kerület tulajdonában van.

A Bozsik stadion tulajdonosa magánbefektető, melynek tulajdoni jogai gyakorlására – a bejegyzés szerint – a Magyar Futball Akadémia Kft. nevű céget jelölte meg. Érdekes, hogy a Stadion Puskás Ferenc utcai kerítése és az edzőpályák egy része – a nyilvántartás szerint - közterületre esik.

A XIX. Puskás Ferenc utcában található MOL benzinkút és a mellette fekvő beépítetlen terület tulajdonosa is a MOL Nyrt.

A Havanna lakótelep, azaz a Barta Lajos utca környéke a fejlesztés tulajdonviszonyi szempontjából rendezett, hasonlóan, mint a Kinizsi Pál utca (Szentlőrinc-telep) környezetében, ahol a lakóépületek körüli területek kerületi tulajdonú közterületek.

A Turul utca és a Gloriett lakótelep közötti nemrég beépített területrészen a telektulajdonok jórészt különböző cégeké (Lidl Magyarország Bt., Renault Magyarország, Shell Hungary Zrt.).

Tekintettel arra, hogy a projekt megvalósítása elsősorban a XVIII. és a XIX. kerületnek nyújt fejlesztést, s eredményei is leginkább e két kerület lakosainak kedvez, így a kerületi önkormányzatok részéről a projekt megvalósulás elvi támogatása mellett vélhetően nem jelent nagy problémát a fejlesztéssel érintett kerületi tulajdonok ügye. A hosszú távú használatra vonatkozóan az egyéb tulajdonosok hozzájárulását be kell szerezni az engedélyezési eljárás során a kerületi és egyéb Önkormányzati területek esetében az Önkormányzatoktól. Esetlegesen, ahol nem adják meg a tulajdonosok a hozzájárulásukat, ott a terület megvásárlásra, illetve kisajátításra kerül.

Kisajátítási kérdések

A projekt szempontjából jelentősebb problémát egyrészt a vasúti átjáró környezete jelenti, ahol a külön szintű keresztezést biztosító műtárgy kialakítása több telek kisajátítását és a terület városképi rendezését teszi szükségessé. Másik neurálgikus pont a projekt kapcsán a legszűkebb szabályozási szélességű Csapó utca környéke, ahol a kertházak magántulajdonok területének igénybevételével kerülhet sor a villamospálya fejlesztésre, közúti elvezetés kialakítására.

A fejlesztés telekalakítási szükségessége kapcsán áttekintettük, hogy az érintett két kerületben mely szabályozási tervek függenek össze a 42-es villamosvonal meghosszabbításával. A XVIII. kerületben három olyan fejlesztési terv van, amely érinti az adott területeket, de ellentmondásban nincs a villamosfejlesztéssel: 42/2001 (XII.18.) sz. rendelet (Havanna-lakótelepre vonatkozóan), 39/2002 (VIII.27.) sz. rendelet (Hengersor u. vonatkozóan) és a 10/2003 (III.25.) sz. rendelet (Gloriett lakótelepre vonatkozóan).

Megjegyzendő, hogy a fővárosi önkormányzat megbízásából a BFVT Kft. 2007. decemberében készítette el azt a Keretszabályozási tervet és FSZKT módosításra vonatkozó dokumentációt, ami a 42-es villamos meghosszabbításának helybiztosítását hivatott előkészíteni. A keretszabályozási terv jóváhagyása jelenleg folyik.

Amennyiben a kiválasztott terület nem az Önkormányzat tulajdonában van úgy a kérdéses ingatlan tulajdonjogának megszerzéséről gondoskodni kell. A kérdé-

ses ingatlant vagy meghatározott részét a tulajdonostól meg kell vásárolni, illetve ennek meghiúsulása esetén a kisajátítását kell kezdeményezni. Kisajátítással ingatlan tulajdonjoga csak kivételesen - a kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvényben meghatározott feltételek és eljárásrend szerint - vonható el, az e törvényben meghatározott közérdekű célból, feltételekkel és módon, teljes, azonnali és feltétlen kártalanítás mellett. Kisajátítási közérdekű célnak tekinti a törvény a közlekedési infrastruktúra fejlesztését.

Ha a projekt érint olyan személyek tulajdonában álló eszközöket, területet, akik a vállalkozások támogatásának tilalma alá tartoznak, akkor a projektben olyan megoldásokat kell alkalmazni, amelyek kizárják ezen személyek tiltott támogatásnak minősülő versenyelőnyhöz jutását (pl. az eszközeinek értéknövekedése kapcsán).

9 A kiválasztott változat pénzügyi és közgazdasági költség-haszon elemzése

9.1 Pénzügyi elemzés

A pénzügyi elemzés során alkalmazandó általános feltételezéseket az 6. fejezet (Általános feltételezések és módszertan) mutatja be.

9.1.1 Beruházási költségek becslése

A beruházási költségeket a tervezői költségbecslés adja meg. A beruházási költségek becslése az engedélyezési tervek alapján készült mennyiség kimutatóból, a fő mennyiségekre vonatkozó egységárak felhasználásával történik.

A KÖZOP-2007-5.2 - Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése prioritásra, ezen belül „A városi közösségi kötőpályás közlekedés fejlesztése konstrukcióra vonatkozó „Elszámolhatósági útmutató” (www.nfu.hu) meghatározza, mely költségek tartoznak az elszámolható, illetve a nem elszámolható költség kategóriába, ezek figyelembe vételre kerültek a projekt műszaki tartalmának meghatározásakor, a költségbecslés készítésekor.

A projekt esetében nem elszámolható költségek nem merülnek fel.

Az egyes beruházási elemek mennyiségének és fajlagos költségének szorzataként adódik az adott beruházási elemek teljes beruházási költsége.

A projekt 2012. évi áron számított évenkénti nettó beruházási költségeit illetve az ÁFA-t az alábbi táblázat tartalmazza.

72. táblázat: Pénzügyi beruházási költség, nettó (millió Ft)

Beruházási elemek	2014	2015	2016	Nettó összesen	Áfa
Pálya	0,00	2 068,35	1 378,90	3 447,25	0,00
Forgalomirányítás, forgalomtechnika	0,00	97,88	65,25	163,14	44,05
Kapcsolódó útberuházások, megállók	0,00	641,67	427,78	1 069,44	288,75
Energia ellátás	0,00	2 047,98	2 047,98	4 095,95	0,00
Nagy műtárgyak	0,00	1 608,00	1 072,00	2 680,00	723,60
Épületek	0,00	23,10	92,38	115,48	0,00
Közművek	0,00	4 397,34	378,98	4 776,31	0,00
Jármű	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Járműtelep	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Beruházási elemek	2014	2015	2016	Nettó össze- sen	Áfa
Területvásárlás	1 500,00	0,00	0,00	1 500,00	0,00
Egyéb szolgáltatások	402,75	253,75	136,25	792,75	55,91
Zöldfelület rendezés	0,00	0,00	164,75	164,75	44,48
Összesen	1 902,75	11 138,05	5 764,27	18 805,08	1 156,79

*Az előkészítéssel és szolgáltatással kapcsolatos költségek részletezését az alábbi táblázat mutatja be

Tekintettel arra, hogy a beruházás kezdete 2014, ezért a vizsgált időszak kezdő éve is 2014.

73. táblázat: A szolgáltatási költségek részletes bemutatása (millió Ft)

	Nettó költség	ÁFA
Előkészítés	511,50	36,08
Kötelező részletes tanulmányok elkészítése	224,00	15,80
Megvalósíthatósági tanulmány	100,80	7,11
Tervezés és engedélyezés költségei	250,00	17,63
A terület-előkészítés alábbi költségei	0,00	0,00
Előzetes felmérő munkálatok	0,00	0,00
Területvásárlás	0,00	0,00
Lőszermentesítés	0,00	0,00
Régészeti feltárás	0,00	0,00
Közbeszerzési költségek	37,50	2,64
Ajánlati felhívás elkészítése	6,25	0,44
Ajánlati felhívás megjelentetése	0,00	0,00
Közbeszerzési szakértők	31,25	2,20
Projektmenedzsment	100,00	7,05
Külső megbízás	100,00	7,05
Szolgáltatások	181,25	12,78
Tájékoztatás és nyilvánosság	37,50	2,64
Könyvvizsgálói díjak	18,75	1,32
FIDIC mérnöki és/vagy műszaki ellenőr	125,00	8,82
Egyéb mérnöki szakértői, szakmai tanácsadói feladat	0,00	0,00
Összesen	792,75	55,91

9.1.2 Működési költségek

A működési költségek becslését Budapest szintjén, valamennyi közlekedési mód esetében megtettük, mivel a projekt változatok elemzése szintjén a hatások mérése is csak ilyen aggregációs szinten lehetséges. A működési költségeket a projekt nélküli esethez viszonyítva kell az EU CBA útmutatója szerint számolni, ezért csak azokat a működési költségelemeket számszerűsítjük, amelyek a projekt nélküli esetben és a projekt változatok esetén *eltérnek* egymástól.

9.1.2.1 Üzemeltetési és karbantartási költségek

A működési költségeket elkülönítettük a járműre és az infrastruktúrára vonatkozóan, továbbá üzemeltetési és karbantartási költségekre.

Számítási módszer

A fajlagos üzemeltetési és fenntartási költségek becsléséhez a BKV Zrt. 2005., 2006. és 2007. évi költségkimutatásai jelentették az alapot. A beruházás tervezett üzembe helyezési időpontja 2017. január 1., a projekt üzemeltetési és karbantartási költségei ekkortól merülnek fel.

(1) Futásteljesítmény arányos költségek

74. táblázat: Villamos járműkilométer adatok a forgalmi modellből (jkm/nap)

Járműkilométer adatok a forgalmi modellből

	Villamos		
	2017	2027	2037
Projekt nélküli esetben	40 420	44 083	44 133
Projekt esetén	41 636	45 299	45 348

75. táblázat: Autóbusz adatok a forgalmi modellből (jkm/nap)

	Autóbusz		
	2017	2027	2037
Projekt nélküli esetben	186 012	196 997	195 597
Projekt esetén	186 012	196 997	195 597

76. táblázat: Gépkocsi adatok a forgalmi modellből (jkm/nap)

	Gépkocsi		
	2017	2027	2037
Projekt nélküli esetben	38 314 337	45 264 807	48 341 992
Projekt esetén	38 313 847	45 264 275	48 341 160

A modellezési évek között időre vonatkozóan a napi futásteljesítményt a táblázat adatainak lineáris interpolációjával becsültük, a 2037 utáni évekre a 2037-es eredmények változatlanóságát feltételeztük.

Villamos üzemeltetési és karbantartási költségek

A villamosra vonatkozó változó üzemeltetési és karbantartási költséget a járműkm-re vetített fajlagos költségből és a futásteljesítményből (járműkm/nap) számítottuk.

77. táblázat: Villamosok futásteljesítmény-arányos fajlagos nettó üzemeltetési és karbantartási költségei, 2012-es áron, (Ft/jkm)

Költségnem	Költség összege (Ft/jkm)	
	Projekt nélküli esetben	Projekt esetén
Üzemeltetési költség (Ft/jkm)	387,44	387,44
Karbantartási költség (Ft/jkm)	206,75	206,75

Autóbusz üzemeltetési és karbantartási költségek

Az elemzésben figyelembe veendő azon költségmegtakarítás is, amely abból adódik, hogy az elektromos közlekedés fejlesztése miatt egyes buszjáratok ritkulni fognak. Az elemzés a villamos és az autóbusz üzletág 2012. évi árszinten számított, nettó fajlagos üzemeltetési és karbantartási költségeit (értékcsökkenés nélkül) az alábbi módon vette figyelembe.

78. táblázat: Autóbuszok futásteljesítmény-arányos fajlagos nettó üzemeltetési és karbantartási költségei, 2012-es áron, (Ft/jkm)

Költségnem	Költség összege (Ft/jkm)	
	Projekt nélküli esetben	Projekt esetén
Üzemeltetési költség (Ft/jkm)	321,90	321,90
Karbantartási költség (Ft/jkm)	70,08	70,08

(2) Vonalhossz arányos költségek

Az útköltség nem a futásteljesítménytől (jkm), hanem a vonalhossztól függ.

A működési költségek esetében vizsgálni kell az út- és járdafelület éves fenntartási és tízévente felmerülő felújítási költségeit is.

A villamosok vonalhossz arányos üzemeltetési és karbantartási költségeit az alábbi táblázat mutatja be:

79. táblázat: Villamosok vonalhossz-arányos fajlagos nettó üzemeltetési és fenntartási költsége (Ft/vonalkm)

Költségnem	Költség összege (Ft/vkm)	
	Projekt nélküli esetben	Projekt esetén
Üzemeltetési költség (Ft/jkm)	5 125 396	5 125 396
Karbantartási költség (Ft/jkm)	4 553 814	4 553 814

Eredmények

A projekt összes üzemeltetési és karbantartási költség különbözetét (azaz a projekt nélküli esethez képest felmerülő költségeket) az alábbi táblázat mutatja be.

80. táblázat: A pénzügyi üzemeltetési és karbantartási költségek különbözete (mFt/év)

	PV	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Villamos karbantartás	953,67	0,00	0,00	0,00	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39
Villamos üzemeltetés	1 886,03	0,00	0,00	0,00	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10
Busz karbantartás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Busz üzemeltetés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Összes költség	2 927,54	0,00	0,00	0,00	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Villamos karbantartás	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39	75,39
Villamos üzemeltetés	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10
Busz karbantartás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Busz üzemeltetés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Összes költség	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44

	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Villamos karbantartás	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10
Villamos üzemeltetés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Busz karbantartás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Busz üzemeltetés	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
Összes költség	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10	149,10

9.1.2.2 Pótlási költségek

Számítási módszer

A pótlási költségek becslésénél az infrastruktúra pótlásának vizsgálata történt meg.

Eredmények

A fentiek alapján a pótlási költségek a következők szerint jelezhetők előre.

81. táblázat: Pótlási költség különbözet (mFt)

	PV	2014	2015	...	2023	...	2031	2032- 2043
Pótlási költség	-2 392,97	0,00	0,00		-4 008,31		163,14	0,00
Infrastruktúra, projekt nélküli eset	2 460,76	0,00	0,00		4 008,31		0,00	0,00
Jármű, projekt nélküli eset	0,00	0,00	0,00		0,00		0,00	0,00
Infrastruktúra, pro- jekt	67,79	0,00	0,00		0,00		163,14	0,00
Jármű, projekt	0,00	0,00	0,00		0,00		0,00	0,00

9.1.3 Maradványérték

A költség-haszon elemzés által figyelembe vett időtáv nem feltétlenül esik egybe a beruházás során létrejött létesítmények, eszközök élettartamával. Ebből adódóan ezek a vizsgált időszak után is képviselnek valamilyen értéket. Ebben az esetben a figyelembe vett időtáv utolsó évében fel kell tüntetni a létesítmények, eszközök maradványértékét. A maradványérték az eszközök jelenértéke a vizsgált időszak végén.

Számítási módszer

A maradványérték egyenlő a beruházási összegnek és a várható élettartamra vetített értékcsökkenésnek a különbségével⁷. A maradványérték az infrastruktúra esetében lett figyelembe véve, a JASPERS szakértőkkel történt egyeztetés alapján a pótoltsági eszközök után maradványérték nem került figyelembevételre.

A várható élettartamokat az NFÜ *Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez (2007)* című dokumentuma alapján határoztuk meg:

82. táblázat: A beruházási elemek élettartama (év)

Elem	Év
Pálya	30
Forgalomirányítás, forgalomtechnika	15
Kapcsolódó útberuházások, megállók	30
Energia ellátás	30
Nagy műtárgyak	50
Épületek	50
Közművek	50
Jármű	30
Járműtelep	50
Területvásárlás	-
Egyéb szolgáltatások	-
Zöldfelület rendezés	50

Eredmények

A projekt 2012. évi áron számított maradványértéke az alábbi táblázatban látható.

83. táblázat: A javasolt projekt változat maradványértéke, 2012. évi áron, millió Ft

Elem	Beruházási érték	Maradványérték (2039)
Pálya	3 447	460
Forgalomirányítás, forgalomtechnika	163	0
Kapcsolódó útberuházások, megállók	1 069	143
Energia ellátás	4 096	546
Nagy műtárgyak	2 680	1 286
Épületek	115	55
Közművek	4 776	2 293
Jármű	0	0
Járműtelep	0	0
Területvásárlás	1 500	1 500
Egyéb szolgáltatások	793	0
Zöldfelület rendezés	165	79
Összesen	18 805	6 362

⁷ Ez nem feltétlenül egyezik meg a könyv szerinti értékkel, mivel a számviteli és adó szabályok szerinti értékcsökkenési leírási kulcs eltérhet az élettartam alapján megállapított leírási kulcstól).

A 2043. évben a projekt eszközeinek becsült maradványértéke nettó 6 362 millió Ft.

9.1.4 A pénzügyi költségek összegzése

A projekt becsült pénzügyi költségeinek különbözeteit az alábbi táblázat foglalja össze (a negatív számok költségtöbbletet, a pozitív számok költségmegtakarítást jelentenek a projekt nélküli esethez képest).

84. táblázat: Pénzügyi költségek különbözetének összegzése, 2012. évi áron, millió Ft

	FPV	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Beruházási költség	17 924,03	1 931,16	11 789,79	6 240,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Maradványérték	1 472,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Üzemeltetési költség	2 927,54	0,00	0,00	0,00	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
Pótlás	-2 392,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Összesen	16 986,61	1 931,16	11 789,79	6 240,92	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Beruházási költség	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Maradványérték	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Üzemeltetési költség	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
Pótlás	0,00	-4 008,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	163,14	0,00
Összesen	231,44	-3 776,87	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	394,58	231,44

	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Beruházási költség	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Maradványérték	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6361,89
Üzemeltetési költség	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
Pótlás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Összesen	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	-6 130,45

9.1.5 Pénzügyi bevételek becslése, összegzése

A projekt jövedelemtermelő, ha igénybevétele közvetlenül a használókat terhelő díjakkal jár, vagy ha bármilyen ellenszolgáltatással jár. A városi közösségi közlekedés projektek egyértelműen jövedelemtermelőnek tekinthetők, hiszen a szolgáltatásért a használók közvetlenül díjat fizetnek (menetjegy, illetve bérlet).

Számítási módszer

A bevételek becslése a fajlagos díjbevételek és az új utasok számának szorzata. Az új utasoknál a jelenlegi jegyes és bérletes utazási arányt, valamint fajlagos díjakat feltételeztük.

85. táblázat: Jegy és bérletár (2012)

	Ár (Ft/db)	Arány (%)
Jegy	320	5

	Ár (Ft/db)	Arány (%)
Bérlet	9800	95

A forgalmi modell alapján 2017-ben az új utasok száma naponta 360 utas/nap, 2027-ben 400 utas/nap, míg 2037-ben 320 utas/nap.

Eredmények

A új bérlet- és jegyeladások száma illetve a többlet bevétel az alábbiak szerint alakul:

86. táblázat: A bérlet és jegyeladások számának különbözete, 2012. évi áron, millió Ft

	PV	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Új bérleteladás/hó		140	142	143	145	146	148	150	151	153
Új jegyeladás/nap		7	7	7	7	7	8	8	8	8
Többlet jegybevétel	8,99	0,67	0,68	0,69	0,70	0,71	0,72	0,73	0,74	0,75
Többlet bevétel bérletből	211,66	16,46	16,65	16,84	17,03	17,22	17,40	17,59	17,78	17,97
Többlet bevétel	220,66	17,14	17,33	17,53	17,73	17,93	18,12	18,32	18,52	18,72

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Új bérleteladás/hó	154	156	153	150	147	144	141	137	134	131
Új jegyeladás/nap	8	8	8	8	8	8	8	7	7	7
Többlet jegybevétel	0,76	0,77	0,76	0,75	0,74	0,73	0,72	0,71	0,70	0,69
Többlet bevétel bérletből	18,16	18,35	17,98	17,62	17,25	16,89	16,52	16,16	15,79	15,43
Többlet bevétel	18,92	19,11	18,74	18,37	17,99	17,62	17,24	16,87	16,49	16,12

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2036
Új bérleteladás/hó	128	125	125	125	125	125	125	125	128
Új jegyeladás/nap	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Többlet jegybevétel	0,68	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,68
Többlet bevétel bérletből	15,06	14,70	14,70	14,70	14,70	14,70	14,70	14,70	15,06
Többlet bevétel	15,75	15,37	15,37	15,37	15,37	15,37	15,37	15,37	15,75

9.1.6 A projekt pénzügyi teljesítménymutatói

9.1.6.1 EU-támogatás nélküli esetben

A pénzügyi megtérülési mutatók számítása az első lépésben a finanszírozás módjától függetlenül történik, mivel azt kell vizsgálni, hogy a fejlesztés önmagában milyen megtérülést biztosít. Ekkor a költségek között kamattal nem kell számolni. Amikor a finanszírozást figyelembe véve számítjuk a mutatókat, a kamat is része a költségeknek.

Számítási módszer

A pénzügyi megtérülés legfontosabb mutatószámai:

- nettó jelenérték (FNPV): megmutatja a projekt időtartama alatt keletkező pénzáramok (bevételek és kiadások) jelenre diszkontált értékét. Piaci alapszabály, miszerint egy projektet pénzügyi szempontból akkor érdemes megvalósítani, ha az $FNPV > 0$. Ebből következik, hogy támogatásban viszont – az egyéb feltételeken túl – akkor részesülhet a projekt, ha az $FNPV < 0$.

A számítás képlete:

$$FNPV = \sum_{t=0}^n X_t / (1+i)^t$$

ahol (X) az adott évre vonatkozó pénzáramlás, (i) a diszkontráta és (t) az aktuális év,

- belső pénzügyi megtérülési ráta (FRR): Azt a diszkontrátát fejezi ki, amelynél az $FNPV = 0$.

A belső megtérülési ráta számításához ugyanaz a képlet használható, azzal a különbséggel, hogy adott az FNPV nagysága (zérus), és a kamatlábat keressük.

$$\text{Ha } FNPV = \sum_{t=0}^n X_t / (1+i)^t = 0, \text{ akkor } i = \text{FRR.}$$

- haszon-költség arány (BCR): hasznok jelenértéke osztva a költségek jelenértékével.

Eredmények

A beruházás pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV/C): -15 737 millió Ft

Mivel az FNPV negatív, ezért a beruházás pénzügyi belső megtérülési rátája (FRR) -4,98%, nem értelmezhető.

A Havanna és Gloriett lakótelepek köztöppályás kapcsolatának kialakítása a 42-es villamosvonal meghosszabbításával
Megalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés

87. táblázat: A beruházás pénzügyi mutatószámai, 2012. évi áron, millió Ft

Jelenér- ték	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Bruttó bevétel + bruttó maradványérték	1 692	0	0	17	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19	19
Bevétel	220	0	0	17	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19	19
Bruttó maradványérték	1 472	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Költségek	17 429	1 903	5 764	231	231	231	231	231	231	-3 777	231	231	231	231	231
Üzemeltetési és karban- tartási költség	2 928	0	0	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	-2 393	0	0	0	0	0	0	0	0	-4 008	0	0	0	0	0
Beruházási költség	16 894	1 903	5 764	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pénzáram	-15 737	-1 903	-5 764	-214	-214	-214	-214	-214	-213	3 795	-213	-213	-213	-212	-213
FNPV/C	-15 737														
FRR/C	-5,02%														

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Bruttó bevétel + bruttó maradványérték	18	18	18	17	17	16	16	16	15	15	15	15	15	15	6 377
Bevétel	18	18	18	17	17	16	16	16	15	15	15	15	15	15	15
Bruttó maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6 362
Költségek	231	231	395	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Üzemeltetési és karban- tartási költség	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	0	0	163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pénzáram	-213	-213	-377	-214	-215	-215	-215	-216	-216	-216	-216	-216	-216	-216	6 146

9.1.6.2 EU-támogatással

Számítási módszer

A számítási módszer megegyezik a 9.1.6.1. pontban leírtakkal.

A befektetett tőke pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV/K) -2 629 millió Ft

Eredmények

Mivel az FNPV negatív, ezért a befektetett tőke pénzügyi belső megtérülési rátája (FRR/K) -0,49%, nem értelmezhető.

A Havanna és Gloriett lakótelepek köztöppályás kapcsolatainak kialakítása a 42-es villamosvonal meghosszabbításával
Mégvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés

88. táblázat: A befektetett főke pénzügyi mutatószámjai, 2012. évi áron, millió Ft

	Jelen- érték	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Bruttó bevétel + bruttó maradványérték	1 692	0	0	0	17	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19
Bevétel	220	0	0	0	17	17	17	18	18	18	18	18	19	19	19
Bruttó maradványérték	1 472	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Költségek	4 321	290	1 768	936	446	446	445	445	445	445	-3 777	231	231	231	231
Üzemeltetési és karbantartási költség	2 928	0	0	0	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	-2 393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-4 008	0	0	0	0
Összes nemzeti hozzájárulás	3 787	290	1 768	936	214	214	214	214	214	213	0	0	0	0	0
Pénzáram	-2 629	-290	-1 768	-936	-429	-428	-428	-427	-427	-427	3 795	-213	-213	-213	-212
FNPV/K	-2 629														
FRR/K	-0,49%														

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Bruttó bevétel + bruttó maradványérték	18	18	18	17	17	16	16	16	15	15	15	15	15	15	6 377
Bevétel	18	18	18	17	17	16	16	16	15	15	15	15	15	15	15
Bruttó maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6 362
Költségek	231	231	395	231	231	231	231	231	231	231	231	242	448	448	448
Üzemeltetési és karbantartási költség	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	0	0	163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összes nemzeti hozzájárulás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	216	216	216
Pénzáram	-213	-213	-377	-214	-215	-215	-215	-216	-216	-216	-216	-227	-432	-432	5 930

9.1.7 A támogatási arány és támogatási összeg számítása

9.1.7.1 A támogathatósági feltételek vizsgálata

Az EU-útmutatók szerint egy projekt támogatásra jogosultságát ellenőrizni kell. A javasolt projekt változat az alábbiak miatt jogosult támogatásra:

- Közgazdasági költség-haszon szempontok alapján:
 - A közgazdasági nettó jelenérték (ENPV) nagyobb, mint 0
 - A közgazdasági belső megtérülési ráta (ERR) nagyobb, mint az alkalmazott 5,5%-os diszkontráta
 - A közgazdasági haszon-költség arány (BCR) nagyobb, mint 1.
- Pénzügyi szempontok alapján:
 - A projekt pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV) negatív, mely alapján megállapítható, hogy a projekt pénzügyi támogatást igényel.
 - Támogatás nélkül a kumulált pénzáram negatív értékeket vesz fel.
 - A projekt megvalósulása utáni működtetés pénzügyileg fenntartható.

9.1.7.2 A támogatás mértékének meghatározása

A javasolt beruházási változat jövedelemtermelőnek minősül, ezért alapesetben a támogatási összeg kiszámítása az alábbiak szerint történik.

1. lépés: A finanszírozási hiány meghatározása:

$R = \text{Max EE/DIC}$, ahol

- R: A finanszírozási hiány
Max EE: az elszámolható ráfordítás maximuma = $\text{DIC} - \text{DNR}$
DIC: a diszkontált beruházási költség
DNR: diszkontált nettó bevétel = diszkontált bevétel – diszkontált működési költség (üzemeltetési, fenntartási, valamint pótlási költség) + diszkontált maradványérték

2. lépés: Döntési összeg meghatározása

$DA = EC * R$, ahol

- DA: döntési összeg (azon összeg, amelyre a prioritási tengely társfinanszírozási rátája vonatkozik)
EC: Elszámolható költség (Az akcióterv és az aktuális pályázati felhívás szabályai szerint, vagy az Elszámolható költség útmutató a 2007–2013 programozási időszakra szerint).

3. lépés: Az EU-támogatás maximumának számítása

$\text{EU támogatás} = DA * \text{max CRpa}$, ahol

- CRpa: a prioritási tengelyre vonatkozó maximális társfinanszírozási ráta

Ugyanakkor a 07/0074/09-es sz. COCOF-note-ban írtak alapján (REVISED GUIDANCE NOTE ON ARTICLE 55 FOR ERDF AND CF OF COUNCIL REGULATION (EC) NO 1083/2006: REVENUE-GENERATING PROJECTS; 2010/11/30, 8. o.) amennyiben a működési költségek jelenértéke meghaladja a bevételek jelenértékét, azaz a DNR értéke csak a maradványértékkel együtt válik pozitívvá, a finanszírozási hiány kiszámítása nem szükséges, a támogatási arány a lehetséges maximális támogatási aránnyal egyezik meg.

A projekt maradványértékének jelenértéke ebben az esetben 1 472 millió Ft, míg a DNR értéke 1 158 millió Ft. A támogatás mértékének számítása tehát a következő.

89. táblázat A támogatás mértékének meghatározása 2012. évi áron, Ft

	Érték Ft, %
Teljes bruttó beruházási költség	19 961 870 175
Diszkontált beruházási költségek (DIC)	16 894 081 409
Diszkontált nettó bevétel (DNR)	1 157 546 383
Finanszírozási hiány (R=(DIC-DNR)/DIC)	100,00%
Elszámolható költség (EC)	19 961 870 175
Döntési összeg (DA=EC*R)	19 961 870 175
A prioritási tengelyre vonatkozó maximális társfinanszírozási ráta (MAX Crpa)	85%
EU-támogatás (=DA*Max Crpa)	16 967 589 648
EU támogatás/elszámolható költség	85,00%
EU-támogatás/beruházási költségek	85,00%
Központi támogatási ráta	15%
Központi támogatás	2 994 280 526
Központi támogatás/elszámolható költség	15,00%
Központi támogatás/beruházási költség	15,00%
Saját forrás	0
Saját forrás/elszámolható költség	0,00%
Saját forrás/beruházási költség	0,00%

A fenti táblázat alapján a javasolt változatban az igényelt EU támogatás 85 %, a központi támogatás 15 %, a saját forrás 0 %.

9.1.8 Pénzügyi fenntarthatóság vizsgálata

9.1.8.1 A beruházás finanszírozása

A beruházás pénzáramai a következő táblázatban kerülnek bemutatásra.

90. táblázat: A beruházás pénzügyi fenntarthatósága, 2012. évi áron, millió Ft

	2 014	2015	2016
1. Pénzügyi beruházási költség	1 931,16	11 789,79	6 240,92
2. Pénzügyi működési (üzemeltetési és fenntartási) költség	0,00	0,00	0,00
3. Pénzügyi pótlási költség	0,00	0,00	0,00
4. Hiteltörlesztés	0,00	0,00	0,00
5. Kamat	0,00	0,00	0,00
6. Kiadási pénzáram 1+2+3+4+5	1 931,16	11 789,79	6 240,92
7. Pénzügyi bevétel	0,00	0,00	0,00
8. EU- támogatás	1 641,48	10 021,32	5 304,78
9. Nemzeti hozzájárulás (10+11)	289,67	1 768,47	936,14
10. Központi költségvetés hozzájárulása	289,67	1 768,47	936,14
11. Saját forrás (12+13)	0,00	0,00	0,00
12. Önerő (készpénz, munkaerő-hozzájárulás)	0,00	0,00	0,00
13. Idegen forrás (14+15)	0,00	0,00	0,00
14. Hítel	0,00	0,00	0,00
15. Egyéb idegen forrás	0,00	0,00	0,00
16. Pénzügyi maradványérték	0,00	0,00	0,00
17. Bevételi pénzáram 7+8+9+16	1 931,16	11 789,79	6 240,92
18. Nettó összes pénzügyi pénzáram 6+17	0,00	0,00	0,00
19. Nettó halmozott pénzügyi pénzáram	0,00	0,00	0,00

A beruházás pénzügyileg fenntartható, mert a pótlólagos kumulált felhalmozási egyenleg minden évben nulla.

9.1.8.2 A működés fenntarthatósága

A projekt pénzügyi fenntarthatóságát azonban a projektgazda, illetve a projekt üzemeltetőjének (ha a kettő nem ugyanaz) pénzügyi helyzete befolyásolja.

A projekt működési pénzáramát a következő táblázat mutatja (a negatív számok költségtöbbletet, a pozitív számok költségmegtakarítást jelentenek a projekt nélküli esethez képest).

A fenntarthatósági vizsgálat csak a projektben szereplő villamosvonalra vonatkozik, ezt vizsgálva a projekt működési költségeinek finanszírozásához a pótlólagos bevételek nem elégségesek. Az üzemeltető a teljes rendszer bevételeiből azonban biztosítani fogja a vonal fenntartásához szükséges pótlólagos forrásokat. A pénzáram pozitív szinten tartásához szükséges összegeket az egyéb idegen forrás soron szerepeltettük.

A Havanna és Gloriett lakótelepek költőpályás kapcsolatának kialakítása a 42-es villamosvonal meghosszabbításával
Megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés

91. táblázat: A működés pénzügyi fenntarthatósága 2012. évi áron, millió Ft

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Pénzügyi beruházási költség	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Pénzügyi működési (üzemel- tetési és fenntartási) költség	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
3. Pénzügyi pótlási költség	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-4 008,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Hiteltörlesztés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Kamat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Kiadási pénzáram	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	-3 776,87	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
1+2+3+4+5	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	-3 776,87	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
7. Pénzügyi bevétel	17,14	17,33	17,53	17,73	17,93	18,12	18,32	18,52	18,72	18,92	19,11	18,74	18,37	17,99
8. EU-támogatás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Nemzeti hozzájárulás	214,31	214,11	213,91	213,71	213,51	213,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10. Központi költségvetés hoz- zájárulása	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Saját forrás (12+13)	214,31	214,11	213,91	213,71	213,51	213,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12. Önerő (készpénz, munka- erő-hozzájárulás)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Idegen forrás (14+15)	214,31	214,11	213,91	213,71	213,51	213,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14. Hitel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15. Egyéb idegen forrás	214,31	214,11	213,91	213,71	213,51	213,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16. Pénzügyi maradványérték	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17. Bevételi pénzáram	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	18,32	18,52	18,72	18,92	19,11	18,74	18,37	17,99
7+8+9+16	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	18,32	18,52	18,72	18,92	19,11	18,74	18,37	17,99
18. Nettó összes pénzügyi pénzáram 6+17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 795,19	-212,92	-212,72	-212,53	-212,33	-212,70	-213,08	-213,45
19. Nettó halmozott pénzügyi pénzáram	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 795,19	3 582,27	3 369,55	3 157,03	2 944,70	2 732,00	2 518,92	2 305,47

A Havanna és Glóriett lakótelepek kötőpályás kapcsolatainak kialakítása a 42-es villamosvonal meghosszabbításával
Megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés

	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
1. Pénzügyi beruházási költség	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Pénzügyi működési (üzemeltetési és fenntartási) költség	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
3. Pénzügyi pótlási költség	163,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Hitel törlesztés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Kamat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Kiadási pénzáram 1+2+3+4+5	394,58	-231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44	231,44
7. Pénzügyi bevétel	17,62	17,24	16,87	16,49	16,12	15,75	15,37	15,37	15,37	15,37	15,37	15,37	15,37
8. EU-támogatás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Nemzeti hozzájárulás (10+11)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	216,07	216,07	216,07
10. Központi költségvetés hozzájárulása	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Saját forrás (12+13)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	216,07	216,07	216,07
12. Önerő (készpénz, munkaerő-hozzájárulás)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Idegen forrás (14+15)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	216,07	216,07	216,07
14. Hitel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15. Egyéb idegen forrás	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	216,07	216,07	216,07
16. Pénzügyi maradványérték	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17. Bevételi pénzáram 7+8+9+16	17,62	17,24	16,87	16,49	16,12	15,75	15,37	15,37	15,37	25,87	231,44	231,44	231,44
18. Nettó összes pénzügyi pénzáram 17-6	-376,96	-214,20	-214,57	-214,95	-215,32	-215,69	-216,07	-216,07	-216,07	-205,57	0,00	0,00	0,00
19. Nettó halmozott pénzügyi pénzáram	1 928,51	1 714,31	1 499,74	1 284,79	1 069,47	853,78	637,71	421,64	205,57	0,00	0,00	0,00	0,00

9.2 Közgazdasági költség-haszon elemzés

A kiválasztott változat közgazdasági költség-haszon elemzése során szintén a fejlesztési különbözet módszerének alkalmazására került sor. A projekt beruházási, működési költségeit, bevételeit és hatásait a projekt nélküli változathoz viszonyítva állapítottuk meg. Ennek következtében a közgazdasági költség-haszon elemzésben leírt számítási eredmények a projekt nélküli és a projekt megvalósulása közötti különbségeket jelentik, nem jellemzik abszolút értékben külön-külön a projekt nélküli, illetve a projekt megvalósulása során fennálló állapotokat.

A változatelemzés szintén a közgazdasági költség-haszon elemzés módszertanán és eredményein alapul, mely részletesen a további fejezetekben kerül bemutatásra.

9.3 A projekt közgazdasági költségeinek becslése

A pénzügyi költségek kiigazítása szükséges a következő vonatkozásokban:

- költségvetési (fiskális) kiigazítások,
- piaci árról való áttérés elszámoló árra,
- externáliák figyelembevétele.

9.3.1 Költségvetési (fiskális) kiigazítások

A „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című útmutató alapján közgazdasági elemzés a pénzügyi költségbecslésből indul ki, azonban a pénzügyi elemzésben szereplő piaci árak magukba foglalhatnak adókat és támogatásokat, amelyek befolyásolják a viszonylagos árakat. E torzítások kiküszöbölése érdekében általános szabály, hogy a közgazdasági elemzés közvetett adókat nem tartalmazhat. Közvetlen (egyenes) adó esetén az adóalany megégyezik azzal a személlyel, akit gazdasági értelemben az adó terhel. Ilyen adófajta például a vagyoadó. Közvetett adóról beszélünk, ha az adóalany különbözik az adóteher viselőjétől.

A fenti elvek alapján a következő költségvetési kiigazításokat tettük:

- áfa: általános szabály szerint a közgazdasági elemzésben a költségeket nettó módon kell szerepeltetni.

9.3.2 Piaci árról való áttérés elszámoló árra

Feltételeztük, hogy a munkaerő esetében a piaci árak megfelelően tükrözik a munkaerő társadalmi költségét, így a béradatok esetén nincs szükség ilyen jellegű kiigazításra.

Természeti erőforrások esetén a piaci árakat a természeti erőforrásokra kivetett járulékok korrigálják annak érdekében, hogy a piaci árak az externális hatásokat is figyelembe vegyék. Ezek a járulékok ugyanis a természeti erőforrások árába kívánják beépíteni a jövőbeni használók érdekeit és ekként externális ha-

tások korrekciójának tekinthetők. A fentiek alapján a fiskális korrekcióknál járulékok levonásra nem kerültek, ezért itt sem kell hozzáadni a járulékokat.

9.3.3 Externális költségek

Az externális költségek számszerűsítése a hasznoknál történik meg.

9.3.4 Közgazdasági költségek összegzése

A közgazdasági költségeket és a maradványértéket a következő táblázat összegzi.

92. táblázat: Közgazdasági költségek (milió Ft)

	Jelenérték	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024
Beruházási költség	16 719	1 903	11 138	5 764	0	0	0	0	0	0	0	0
Maradványérték	1 276	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Üzemeltetési és karbantartási költség	2 739	0	0	0	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	-2 284	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-4 008	0
Összesen	15 898	1 903	11 138	5 764	231	231	231	231	231	231	-3 777	231

	2 025	2 026	2 027	2 028	2 029	2 030	2 031	2 032	2 033	2 034
Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Üzemeltetési és karbantartási költség	231	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	0	0	0	0	0	0	163	0	0	0
Összesen	231	231	231	231	231	231	395	231	231	231

	2 035	2 036	2 037	2 038	2 039	2 040	2 041	2 042	2 043
Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	6 362
Üzemeltetési és karbantartási költség	231	231	231	231	231	231	231	231	231
Pótlási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	231	231	231	231	231	231	231	231	-6 130

9.4 Közgazdasági hasznok becslése

9.4.1 Utazási idő megtakarítás

Számítási módszer

A projekt elsődleges célja az érintett relációban a közösségi közlekedési eszközzel utazók utazási idejének csökkentése, amely a projekt nélküli eset és a projekt megvalósítása után becsült utazási idők különbségével határozható meg.

Az utazási idők a számítógépes (tömegközlekedési és közúti) forgalmi modell outputjaként állnak elő. (A számítógépes modellezés metodikáját a mellékletben mutatjuk be.)

Az összes utazásiidő-megtakarítás pénzben történő kifejezése az utazási idő fajlagos értéke alapján számolható:

- a meglévő utasok esetében az utazásiidő-megtakarítás és az éves fajlagos időérték-változás szorzata
- új utasok esetén: az utazásiidő-megtakarítás és az éves fajlagos időérték-változás szorzata, osztva kettővel.
- a személygépkocsival utazók időmegtakarításánál a meglévő utasok esetében használt fajlagos hasznokkal számoltunk

A számszerűsítés során a kiválasztott változat utazási idejéből ki kell vonni a projekt nélkül eset utazási idejét. A forgalmi modell alapján az utazási idő megtakarítások különbözetei a következők:

93. táblázat: A projekt időmegtakarításai (óra/nap)

	2017	2027	2037
jelenlegi utasok	2 115	2 139	963
új utasok	28	35	27
személygépkocsi	585	182	469

A fajlagos időértékek a „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című dokumentum alapján kerültek meghatározásra. A tanulmány adatai a HEATCO (Developing harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, 2005) adatain alapszanak.

94. táblázat: Az utazási idő fajlagos értéke, Ft/ utasóra, 2012

Az utazás fajtája	Meglévő utasok	Autóból átszálló utasok	Egyéb utasok
Üzleti utazás	4 389	5 468	5 468
Egyéb utazás	1 536	1 914	1 914

Az üzleti és nem üzleti út aránya részletes tapasztalati adatok hiányában 30-70 %. A HEATCO tanulmány javaslata szerint elméleti és tapasztalati tények alapján (helyi adatok hiányában) a GDP/fő alapján számított növekedés 0,7 rugalmassági tényezővel került korrigálásra az alábbi táblázatban bemutatottak szerint.

95. táblázat: Feltételezett GDP növekedési ütem és fajlagos utazási időérték növekedés évente.

	2013-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2043
Feltételezett GDP növekedési ütem évente	2,5%	2,6%	1,4%	1,3%
Fajlagos utazási időérték növekedés évente	1,75%	1,82%	0,98%	0,91%

Eredmények

Az utazási idő megtakarítás pénzben kifejezett értéke a kiválasztott változatban az alábbiak szerint alakul.

96. táblázat: Az utazási idő megtakarítás pénzben kifejezett értéke, millió Ft

	PV	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
jelenlegi utasok	19 372	1 656	1 686	1 718	1 750	1 784	1 818	1 853	1 889	1 926
új utasok	418	27	28	29	31	32	34	35	36	38
személygépkocsi	4 214	458	434	409	383	356	328	299	269	237
Összesen	24 005	2 140	2 148	2 156	2 163	2 171	2 179	2 187	2 194	2 201

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Meglévő utasok	1 963	2 001	1 925	1 846	1 764	1 664	1 562	1 457	1 351	1 242
Új utasok autóból	40	41	41	41	41	40	39	39	38	37
Egyéb új utasok	204	171	201	232	265	296	328	360	393	427
Összesen	2 207	2 213	2 167	2 120	2 069	2 000	1 929	1 856	1 782	1 707

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2036
Meglévő utasok	1 131	1 018	1 028	1 038	1 048	1 058	1 068	1 077	1 131
Új utasok autóból	37	36	36	37	37	37	38	38	37
Egyéb új utasok	461	496	501	506	510	515	520	525	461
Összesen	1 629	1 550	1 565	1 581	1 596	1 611	1 625	1 640	1 629

Az utazási időmegtakarítás jelenértéke az alábbiak szerint alakul:

$$PV_{\text{utazási idő}} = 24\,005 \text{ millió Ft}$$

9.4.2 A baleseti hatások

A „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedés projektek költség-haszon elemzéséhez” útmutató alapján a baleseti kockázat változásának pénzben történő kifejezése járműkilométer alapon történik a balesetben sérültek, illetve csak anyagi káros balesetek számának évenkénti változásának, a fajlagos baleseti érték, valamint a fajlagos baleseti érték-növekedés szorzataként.

A baleseti kockázat a baleset bekövetkezési valószínűségének és a bekövetkező kár várható nagyságának szorzata, összességében tehát a bekövetkező kár várható értéke.

Számítási módszer

A számszerűsítéshez a járműkm változását össze kell szorozni a releváns RBM mutatóval és az egy balesetben átlagosan sérültek, károsodottak releváns számával. Ezt követően összegezni kell a sérültek, károsodottak számát.

97. táblázat: A járműkilométer változás különbözete közlekedési módonként (jkm/év)

	Autóbusz		
	2017	2027	2037
Villamos	1 216	1 216	1 216
Busz	0	0	0
Gépkocsi	-490	-532	-832

A fajlagos baleseti kockázat értékek a „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című dokumentum alapján kerültek meghatározásra.

98. táblázat: Fajlagos baleseti értékek, 2008

Baleseti sérülés, károsodás jellege	Fajlagos baleseti érték
Halálozás	323 739 168
súlyos sérülés	43 432 489
könnyű sérülés	3 165 126
Csak anyagi károsodás	720 697

A baleseti kockázat csökkenés pénzben való kifejezése az alábbi két lépés eredményeként adódik:

- A fajlagos baleseti érték évenkénti összegének számítása a fajlagos baleseti érték és a fajlagos baleseti érték kumulált növekedési ütemének szorzatával.
- a meglévő utasok esetében a balesetben sérültek, illetve a csak anyagi káros balesetek számában bekövetkező változás és az éves fajlagos baleseti érték szorzata
- új utasok esetén a balesetben sérültek, illetve a csak anyagi káros balesetek számában bekövetkező változás és az éves fajlagos baleseti érték szorzata, osztva kettővel.

A fentiek alapján a járműkilométerre eső baleseti kockázat csökkenés fajlagos értékét az alábbi táblázat tartalmazza.

99. táblázat: 1 járműkilométerre eső baleseti kockázat csökkenés fajlagos értéke

	Ft/jkm
--	--------

	Ft/jkm
Villamos	0,385
Busz	1,455
Autó	1,455

A feltételezett fajlagos baleseti érték növekedés (reálértéken) évente megegyezik a prognosztizált reál-GDP növekedési ütemmel:

100. táblázat: Fajlagos baleseti érték növekedés évente

	2013-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2043
Baleseti érték növekedési üteme évente	2,5%	2,6%	1,4%	1,3%

Számítási módszer

A baleseti kockázat csökkenés pénzben kifejezett értéke az alábbi:

101. táblázat: A baleseti kockázat csökkenés pénzben kifejezett értéke, millió Ft

	PV	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Baleseti kockázat csökkenés	2,14	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Baleseti kockázat csökkenés	0,12	0,13	0,15	0,18	0,20	0,22	0,25	0,27	0,30	0,32

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Baleseti kockázat csökkenés	0,35	0,38	0,38	0,39	0,39	0,40	0,40	0,41

A baleseti kockázat csökkenés jelenértéke az alábbiak szerint alakul:

$$PV_{\text{baleseti}} = 2,14 \text{ millió Ft.}$$

9.4.3 Környezeti hatások

Számítási módszer

A „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedés projektek költség-haszon elemzéséhez” útmutató alapján a környezeti hatások változásának pénzben történő kifejezése járműkilométer alapon történik.

A számszerűsítéshez a kiválasztott változat teljesítményadataiból ki kell vonni vonása a projekt nélküli eset teljesítményadatait. A környezeti hatások pénzben való kifejezése során a járműkilométer változását össze kell szorozni a fajlagos légszennyezési, illetve éghajlat-változási értékkel.

A fajlagos környezeti hatás értékek a „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című dokumentum alapján kerültek meghatározásra. A tanulmány az INFRAS-IWW-2004 tanulmány alapján a következő fajlagos értékeket határozza meg:

102. táblázat: A környezeti hatások fajlagos költségei, Ft/1000jkm, 2012-es áron

Környezeti hatás	Autóbusz	Személygépkocsi
Levegőszennyezés	143 269	19 405
Éghajlatváltozás	43 470	11 846

A fajlagos externális költség növekedés feltételezés szerint a GDP növekedési ütemével egyezik meg az alábbi táblázat szerint:

103. táblázat: A fajlagos externális költségek feltételezett növekedési dinamikája évente

	2013-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2043
Fajlagos externális költség növekedési ütem évente	2,5%	2,6%	1,4%	1,3%

A számítás során a járműkilométer változását össze kell szorozni a fajlagos értékkel valamint a kumulált növekedési ütemmel.

Eredmények

A környezeti hatások pénzben kifejezett értéke a kiválasztott változatban az alábbiak szerint alakul.

104. Táblázat: A környezeti hatások pénzben kifejezett értéke, millió Ft

	PV	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025
Légszennyezés	59,68	3,15	3,25	3,36	3,48	3,60	3,72	3,85	3,98	4,12
Éghajlatváltozás	36,43	1,92	1,99	2,05	2,12	2,20	2,27	2,35	2,43	2,51
Összesen	96,11	5,07	5,24	5,42	5,60	5,79	5,99	6,20	6,41	6,63

	2 026	2 027	2 028	2 029	2 030	2 031	2 032	2 033	2 034	2 035
Légszennyezés	4,26	4,41	4,78	5,16	5,56	5,91	6,27	6,64	7,02	7,40
Éghajlatváltozás	2,60	2,69	2,92	3,15	3,40	3,61	3,83	4,05	4,28	4,52
Összesen	6,86	7,10	7,69	8,31	8,96	9,52	10,10	10,69	11,30	11,92

	2 036	2 037	2 038	2 039	2 040	2 041	2 042	2 043
Légszennyezés	7,80	8,20	8,32	8,43	8,55	8,66	8,78	8,89
Éghajlatváltozás	4,76	5,01	5,08	5,15	5,22	5,29	5,36	5,43
Összesen	12,56	13,21	13,39	13,58	13,77	13,95	14,13	14,32

$$PV_{\text{környezeti}} = 96,11 \text{ mFt.}$$

9.4.4 A hasznok összegzése

A fenti haszonelemenkénti számítások részeredményeit a következő táblázat összegzi:

105. táblázat: Hasznok összegzése, millió Ft

	PV	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025
Utazási időmegtakarítás	24 004,96	2 140	2 148	2 156	2 163	2 171	2 179	2 187	2 194	2 201
Baleseti kockázat változása	2,14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Környezeti haszon	96,11	5	5	5	6	6	6	6	6	7
Összes haszon	24 103,21	2 145	2 153	2 161	2 169	2 177	2 186	2 193	2 201	2 208

	2 026	2 027	2 028	2 029	2 030	2 031	2 032	2 033	2 034	2 035
Utazási időmegtakarítás	2 207	2 213	2 167	2 120	2 069	2 000	1 929	1 856	1 782	1 707
Baleseti kockázat változása	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Környezeti haszon	7	7	8	8	9	10	10	11	11	12
Összes haszon	2 214	2 220	2 175	2 128	2 079	2 010	1 939	1 867	1 794	1 719

	2 036	2 037	2 038	2 039	2 040	2 041	2 042	2 043
Utazási időmegtakarítás	1 629	1 550	1 565	1 581	1 596	1 611	1 625	1 640
Baleseti kockázat változása	0	0	0	0	0	0	0	0
Környezeti haszon	13	13	13	14	14	14	14	14
Összes haszon	1 642	1 564	1 579	1 595	1 610	1 625	1 640	1 655

9.5 Közgazdasági teljesítménymutatók

A következő közgazdasági teljesítménymutatókat kell kiszámolni és értékelni:

- nettó társadalmi haszon jelenértéke (ENPV):
- társadalmi belső megtérülési ráta
- haszon-költség arány (BCR)

Számítási módszer

Közgazdasági nettó jelenérték (ENPV): A jövőbeni nettó haszonáramok diszkontált értéke. Az ENPV kiszámítása a projekt megítélésének kulcseleme, mivel csak pozitív ENPV-vel rendelkező projektek támogathatók. A számítás képlete:

$$ENPV = \sum_{t=0}^n X_t / (1+i)^t$$

ahol (X) az adott évre vonatkozó pénzáramlás, (i) a diszkontráta és (t) az aktuális év

Társadalmi belső megtérülési ráta (ERR): azon diszkontráta, amely mellett az ENPV nulla; a belső megtérülési ráta számításához ugyanaz a képlet használható, azzal a különbséggel, hogy adott az FNPV nagysága (zérus), és a kamatlábat keressük.

$$\text{Ha } ENPV = \sum_{t=0}^n X_t / (1+i)^t = 0, \text{ akkor } i = \text{ERR.}$$

Az ERR-rel kapcsolatos elvárás, hogy legyen nagyobb, mint az alkalmazott diszkontráta (5,5%). Amennyiben az ERR nem számítható ki, csak az NPV alapján lehet dönteni.

Haszon-költség arány (BCR) a teljes időszakra vonatkozóan a jelenértékre átszámított hasznok és költségek arányát mutatja. A BCR mutatóra vonatkozó követelmény, hogy legyen nagyobb, mint 1. A BCR mutató önmagában kevés információt ad, mivel nem ad tájékoztatást a költségek és hasznok abszolút értékéről, hanem csak azok arányáról.

Eredmények

Az alábbi táblázat összefoglalja a közgazdasági teljesítménymutatókat.

106. táblázat: A javasolt projekt változat közgazdasági teljesítménymutatói

	ENPV (millió Ft)	ERR (%)	BCR (%)
Javasolt változat	8 205	9,61	1,52

A közgazdasági megtérülési mutatók alapján az alábbi következtetések vonhatók le:

- A projekt nettó jelenértéke (ENPV) pozitív: a várható gazdasági hasznok (társadalmi, környezeti) jelenértéke meghaladja a pénzben kifejezett gazdasági költségek jelenértékét.
- A gazdasági belső megtérülési ráta (ERR) nagyobb, mint az alkalmazott diszkontráta (5,5%).
- A haszon-költség arány (B/C) nagyobb, mint 1.

A teljesítménymutatók alapján a fentebb részletezett feltevések alkalmazása esetén a projekt megvalósítása a társadalom szempontjából igazolható.

9.6 Érzékenységvizsgálat és kockázatelemzés

Az érzékenységi vizsgálat és a kockázatelemzés során arra keressük választ, hogy az alapesetben eszközölt legjobb becsléstől való eltérés, illetve az eltérések bekövetkezésének valószínűsége milyen hatással van a teljesítménymutatók alakulására.

Az elemzés első lépésében az érzékenységvizsgálat során megvizsgáljuk azokat a hatásokat, amelyeket a költségeket és hasznokat meghatározó változók feltételezett változásai okoznak a teljesítménymutatókban.

A második lépésben megvizsgáljuk, hogy a változásoknak milyen a bekövetkezési valószínűsége (valószínűségi eloszlása), és ezek figyelembevételével határozzuk meg a teljesítménymutatók várható értékét.

9.6.1 Érzékenységvizsgálat

Az érzékenységi vizsgálat célja a projekt kritikus változóinak és paramétereinek kiválasztása, melyek változása a legnagyobb hatást gyakorolja az alapesetben kiszámított teljesítménymutatókra. A változók egy időben változhatnak úgy, hogy más paraméterek nem módosulnak. A „Guidance on the Methodology For Carrying Out Cost-Benefit Analysis, Working Document” szerint „kritikus” minden olyan változó, melynek 1%-os mértékű megváltozása (pozitív vagy negatív értelemben) a teljesítménymutatók 1%-os, vagy annál nagyobb mértékű változását okozza.

9.6.1.1 A pénzügyi és közgazdasági elemzés során használt adatok számbavétele, csoportosítása

A projekt keretében az alábbi változók vizsgálatára került sor:

- Beruházási költség
- Üzemeltetési és karbantartási költség
- Pótlási költség
- Várható forgalom futásteljesítmény (különbözet)
- Várható forgalom időmegtakarítás (különbözet)
- Baleseti kockázat
- Környezeti haszon
- társadalmi diszkontráta (4%-ra is kell vizsgálni).
- bevétel

9.6.1.2 Az egymástól függő változók azonosítása, kizárása

Az egymástól függő változók azonosítása és kizárása fontos, mivel az egymástól függő változók az eredmények torzulását okozhatják, illetve kettős számba vételt idézhetnek elő.

- Az üzembe helyezéskor várható forgalom hatást gyakorol a fenntartási és üzemeltetési költségre, a hasznok változására, valamint az utazásiidő-megtakarítás változására.
- Az üzembe helyezés éve hatást gyakorol a beruházási költségekre, a fenntartási és üzemeltetési költségre, valamint a hasznok változására.
- Az idő értékének változása és a balesetek költségeinek változása hatással van a hasznok változására.

9.6.1.3 A változók hatásának elemzése

Az érzékenységvizsgálat során kiszámításra került, hogy a vizsgált változók 1%-os mértékű változtatása esetében a közgazdasági teljesítménymutatókban milyen mértékű változás következik be. A vizsgálat eredményeit az alábbi táblázat foglalja össze.

107. táblázat: A változók 1%-os növelésének hatása a közgazdasági teljesítménymutatókra

	ENPV	ERR	BCR
Beruházási költség	-0,02%	0,00%	-0,01%
Üzemeltetési és karbantartási költség	0,28%	0,01%	0,14%
Pótlási költség	-0,30%	-0,01%	-0,16%
Várható forgalom futásteljesítmény (különbözet)	2,93%	0,11%	1,00%
Várható forgalom időmegtakarítás (különbözet)	2,93%	0,11%	1,00%
Baleseti kockázat	0,00%	0,00%	0,00%
Környezeti haszon	0,01%	0,00%	0,00%
Társadalmi diszkontráta 4%	-31,86%	0,00%	-10,62%

Megvizsgáltuk a társadalmi diszkontráta 1,5%-pontos csökkentésének hatását is az NFÜ útmutató szerint. Vigyázat, ez nem tekinthető a kritikus változó meghatározásához kapcsolódó vizsgálatnak. Ennek hatására az ENPV 29%, a BCR mutató 10,7%-kal csökken.

A pénzügyi érzékenységvizsgálat eredményei a következők:

108. táblázat: A változók 1%-os növelésének hatása a pénzügyi teljesítménymutatókra

	FNPV	FRR
Beruházási költség	1,07%	0,65%
Üzemeltetési és karbantartási költség	0,20%	0,54%
Pótlási költség	-0,31%	-0,40%
Bevétel	-0,03%	-0,07%

9.6.1.4 A projekt kritikus változóinak azonosítása

Ezt követően azonosításra kerülnek a kritikus változók. Ennek lényege, hogy meg kell állapítani: a vizsgált változók közül melyik rugalmassága nagyobb

1%-nál (1%-os változása 1%-nál nagyobb változást idéz elő a teljesítménymutatókban) az ENPV-re vonatkozóan, illetve 1%pontnál az ERR-re vonatkozóan.

A vizsgálat alapján a beruházási költség és az utazási idő-megtakarítás kritikus változónak tekintendő közgazdasági szempontból, míg pénzügyi szempontból a beruházási költség számít kritikusnak.

9.6.1.5A küszöbértékek számítása

Ez megmutatja, hogy a kritikus változók milyen mértékű százalékos változásánál válnak a pénzügyi és közgazdasági teljesítménymutatók olyanná, amelyek nem támogathatóvá teszik a projektet. A küszöbérték-számításnak elsősorban a gazdasági megtérülési mutatók vizsgálatánál van jelentősége.

109. táblázat: Küszöbértékek

	Küszöbérték
Beruházási költség	49,08%
Várható forgalom időmegtakarítás (különbözet)	-34,18%

A fenti eredmények azt jelentik, hogy ha a beruházási költség 49,08%-kal nőne, illetve az idő értékének változása 34,18 %-kal csökkenne, akkor válnának a közgazdasági teljesítménymutatók olyan értékűvé, amely a támogathatóságot kizárja.

9.6.2 Kockázatelemzés

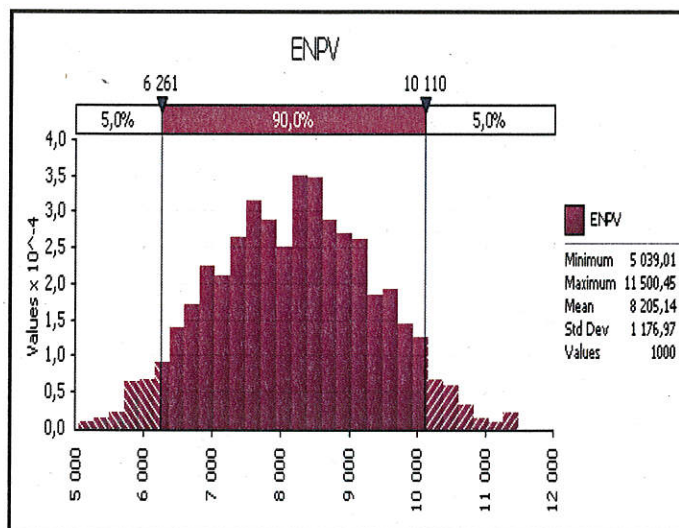
9.6.2.1 A kockázatelemzés módszertana

Kvantitatív kockázatelemzés

A beruházási költség tartalékot nem foglal magában, ezért a mennyiségi kockázatelemzés elvégzése emiatt nem lenne indokolt, ugyanakkor a pénzügyi és közgazdasági szempontból elvégzett érzékenységvizsgálat alapján kritikusnak bizonyuló változók alakulását szükséges megvizsgálni mennyiségi kockázatelemzés segítségével.

A vizsgálat az @RISK 6.0 (www.palisade.com) szoftverrel készült, a nettó beruházási költségre gyakorolt hatások vizsgálata MONTE CARLO szimulációval történt. Az alkalmazott eloszlás EU által is javasolt háromszög eloszlás.

A vizsgálat során a kritikus változók egyidejű módosulásának közgazdasági mutatókra való hatását vizsgáltuk, ezek a beruházási költség, és az utazási idő-megtakarítás voltak. A vizsgálat a következő eredményeket hozta.



123. ábra: A közgazdasági nettó jelenérték alakulása a kritikus változók függvényében

Az ábráról látható, hogy a nettó jelenérték nulla százalék valószínűséggel fog nulla érték alá csökkenni. A beruházást tehát társadalmi szinten mindenképpen megéri megvalósítani.

Kvalitatív kockázatelemzés

A kockázatelemzésnek kettős funkciója van:

- Egyfelől a költség-haszon elemzési útmutatókban szereplő követelmények kielégítése.
- Másfelől a pályázati útmutatóban szerepel, hogy olyan kockázatelemzés szükséges, amely kitér
 - a megvalósítás ütemezésére,
 - a költségek esetleges növekedésére
 - a közbeszerzés és tiszta verseny szabályaira.

Tekintettel arra, hogy a projektben nem szerepel tartalék, ezért a kockázatok elemzése kvalitatív módszerrel történik.

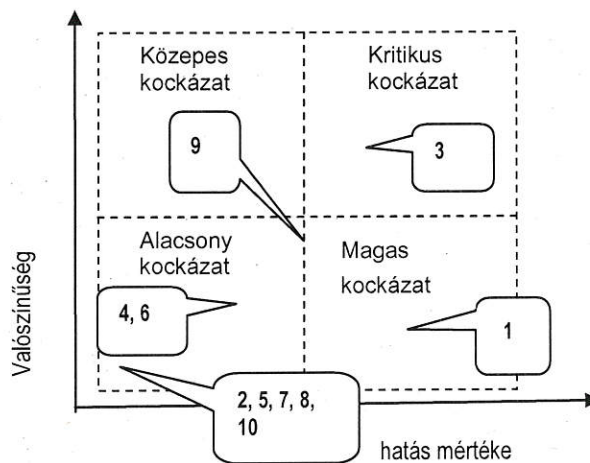
110. táblázat: A változók bekövetkezési valószínűsége és hatásai

Változók	Hatás mértéke	Bekövetkezés valószínűsége
Magasabb érzékenyséű változók		
1. Az utazási idő megtakarítás változása	Magas	Alacsony, mivel csak a közúti forgalomtól elzárt pályával, illetve telematikai eszközökkel (előnyben részesítés a jelzőlámpáknál) garantálható a menetrendben kitűzött elérési idők betartása, a tervezett utazási idő nyereség. Várhatóan ez a követelmény megvalósul.
2. Az idő értékének változása	Alacsony	Alacsony, mivel az útmutató meghatározza

Változók	Hatás mértéke	Bekövetkezés valószínűsége
3. Beruházási költség	Magas	A beruházási költségek az engedélyezési tervek szintjén lettek becsülve. Jelentős bizonytalansági tényező <ul style="list-style-type: none"> - az engedélyező hatóság által előírt műszaki tartalom módosítása, különös tekintettel a vasutat külön szintben keresztező műtárgy (aluljáró) kialakítás elfogadására, - a közművek kérdése, ahol a szolgáltatókkal pontosítani kell a szükséges beruházások műszaki tartalmát, és finanszírozását, - az új vonalszakasz kialakításához szükséges területek kisajátításának/megvásárlásának költsége, időbeli elhúzóda, előzetes finanszírozása, - a környezetvédelmi hatóság előírásai, - az építészeti engedélyezés alá eső létesítmények (végállomás épület, áramátalakító) engedélyezési előírásai, - az EUR/Ft árfolyam kedvezőtlen alakulása, amely a villamosok beszerzési árát növeli. Ezen események bekövetkezésének valószínűsége magasnak tekinthető.
4. Társadalmi diszkontráta	Közepes	Alacsony, mivel az útmutató az 5%-ot meghatározza.
Alacsonyabb érzékenyséű változók		
5. Működési költség	Alacsony	Alacsony, mivel a működési költségnövekmény, illetve a busz működési költségmegtakarítás hatása a projekt megítélése szempontjából nem jelentős, így kedvezőtlen alakulásuk bekövetkezésének kockázatát is alacsonynak tekintjük.
6. Üzembe helyezés-kor várható forgalom	Közepes	Alacsony, mivel a számítógépes forgalmi modell alapján készült.
7. Balesetek költségének változása	Alacsony	Alacsony, mivel a számítás alapját képező jkm forgalmi modellel alátámasztott, a fajlagos értékek útmutatóban meghatározottak.
8. Környezeti hasznok változása	Alacsony	Alacsony, mivel a környezeti hasznok közül a buszforgalom leállításából származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkenést objektívan lehet megbecsülni. Az ebből származó pénzben kifejezett haszon „beárazás” kérdése, amelyre átfogó tanulmányok készültek.
9. A megvalósítás ütemezése	Közepes	<ul style="list-style-type: none"> - Az engedélyezési eljárás elhúzóda, - a vasúthatósági engedélyezés bonyolultsága (vasút-villamos műtárgy) - a környezetvédelmi engedélyek megszerzése, - a szükséges területek kisajátítása befolyásolhatják az építkezés megkezdését, időtartamát. Az építés alatt, előre nem látható akadályok lehetnek. Ezen események bekövetkezésének valószínűsége közepesnek tekinthető.
10. A közbeszerzés és tiszta verseny szabályai	Alacsony	Alacsony, mivel minden esetben a törvényi előírásokat (Kbt.) betartva, a tiszta verseny szabályaira tekintettel kell versenyeztetni a közbeszerzési tervben szereplő tételeket. A felmerülő problémákat a Közbeszerzési Döntőbizottsághoz fordulva lehet orvosolni, határidő-módosítás várható ebben az esetben.

A kockázat nagyvonalú számszerűsítésével a kockázatokat pozícionálni lehet a bekövetkezési valószínűség és a hatás mértékének összevetése alapján.

124. ábra: A kockázatok ábrázolása a hatás mértéke és a valószínűség alapján



10 Cselekvési terv a projekt megvalósítására

10.1 Lebonyolítási tervek a projekt megvalósítására

10.1.1 Előkészítettség bemutatása

Előkészítési tevékenységek

A projektelőkészítés során – a Projektgazda és az együttműködők közreműködésével meghozott döntések alapján – elkészült a jelen megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés.

A megvalósíthatósági tanulmány készítésével párhuzamosan készült az engedélyezési terv összeállítása, aktualizálása.

111. táblázat A projektfejlesztés tervezési-előkészítési tevékenységei

Projektelelem	Elszámolni kívánt költség-tétel nettó (ezer Ft)	Feladat	A feladat jelenlegi állása	Feladat kezdete	Feladat vége
Megvalósíthatósági tanulmány és pályázati dokumentáció	100 800	A pályázati dokumentáció részét képező részletes megvalósíthatósági tanulmány	elkészült	2008.03.31.	2012.10.31.
Költség-haszon elemzés		A pályázati dokumentáció részét képező CBA	elkészült	2008.03.31.	2012.10.31.
Engedélyezési tervek	123 200	Az építési engedélyezés alapját jelentő tervdokumentáció	elkészült	2008.03.31.	2012.10.31.
Előzetes Vizsgálati Dokumentáció (EVD)		A környezetvédelmi engedélyhez szükséges előzetes dokumentáció	elkészült, de felülvizsgálatra szükséges	n.a.	2009.05.
Műszaki (Kiviteli) tervek	250 000	Az építési engedély alapján készítendő építési beruházás kiviteli tervei	nem készült el	2014.01.02.	2014.09.30.

Engedélyezési eljárások

Az engedélyezési terv a kiválasztott projektváltozatra készült el. Jelenleg folyamatban van a BKV Zrt. üzemeltetési jóváhagyásának beszerzése. Az építési engedély beszerzésére várhatóan 2013-ban kerül sor.

A megszerzett építési engedély alapján tervezetten 2014-ben történik a kiviteli tervek elkészítése.

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben kerültek meghatározásra a Környezeti Hatásvizsgálat lefolytatására és a környezetvédelmi engedély megszerzésére vonatkozó előírások.

A rendelet 1. számú mellékletében kerültek felsorolásra azok a tevékenységek, amelyek esetében kötelező környezeti hatásvizsgálat lefolytatása. A 2. számú mellékletben szereplő tevékenységek esetében IPPC vizsgálatot kell lefolytatni, míg a 3. számú mellékletében szerepelnek azon tevékenységek, amelyeknél a környezeti hatásvizsgálat elkészítése abban az esetben kötelező, ha a várható hatások jelentősek (az előzetes vizsgálat alapján).

Tekintettel arra, hogy a tervezett villamos fejlesztés, a 42-es villamos vonal meghosszabbítása meghaladja az 1 km-es távolságot – 2,7 km-rel hosszabbodik meg – így a fenti rendelet alapján a fejlesztés engedélyezéséhez előzetes környezeti vizsgálat lefolytatása szükséges, amelyhez elkészült az Előzetes Vizsgálati Dokumentáció (EVD). A dokumentáció alapján dönt a hatóság a további teendőkről, illetve a környezetvédelmi engedély ügyében.

A fentieknek alapján kijelenthető, hogy még nincsenek a projekt kapcsán rendelkezésre álló hatósági engedélyek.

10.1.2 Intézkedési terv

A projekt ütemezését a következő táblázat szemlélteti.

112. táblázat: A projekt ütemezése

Projektelelem	Elszámolni kívánt költség-tétel nettó (ezer Ft)	Feladat	Feladat kezdete	Feladat vége	Elszámolható költség (ezer Ft)
Előkészítő munkák					
Projekt előkészítés (tervezés: megvalósíthatósági tanulmány, engedélyes tervek)	224 000		2012.06.01	2012.10.31	224 000
Projektrel kapcsolatos döntések (támogatási döntés, TSZ előkészítés és TSZ kötés, engedélyezési eljárások stb.)	0		2013.01.02	2013.09.30	0
Projekt szervezet megalapítása (kedvezményezett-nél tör-	0		2013.03.01	2013.09.30	0

ténik					
Közbeszerzési/beszerzési tevékenység (műszaki tervezők-, közbeszerzési tanácsadó-, mérnök (lebonyolító)-, könyvvizsgáló-, nyilvánosság biztosítását végző kommunikációs ügynökség-, és kivitelező kiválasztása)	37 500		2013.10.01	2015.02.28	37 500
Műszaki tervek elkészítése	250 000		2014.01.02	2014.09.30	250 000
Mérnök, műszaki ellenőr tevékenység	125 000		2014.12.10	2016.12.31	125 000
Kivitelezés/építés (beruházás)	18 574 826		2015.03.01	2016.12.31	18 574 826
Projektmenedzsment	100 000		2013.10.01	2016.03.31	100 000
Könyvvizsgálat	18 750		2014.08.15	2017.03.31	18 750
Tájékoztatás, nyilvánosság	37 500		2014.09.30	2016.12.31	37 500
Üzembe helyezés	0		---	2017.01.01	0
Pénzügyi rendezés, zárás	0		2017.01.02	2017.03.31	0

Ütemezéssel kapcsolatos feltételezések

A projektmenedzsment feladatok a projekttel kapcsolatos Támogatói döntéssel és a TSZ megkötésével összefüggően indulnak, és a projekt tervezett pénzügyi zárásával érnek véget.

Az építési engedélyek megszerzése után választható ki a kiviteli tervek készítője (figyelembe véve a KSZ jóváhagyásának időszükségletét). A maximum 7-8 hónapos tervezési időszakot további tartalékidő beépítésével képeztük.

A kiviteli tervek elkészültével kezdhető meg a kivitelező kiválasztása (5-6 hónap). A kivitelezésre – a műszaki tartalom alapján - 22 hónapot becsültünk.

A Mérnök, azaz a lebonyolító és műszaki ellenőr kiválasztását csak az építési engedély birtokában és már a készülő kiviteli tervek alapján célszerű megtenni. A Mérnök kiválasztását azonban mindenképp előbb kell megtenni, mint hogy elkezdjük a kivitelező kiválasztását, így szakmai tanácsaival a Mérnök is tevékenyen tud részt venni a kivitelezővel történő szerződéskötés feladataiban.

Célszerű, hogy a Mérnök, már a kivitelezők, beszállítók kiválasztásánál (műszaki specifikációk összeállítása) segítse a munkát, feladatai az üzembe helyezésig tartanak.

A tájékoztatási, nyilvánosság biztosítási feladatok elsősorban a fizikai megvalósulással összefüggően jelentkeznek élesben először. A Támogatási Szerződés megkötését természetesen a Projektgazdának kommunikálnia kell, de a nyilván-

nossági feladatok leginkább 2014. szeptemberétől indulnak be és a forgalomba helyezésig tartó időszakot ölelik fel. Természetesen a Kedvezményezett kommunikációs feladatai még az átadást követően is jelentkeznek.

10.1.3 Pénzügyi ütemezés

Az alábbi táblázatok bemutatják a projekt megvalósításához kötődő pénzáramokat, a támogatási és egyéb finanszírozási források lehívhatóságának, felhasználhatóságának lehetséges ütemezését.

113. táblázat: A projekt elszámolható költségei éves bontásban (millió Ft)

költségfajták	2 014		2 015		2 016		bruttó	
	nettó	ÁFA	nettó	ÁFA	nettó	ÁFA	bruttó	bruttó
Mégvalósíthatósági tanulmány	101	7	108	0	0	0	0	0
Engedélyezési terv	123	9	132	0	0	0	0	0
Műszaki/kiviteli tervek	125	9	134	125	9	134	0	0
Közbeszerzési költségek	30	2	32	8	1	8	0	0
Projektmenedzsment	20	1	21	40	3	43	40	3
Tájékoztatás és a nyilvánosság	0	0	0	11	1	12	26	2
Könyvvizsgálói díjak	4	0	4	8	1	8	8	1
FIDIC memóriki vagy műszaki ellenőr	0	0	0	63	4	67	63	4
Pálya	0	0	0	2 068		2 068	1 379	
Forgalomirányítás, forgalomtechnika	0	0	0	98	26	124	65	18
Kapcsolódó útberuházások, megálló	0	0	0	642	173	815	428	115
Energia ellátás	0	0	0	2 048		2 048	2 048	
Nagy műtárgyak	0	0	0	1 608	434	2 042	1 072	289
Épületek	0	0	0	23		23	92	
Közművek	0	0	0	4 397		4 397	379	
Terrületvásárlás	1 500		1 500	0		0	0	0
Zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	165	44
Összesen	1 903	28	1 931	11 138	652	11 790	5 764	477

114. táblázat: A projekt tervezett finanszírozási forrásai (millió Ft)

	2 013		2 014		2 015		bruttó	
	nettó	ÁFA	nettó	ÁFA	nettó	ÁFA	bruttó	bruttó
I. Saját forrás	0	0	0	0	0	0	0	0
támogatást igénylők hozzájárulása	0	0	0	0	0	0	0	0
bankhitel								
II. Egyéb támogatás (Nemzeti hozzájárulás)	285	4	290	98	1 768	865	71	936
III. A támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás (EU támogatás)	1 617	24	1 641	554	10 021	4 900	405	5 305
összesen	1 903	28	1 931	652	11 790	5 764	477	6 241

10.1.4 Közbeszerzési/beszerzési terv

A következő táblázat mutatja be az ütemezés szerint már megvalósult, illetve tervezett közbeszerzési/beszerzési eljárások várható adatait. Jelen fázisban ezek az előzetes adatok tájékoztató jelleggel kerülnek bemutatásra, pontosabb előzetes ütemezést a Támogatási Szerződés tervezete fogja majd megadni.

A Havanna és Gloriett lakótelepek kötőpályás kapcsolatának kialakítása a 42-es villamosvonal meghosszabbításával
Megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés

11.5. táblázat Közbeszerzési terv

Közbeszerzési/berzerzési eljárás tárgya	Részajánlat	Közbeszerzési/berzerzési eljárás típusa	Közbeszerzési/berzerzési eljárás tartalma (tevékenységek felsorolása)	tender dokumentáció kidolgozása	KSz jóváhagyás	ajánlati felhívás megjelentése	ajánlatok értékelése	Szerződés-kötés
Műszaki tervező kiválasztása (engedélyezési terv, előzetes környezeti vizsgálat)	-	BKV Zrt. 14/T-208/2007. tenderszám	Részletes megvalósíthatósági tanulmány és engedélyezési terv készítése	-	n.a.	2007.	2007.12.	2008.03.31
Közbeszerzési tanácsadó kiválasztása	-	3 ajánlat bekereséssel	Közbeszerzési eljárásokhoz, a közbeszerzés lebonyolításához tanácsadói szolgáltatás igénybevétele	-	2013.08.	2013.09.	2013.09.	2013.09.
Mérnök (lebonyolító) kiválasztása	-	nyílt eljárás	A beruházás megvalósulását bonyolító és a műszaki ellenőrzést végző Mérnök kiválasztása	(eng.terv és építési engedély alapján)	2014.08.	2014.09.	2014.11.	2014.12.
Műszaki tervező kiválasztása (műszaki tervek)	-	nyílt eljárás	A kiviteli tervek és az egyéb tervrészek készítőjének kiválasztása	(eng.terv és építési engedély alapján)	2013.09.	2013.10.	2013.12.	2014.01.02
Kivitelező kiválasztása	n.a.	nyílt eljárás	A beruházás kivitelezőjének kiválasztása	(eng.terv, építési engedély és kiviteli terv alapján)	2014.09.	2014.09.30	2015.02.10	2015.03.01
Könyvvizsgáló kiválasztása	-	hirdetmény közzététele nélküli eljárás (Kbt.122 §7-bek. a.)	A projekt könyvvizsgálatát végző szakértő kiválasztása	-	-	2014.07.	2014.08.	2014.08.
Nyilvánosság biztosítása	-	nyílt eljárás	A projekt tájékoztatási és nyilvánossági feladatokat végző kiválasztása	-	-	2014.07.	2014.08.	2014.09.

10.2 Kockázatkezelési stratégia

A kockázatelemzés alapján a kockázatok nagyságától függően megoldások javasolhatók a kockázatok kezelésére. A kockázatok kezelésének főbb módszerei a következők (ezek együttesen is alkalmazhatók):

- A projektől, vagy projektrészeiktől való elállás;
- A kockázatok áthárítása, például különböző garanciális kötelezettségvállalásokkal, biztosítás vagy kezességvállalás útján;
- A kockázat megosztása az érdekeltek között a bizonytalanság befolyásolási képessége alapján.

116. táblázat: Kockázatkezelési stratégia

	Előkészítés alatti kezelési stratégia	Megvalósítás alatti kezelési stratégia
1. Az utazási idő megtakarítás változása	Kezelésre került a konzervatív forgalmi modelleléssel.	A projekt teljes körű megvalósításával (beleértve a tervezett forgalomtechnikai fejlesztéseket és, utastájékoztatót is, stb.), a becsült forgalom elérhető.
2. Az idő értékének változása	Útmutató szerint járunk el.	Nem releváns.
3. Beruházási költség	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A költségbecslés az engedélyezési tervek alapján finomításra került, ▪ Az ingatlan vásárlás/kisajátítás költsége az előkészítés során pontosodott, ami az érintett tulajdonosokkal való tárgyalások során tovább pontosodik, ▪ A közműköltségek a szolgáltatókkal való egyeztetések során pontosodnak, ▪ A műszaki tartalom és a közműköltségek az engedélyezési eljárás során pontosodnak, ▪ Az NFÜ-vel való megbeszéléseken véglegesedik a támogatási összeg, ▪ A projekt tartalmának csökkentése. 	Olyan szerződések megkötésére kerül sor, amely a vállalkozókra terheli az egyes kockázatok, és ami a versenyeztetés révén csökkentí a költségnövekedést. Amennyiben lehetséges, úgy tartalék költségkeret beállítása szükséges.
4. Társadalmi diszkontráta	Útmutató szerint járunk el.	Nem releváns.
Alacsonyabb érzékenyséű változók		
5. Működési költség	Az üzemeltetővel részletesen egyeztetésre került, javaslataik beépültek a működési költségek fajlagos változására vonatkozóan.	Folyamatos költségkontroll lesz, az utókalkuláció alapján a költségek tervezett szintje tartható.
6. Üzembe helyezéskor várható forgalom	Lásd 1. pont	Lásd 1. pont
7. Balesetek költségeinek változása	Útmutató szerint járunk el.	Nem releváns.
8. Környezeti hasznok változása	Útmutató szerint járunk el.	Nem releváns.
9. A megvalósítás ütemezése	A kivitelezés időintervallumait tartalékidő beépítésével határoztuk meg.	A kivitelezői szerződésben a késedelmes teljesítést magas kötbérrel kell büntetni. A területen folyó egymást befolyásoló fejlesztések összehangolására különös figyelmet kell fordítani.
10. A közbeszerzés és tiszta verseny szabályai	A Kbt. szerinti közbeszerzési terv elkészítése és költségelése, javaslat független közbeszerzési szakértők bevonására.	Független közbeszerzési szakértők, dokumentálás következetes, gondos kezelése, eljárások betartása.