

ELŐTERJESZTÉS	
Előterjesztő:	
	Varga László Dr. Szekeres Antal
Tárgy:	
	A helyi közösségi közlekedést érintő konzorciumi szerződés, és az annak alapján kötött megállapodások, az abból fakadó jogok és kötelezettségek vizsgálata
Iktatószám:	
	ÜZEM 2200-5/2013
Ügyintéző:	
	Gergely Gabriella
Feladatot jelent:	
	Varga László Dr. Szekeres Antal
Véleményező bizottságok:	
	Tulajdonosi Bizottság Pénzügyi Bizottság Közgyűlés Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság
Törvényességi véleményezés ideje:	2013.12.12.
Törvényességi ellenőrzést végezte:	Dr. Dobi Csaba

Mellékletek:	
	az előterjesztés melléklete

Tisztelt Közgyűlés!

Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése a 2013. október 3. napján megtartott ülésén a "DKV Debreceni Közlekedési Zrt. és a Cívisbusz Konzorcium 2012. évi helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátásáról szóló beszámolójáról" tárgyú 195/2013. (X.3.) határozat 5./ pontjában feladatként határozta meg, hogy a Debreceni Vagyongkezelő Zrt. bevonásával vizsgáljuk meg a helyi közösségi közlekedést érintő konzorciumi szerződést, és az annak alapján kötött megállapodásokat, az abból fakadó jogokat és kötelezettségeket, és ezek alapján a működtetés racionalizálása érdekében a lehetséges módosításokat.

Az Önkormányzatunk, és a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. által elvégzett vizsgálat alapján megállapítottakat az alábbiakban terjesztjük a Tisztelt Közgyűlés elé.

I. Előzmények

Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata, mint ellátásért felelős az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. tv-ben meghatározott feladatainak ellátása érdekében nyilvános Pályázatot írt ki 27/2008. (II.21.) határozatával. A pályázat nyertese a Cívisbusz Konzorcium lett, így 2008. október 10. napján DMJV Önkormányzata és a Cívisbusz Konzorcium képviselőjében eljáró DKV Debreceni Közlekedési Zrt. között Közzolgáltatási Szerződés jött létre az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási közzolgáltatás ellátására vonatkozóan.

1.) A Pályázaton való együttes részvétel céljából

1. a **DKV Debreceni Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (székhely: 4025 Debrecen, Salétrom u. 3., képviseli: Nagy Attila vezérigazgató) (továbbiakban: **DKV Zrt.**) és

2. az **INTER TAN-KER Tanácsadó és Kereskedelmi Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (székhely: 1045 Budapest, Istvántelki u. 8., képviseli: Kossa György vezérigazgató) (továbbiakban: **ITK Zrt.**)
(továbbiakban: **Felek**)

2008. július 30-án Konzorciumi Szerződést kötöttek, és megállapodtak abban, hogy a Pályázat megnyerése esetén a Szerződés teljesítése érdekében szükséges együttműködésük feltételeiről, az egymással szemben fennálló jogaikról és kötelezettségeikről, felelősségük megosztásáról megállapodást kötnek.

Miután a két fél által létrehozott CÍVISBUSZ Konzorcium lett a pályázat nyertese, 2008. december 22-én **Közös Vállalkozási Megállapodást** kötöttek egymással. A Közös Vállalkozási Megállapodás a szerződés teljesítésére, valamint az azzal kapcsolatos egyéb szabályozást igénylő ügyekre vonatkozó együttműködésük feltételeit határozza meg.

A Felek a Közös Vállalkozási Megállapodásban megállapodtak abban, hogy 2009. január 15. napjáig létrehoznak egy Projektársaságot (a "**Projektársaság**") korlátolt felelősségű társaság formájában. A Projektársaság tulajdonosi struktúrája: DKV Zrt. 80%, ITK Zrt. 20%. Az ekként CÍVISBUSZ Kft. elnevezéssel létrejött Projektársaság a DKV Zrt. irányítása alatt áll, és mint bérlő Autóbusz Bérleti Szerződést köt az ITK Zrt.-vel, mint bérbeadóval. A DMJV Önkormányzata és a CÍVISBUSZ Konzorcium között létrejött Közzolgáltatási Szerződésben vállalt kötelezettségeket közvetlenül a DKV Zrt. teljesíti. A Feleket DMJV Önkormányzatával szemben a DKV Zrt. önállóan jogosult és köteles képviselni.

A Felek a szerződésben rögzítették, hogy DMJV Önkormányzatával szembeni egyetemes felelősségük mellett saját szolgáltatásaik tekintetében egyéni felelősséggel tartoznak a másik fél irányába.

Az egyetemes felelősség alapján a másik fél helyett kiegyenlített jogos követelés után a mindenkorijegybanki alapkamat+7 % mértékű kamat számítható fel az egyik fél részéről.

2.) 2008. december 22-én **Autóbusz Bérleti Szerződés** jött létre a

1.a **Cívisbusz Kft. "b.a."** (székhely: 4025 Debrecen, Salétrom u. 3., képviseli: Illyés Zsolt

ügyvezető igazgató), (továbbiakban: "**Bérlő**") és

2. az INTER TAN-KER Tanácsadó és Kereskedelmi Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 1045 Budapest, Istvántelki u. 8., képviseli: Kossa György vezérigazgató), (továbbiakban: "**Bérbeadó**") között.

Bérbeadásra került 100 db szóló és 40 db csuklós autóbusz, különböző műszaki paraméterekkel/ kiegészítő felszereléssel, átadás- átvételi eljárásokkal és időponttal (legkésőbbi: 2009. szeptember 01., a szerződésben "kezdő időpontként" alkalmazva).

Egyéb, a bérbeadó által nyújtott szolgáltatások: autóbuszok javítása, karbantartása; autóbuszok rendelkezésre állása; autóbuszok takarítása; autóbuszok autóbusztelepen történő őrzése.

Felek kifejezetten megállapodtak abban, hogy a napi diszpozícióval nem érintett autóbuszokat Bérbeadó saját költségére jogosult használni, kölcsönös egyeztetés mellett.

A 8 éves határozott idejű bérleti jogviszony lejárta után a Bérbeadó szabadon rendelkezhet az autóbuszokkal. A Bérlő viszont egy ún. put vételár kifizetésével - amely a futamidő végén 360 mFt körüli összegre prognosztizálható - megvásárolhatja a járműveket. Ez az összeg lényegesen kedvezőbb, mint majd a szabadpiacon megvásárolható 8 éves autóbusz flotta ára lenne, amely a bérbevett autóbusz darabszámot figyelembe véve egyébként 1200 m.Ft értékre prognosztizálható.

A Bérbeadó jogosult alvállalkozót igénybe venni és köteles felelősségbiztosítást kötni.

a.) Futásteljesítmény:

A Bérlő vállalja, hogy minden üzemi évben szóló autóbuszok esetében összesen legkevesebb 5.900.000 km, csuklós autóbusz esetében összesen legkevesebb 2.880.000 km futásteljesítményt tesz meg (minimális futásteljesítmény), ami az elszámolt bérleti díj minimuma is.

b.) Bérleti díj:

A bérleti díj tartalmazza az összes normál szolgáltatás díját, de nem tartalmazza a szükséges üzemanyag költséget, az AdBlue adalékanyag árát, valamint a közszolgáltatás ellátásához szükséges személyzethez kapcsolódó költségeket. A bérleti díj havonta esedékes, éves elszámolással.

c.) Egységdíj a szerződés aláírásakor:

- szóló autóbusz esetében: 228,- HUF+ÁFA/autóbusz/kocsi kilométer.
- csuklós autóbusz esetében: 288,- HUF+ÁFA/autóbusz/kocsi kilométer.

d.) Egységdíj felülvizsgálata:

•negyedéves felülvizsgálat helyett a felek éveset alkalmaznak mert a fogyasztói árindex változásának hatása éves szinten értelmezhető.

•rendkívüli kiigazításra rendkívüli árfolyam ingadozás estén van lehetőség 255 Ft/EUR (+-10%)

•módosítás finanszírozási költségek változása miatt (a 2008. július 01-én érvényes refinanszírozási költség, és /vagy EURIBOR és a felülvizsgálati napon érvényes ugyanezen adatok 0,15-nél nagyobb különbsége)

•a Magyar Köztársaság hivatalos pénzneme EURO-ra változik.

3.) 2011.október 28. napján Ideiglenes Megállapodás aláírására került sor.

A megállapodás célja, hogy a folyamatban lévő és esetleges további jogviták bírósági lezárásáig a folyamatos működést (buszközlekedés) támogató, ideiglenes megoldásokat vezessen be a nevesített vitás kérdéseknél:

1.) Egységdíj Felülvizsgálatára alkalmazandó képletek eltérő értelmezése, ún. Képletvita

2.) Üzemanyag túlfogyasztásból eredő jogvita

Az Ideiglenes Megállapodás a DKV Zrt. érdekeit szolgálta, mert a Felek között vitatott bérleti díjnak csak a felét kellett megfizetni, mely ezidáig mintegy 200 millió megtakarítást jelentett a DKV Zrt-nek.

II. Vitás kérdések, peres eljárások

Az autóbusszal ellátandó, menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátása érdekében együttműködő gazdasági társaságok, úgymint a CÍVISBUSZ Kft., az ITK Zrt. és a DKV Zrt. viszonyát jelenleg két peres eljárás, illetőleg jogvita terheli.

1./

A DKV Zrt. és az ITK Zrt. azért alapította a CÍVISBUSZ Kft.-t, hogy az az ITK Zrt.-től bérelje az autóbuszokat, és azokat szolgáltatóként a DKV Zrt. rendelkezésére bocsássa. A bérleti szerződés rendelkezik a bérleti díjról, és a díj alapját képező km-ben kifejezett autóbuszonkénti Futási Egység (kocsi kilométer) éves felülvizsgálatáról.

Felek között ezen szerződésben szereplő **Egységdíj Felülvizsgálatára alkalmazandó képletek eltérő értelmezése és az abból származó elszámolási vita** képezi az első jogvita tárgyát, amely összegszerűségében 129.743.847,- Ft visszaköveteléséről szól 2010.07.01 és 2011.12.31. közötti időszakra vetítve. Ez az **ún. Képletvita**, mely eljárás felperesei a CÍVISBUSZ Kft. és a DKV Zrt., míg alperese az ITK Zrt.

Az Egységdíj módosulását meghatározó képletekbe több korrekciós tényező is beépítésre került, mely tényezők változó értékei a bérleti díj mértékét éves szinten meghatározzák, tekintettel arra, hogy azok alapján a Felek évente felülvizsgálják a fizetendő díj mértékét. A változó tényezők eredményeként a fizetendő egység díj változhat pozitív és negatív irányban is.

A DKV értelmezése szerint a képlet alapján ennek a díjnak csökkennie kellett volna, míg a díjnak az alperes **ITK Zrt. szerint növekednie kellett volna, és ennek megfelelően a per tárgyát képező** - a felperesek által **elismert bérleti díj mértékén felüli - összeget** a DKV Zrt. által korábban nyújtott bankgarancia alapján a DKV Zrt. számlájáról lehívta.

Az eljárás a Szegedi Törvényszék előtt zajlik, és igazságügyi szakértői vizsgálat beszerzését rendelete el, mely vélemény 2013. májusában elkészült.

A szakértői vizsgálati anyag megállapításai az alábbiak szerint összegezhetőek:

Az egységdíj felülvizsgálata és így a felek közötti elszámolás, valamint a számítás módszerei eredményeinek ellenőrzése tekintetében a szakértő nem tudott állást foglalni tekintettel arra, hogy az ezek alapját képező **viszonyítási alapok, azaz a bázisidőpontok és a bázisadatok**

megállapítása előzetes bírói döntést igényel.

Így a szakértő az Egységdíj módosíthatóságának feltételeként meghatározott finanszírozási költségek változására vonatkozó képletekben az elemek alakjára vonatkozó értelmezési különbséget vizsgálta, és **megállapította, hogy a képletek - közgazdaságilag - a refinanszírozási költségek változásának rendszeres mérése, és a bérleti díj változtatásának a finanszírozó lízingcégek által a deviza alapú nyíltvégű pénzügyi lízingkonstrukcióhoz kötődő, áthárítható kockázatuknak a továbbháríthatóságát tartalmazza.** Ennek feltétele, hogy a képletek elemeiben nem kamatok, hanem kamatlábak szerepelnek, amelyek nem százalékban, hanem százalékpontban értelmezendők.

A szakértő megállapította, hogy e feltételrendszer szerinti kockázati határ az alperes számára ismert volt a szerződés megkötésekor is, egyebekben **a felperesi értelmezést közgazdaságilag megalapozottnak és helytállónak minősítette.**

2./ A CÍVISBUSZ Kft. és az ITK Zrt. között létrejött Autóbusz bérleti szerződés műszaki paramétereiből eredő jogvita, mely peres eljárásnak a felperese a CÍVISBUSZ Kft. Az ügy lényege, hogy az ITK Zrt. által a bérleti szerződésben foglalt, a buszok fogyasztására vonatkozóan vállalt műszaki paraméterek nem teljesülnek, az autóbuszok ugyanis lényegesen többet fogyasztanak a szerződésben rögzített mértéknél, ami jelentős - előre nem kalkulált - többletköltséget eredményez mind a CÍVISBUSZ Kft., mind pedig a DKV Zrt. oldalán.

A szerződésben meghatározott normától való eltérés miatt a DKV Zrt.-nek kára keletkezett, amely egyrészt a túlfogyasztás miatt **279.388.616.-Ft összegű üzemanyagköltség**, és az ennek finanszírozását biztosító **26.679.782.- Ft összegű** hitelköltség és késedelmi kamatból áll 2009.07.-01 és 2011 december 31.-ig terjedő időszakra.

Az eljárás a Debreceni Törvényszék előtt zajlik.

A perbe bevont igazságügyi szakértő a felperes követelésének jogalapját támasztotta alá, azonban annak kiegészítését rendelte el a bíróság.

Az 1./-2 pontokban összefoglalt eljárások befejezésének időpontja nem megjósolható. Az 1./ és 2./ pontokban említett eljárások jogerős befejezéséig a Felek a már említett **Ideiglenes Megállapodásban** rögzítették a közöttük meglévő szerződésekből eredő kötelezettségek mértékét és teljesítésének módját, mely nem jelenti egyik fél részéről sem a másik fél igényének elismerését.

A bírósági eljárások még folyamatban vannak, azokban első fokú nem jogerős ítéletek sem születtek, így még akár a tényállásokban, a szakértői véleményekben, a felek követeléseiben is lehetnek változások.

III. A DKV Zrt.-nél a működés racionalizálása érdekében tett intézkedések

Ahhoz, hogy értelmezni tudjuk a helyi közösségi közlekedés gazdálkodásának hatékonyságát, ismerni kell a különböző külső tényezők árbevételre és költségekre gyakorolt hatását is, amelyek az alábbiak:

1. Az árbevételnél jelentkező eredményhatások

1.1. Volumenhatás

A 2004. évi mintegy 145 milliós éves utas szám, 2012. év végéig évről-évre átlagosan mintegy 5%-kal, 102 millióra csökkent. A trend fő okai a következők:

- a. a gazdasági válság hatására az utazóközönség egyébként is erős tarifaérzékenysége tovább nőtt, ez az utazások számának csökkenését eredményezte;
- b. a bekövetkezett demográfiai változások hatása: a fő célcsoportnak számító munkaképes korú és iskoláskorú lakosság száma folyamatosan csökken;
- c. a foglalkoztatottak, így a szolgáltatást rendszeresen igénybe vevők számának csökkenése
- d. a kerékpárutak gyors ütemű fejlesztésének eredményeként a kerékpáros közlekedés egyre inkább a közösségi közlekedés versenyképes alternatívájává válik.
- e. a helyi közösségi közlekedési kedvezményrendszer változásainak hatása: a nyugdíjjogosultsági rendszer felülvizsgálatát követően közel 20%-os nyugdíjas bérletvásárlási visszaesés következett be. Ezek az utasok nem jelentek meg a teljes árú bérletet vásárlók között, mely mintegy 130 MFt bevétel és nagyjából hasonló mértékű eredménykiesést jelentett 2012. évtől kezdődően a társaságnak.

1.2 Tarifa módosítás hatásai

A vonaljegyek és bérletek vonatkozásában csökkenő tendenciában történt tarifaemelés. 2011-ben és 2012-ben évi 4,2%-os, 2013. évben 3,0%-os, volumenekkel súlyozott átlagos tarifa emelést hajtott végre a Társaság. 2014. évben nem történik módosítás az értékszelvények árában. Ezen áremelésekből várt bevétel növekedést a fent ismertetett volumenhatások negatív irányba módosították.

1.3 Egyéb árbevételi hatások - támogatások

- a. A 65 éven felüliek állami szociálpolitikai menetdíjkedvezménnyel finanszírozott utazására a társaság az összes menetdíjbevételeinek 14,8%-át kapja kompenzációként. A 2011. évi utas számlálási adatok alapján, a 65 éven felüliek utasszám nagysága az összes utas számból 23 %. Ebből látható, hogy a támogatási rendszer alulfinanszírozott, amely önmagában mintegy 251 M Ft direkt negatív eredményhatást jelent.
- b. Magyar Államkincstár által kiadott igazolványok szerint szociálisan rászorulóknak közlekedési támogatásból származó további bevétel kiesés éves szinten 337 MFt. A társaság ezekre az utazásokra semminemű kompenzációt nem kap, melyek nagysága a 2011. évi utasszámlálási adataink alapján eléri az utaslétszám 10,5%-át
- c. A 121/2012. (VI.26.) Kormányrendelet alapján a helyi személyszállítási közszolgáltatási tevékenység kapcsán a kedvezményes (tanuló és nyugdíjas) kombinált bérletek után a DKV Zrt. esetében 2.520,-Ft/hó/db szociálpolitikai menetdíj-támogatás vehető igénybe. Ezen bérletekhez kapcsolódó szociálpolitikai menetdíj támogatás nagysága 2006. óta változatlan. A 2.520 Ft/darab/hó bruttó összeg az utóbbi években nem követte sem az inflációt, sem az ÁFA változás hatását. A támogatás valorizált értéke a DKV Zrt. esetében 3.528 Ft/darab/hó lenne.

A 2013. évre tervezett 420.302 db-os kedvezményes bérleteladásra vetítve ez közel 330 M Ft/év nettó bevétel kiesést jelent.

- d. A DKV Zrt. 2012. évben költségek ellentételezésére 526.381.000,- Ft központi támogatásban, 511.760.976,- Ft önkormányzati támogatásban részesült.

A 2013. évben már a közösségi közlekedés normatív támogatásának csökkenésével is számolni kellett. Ez az elmúlt évhez képest – a 2013. évi központi költségvetés szerkezetátalakítási tartalékából befolyó 350.921.000,- Ft figyelembe vételével - további 700 MFt eredménycsökkenést jelent.

- e. A vizsgálati anyag digramjaiban összehasonlításként bemutatjuk öt vidéki nagyváros 2008 és 2013 év közötti időszakra vonatkoztatott, a helyi közösségi közlekedésre fordított állami és önkormányzati támogatások összegszerűségét.

1.4 Az ÁFA kulcs emelkedésének fogyasztói árkiegészítésre gyakorolt hatásából eredő bevétel kiesés

A 2003. évi LXXXVII. törvény által megállapított 2.520,-Ft/hó/db bruttó összegű szociálpolitikai menetdíj-támogatás, a 2009.07.01-től 5 %-kal megemelt, illetve 2012.01.01-től további 2 %-kal megemelt ÁFA kulcs módosítását nem követte le, ezzel magasabb ÁFA fizetési kötelezettséget róva a Társaságra.

Az ÁFA változás hatása a tanuló, nyugdíjas kedvezményes értékszelvények után igényelhető fogyasztói árkiegészítésre

Időszak	Bruttó fogyasztói árkiegészítés	Nettó fogyasztói árkiegészítés 20 %-os ÁFA kulccsal	ÁFA kulcs	Nettó fogyasztói árkiegészítés az érvényes ÁFA kulccsal
2009. II. félév* tény	599 032 864	499 194 053	25%	479 226 291
2010. év tény	1 190 085 120	991 737 600	25%	952 068 096
2011. év tény	1 195 447 680	996 206 400	25%	956 358 144
2012. év** tény	1 092 094 920	910 079 100	27%	859 917 260
2013. év terv	1 059 161 040	882 634 200	27%	833 985 071
Összesen				

* Az ÁFA mértéke 2009.07.01-től változott 20 %-ról 25 %-ra

** Az ÁFA mértéke 2012.01.01-től változott 25 %-ról 27 %-ra

Amennyiben az előző pontokban ismertetett tényezőket összeadjuk akkor a meg fizetett szociálpolitikai menetdíjkedvezményekből, valamint a szolgáltatótól független intézkedések miatti keletkezett **árbevétel kiesés 2013. évben összességében 1.667 mFt.** nagyságrendű.

2. A változó és a működési költségek alakulása

Amint arra a 2012. évben lefolytatott Állami Számvevőszéki vizsgálat is rámutatott, a DKV Zrt. működését a hatékony költséggazdálkodás jellemzi. Erre példa, hogy a menedzsment a foglalkoztatottak létszámát a 2010. évben alkalmazott 708 főről 2013. évre 678 főre csökkentette.

A vállalati összköltség 2012. évben az előző évihez (2011. év) képest 2,5%-kal növekedett

annak ellenére, hogy a járművek után fizetett bérleti díjak – a finanszírozási környezet kedvezőtlen változásainak hatására 5%-kal, míg az üzemanyagköltségek 10%-kal növekedtek. E két külső tényező hatása igen jelentős, együttes részesedésük a vállalati összköltségből közel 50%.

2.1 Az üzemanyagköltségek alakulásának hatása

Az üzemanyag ár változására egy szemléletes példa: míg 2009. évben a gázolaj átlag nettó beszerzési ára 207 Ft/l, 2012. évben már 324 Ft/l volt. Az utóbbi négy év átlagát tekintve az üzemanyag árak növekedése közel 60%-os, mely 2009. évhez képest azonos felhasználási volumenre számítva is mintegy 470 MFt eredménycsökkenést okozott 2012. évben.

2.2 Autóbusz bérleti díjak

A város autóbusz közlekedési hálózatának racionalizálása 2011. évben három lépcsőben történt meg. A hálózat módosítását az összes vonalat érintő keresztmetszeti utasszámlálás előzte meg. Ezen kívül megállóhelyi valamint háztartás kikérdezések alkalmával tájékozódott a DKV Zrt. a lakosság, főleg a közösségi közlekedést használó polgárok utazási szokásairól. A meglévő adathalmaz feldolgozása után a Közlekedés Kft szakértői támogatásával készült el az új Debreceni vonalhálózati térkép, majd a meglévő igényeket is figyelembe vevő vonali menetrend.

A DKV Zrt. hálózat és menetrend racionalizálási lépéseinek köszönhetően az autóbuszok bérleti díját a bérleti szerződés szerint számított minimálisan fizetendő éves bérletidíj szintjére tudta a csökkenti. A hálózat racionalizálásával a társaság éves szinten közel 300 mFt.-os ágazati költségmegtakarítást ért el.

A fentiekén túl az autóbusz bérleti díjra hatással van a Ft/EUR árfolyam is. Ha a havi MNB középárfolyam átlaga 280,5 Ft/EUR felett van, akkor a DKV Zrt. bérleti díj kompenzációra kényszerül. Ez a kompenzáció 2010-ben 2 MFt, 2011-ben 36 MFt, 2012-ben 76 MFt, míg 2013. évben már közel 133 MFt többlet költséget okoz.

3. A megtett intézkedések eredményre gyakorolt hatása

3.1. Autóbusz járművek végállomási esti tárolása, fordaszerkezetek folyamatos kontrollja, felülvizsgálata.

Azoknál a járatoknál, ahol a fordaszerkezet lehetővé teszi, és elegendő minden 2. nap este tankolni, azoknál az autóbuszoknál megoldásra került az éjszakai végállomási tárolás. Ez 22 db autóbusznál lehetséges. Ezzel **éves szinten 33 ezer rezsikilométer futást takarítanak meg, melynek eredményjavító hatása üzemanyag felhasználás és a bérleti díj tekintetében közel 12 MFt évente.**

A menetrend, és fordaszerkezet folyamatos felülvizsgálatával napközbeni rezsimenetek optimalizálásával további menetrenden kívüli autóbusz futásteljesítmény megtakarítást ért el a társaság.

3.2. A 2.-es villamos beindulásával 15 darab autóbusz kivonása a rendszerből

A DKV Zrt. 2012. decemberétől tárgyalásokat folytatott az ITK Zrt.-vel autóbusz kivonással kapcsolatosan. Ennek eredményeképpen 2014. márciusától a **2-es villamos beindításával 15**

db szülő autóbusz kivonása fog megtörténni az autóbusz közlekedésből. Ezáltal a szerződésben vállalt minimális futásteljesítmény kötelezettség, és egyben a fizetendő bérleti díj nagysága, valamint a kibocsájtandó autóbusz teljesítmény csökkenéséhez kapcsolódó üzemanyag felhasználás csökkenés fog jelentkezni. Mértéke havi szinten közel 25,5 Mft, amely éves szinten 306 Mft autóbusz ágazati költségcsökkentést jelent.

A mellékletként csatolt diagrammok alapján is bemutatásra kerül a fentiekben vázolt gazdasági folyamatok hatása.

Kérem a Közgyűlést az alábbi határozati javaslat elfogadására.

Határozati javaslat:

A Közgyűlés

a Jegyző és a Városfejlesztési Főosztály vezetőjének előterjesztésére a 2011. évi CLXXXIX. törvény 13.§ (1) bekezdés 18. pontja és a 2012. évi XLI. törvény 5. § (1) bekezdés d) pontja alapján, figyelemmel a 195/2013. (X.3.) Ö.h. 5./ pontjára

- 1./ tudomásul veszi a helyi közösségi közlekedést érintő konzorciumi szerződés, és az annak alapján kötött megállapodások, az abból fakadó jogok és kötelezettségek vizsgálatát bemutató előterjesztést.
- 2./ Felkéri a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. Igazgatóságát, hogy a jövőben is tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy az autóbuszos közösségi közlekedés költségei csökkenjenek.

Felelős: Debreceni Vagyonkezelő Zrt. Igazgatósága

Határidő: folyamatos

- 3./ Felkéri a Jegyzőt, hogy a határozati javaslatban foglaltakról tájékoztassa a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. Igazgatóságát.

Felelős: a jegyző

Határidő: azonnal

A határozati javaslat elfogadása egyszerű többséget igényel!

Debrecen, 2013. december 03.

Dr. Szekeres Antal
jegyző

Varga László
főosztályvezető