



MISKOLC MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERE

Ikt.sz.: 413072-10/2026.
Üi: Germuska Rita

Mellékletek:
- ÁSZ Jelentés

Előterjesztés a Közgyűlés 2026. október 15. napján tartandó ülésére

Javaslat
az Állami Számvevőszék ellenőrzési jelentése alapján készített intézkedési terv
jóváhagyására

Előkészítésért felelős:

Germuska Rita
osztályvezető
Társaság- és Intézményfelügyeleti Osztály

Egyeztetve:

Molnár Judit
vezérigazgató cégvezető
Miskolc Holding Zrt.

Gadnai-Bodnár Éva
vezérigazgató
MVK Zrt.

dr. Madácsi Imre
kabinetvezető
Polgármesteri Kabinet

Szilágyi Kornél
főosztályvezető
Gazdálkodási Főosztály

Törvényességi véleményezésre bemutatva:

Nagy Boglárka
jegyző

Tisztelt Közgyűlés!

I. Tartalmi összefoglaló

A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mötv.) a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok között sorolja fel a **helyi közösségi közlekedés biztosítását**. Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata (a továbbiakban: Önkormányzat) tekintetében a helyi közösségi közlekedési feladatokat az Önkormányzat 100 %-os közvetett tulajdonában álló gazdasági társasága, az MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: MVK Zrt.) látja el.

Az Állami Számvevőszék (a továbbiakban: ÁSZ) által vizsgált időszakra vonatkozó, a helyi közösségi közlekedési feladatok ellátására az Önkormányzat és az MVK Zrt. között fennálló Közzolgáltatási Szerződést az Önkormányzat és az MVK Zrt. 2010. június 1. napján kötötte meg, mely 2011. június 1. napján lépett hatályba és 2026. május 31. napjáig volt hatályban (a továbbiakban: Közzolgáltatási Szerződés).

Az ÁSZ 2024. november 25. napján kezdte meg az Önkormányzatnál **„Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaságok ellenőrzése – helyi közösségi közlekedési feladatellátás”** című ellenőrzését.

Az ÁSZ ellenőrzése Miskolc helyi közösségi közlekedésének 2022-2024. években történő feladatellátását vizsgálta. Az ellenőrzés kiterjedt a feladatellátást megrendelő Önkormányzatra, a szolgáltatást végző MVK Zrt-re, valamint a tulajdonosi joggyakorlásban részt vevő Miskolc Holding Önkormányzati Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Miskolc Holding Zrt.) szerepére. Az ellenőrzés a közösségi közlekedés céljait, finanszírozását, a feladatellátás kereteit, valamint a működtetés és a kontroll egyes elemeit vizsgálta.

Az ellenőrzés célja annak értékelése volt, hogy a helyi közlekedési közzolgáltatás ellátásáért felelős önkormányzat, illetve a közzolgáltatás elvégzésével megbízott gazdasági társaság közvetlen tulajdonosa meghatározta-e a közösségi közlekedési közzolgáltatás céljait, szabályszerűen és célszerűen határozta-e meg a feladatellátás feltételeit és biztosította-e a közösségi közlekedési közzolgáltatást. Az ellenőrzés további célja volt a helyi közlekedési közzolgáltatást végző gazdasági társaság feladatellátása célszerűségi és eredményességi, valamint gazdálkodása szabályszerűségi, célszerűségi szempontból való értékelése.

Az ellenőrzés nem terjedt ki az Önkormányzatnak, illetve a közvetlen tulajdonos gazdasági társaságnak, azaz a Miskolc Holding Zrt.-nek azon döntéseire, folyamataira, amelyek nem a helyi közösségi közlekedési közzolgáltatáshoz, valamint a közösségi közlekedési közzolgáltatást végző MVK Zrt.-hez kapcsolódtak, illetve azokra közvetlen hatást nem gyakoroltak. Nem terjedt ki továbbá az ellenőrzés az Önkormányzat azon döntéseinek ellenőrzésére, mely finanszírozási okokat vizsgált volna. Az ellenőrzés kiterjedt az Önkormányzat és a közvetlen tulajdonos Miskolc Holding Zrt. részéről a közösségi közlekedési közzolgáltatást végző MVK Zrt. közösségi közlekedési közzolgáltatási feladatellátását, gazdálkodását érintő döntésekre, kontrollokra, nyomon követési tevékenységekre.

Az ellenőrzés lefolytatásához mind az Önkormányzat, mind az MVK Zrt. határidőben és teljeskörűen biztosította a rendelkezésére álló dokumentumokat, adatokat.

Az ÁSZ 2026. szeptember 14. napján érkezett levelében tájékoztatta az Önkormányzatot, hogy befejezte **„Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaságok ellenőrzése – helyi**

közösségi közlekedési feladatellátás” című ellenőrzését és mellékelten megküldte az ellenőrzésről készült számvevőszéki jelentést (a továbbiakban: Jelentés) a szükséges intézkedések megtétele céljából. (A Jelentés az ÁSZ hivatalos honlapján, a <https://www.asz.hu/jelentesek> menüpont alatt érhető el, illetve jelen előterjesztés mellékletét is képezi.)

A Jelentés intézkedést igénylő javaslatokat fogalmazott meg Miskolc Megyei Jogú Város Polgármestere, Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzat Jegyzője és az MVK Zrt. vezérigazgatója részére.

A Jelentés összegző megállapítása szerint **a miskolci helyi közösségi közlekedés működésének egyik legjelentősebb problémája a finanszírozás hiánya volt.**

A feladatellátás finanszírozása az ellenőrzött időszakban döntő mértékben önkormányzati forrásokra épült. A 2024. évi adatok alapján a helyi közösségi közlekedés három fő bevételi forrásából 63,9%-ot az Önkormányzat biztosított, az utazóközönség 30,2%-os arányban vett részt a menetdíj-bevételeken keresztül, míg az Állam 5,9%-kal járult hozzá szociálpolitikai menetdíjtámogatás formájában, így a rendszer működése meghatározó mértékben az önkormányzati szerepvállalástól függött.

Az Mőtv.13. § (1) bekezdésének 18. pontja szerint a helyi közösségi közlekedés biztosítása a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében kötelezően ellátandó helyi önkormányzati feladat.

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 4. § (4) bekezdése értelmében a települési önkormányzat, valamint önkormányzatok társulásának önként vállalt feladata lehet helyi személyszállítási közszolgáltatások megszervezése.

A Jelentés megállapítása szerint a közösségi közlekedést a jogszabályi előírásoknak megfelelően az Önkormányzat **önként vállalt feladatként** biztosította.

Az önkormányzatoknak két fő bevételi forrásuk van: a helyi adók és a költségvetési támogatások, melyből el kell látniuk egyfelől a kötelező feladataikat, másrészt ebből szükséges finanszírozniuk a helyi közösségi közlekedést is.

Az ÁSZ által kiadott Jelentés szerint az ellenőrzés nem terjedt ki Miskolc Megyei Jogú Város teljes gazdálkodásának ellenőrzésére, így ugyan az ellenőrzött időszakban a helyi iparüzési adóbevétel szolidaritási hozzájárulással csökkentett összegének növekedése meghaladta a helyi közösségi közlekedés önkormányzat általi finanszírozási igényének növekedését, az ÁSZ ellenőrzése nem tért ki annak okaira, hogy az Önkormányzat miért nem térítette meg teljeskörűen az MVK Zrt. költségeit.

Az ellenőrzési jelentés tartalmazta, hogy az önkormányzati finanszírozás elmaradása az MVK Zrt. likviditási helyzetét kedvezőtlenül érintette.

A finanszírozási problémákból adódóan elöregedő járműállomány és a közszolgáltatás személyi feltételeinek hiánya a közszolgáltatás minőségét negatívan befolyásolták.

A Jelentés szerint az Önkormányzat a Közszolgáltatási szerződésben foglaltak betartását a vonatkozó jogszabályi előírások ellenére – a szolgáltatás minőségére vonatkozó ellenőrzések kivételével – nem ellenőrizte az MVK Zrt.-nél. A Holding az MVK Zrt. felett pénzügyi kontrollt biztosított, ugyanakkor a feladatellátás minőségére és a költségek indoklására irányuló ellenőrzések nem tartoztak a feladatai közé, így azt nem ellenőrizte.

Az ÁSZ a jelentésben foglalt megállapításokhoz kapcsolódóan, a feltárt hiányosságok megszüntetése érdekében az alábbi javaslatok tekintetében várja el intézkedési terv elkészítését.

Az ÁSZ Miskolc Megyei Jogú Város Polgármestere részére 9 pontból álló javaslatot fogalmazott meg:

- 1. Intézkedjen a nyilvános jelentés kézhezvételét követően az Állami Számvevőszék jelentésének a Közgyűlés soron következő ülésére történő előterjesztéséről.*
- 2. Intézkedjen az Sztv. 4. § (4) bekezdés a) pontjában foglaltaknak megfelelően, a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó Miskolc Fenntartható Mobilitási Tervének (SUMP) Közgyűlés általi jóváhagyásáról.*
- 3. Intézkedjen a Közszolgáltatási szerződésben, az Sztv. 4. § (4) bekezdés d) pontja és a 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltaknak megfelelően az elmaradt finanszírozási kötelezettségek vonatkozásában finanszírozási terv kidolgozásáról.*
- 4. Intézkedjen az Sztv. 35. § (5) bekezdése alapján az MVK pénzügyi és gazdálkodási jellegű ellenőrzési rendszerének meghatározásáról és annak az Sztv. 25. § (3) bekezdés l) pontja alapján Közszolgáltatási szerződésben való rögzítéséről és működtetéséről.*
- 5. Vizsgálja meg a helyi közösségi közlekedés esetében a teljes keresztszeti utasszámlálás lehetőségét, valamint vizsgálja meg annak hasznosítását a közszolgáltatás pontos tervezése, fejlesztése és üzemeltetése vonatkozásában.*
- 6. Vizsgálja meg a közszolgáltatás fejlesztése, hatékonyságának növelése érdekében a menetrendi optimalizálás kezdeményezési lehetőségeit.*
- 7. Vizsgálja meg a közszolgáltatás utasigényekhez való igazítása érdekében a reprezentatív utaselégedettség felmérésének és alkalmazásának lehetőségeit.*
- 8. Vizsgálja meg az MVK feladatellátását értékelő, ösztönző rendszer kialakításának lehetőségeit a szolgáltatási színvonal fenntartása, javítása érdekében.*
- 9. Intézkedjen a reorganizációs lehetőségek felmérése érdekében az MVK átvilágításáról és a tapasztalatok hasznosításáról.*

Az ÁSZ Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Jegyzője részére 1 pontból álló javaslatot fogalmazott meg:

- 1. Intézkedjen a közösségi közlekedés stratégiai dokumentumaiban meghatározott célokhoz, mérőszámokhoz visszamérési, nyomon követési kontrollpontok kiépítéséről, illetve a visszamérési, nyomon követési kontrolllok működtetéséről a Bkr. 8. § (1) bekezdése és a 10. §-a előírásainak érvényesítése érdekében.*

Az ÁSZ az MVK Zrt. vezérigazgatója részére 5 pontból álló javaslatot fogalmazott meg:

- 1. Gondoskodjon az MVK esetében olyan stratégia megalkotásáról, amelyben teljesülnek a Gtbr. 4. § (3) bekezdésének előírásaival összhangban a Taktv. 7/J. § (3) bekezdésében meghatározott követelmények.*

2. *Tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt eszközpótlási kötelezettségének az MVK az Önkormányzat által a fennálló kötelezettségek teljesítésére készített finanszírozási tervhez igazodóan tegyen eleget.*
3. *Mérje fel a fluktuáció és a munkavállalói leterheltség mérsékléséhez szükséges munkáltatói intézkedéseket.*
4. *A finanszírozási körülmények figyelembevételével mérje fel a jelentős javítást igénylő eszközök karbantartásánál a Gtbr. 6. § (2) bekezdés alapján a költség-haszon elv alkalmazási lehetőségét a közzolgáltatás színvonalának megtartása érdekében.*
5. *Vizsgálja meg a likviditási kockázatok mérséklése érdekében az Önkormányzat felé fennálló tartós követelések – a megfizetés elmaradása esetén történő – pótlásának kedvezőbb feltételekkel történő kiváltását.*

Az Állami Számvevőszékről szóló 2011. évi LXVI. törvény (a továbbiakban: ÁSZ tv.) 33. § (1) bekezdésében foglaltak értelmében az ellenőrzött szervezet vezetője köteles a jelentésben foglalt megállapításokhoz kapcsolódó intézkedési tervet összeállítani és azt a jelentés kézhezvételétől számított 30 napon belül az ÁSZ részére megküldeni.

Az ÁSZ 2026. szeptember 14. napján érkezett levelében a fentebb hivatkozott jogszabálynak megfelelően az intézkedési terv összeállítására és megküldésére a jelentés kézhezvételétől számított harminc napos határidőt adott, amely határidő 2026. október 14. napján telik le. A dokumentum összeállítására rendelkezésre álló idő alatt Közgyűlés összehívására nem került sor, azonban egyeztetve az ÁSZ ellenőrzés-vezetőjével, az Önkormányzat a harminc napos határidőt figyelembe véve 2026. október 5. napján előzetesen megküldte az intézkedési tervet véleményezésre, így jogszabályi kötelezettségének határidőben eleget tett.

Az ÁSZ által végzett ellenőrzések megállapításainak megismertetéséről, valamint a szükséges intézkedések megtételével kapcsolatos eljárásról szóló 8/2019. számú Polgármesteri és Jegyzői Együttes Utasítás 2.1. és 2.2. pontjai alapján az ÁSZ jelentésében foglaltak végrehajtása érdekében intézkedési terv készítése szükséges, melyet jóváhagyásra a Közgyűlés elé kell terjeszteni.

II. Előzmények

A Tartalmi összefoglalóban részletezettek szerint.

III. Várható szakmai hatások

Az intézkedési terv elfogadásával és annak végrehajtásával teljesülnek a Jelentésben foglalt megállapításokhoz kapcsolódó ÁSZ javaslatok.

IV. Várható gazdasági hatások

Az előterjesztés elfogadásának közvetlen gazdasági hatása nincs.

V. Kapcsolódások

Az előterjesztés kapcsolódik:

- a) a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (Nvtv.),
- b) a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.),
- c) az Állami Számvevőszékről szóló 2011. évi LXVI. törvény (ÁSZ tv.),

- d) a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (Sztv.),
- e) a költségvetési szervek belső kontrollrendszeréről és belső ellenőrzéséről szóló 370/2011. (XII. 31.) Korm. rendelet (Bkr.),
- f) a köztulajdonban álló gazdasági társaságok belső kontrollrendszeréről szóló 339/2019. (XII. 23.) Korm. rendelet (Gtbr.),
- g) a köztulajdonban álló gazdasági társaságok takarékosabb működéséről szóló 2009. évi CXXII. törvény (Taktv.),
- h) az Állami Számvevőszékről szóló 2011. évi LXVI. törvény és az Állami Számvevőszék által végzett ellenőrzések megállapításainak megismertetéséről, valamint a szükséges intézkedések megtételével kapcsolatos eljárásról szóló 8/2019. számú Polgármesteri és Jegyzői Együttes Utasítás és
- i) a személyszállítási közszolgáltatási szerződések odaítéléséről a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) rendelkezéseihez.

VI. Javaslat a sajtó tájékoztatására

A sajtó tájékoztatása indokolt.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az előterjesztést megvitatni, és a határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Miskolc, 2026. október „5.”,



Tóth-Szántai József
Tóth-Szántai József
polgármester

I. Határozati javaslat:

Az Állami Számvevőszék ellenőrzési jelentése alapján készített intézkedési terv jóváhagyásáról

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése az alábbi határozatot hozza:

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése az Állami Számvevőszék által végzett „Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaságok ellenőrzése – helyi közösségi közlekedés feladatellátás” című ellenőrzés jelentését tudomásul veszi és a jelentéshez kapcsolódóan Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének és Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata Jegyzőjének szóló javaslatok alapján elkészített intézkedési tervet a határozat melléklete szerinti tartalommal jóváhagyja.

Felelős:

Polgármester

Végrehajtásért felelős:

Polgármesteri Hivatal

Végrehajtást felügyelő osztály:

(ügyintézés helye: Városfejlesztési Főosztály)

Polgármesteri Hivatal

(ügyintézés helye: Társaság- és Intézményfelügyeleti Osztály)

Határidő:

azonnal

II. Határozati javaslat:

Az Állami Számvevőszék ellenőrzési jelentése alapján az MVK Zrt. vezérigazgatójának szóló javaslatok alapján készített intézkedési terv tudomásul vételéről

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése az alábbi határozatot hozza:

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése az Állami Számvevőszék által végzett „Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaságok ellenőrzése – helyi közösségi közlekedés feladatellátás” című ellenőrzés jelentéséhez kapcsolódóan az MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság vezérigazgatójának szóló javaslatok alapján elkészített intézkedési tervet a határozat melléklete szerinti tartalommal tudomásul veszi.

Felelős:

MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen
Működő Részvénytársaság vezérigazgató

Végrehajtásért felelős:

MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen
Működő Részvénytársaság

Végrehajtást felügyelő osztály:

Polgármesteri Hivatal
(ügyintézés helye: Társaság- és Intézményfelügyeleti
Osztály)

Határidő:

azonnal

INTÉZKEDÉSI TERV

Az Állami Számvevőszék „Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaságok ellenőrzése – helyi közösségi közlekedés feladatellátás” című, 26095 számú jelentésében foglaltak végrehajtására

Az Állami Számvevőszék által végzett ellenőrzés intézkedést igénylő javaslatai Miskolc Megyei Jogú Város Polgármestere részére:

- 1. Intézkedjen a nyilvános jelentés kézhezvételét követően az Állami Számvevőszék jelentésének a Közgyűlés során következő ülésére történő előterjesztéséről.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Intézkedni kell a nyilvános jelentés kézhezvételét követően az Állami Számvevőszék jelentésének a Közgyűlés során következő ülésére történő előterjesztéséről.

Felelős: Polgármester

Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)

Határidő: 2026. október 5.

- 2. Intézkedjen az Sztv. 4. § (4) bekezdés a) pontjában foglaltaknak megfelelően, a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó Miskolc Fenntartható Mobilitási Tervének (SUMP) Közgyűlés általi jóváhagyásáról.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Intézkedni kell a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 4. § (4) bekezdés a) pontjában foglaltaknak megfelelően, a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó Miskolc Fenntartható Mobilitási Tervének (SUMP) Közgyűlés általi jóváhagyásáról.

Felelős: Polgármester

Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Pályázati Főosztály)

Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)

Határidő: 2027. június 30.

- 3. Intézkedjen a Közfoglaltatási szerződésben, az Sztv. 4. § (4) bekezdés d) pontja és a 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltaknak megfelelően az elmaradt finanszírozási kötelezettségek vonatkozásában finanszírozási terv kidolgozásáról.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Intézkedni kell a Közfoglaltatási szerződésben, az Sztv. 4. § (4) bekezdés d) pontja és a 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltaknak megfelelően az elmaradt finanszírozási kötelezettségek vonatkozásában finanszírozási terv kidolgozásáról.

Felelős: Polgármester

Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Gazdálkodási Főosztály)

Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)

Közreműködő: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

Határidő: 2027. június 30.

4. *Intézkedjen az Sztv. 35. § (5) bekezdése alapján az MVK pénzügyi és gazdálkodási jellegű ellenőrzési rendszerének meghatározásáról és annak az Sztv. 25. § (3) bekezdés l) pontja alapján Közszolgáltatási szerződésben való rögzítéséről és működtetéséről.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Intézkedni kell az Sztv. 35. § (5) bekezdése alapján az MVK pénzügyi és gazdálkodási jellegű ellenőrzési rendszerének meghatározásáról és annak az Sztv. 25. § (3) bekezdés l) pontja alapján Közszolgáltatási szerződésben való rögzítéséről és működtetéséről.

Felelős: Polgármester

Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Városfejlesztési Főosztály)

Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)

Közreműködő: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

Határidő: 2027. szeptember 30.

5. *Vizsgálja meg a helyi közösségi közlekedés esetében a teljes keresztmetszeti utasszámlálás lehetőségét, valamint vizsgálja meg annak hasznosítását a közszolgáltatás pontos tervezése, fejlesztése és üzemeltetése vonatkozásában.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Meg kell vizsgálni a helyi közösségi közlekedés esetében a teljes keresztmetszeti utasszámlálás lehetőségét, valamint annak hasznosítását a közszolgáltatás pontos tervezése, fejlesztése és üzemeltetése vonatkozásában.

Felelős: Polgármester

Végrehajtásért felelős: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)

Határidő: 2026. december 31.

6. *Vizsgálja meg a közszolgáltatás fejlesztése, hatékonyságának növelése érdekében a menetrendi optimalizálás kezdeményezési lehetőségeit.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Meg kell vizsgálni a közszolgáltatás fejlesztése, hatékonyságának növelése érdekében a menetrendi optimalizálás lehetőségét.

Felelős: Polgármester

Végrehajtásért felelős: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)
Közreműködő: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Határidő: 2026. december 31.

7. *Vizsgálja meg a közszolgáltatás utasigényekhez való igazítása érdekében a reprezentatív utaselégedettség felmérésének és alkalmazásának lehetőségeit.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Meg kell vizsgálni a közszolgáltatás utasigényekhez való igazítása érdekében a reprezentatív utaselégedettség felmérésének és alkalmazásának lehetőségeit.

Felelős: Polgármester
Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Városfejlesztési Főosztály)
Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)
Közreműködő: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Határidő: 2027. január 31.

8. *Vizsgálja meg az MVK feladatellátását értékelő, ösztönző rendszer kialakításának lehetőségeit a szolgáltatási színvonal fenntartása, javítása érdekében.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Meg kell vizsgálni az MVK feladatellátását értékelő, ösztönző rendszer kialakításának lehetőségeit a szolgáltatási színvonal fenntartása, javítása érdekében.

Felelős: Polgármester
Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Városfejlesztési Főosztály, Polgármesteri Kabinet)
Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézmény-felügyeleti Osztály)
Közreműködő: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
 Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Jogi, Igazgatási és Szervezési Főosztály)
Határidő: 2027. szeptember 30.

9. *Intézkedjen a reorganizációs lehetőségek felmérése érdekében az MVK átvilágításáról és a tapasztalatok hasznosításáról.*

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesterének intézkedése:

Intézkedni kell a reorganizációs lehetőségek felmérése érdekében az MVK átvilágításáról és a tapasztalatok hasznosításáról.

Felelős: Polgármester
Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Polgármesteri Kabinet)
Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézményfelügyeleti Osztály)
Közreműködő: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Miskolc Holding Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Határidő: 2027. december 31.

Az Állami Számvevőszék által végzett ellenőrzés intézkedést igénylő javaslatai Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata Jegyzője részére:

- 1. Intézkedjen a közösségi közlekedés stratégiai dokumentumaiban meghatározott célokhoz, mérőszámokhoz visszamérési, nyomon követési kontrollpontok kiépítéséről, illetve a visszamérési, nyomon követési kontrollok működtetéséről a Bkr. 8. § (1) bekezdése és a 10. §-a előírásainak érvényesülése érdekében.*

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata Jegyzőjének intézkedése:

Intézkedni kell a közösségi közlekedés stratégiai dokumentumaiban meghatározott célokhoz, mérőszámokhoz visszamérési, nyomon követési kontrollpontok kiépítéséről, illetve a visszamérési, nyomon követési kontrollok működtetéséről a költségvetési szervek belső kontrollrendszeréről és belső ellenőrzéséről szóló 370/2011. (XII. 31.) Korm. rendelet (Bkr.) 8. § (1) bekezdése és a 10. §-a előírásainak érvényesülése érdekében.

Felelős: Jegyző
Végrehajtásért felelős: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Városfejlesztési Főosztály)
Végrehajtást felügyelő: Polgármesteri Hivatal (ügyintézés helye: Társaság- és Intézményfelügyeleti Osztály)
Határidő: 2027. szeptember 30.

Miskolc, 2026. október 5.



Tóth-Szántai József
Tóth-Szántai József
polgármester

INTÉZKEDÉSI TERV

Az Állami Számvevőszék „Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaságok ellenőrzése – helyi közösségi közlekedés feladatellátás” című, 26095 számú jelentésében foglaltak végrehajtására

Az Állami Számvevőszék által végzett ellenőrzés intézkedést igénylő javaslatát az MVK Zrt. vezérigazgatója részére:

1. *„Gondoskodjon az MVK esetében olyan stratégia megalkotásáról, amelyben teljesülnek a Gtbr. 4. § (3) bekezdésének előírásaival összhangban a Taktv. 7/J. § (3) bekezdésében meghatározott követelmények.”*

Feladat:

Stratégia megalkotása, amelyben teljesülnek a köztulajdonban álló gazdasági társaságok belső kontrollrendszeréről szóló 339/2019. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Gtbr.) 4. § (3) bekezdésének előírásaival összhangban a köztulajdonban álló gazdasági társaságok takarékosabb működéséről szóló 2009. évi CXXII. törvény (Taktv.) 7/J. § (3) bekezdésében meghatározott követelmények.

Felelős: MVK Zrt. vezérigazgató

Határidő: 2027. szeptember 30.

Előfeltétel: Az önkormányzati intézkedési terv 2. pontjának teljesülése.

2. *„Tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy a Közszolgáltatási Szerződés IV. 10. pontjában foglalt eszközpótlási kötelezettségének az MVK az Önkormányzat által a fennálló kötelezettségek teljesítésére készített finanszírozási tervhez igazodóan tegyen eleget.”*

Feladat:

Az MVK Zrt. vállalja, hogy amint rendelkezésére fog állni az Önkormányzat által a fennálló kötelezettségei teljesítésére készített, az Önkormányzat által elfogadott finanszírozás terv, úgy annak kézhezvételétől számított 90 naptári napon belül a felelős gazdálkodás figyelembevételével elkészíti a Közszolgáltatási Szerződés hatálya alá tartozó eszközpótlási kötelezettsége teljesítésére irányuló finanszírozási tervet.

Felelős: MVK Zrt. vezérigazgató

Határidő: 2027. szeptember 30.

3. *Mérje fel a fluktuáció és a munkavállalói leterheltség mérsékléséhez szükséges munkáltatói intézkedéseket.*

Feladat:

Az MVK Zrt. felméri, hogy munkáltatóként milyen intézkedésekkel tudja csökkenteni a munkavállalói fluktuációt és a leterheltséget, ez utóbbit különösen a járművezetők esetében. Az MVK Zrt. ennek kapcsán azt is megvizsgálja, hogy a munkaerőhiány csökkentése érdekében eddig tett lépések (toborzás, belső képzések, OFA képzés) pozitív hatása miért maradt el.

Felelős: MVK Zrt. vezérigazgató

Határidő: 2027. március 31.

4. *A finanszírozási körülmények figyelembevételével mérje fel a jelentős javítást igénylő eszközök karbantartásánál a Gtbr. 6. § (2) bekezdés alapján a költség-haszon elv alkalmazási lehetőségét a közszolgáltatás színvonalának megtartása érdekében*

Feladat:

Az MVK Zrt. a költség-haszon elv vizsgálatát, mint kontrollpontot beépíti a mindennapi eszköz-beszerzési, eszköz-javítási, és eszköz-karbantartási folyamataiba a működésre vonatkozó belső szabályozó dokumentumok (szabályzatok, irányítási eljárások, utasítások) megfelelő módosításával.

Felelős: MVK Zrt. vezérigazgató

Határidő: 2027. július 31.

5. *Vizsgálja meg a likviditási kockázatok mérséklése érdekében az Önkormányzat felé fennálló tartós követelések – a megfizetés elmaradása esetén történő – pótlásának kedvezőbb feltételekkel történő kiváltását.*

Feladat:

Az MVK Zrt. a pénzügyi piacon elérhető finanszírozási és követeléskezelési megoldásokat megvizsgálja és összehasonlítja az Önkormányzat felé fennálló tartós követelések pótlásának a jelenlegi finanszírozási modelljével.

Felelős: MVK Zrt. vezérigazgató

Határidő: 2027. július 31.

Miskolc, 2026. október

Gadnai-Bodnár Éva
vezérigazgató

Juhász János
szolgáltatási és műszaki igazgató



ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

JELENTÉS

**Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági
társaságok ellenőrzése – helyi közösségi
közlekedés feladatellátás**

2026.

26095

www.asz.hu



ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

JELENTÉS

**Az önkormányzati tulajdonban álló gazdasági
társaságok ellenőrzése – helyi közösségi
közlekedés feladatellátás**

2026.

26095

www.asz.hu


dr. Windisch László
elnök

ELLENŐRZÉSI IGAZGATÓSÁG:

ELLENŐRZÉSI IGAZGATÓSÁG II.

ELLENŐRZÉSI IGAZGATÓ:

DR. BAFFIA GERGELY GÁBOR igazgató

ELLENŐRZÉSVEZETŐ:

NAGY LÁSZLÓ ellenőrzésvezető

Jelentéseink az interneten a
www.asz.hu címen olvashatók.

IKTATÓSZÁM: EL-4167-004/2026

TÉMASORSZÁM: 53/2024

ELLENŐRZÉS-AZONOSÍTÓ SZÁM: V112202

TARTALOMJEGYZÉK

■ ÖSSZEFOGLALÁS	5
■ AZ ELLENŐRZÉS EREDMÉNYEI	8
1. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás céljai, feladatellátás szintje és szervezeti, gazdálkodási keretrendszere meghatározásának szabályszerűségi, célszerűségi szempontú értékelése	8
2. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság feladatellátásának célszerűségi és eredményességi szempontú értékelése.....	16
3. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság kockázatos gazdálkodási területeinek szabályszerűségi, célszerűségi szempontú értékelése.....	23
■ JAVASLATOK.....	38
■ I. FÜGGELÉK: ÉSZREVÉTELEK.....	40
■ II. FÜGGELÉK: ELLENŐRZÉSI MEGKÖZELÍTÉS.....	44
■ MELLÉKLETEK	50
I. sz. melléklet: Értelmező szótár.....	50
II. sz. melléklet: Az ellenőrzött szervezetek jegyzéke	52
III/a. sz. melléklet: Az MVK bevételeinek és ráfordításainak alakulása a 2022-2024. években....	53
III/B. sz. melléklet: Az MVK vagyongazdálkodását bemutató főbb mutatószámok megalapozó adatai.....	54
■ RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE	55

ÖSSZEFOGLALÁS

Az ÁSZ¹ ellenőrzési megállapításai szerint a miskolci helyi közösségi közlekedés működését több, egymással összefüggő tényező nehezítette, amelyek közül meghatározó jelentőséggel bírt a teljes időszakban elégtelen finanszírozás. Az Önkormányzat² által vállalt, de maradéktalanul ki nem egyenlített finanszírozási kötelezettség likviditási problémát, hitelfelvételi kényszert és ebből következően jelentős többletköltséget okozott az MVK³ esetében. Ezzel egyidejűleg elmaradtak a szükséges eszközpótlások, romlott a szolgáltatás minősége, annak megbízhatósága, és növekednek a működési kockázatok.

Az Állami Számvevőszék ellenőrzése Miskolc helyi közösségi közlekedésének 2022-2024. években történő feladatellátását vizsgálta. Az ellenőrzés kiterjedt a feladatellátást megrendelő Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatára, a szolgáltatást végző MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.-re, valamint a tulajdonosi joggyakorlásban részt vevő Miskolc Holding Önkormányzati Vagyongazdálkodó Zrt. szerepére. Az ellenőrzés a közösségi közlekedés céljait, finanszírozását, a feladatellátás kereteit, valamint a működtetés és a kontroll egyes elemeit vizsgálta. A helyi közösségi közlekedés kritikus közszolgáltatás, mely közvetlenül hat a lakosság mindennapi életére, a munkába járásra, az oktatás elérhetőségére és a város működésére. Amennyiben a szolgáltatás fenntartásához szükséges források nem állnak rendelkezésre teljeskörűen és időben, annak hatása megjelenik a szolgáltatás színvonalában, az eszközállomány állapotában és a gazdálkodás fenntarthatóságában is.

Az ellenőrzés megállapította, hogy a miskolci helyi közösségi közlekedés működésének egyik legjelentősebb problémája a finanszírozás hiánya volt.

A feladatellátás finanszírozása az ellenőrzött időszakban döntő mértékben önkormányzati forrásokra épült. A 2024. évi adatok alapján a helyi közösségi közlekedés három fő bevételi forrásából 63,9%-ot az Önkormányzat biztosított, az utazóközönség 30,2%-os arányban vett részt a menetdíj-bevételeken keresztül, míg az Állam 5,9%-kal járult hozzá szociálpolitikai menetdíjtámogatás formájában, így a rendszer működése meghatározó mértékben az önkormányzati szerepvállalástól függött.

Az Önkormányzat meghatározta a közszolgáltatás színvonalát és minden évben elismerte a közszolgáltatás indokolt költségeit, azonban a Közszolgáltatási szerződés⁴-ben vállalt finanszírozási kötelezettségeit 2016-tól kezdődően nem teljesítette maradéktalanul az MVK felé. A tartozás éves növekedése átlagosan 1,0-1,5 Mrd Ft⁵ között alakult, mellyel a tartozás állománya 2024 végére 9,6 Mrd Ft-ra emelkedett. Ez a kötelezettség az Önkormányzat 2025. évi működési kiadási előirányzatának 14,5%-át tette ki. A felhalmozódó, nem teljesített finanszírozási kötelezettség az Önkormányzat pénzügyi helyzetére is kiemelt kockázatot jelent.

A közösségi közlekedést a jogszabályi előírásoknak megfelelően az Önkormányzat **önként vállalt feladatként** biztosította. A nagyobb települések a közösségi közlekedést önként vállalt feladatként látják el, amely az ÁSZ véleménye szerint egy megyeszékhely esetében nélkülözhetetlen és az elvárt alapvető szolgáltatások részévé vált. Az önkormányzatoknak két fő bevételi forrásuk van: a helyi adók és a költségvetési támogatások, melyből el kell látniuk egyfelől a kötelező feladataikat, másrészt ebből szükséges finanszírozniuk a helyi közösségi közlekedést is. Az ellenőrzés nem terjedt ki Miskolc Megyei Jogú Város teljes gazdálkodásának ellenőrzésére, így ugyan az ellenőrzött időszakban a helyi iparűzési adóbevétel szolidaritási hozzájárulással csökkentett összegének növekedése meghaladta a helyi közösségi közlekedés önkormányzat általi finanszírozási igényének növekedését, az ÁSZ ellenőrzése nem tért ki annak okaira, hogy az Önkormányzat miért nem térítette meg teljeskörűen az MVK költségeit.

Az önkormányzati finanszírozás elmaradása az MVK likviditási helyzetét kedvezőtlenül érintette. Az MVK-nak a működés folyamatosságának fenntartása érdekében külső forrást kellett bevonnia cash-pool hitelkeret formájában, melynek kihasználtsága az ellenőrzött időszakban magas, átlagosan 95,7%-os volt. A hitelfelvételhez kapcsolódó kamatkiadások a vizsgált időszakban összesen 2,1 Mrd Ft-tal növelték a közösségi közlekedés ráfordításait, így a finanszírozási hiány többletköltséget is eredményezett. A kamatkiadásokra fordított összeg nagyságrendileg két villamos beszerzési árának felelt meg.

Az MVK nem megfelelő finanszírozásának hatása a vagyongazdálkodásában is megjelent. Az MVK a Közszolgáltatási szerződésben foglaltak ellenére – a forráshiány következtében – nem pótolta megfelelően az elhasználódott eszközeit. Az MVK a 2022-2024. évekre összesen 7,1 Mrd Ft összegű jármű- és kapcsolódó infrastruktúra-beruházást tervezett, amelyből az ellenőrzött időszakban tervezett beruházások 45,1%-a, 3,2 Mrd Ft valósult meg. A megvalósult beszerzések több mint fele, 54,0%-a 2022-ben, a Zöld Busz Projekt keretében megvásárolt 10 darab elektromos autóbuszhoz kapcsolódott, 1,7 Mrd Ft értékben.

Az eszközállomány elöregedése az ellenőrzött időszakban tovább folytatódott. Az MVK autóbuszai közül 52 darab, vagyis több mint az állomány egyharmada 18 évnél idősebb volt és futásteljesítményük meghaladta az egy millió kilométert. Emellett további 75 darab gázüzemű autóbusz az ideális élettartama végén járt és három darab (30 éves élettartamot meghaladó) villamos nosztalgia jelleggel került üzemeltetésre. A szakirodalmi források és nemzetközi gyakorlat alapján az autóbuszok ideális élettartama 8-10 év, míg a villamosok esetében ez 30 évben maximalizálódik. Miskolcon az eszközállomány átlagéletkora más városokhoz képest jelentősen kedvezőtlenebb képet mutatott.

A helyi közösségi közlekedés szempontjából kiemelt műszaki berendezések, gépek és járművek számveteli mérlegben kimutatott értéke a 2022-2024. években csökkent. Az elégtelen pótlás következtében a járműpark további elöregedése a karbantartási igények exponenciális növekedését eredményezi, amely a jövőben növekvő forrásigény kockázatát vetíti előre.

A finanszírozási problémákból adódóan elöregedő járműállomány és a közszolgáltatás személyi feltételeinek hiánya a közszolgáltatás minőségét is kedvezőtlenül érintették.

A késő járművek aránya 2024-ben elérte a járatok 23,9%-át. A járatkimaradások száma a 2022. évi 344-ről 2024. évre 4 463-ra emelkedett, ami közel tizenháromszoros növekedést jelentett. Ezek az adatok a szolgáltatás megbízhatóságának romlását jelezték. Az MVK a késések okairól nyilvántartást nem vezetett, a késések jellemzőit nem elemezte, ezáltal a szolgáltatás minőségének javítására sem tett megfelelő intézkedéseket.

Az Önkormányzat nem határozott meg, az MVK pedig nem végzett teljes körű, minden járatra kiterjedő keresztmetszeti utasszámlálást, melynek hiányában nem álltak rendelkezésre hiánytalanul a szolgáltatás optimalizálásához szükséges alapvető információk.

Az MVK vezérigazgatója az ÁSZ tv. 29. § (2) bekezdés szerinti, a jelentéstervezet megállapításaira tett észrevételében arról tájékoztatta az ÁSZ-t, hogy az ellenőrzés során felmerült hiányosság megszüntetése érdekében 2026. februárban intézkedéseket tettek az MVK járatai vonatkozásában teljeskörű, minden járatra kiterjedő keresztmetszeti utasszámlálás elvégzésére, valamint a közszolgáltatás optimalizálása érdekében a 2026. évtől az igényvezérelt járatok számának növelésére, több vonalra való kiterjesztésére, ezzel az ÁSZ megállapítása az ellenőrzés során hasznosult.

A humánerőforrás helyzete szintén a működés egyik kockázati tényezője. Az ellenőrzött időszak végére a járművezetők 91,1%-a teljesített túlmunkát, melynek magas aránya tartós leterheltséget jelzett és hosszú távon

növeli a fluktuáció kockázatát. A humánerőforrással kapcsolatos problémák kockázatot jelentenek a közfeladatellátás színvonala tekintetében.

Az Önkormányzat a Közzolgáltatási szerződésben foglaltak betartását a vonatkozó jogszabályi előírások ellenére – a szolgáltatás minőségére vonatkozó ellenőrzések kivételével – nem ellenőrizte az MVK-nál. A Holding⁶ az MVK felett pénzügyi kontrollt biztosított, ugyanakkor a feladatellátás minőségére és a költségek indokoltságára irányuló ellenőrzések nem tartoztak a feladatai közé, így azt nem ellenőrizte.

Az önkormányzatok és azok gazdasági társaságai a jogszabályoknak megfelelő felelős és fenntartható gazdálkodásra kötelesek. A finanszírozási problémákat illetően az ÁSZ hangsúlyozza, hogy a viteldíjak (jegyek, bérletek stb.) árainak meghatározásakor azoknak a közösségi közlekedést választó utazók számára gyakorolt nyilvánvaló hatása miatt nem csupán gazdasági, hanem egyéb (pl. közlekedési, városüzemeltetési, környezetvédelmi stb.) szempontokat is figyelembe kell venni. Ezen komplex döntés értékelése nem képezte az ellenőrzés tárgyát és az ÁSZ ezzel kapcsolatosan nem tett sem megállapítást, sem javaslatot.

A feltárt hiányosságok megszüntetése érdekében az Állami Számvevőszék a polgármester⁷ részére kilenc, a jegyző⁸ részére egy, az MVK vezérigazgatója részére öt javaslatot fogalmazott meg.

AZ ELLENŐRZÉS EREDMÉNYEI

1. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás céljai, feladatellátás szintje és szervezeti, gazdálkodási keretrendszere meghatározásának szabályszerűségi, célszerűségi szempontú értékelése

Összegző megállapítás	Az Önkormányzat rendelkezett a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó, az országos és regionális közforgalmú személyszállítással összehangolt koncepciókkal, stratégiákkal, tervekkel. A meghatározott célok megvalósulásának nyomon követésére visszamérési, nyomon követési kontrollpontokat, mérőföldköveket nem határozott meg. Az Önkormányzat jogszabályi előírások ellenére nem alakította ki teljeskörűen az MVK feletti pénzügyi, gazdálkodási és ellenőrzési kontrollrendszert, ezáltal nem volt biztosított a közpénz hatékony és célszerű felhasználása.
-----------------------	--

STRATÉGIAALKOTÁS ÉS NYOMON KÖVETÉS

Az Önkormányzat az ellenőrzött időszakban rendelkezett a Közgyűlés⁹ által elfogadott, a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó, az országos és regionális közforgalmú személyszállítással összehangolt **koncepciókkal, stratégiákkal, tervekkel**. A Közgyűlés – a TFK¹⁰ kivételével – a jóváhagyott koncepciókban, stratégiákban, tervekben rögzítette a célok elérését szolgáló indikátorokat, meghatározta a felelősöket és a megvalósulások határidejét is. Az elfogadott indikátorok többségükben jól mérhetőek voltak, célértékeket tartalmaztak, a különböző stratégiák, koncepciók, tervek összhangja biztosított volt. Az Önkormányzat a tervezés során a hazai- és a nemzetközi stratégiák, célkitűzések figyelembevételével, a Sztv¹¹. előírásainak eleget téve a stratégiáiban, terveiben azonosította a közösségi közlekedéssel összefüggő kockázatokat, meghatározta a kockázatok kezelésének módjait, valamint figyelembe vette a társadalmi igényeket. Az Önkormányzat az ellenőrzött időszakban **nem rendelkezett Közgyűlés által jóváhagyott SUMP¹²-pal** annak ellenére, hogy az Sztv. 4. § (4) bekezdés a) pontja alapján feladata volt a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó koncepciók Közgyűlés általi jóváhagyása. (A polgármester részére címzett 2. javaslat) Közgyűlési jóváhagyás hiányában **a SUMP-ban foglalt célok és intézkedések nem voltak számonkérhetőek, nem minősültek kötelező érvényűnek**. Mindezt alátámasztja, hogy a 2013. évben kitűzött legtöbb cél még a 2024. évben is csak cél maradt, azokat nem sikerült megvalósítani.

Az Önkormányzat közösségi közlekedéssel kapcsolatos stratégiai dokumentumait az 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat

**AZ ÖNKORMÁNYZAT KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ
STRATÉGIAI DOKUMENTUMAI**

SSZ	MEGNEVEZÉS	IDŐTÁV	KÖZGYŰLÉS ELFOGADTA	CÉLOK	HATÁRIDŐK	INDIKÁTOROK	MÉRFÖLDKÖVEK	ÖSSZHANG*
1.	SUMP	2013-2030 2016-2030	nem	✓	✓	✓	✗	✓
2.	TFK	2014-2030	igen	✓	✗	✗	✗	✗
3.	SECAP ¹³	2018-2030	igen	✓	✓	✓	✗	✓
4.	Klímastratégia ¹⁴	2020-2030	igen	✓	✓	✓	✗	✓
5.	FVS ¹⁵	2021-2027	igen	✓	✓	✓	✗	✓
6.	TVP ¹⁶	2021-2027	igen	✓	✓	✓	✓	✓
7.	ITS ¹⁷	2021-2027	igen	✓	✓	✓	✗	✓
8.	Dekarbonizációs terv ¹⁸	2022-2037	igen	✓	✓	✓	✓	✓
9.	Klímaszerződés ¹⁹	2024-2030	igen	✓	✓	✓	✗	✓

* Dokumentum összhangja a hazai és nemzetközi stratégiákkal, célokkal, tervekkel, egyéb dokumentumokkal
Forrás: Az Önkormányzat adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A Polgármesteri Hivatal²⁰ a TVP-ben és a Dekarbonizációs tervben a mérföldköveket és a célkitűzések/indikátorok részteljesítési határidejét meghatározta. A TFK kivételével, a többi **stratégiában, tervben az Polgármesteri Hivatal** végrehajtási határidőként a célkitűzések teljes időtávja utolsó évét rögzítette, **a célkitűzések/indikátorok részteljesítési határidejét annak célszerűsége ellenére nem határozta meg.** A célokat nem bontották részletes cselekvési tervekre, azokhoz mérföldköveket nem rendeltek, így nem volt lehetőség az időközi teljesülésük értékelésére, a Bkr.²¹ 10. § előírása ellenére a célok teljesülésének nyomon követése nem volt biztosított (A jegyző részére címzett 1. javaslat). A részhatáridők, mérföldkövek hiánya miatt – a TVP és a Dekarbonizációs terv kivételével – nem volt megállapítható a stratégiai dokumentumokban meghatározottak hazai és nemzetközi célkitűzésekhez való hozzájárulása.

A Közgyűlés 2021 májusában hagyta jóvá közösségi közlekedés fejlesztését célzó stratégiai tervként az autóbusz-flottához kapcsolódó Dekarbonizációs tervet. Ennek végrehajtási kötelezettségét a Közszolgáltatási szerződés részévé tették. A tervben elérendő célként rögzítették a járműállomány folyamatos megújítását, valamint az ezekhez tartozó infrastruktúra fejlesztések tervezett ütemét. A tervben kitűzött célokat azok mérhetősége érdekében indikátorokra bontották, valamint ezekhez – a TVP-hez hasonlóan – mérföldköveket határoztak meg. Azonban – a TVP-től különbözően – a Dekarbonizációs tervben a Bkr. 8. § (1) bekezdésben foglaltakkal ellentétesen a kontrolltevékenységet érintően **visszamérési kontrollpontokat, felelősöket nem jelöltek meg,** így a Bkr. 10. § előírása ellenére nem volt biztosított a célkitűzések megvalósulásának nyomon követése. (A jegyző részére címzett 1. javaslat)

A visszamérési kontrollok hiánya, valamint az értékelések elvégzésének elmaradása hátráltatta a kitűzött célok elérését.

A FELADATELLÁTÁS MEGSZERVEZÉSE

Az Önkormányzat a feladatellátás megszervezésével közvetlen odaítélés útján – pályáztatás nélkül – belső szolgáltatót, az Önkormányzat 100%-os közvetett tulajdonában álló gazdasági társaságot, az MVK-t bízta meg. Az MVK kijelölése megfelelt az 1370/2007/EK rendeletben²² biztosított felhatalmazásnak.

Az Önkormányzat a Közzolgáltatási szerződést 2011-ben kötötte meg az MVK-val 15 éves időtartamra. A szerződés alapján Miskolc közigazgatási határán belül a helyi közösségi közlekedés feladatellátását autóbusszal és villamossal szükséges teljesíteni, míg a 7-es számú vonal esetében szolgáltatás a közigazgatási határon kívülre került kiterjesztésre egészen Felsőzsolca²³ központjáig.

Az ÁSZ ellenőrzés jó gyakorlatként értékelte, hogy az Önkormányzat a Közzolgáltatási szerződés alapján az MVK szolgáltatásával gondoskodott a Miskolc közeli Felsőzsolca helyi- és a két város közötti elővárosi közlekedés ellátásáról. A kialakított jó gyakorlat nem általános a helyi közösségi közlekedés megszervezésében, mert a település határán átlépő helyközi szolgáltatásban való együttműködés feltétele háromoldalú megállapodások megkötése. A közzolgáltatás ellátására az Sztv.-ben meghatározottak szerint Háromoldalú megállapodást²⁴ kötött Felsőzsolca Város Önkormányzata, az Önkormányzat és a Minisztérium²⁵.

A települési önkormányzatok közötti együttműködés lehetőséget teremtett a párhuzamosságok csökkentésére, valamint a költségek optimalizálására. A helyi és a helyközi járatok összehangolása, egységes közlekedésszervezése elősegítette a helyi közösségi közlekedés fejlődését.

A Holding az MVK Alapszabályában vállalatcsoport-szintű működtetési szempontok alapján meghatározta az MVK Holding által irányított gazdasági társaságokkal való együttműködési- és egységes üzletpolitikájában való részvételi kötelezettségét, valamint kialakította a beszámolási rendszert. Az Önkormányzat a Közzolgáltatási szerződésben adatszolgáltatási és rendszeres tájékoztatási, illetve az utaselégedettségi jelentésre éves beszámolási kötelezettséget írt elő. Az MVK adatot szolgáltatott és beszámolt a közvetlen tulajdonos Holding és a közvetett tulajdonos Önkormányzat felé is. A beszámolási kötelezettség tartalma eltért, az MVK a Holdingnak pénzügyi-számviteli, az Önkormányzatnak a Közzolgáltatási szerződés teljesítésére vonatkozó adatokat, szakmai beszámolást teljesített.

A Közzolgáltatási szerződés – mint a két önálló jogi személy, az Önkormányzat és az MVK feladatellátással kapcsolatos részletszabályokat rögzítő dokumentuma – rendszeres felülvizsgálata és módosítása szükséges volt, mivel a menetrendi igények és az önkormányzati ellentételezések is változtak. Az Önkormányzat és az MVK 2011-től összesen 31 alkalommal – ebből négyszer a 2022-2024. években – módosította a Közzolgáltatási szerződést. **A Közzolgáltatási szerződésben rögzítették az Sztv. által előírt, a közzolgáltatási feladatok, illetve a közzolgáltatási kötelezettségek ellátásáért járó ellentételezés módját és mértékét, teljesítésének szabályait. Az Sztv. 25. § (3) bekezdés 1) pontja kötelező elemként írja elő a Közzolgáltatási szerződésben történő, az MVK ellenőrzésére vonatkozó szabályok rögzítését, amely kötelezettségnek az Önkormányzat nem tett eleget.** (A polgármester részére címzett 4. javaslat)

Az Önkormányzat a jogsértő állapot fennállásáról tudomással rendelkezett. A jogszerű működés helyreállítása érdekében 2024-ben a Közgyűlés elé került a Közzolgáltatási szerződés módosítását célzó előterjesztés, azonban annak elfogadására nem került sor, ezért a jogsértő állapot az ellenőrzött időszakban továbbra is fennállt.

A feladatellátás megszervezésénél figyelembe veendő fontos szempont volt az utasok számának alakulása. Az MVK adatai alapján az utasok kalkulált száma Miskolc közösségi közlekedési eszközein a 2022. évről a 2024. évre 3 198 ezer fővel csökkent. Ennek alakulását a jelentés 2. fókuszterülete, illetve a 6. ábra mutatja be. Az utasszám csökkenése különösen indokolta az időszakos **utasszámlálást** a járatok optimális kihasználtsága, valamint a hatékonyabb gazdálkodás megteremtése érdekében. Az Önkormányzat nem írta elő, hogy az MVK meghatározott időszakonként teljes keresztmetszeti utasszámlálást végezzen, annak ellenére, hogy az jelentős költségcsökkentést és közszolgáltatás optimalizálást eredményezett volna. (A polgármester részére címzett 5. javaslat) Az Önkormányzat **nem szabályozta** az utasszámok jelentős csökkenése esetén a teljes **menetrendi optimalizálás kezdeményezésének eseteit, amely nem volt célszerű.** (A polgármester részére címzett 6. javaslat)

Az ÁSZ ellenőrzés jó gyakorlatként értékelte, hogy 2023 októberétől az **MVK intézkedett** az addig utas nélkül közlekedő **garázsmenetek menetrendbe állításáról.** Az optimalizálásról szóló döntéssel nagyobb menetrendi kínálatot biztosított az utasok számára, továbbá a fajlagos költségeket is csökkentette.

A feladatellátás kereteit szabályozó Közszolgáltatási szerződés nem volt összhangban az Önkormányzat helyi közösségi közlekedéssel kapcsolatos stratégiai dokumentumaival, ezáltal a működés során meghozott döntések nem támogatták a kitűzött célok elérését.

A FELADATELLÁTÁS ELLENŐRZÉSE

Az MVK ellenőrzésében a Holding tulajdonosi joggyakorlóként, az Önkormányzat a közszolgáltatás megrendelőjeként vett részt. A Holding az MVK pénzügyi ellenőrzését látta el, mely magában foglalta a számviteli beszámolók felülvizsgálatát, likviditásának kontrollját. Az Önkormányzat a közszolgáltatás megfelelőségének kontrollja során kizárólag az MVK adatszolgáltatásaira támaszkodott.

Az Önkormányzat a 2022-2024. években az MVK-t külső szervezettel világította át a működés hatékonysága, a pénzügyi-gazdasági feladatok racionalizálása érdekében. Az átvilágítás során tett javaslatok végrehajtása nem történt meg, az átvilágításban javasoltak ellenére nem döntöttek szervezeti átalakításról, ezzel az Önkormányzat nem tett meg mindent a közpénzfelhasználás hatékonysága érdekében. (A polgármester részére címzett 9. javaslat)

Az Önkormányzat az MVK gazdálkodásának ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségét magának fenntartotta, azt nem adta át a Holding részére. **Az Önkormányzat a közszolgáltatás ellentételezésére fordított források felhasználásának ellenőrzésére az Sztv. 35. § (5) bekezdésében rögzítettek ellenére a közszolgálati szerződésben – mint kötelező elem – nem határozott meg és nem működtetett pénzügyi és gazdálkodási jellegű ellenőrzési rendszert.** (A polgármester részére címzett 4. javaslat)

Az Önkormányzat – összhangban a 1370/2007/EK rendelet „illetékes helyi hatóságra” vonatkozó előírásával – olyan ellenőrzési jogokat gyakorolt az MVK felett, amelyeket a saját szervezeti egységei felett is gyakorolt. Az Önkormányzat hiányosan működtette a kontrolltevékenységeket, mivel **az MVK által az Önkormányzat felé teljesített adatszolgáltatások tartalmának megfelelőségére irányuló kontrollt az MVK-nál a Bkr. 8. § (4) bekezdés c) pont ellenére nem szabályozta.** Az Önkormányzat az ellenőrzött időszak minden évében kontroll nélkül elfogadta az MVK által elkészített beszámolók, jelentések alapján a kimutatott költségeket. Jóváhagyó döntéseit az Önkormányzat nem támasztotta alá, **nem vizsgálta az MVK által elszámolt költségek indokoltságát és megalapozottságát – bár azt hiánytalanul nem is térítette meg –,** kizárólag a Közszolgáltatási szerződésben rögzített szolgáltatás minőségének betartására irányuló szakmai ellenőrzéseket végzett. **Nem végzett** ugyanakkor olyan

helyszíni, folyamat- és dokumentum szintű ellenőrzéseket, melyek reális képet adtak volna az MVK indokolt költségeiről. Az MVK gazdasági jellegű ellenőrzésének, beleértve az indokolt költségei kontrolljának hiánya kockázatot jelenthet az Önkormányzat gazdálkodására, az önkormányzati ellentételezés megalapozottságára, illetve a közszolgáltatás minőségére is. (A polgármester részére címzett 4. javaslat)

Az Önkormányzat az ellenőrzött időszakban annak célszerűsége ellenére nem alakított ki az MVK feladatellátását értékelő, ösztönző rendszert (például bonus-malus). Ösztönző rendszer hiányában az Önkormányzat nem rendelkezett eszközzel arra, hogy az MVK-t a szolgáltatási színvonal folyamatos emelésére készítse. Az MVK sem kapott ebből következően olyan visszacsatolást és motivációt, amely hozzájárulhatott volna a szolgáltatási színvonal folyamatos fejlesztéséhez. Az értékelő és ösztönző rendszer hiánya a teljesítmény csökkenését eredményezheti, veszélyeztetve a feladatellátás hatékonyságát és a szolgáltatás színvonalának emelését/szinten tartását. (A polgármester részére címzett 8. javaslat)

A FELADATELLÁTÁS FINANSZÍROZÁSA

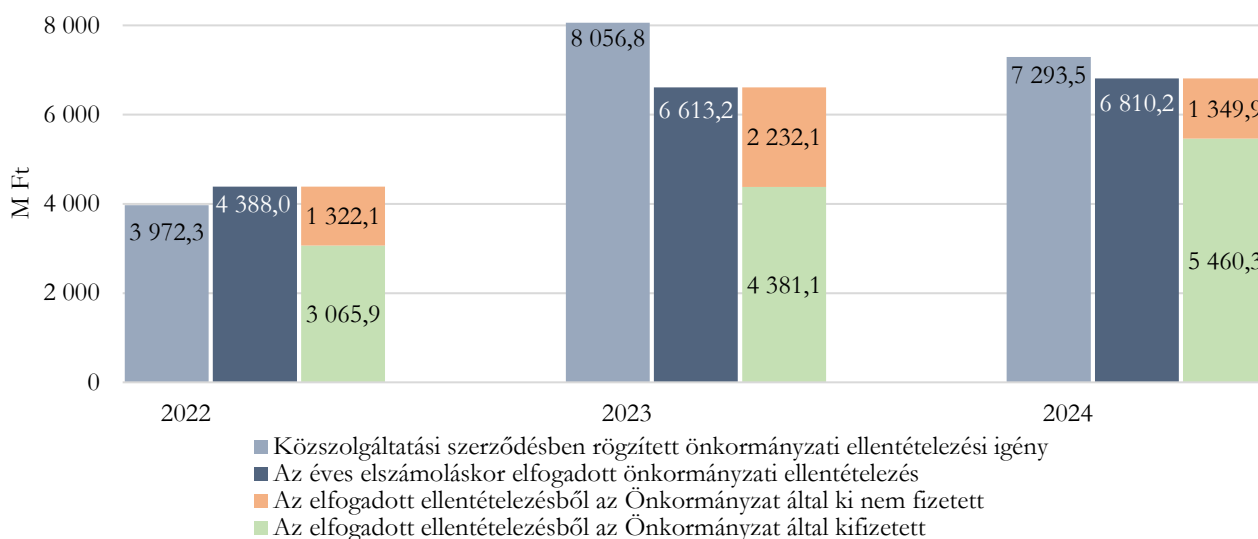
A helyi közösségi közlekedés finanszírozása közszolgáltatási ellentételezéssel valósult meg. A szolgáltatás finanszírozását döntő mértékben három forrás biztosította: a feladat ellátását vállaló Önkormányzat által megállapított díjtételek alapján a szolgáltatást igénybe vevők által megfizetett menetdíjbevételek, az önkormányzati ellentételezés, illetve az állami szociálpolitikai menetdíj-támogatás.

Az Önkormányzat az 1370/2007/EK rendelet és az Sztv. előírása alapján vállalta a Közszolgáltatási szerződésben a közszolgáltatással összefüggésben a komplett közlekedési hálózat működtetése során keletkező bevételekkel nem fedezett indokolt költségek és ráfordítások MVK felé történő ellentételezését. A közszolgáltatási ellentételezés számítási- és bemutatási módszertanát a Közszolgáltatási szerződés tartalmazta. Az Önkormányzat nem élt az 1370/2007/EK rendeletben rögzített lehetőséggel, az MVK részére a Közszolgáltatási szerződésben észszerű nyereséget nem határozott meg.

Az Önkormányzat az adatszolgáltatása alapján 2016-tól egyik évben sem fizette ki maradéktalanul az MVK felé elismert kötelezettségét, az igényelt és elfogadott, valamint a kifizetett és elmaradt önkormányzati ellentételezések 2022-2024. évi összegeit az 1. ábra mutatja be.

1. ábra

AZ IGÉNYELT ÉS ELFOGADOTT ÖNKORMÁNYZATI ELLENTÉTELEZÉS, VALAMINT A KIFIZETETT ÉS ELMARADT ÖSSZEGEK ALAKULÁSA 2022–2024 KÖZÖTT

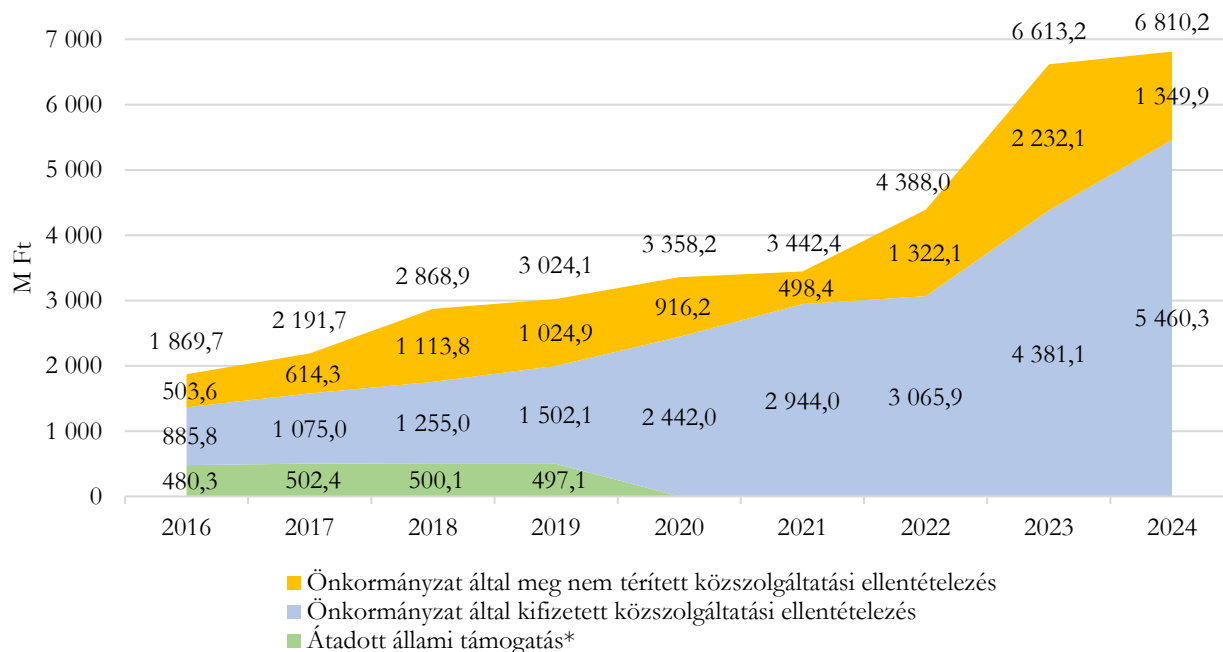


Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

Az Önkormányzat az MVK-t megillető ellentételezések teljes összegét a Közzolgáltatási szerződés előírásai ellenére – az éves elszámolás évének május 31. napjáig – nem fizette meg teljeskörűen. Ezen kötelezettség elmaradása a Ptk.²⁶ 6:137. §-a alapján a közzolgáltatási szerződés megszegését jelenti. A fennálló tartozás éves megbontású összegeit a 2. ábra mutatja be.

2. ábra

AZ ÖNKORMÁNYZAT 2024. DECEMBER 31-ÉN FENNÁLLÓ ELLENTÉTELEZÉSI KÖTELEZETTSÉGÉNEK ÉVEK KÖZÖTTI MEGOSZTLÁSA



* A feladatellátást érintően a vidéki önkormányzatok részére 2019-ig került forrás átadásra az adott évi költségvetési törvény alapján

Forrás: Az Önkormányzat adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A 2024. év végén fennálló, pénzügyileg rendezetlen önkormányzati ellentételezés összege 9 575,3 M Ft²⁷ volt és a **2016. évtől halmozódott fel**. A Közgyűlés által elfogadott és az MVK beszámolójában kimutatott **önkormányzati ellentételezések kiegyenlítését az MVK több alkalommal eredménytelenül kezdeményezte**.

Az Önkormányzat úgy finanszírozta a helyi közösségi közlekedési feladatellátáson kívüli, egyéb feladatellátását, hogy az MVK-val szembeni fizetési kötelezettségeit nem teljesítette, illetve az Sztv. 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltak ellenére **úgy tartotta fent az MVK közszolgáltatási kötelezettségét, hogy nem egyenlítette ki a közszolgáltatási kötelezettségből eredő bevételekkel nem fedezett indokolt költségeit**.

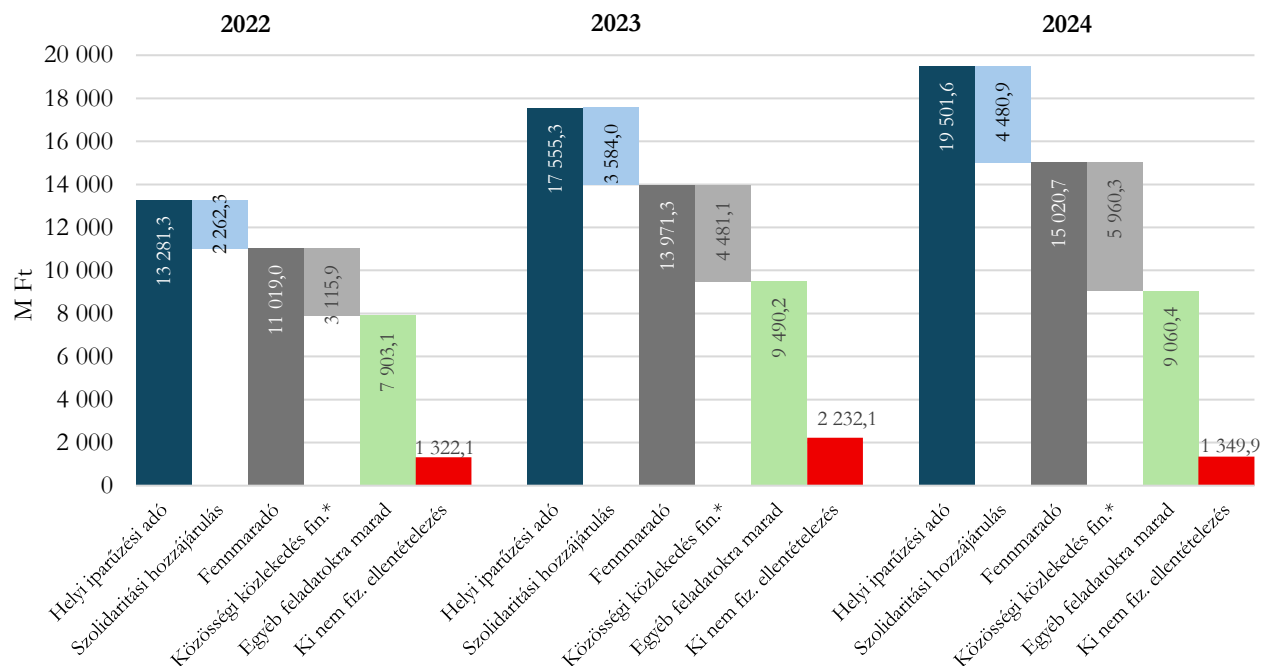
A települések a közösségi közlekedést **önként vállalt feladatként** biztosítják, jogszabály azt csak Budapest Főváros Önkormányzata esetében teszi kötelezővé. A nagyobb települések a közösségi közlekedést történelmileg örökölt feladatként látják el, amely napjainkban a lakosok részéről a megszokott, nélkülözhetetlen és az elvárt alapvető szolgáltatások részévé vált. Az Mötv.²⁸ és a Hatv²⁹. is rögzíti, hogy a helyi iparűzési adóbevétel elsőként a helyi közösségi közlekedési feladatellátás finanszírozására kell fordítani, továbbá az Mötv. azt is rögzíti, hogy az önként vállalt feladat nem veszélyeztetheti a kötelező feladatokat. Az ellenőrzés nem terjedt ki Miskolc Megyei Jogú Város teljes gazdálkodásának ellenőrzésére, így bár az ellenőrzött időszakban a helyi iparűzési adóbevétel szolidaritási hozzájárulással csökkentett összegének növekedése meghaladta a helyi közösségi közlekedés önkormányzat általi finanszírozási igényének növekedését, az ÁSZ nem tett megállapítást arra vonatkozóan, hogy az MVK elismert költségei miért csak részben kerültek megtérítésre.

Az Önkormányzat által elismert önkormányzati ellentételezés jogszabályi rendelkezésbe ütköző, szerződést szegő nem teljesítése azösszege miatt likviditási kockázatot hordoz magában. Az ellátásért felelős Önkormányzat oldaláról a Közszolgáltatási szerződésben vállalt fizetési kötelezettségének nem teljesítése a szolgáltatás színvonalának csökkenésével, a működés ellehetetlenülésével járhat.

Az Önkormányzat a 2022-2024. években képződött helyi iparűzési adóbevételét, az abból a közösségi közlekedés finanszírozására fordított ellentételezést, valamint az Önkormányzat által fizetett szolidaritási hozzájárulás összegét a 3. ábra tartalmazza.

3. ábra

A 2022-2024. ÉVI HELYI IPARÚZÉSI ADÓBEVÉTELEK ÉS AZOK FELHASZNÁLÁSÁNAK ALAKULÁSA



* A közösségi közlekedés finanszírozása oszlopok a korábbi éveket érintő ellentételezéseket is tartalmaztak.
Forrás: Az Önkormányzat adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A vidéki önkormányzatok esetében a 2020. évtől a helyi közösségi közlekedés központi költségvetésből származó állami támogatása megszűnt, amely tovább fokozta az Önkormányzati finanszírozás mértékét. Ennek következtében az Önkormányzatnak a 2020. január 1-jétől hatályos Mötv. és a Hatv. előírásai alapján a helyi iparüzési adóból származó bevételt elsőként a helyi közösségi közlekedési feladatellátás forrásaként kellett felhasználnia. Az Önkormányzatnak ugyanakkor már a feladatellátás tervezésénél és az arra vonatkozó kötelezettségvállalásnál figyelemmel kell lennie az Mötv. azon előírására, mely szerint az önként vállalt feladatok megoldása nem veszélyeztetheti a törvény által előírt, kötelező feladat- és hatáskörök ellátását. Az Önkormányzat az ÁSZ ellenőrzése során többször jelezte, hogy a rendelkezésre álló forrásait tovább csökkentette a szolidaritási hozzájárulásként megfizetett összeg, valamint az Önkormányzatnak tekintettel kellett lennie a kötelező feladatok forrásigényére is. Jelen ellenőrzésnek ugyan nem képezte tárgyát az Önkormányzat teljes gazdálkodásának kontrollja, azonban az ÁSZ megvizsgálta a helyi közösségi közlekedés finanszírozási igény változását, valamint a helyi iparüzési adóbevétel változását, csökkentve azt a szolidaritási hozzájárulás összegével. A helyi iparüzési adóbevétel szolidaritási hozzájárulással csökkentett összege 2022-ről 2023-ra 2 952,3 M Ft-tal, míg 2023-ról 2024-re 1 049,4 M Ft-tal emelkedett. Ugyanezen időszak alatt a helyi közösségi közlekedés Önkormányzat általi finanszírozási igénye 2022-ről 2023-ra 2 275,2 M Ft-tal, míg 2023-ról 2024-re 197,0 M Ft-tal növekedett. (Lásd 3. és 5. ábrák). A helyi iparüzési adóbevétel évenkénti növekedése meghaladta a helyi közösségi közlekedés önkormányzat általi finanszírozási igényének növekedését, ezáltal a forráshiányt nem okozhatta önmagában a szolidaritási hozzájárulás fizetési kötelezettségének emelkedése.

Az Önkormányzat egyik ellenőrzéssel érintett évben sem tett teljes egészében eleget a Közzolgáltatási szerződésben foglalt fizetési kötelezettségének. Az Önkormányzat ezen eljárása, mely során a **2016-tól tartozásként felhalmozott 9 575,3 M Ft kiegyenlítését nem teljesítette**, nem felelt meg Sztv. 4. § (4)

bekezdés d) pontja és a 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglalt előírásoknak. (A polgármester részére címzett 3. javaslat)

Az ÁSZ véleménye szerint az Önkormányzat azon gyakorlata, hogy az MVK részére elismert költségeket nem térítette meg maradéktalanul, nem csak szabálytalan, de negatívan hat az MVK likviditására, kamatteher révén növeli a költségeket, valamint veszélyezteti a közszolgáltatás megbízhatóságát és színvonalát.

Az Önkormányzat az MVK indokolt költségeit nem kontrollálta, a közszolgáltatás színvonalára ható ösztönző rendszert nem alakított ki, ezáltal az Önkormányzat mint a feladatellátásért felelős nem tett meg mindent annak érdekében, hogy az MVK közfeladatellátása hatékony, célszerű legyen, valamint a közszolgáltatás színvonala és gazdasági fenntarthatósága javulhasson.

A járatritkítások és a szolgáltatás minőségének csökkenése hozzájárulhat egy negatív spirál kialakulásához, amely utasszám csökkenéshez, majd ismételten a közszolgáltatás színvonalának csökkenéséhez vezet.

2. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság feladatellátásának célszerűségi és eredményességi szempontú értékelése

Összegző megállapítás

Az MVK a helyi közösségi közlekedés folyamatos működését biztosította, azonban a hosszú távú stratégiai tervezés hiánya és az elismert, de meg nem térített költségek növekedése kedvezőtlen hatást gyakorolt a feladatellátás minőségére. Az MVK az önkormányzati stratégiai célok megvalósításához nem járult hozzá maradéktalanul, mivel teljes keresztmetszeti utasszámlálást, reprezentatív utaselégedettség-mérést nem végzett, a késések okainak adatait az MVK nem gyűjtötte. A környezetvédelmi célok tekintetében a Gtbr.³⁰-ben foglaltak ellenére nem alakított ki és nem működtetett olyan kontrolltevékenységeket, amelyek biztosították volna a stratégiához kapcsolódó döntések célszerűségi, eredményességi szempontú megalapozottságát.

AZ MVK KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATELLÁTÁSÁNAK TERVEZÉSE

Az Önkormányzat közösségi közlekedési céljai elérése indokolta volna, hogy az MVK önkormányzati célokhoz kapcsolódó saját feladatellátási céljait hosszú távú stratégiában fogalmazza meg, továbbá támogassa a feladatai végrehajtása során az Önkormányzat stratégiáinak végrehajtását. Az MVK első számú vezetője a Gtbr. 4. § (3) bekezdésének előírása ellenére **nem határozott meg olyan stratégiát**, amely biztosította volna a Taktv. 7/J. § (3) bekezdésében meghatározott követelmények teljesülését. (A vezérigazgató részére címzett 1. javaslat)

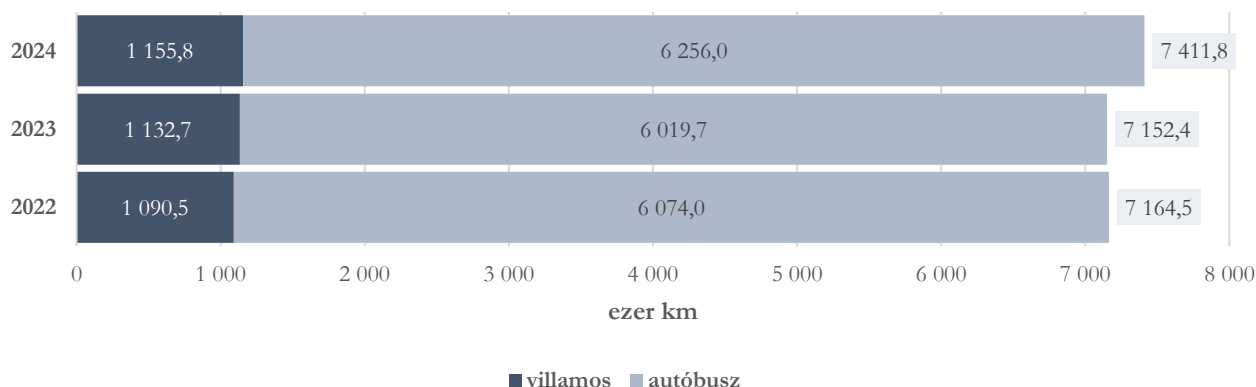
Az MVK a fenntarthatósággal, környezetvédelemmel, mobilitással kapcsolatos célkitűzéseit – melyek összhangban álltak az Önkormányzat közösségi közlekedés fejlesztési céljaival – éves szintű dokumentumokban fogalmazta meg. Az éves üzleti tervekben rögzített rövid távú célokat, viszont hosszú távú stratégia hiányában nem határozott meg olyan célokat, amelyek végrehajtása biztosította volna a közvetett tulajdonos érdekeinek, illetve az MVK erőforrásainak védelmét. Az MVK Ellenőrzési nyomvonal a megfogalmazott célok teljesítéséhez szükséges feladatokat rögzítette. **A környezetvédelmi célok tekintetében a Gt bkr. 8. §-ában rögzítettek ellenére az MVK nem alakított ki nyomon követést biztosító rendszert – azon belül az értékelés, a beavatkozás, a beszámolás feladatrendszerét –, továbbá nem jelölte ki az egyes feladatok felelőseit, és nem határozta meg azok végrehajtási határidejét sem.** Az MVK a további céljaira meghatározta a mérés, nyomon követés, értékelés, beavatkozás, beszámolás rendszerét, felelőseit, határidőket, illetve a megvalósítás nyomon követését biztosító mérőföldköveket. A Közzolgáltatási szerződésben meghatározott követelmények teljesülésének mérésére az éves közzolgáltatói jelentés szolgált. Az MVK – a Közzolgáltatási szerződésben szereplő – éves közzolgáltatói jelentés készítése kötelezettségének az ellenőrzött években eleget tett.

AZ MVK KÖZZSZOLGÁLTATÁSI FELADATELLÁTÁSÁNAK EREDMÉNYEI

Az Önkormányzat a 2021. évben Miskolc közösségi közlekedésének járatritkításáról, 30%-os futásteljesítmény csökkentésről döntött. Ez a döntés a szolgáltatási színvonal csökkenésével járt, melynek tényét a 92/2022. (VIII. 29.) önkormányzati határozat előterjesztése igazolja, mely szerint „*egyes városrészek elérése kritikusan alacsony, zsúfolt járművek, az utazási komfort szinte megszűnt, egészségügyi kockázat a zsúfoltság miatt, sok a panasz, emellett koszosak a járművek*”. 2023 októberében az Önkormányzat új, magasabb futásteljesítményű menetrendet rendelt meg az MVK-tól, ennek következtében az MVK utazási kapacitása az ellenőrzött időszak végére összességében emelkedett. A férőhely km teljesítmény, illetve a teljesített hasznos km az autóbuszok esetében – a 2022. évről a 2023. évre – kis mértékben csökkent, míg a 2023. évről a 2024. évre enyhe emelkedést mutatott. A teljesítménymutató a villamosoknál pedig évről évre növekedett, melyet a 4. ábra szemléltet.

4. ábra

A MENETREND SZERINTI KÖZLEKEDÉS FUTÁSTELJESÍTMÉNYÉNEK ALAKULÁSA AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI ÁGAKBAN 2022-2024 KÖZÖTT



Forrás: Az MVK 2022-2024. évi szakmai beszámolója alapján; ÁSZ szerkesztés

Az Önkormányzat úgy rendelt meg 2023-ban magasabb szintű szolgáltatást, hogy az 1. fókuszterület „*A feladatellátás finanszírozása*” résznél bemutatottak alapján ennek költségét, az önkormányzati ellentételezést nem fizette meg. A megrendelt magasabb szintű szolgáltatás teljesítésére (a 3. fókuszterületben

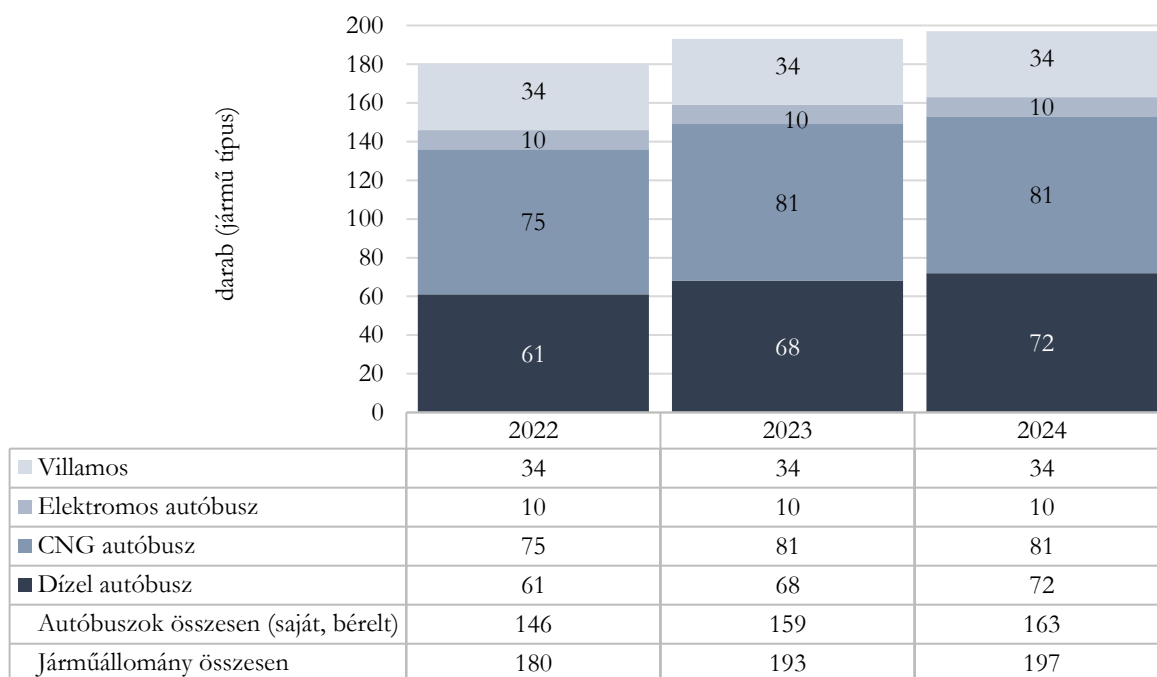
megállapítottak szerint) az MVK járműparkja nem volt megfelelő, illetve a humánerőforrása sem volt biztosított olyan mértékben, hogy a megrendelt többlet szolgáltatást késések és járatkimaradások növekedése nélkül legyen képes teljesíteni.

A közösségi közlekedés fenntartási költségeinek csökkentési igénye továbbá megkövetelte volna a rugalmas közlekedésszervezési megoldások alkalmazását. Ilyen megoldás lehet például az autóbuszok esetében igényvezérelt járatok alkalmazása. Az Önkormányzat közösségi közlekedés fejlesztési célként tűzte ki az esélyegyenlőség megteremtése érdekében a mozgáskorlátozottak és az idősek számára háztól-házig igényvezérelt járatok közlekedtetését. Az MVK a gazdaságilag előnyös üzemeltetés lehetőségeit keresve **üzemeltetett igényvezérelt járatokat, azonban** ez a közlekedésszervezési megoldás a gazdaságosságra érdemi hatást nem tudott gyakorolni, mivel **ezek száma elenyésző arányt képviselt a menetrend szerinti járatokhoz viszonyítva**. Az igényvezérelt járatok száma az autóbuszos szolgáltatás három ezrelékét sem érte el.

Az MVK egyik környezetvédelmi célkitűzése volt a 2022-2024. években a kevésbé szennyező elektromos üzemű autóbuszok részarányának növelése. A három ellenőrzött évben **a rendelkezésre álló, helyi szinten zero emissziós járműállomány aránya** – forráshiány következtében – jelentősen **nem változott, a környezetvédelmi cél nem teljesült**. A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás biztosítása érdekében ugyan 2022 novemberében beüzemelésre került 10 db elektromos autóbusz – a villamosok változatlan darabszáma mellett –, azonban évről évre növekedett a legkevésbé környezetkímélő dízel autóbuszok száma, kevésbé környezetszennyező gázüzemű autóbuszok üzembeállítása mellett. Az MVK járműállományának alakulását részletesen az 5. ábra szemlélteti.

5. ábra

A MENETREND SZERINTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁS LEBONYOLÍTÁSÁHOZ RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ JÁRMŰÁLLOMÁNY VÁLTOZÁSA A 2022-2024. ÉVEKBEN (DECEMBER 31-ÉN)



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A környezetvédelmi célok teljesítéséhez és ezzel egyidejűleg a közszolgáltatás színvonalához jelentős mértékben hozzájárulnak a járművek korszerűségi, műszaki fejlettségi jellemzői. Ennek megfelelően a

szolgáltatóknak és egyben közösségi közlekedést használóknak érdekük a minél korszerűbb és újabb buszok beszerzése.

Az ellenőrzött években az MVK minimális mértékben csökkenteni tudta a járműpark átlagos életkorát a „Zöld Busz Program” keretében 2022-ben megvalósított 10 darab elektromos járműbeszerzés révén, illetve 2023-ban 6 darab CNG midibusz beszerzés által. Ezzel 2024-ben a járműparkon belül az autóbuszok átlagos életkora 13,9 év, míg a villamosoké 12,5 év lett. Összehasonlításképpen: a DKV Zrt.³¹ 21 darab saját tulajdonú autóbusza átlagos életkora 4,8 év, a villamosoké 16,4 év volt 2024-ben. A BKV Zrt. adatszolgáltatása alapján a saját autóbuszai átlagéletkora 2022-ben 9,6 év volt. Az MVK akadálymentesített járműveinek száma az új beszerzésekkel növekedett, 2024-re az autóbuszok esetében elérte a 143 darabot. A villamos állomáson belül nem történt változás, mindhárom évben a 34-ből 31 darab akadálymentesített jármű volt. Az MVK járműösszetételét részletesen a 3. fókuszterület 18. ábrája mutatja be.

Az autóbuszok életkora jóval meghaladta az iparágban járműcserére javasolt 8-10 éves élettartamot. A 25048 számú jelentéssel zárt ÁSZ ellenőrzéshez a BKK Zrt.³² által szolgáltatott adatok alapján az ArrivaBus Kft.³³-vel kötött közszolgáltatási szerződésben úgy rendelkeztek, hogy annak leteltekor az autóbuszok kora ne haladja meg a 8+2 évet. A szolgáltató költség szintjére saját járművek esetén kihat a járművek életkora és futásteljesítménye. A bérelt járművek esetén – amennyiben a karbantartás a bérbeadó feladata – a járművek életkorának szerződésben való meghatározásában a szolgáltatót a minőségi követelmények betartása motiválhatja.

A közszolgáltatás költség szintjét befolyásolta a járművek életkorának növekedéséből eredő karbantartási költség szint emelkedése, mely közvetlenül hatott a fajlagos költség szintre. Ezt az ÁSZ jelentése a 3. fókuszterületnél mutatja be.

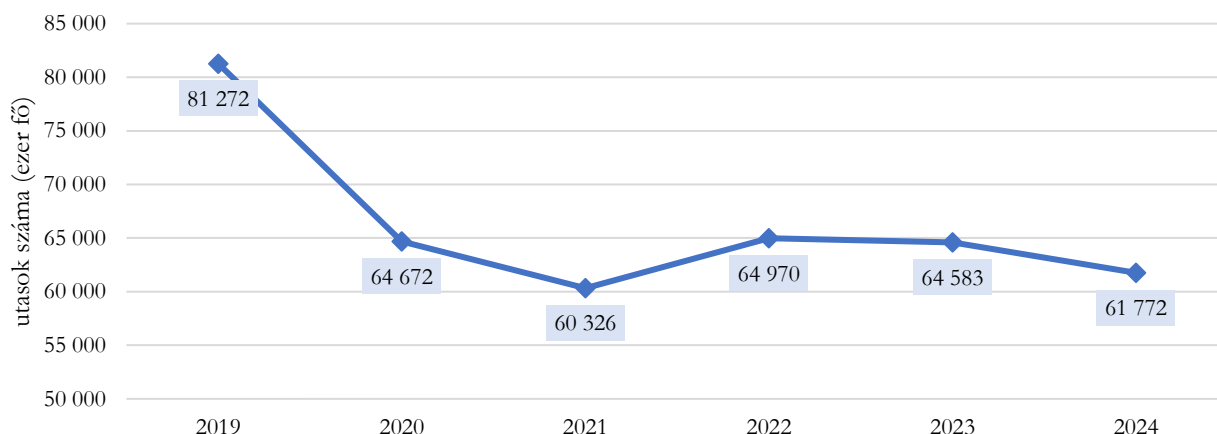
Az ÁSZ ellenőrzés jó gyakorlatként értékelte, hogy az MVK törekedett a zéró emissziós járművek kihasználtságának növelésére, amelynek eredményeként ezen járművek éves futásteljesítménye emelkedő tendenciát mutatott. A 2022-ben beszerzett 10 darab, helyi közlekedésben alkalmazott, környezetkímélő és klímasemleges, elektromos meghajtású városi autóbusz hozzájárult ahhoz, hogy 2022-ről 2023-ra a szén-dioxid-kibocsátás éves szinten 6,1%-kal csökkenjen. Ugyanakkor a következő két évben emelkedett a dízelüzemű autóbuszok száma, amelyet 2023-ban a gázüzemű járművek állományának növekedése is kísért. Ennek következtében a flottán belül csökkent a zéró emissziós járművek aránya, ami 2023-ról 2024-re 2,4%-os szén-dioxid kibocsátás növekedést eredményezett. Bár az ellenőrzött időszakban a szén-dioxid-kibocsátás összességében 9,6%-kal mérséklődött, ez nem bizonyult elegendőnek a környezetvédelmi célkitűzések teljesítéséhez.

Az ÁSZ véleménye szerint elengedhetetlen a potenciális utazóközönség igényeinek megismerése és a szolgáltató lehetőségeivel való rugalmas összehangolása. Mindezek megbízható, kényelmes járatokkal, vonzó szolgáltatásokkal és utasbarát kommunikációval érhetők el, amely magában foglalja a pontos menetrendet, a tiszta járműveket, a kedvező árakat és a könnyen hozzáférhető információkat.

„Az MVK Zrt. működésének áttekintése pénzügyi adatok tükrében” című önkormányzati dokumentum szerint Miskolcon az MVK által kalkulált utasszám 2015-2019. között stagnált, majd 2020-tól több mint 20%-kal csökkent, melynek oka a COVID-19 világjárvány megjelenését követően bevezetett korlátozó intézkedések, az otthoni munkavégzés lehetőségének terjedése, a digitális oktatásra történő átállás. Az **utazási szokások megváltozása olyan mértékű utasszámcsökkenést eredményezett, melynek hatására 2024. év végére az utasszám nem volt képes elérni a 2019. évi mértéket.**

6. ábra

AZ MVK ÁLTAL KALKULÁLT UTASSZÁM ALAKULÁSA (2019-2024)



Forrás: Az Önkormányzat adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A COVID-19 világjárványt követően az utasszám növekedésnek indult, azonban 2024-ben ismét utasszám csökkenés következett be. A csökkenés a 2023 októberében bevezetett jegyáremelést követte, melynek utasszámcsökkenésre gyakorolt hatását egyértelműen nem lehet megállapítani. Az MVK járatain teljeskörű, minden járatra és menetrendi időpontra kiterjedő keresztmetszeti utasszámlálás a 2019. évben valósult meg utoljára, ezt követően csak eseti jelleggel, célzott utasszámlálás történt a digitális utasszámláló berendezéssel ellátott 57 darab jármű révén.

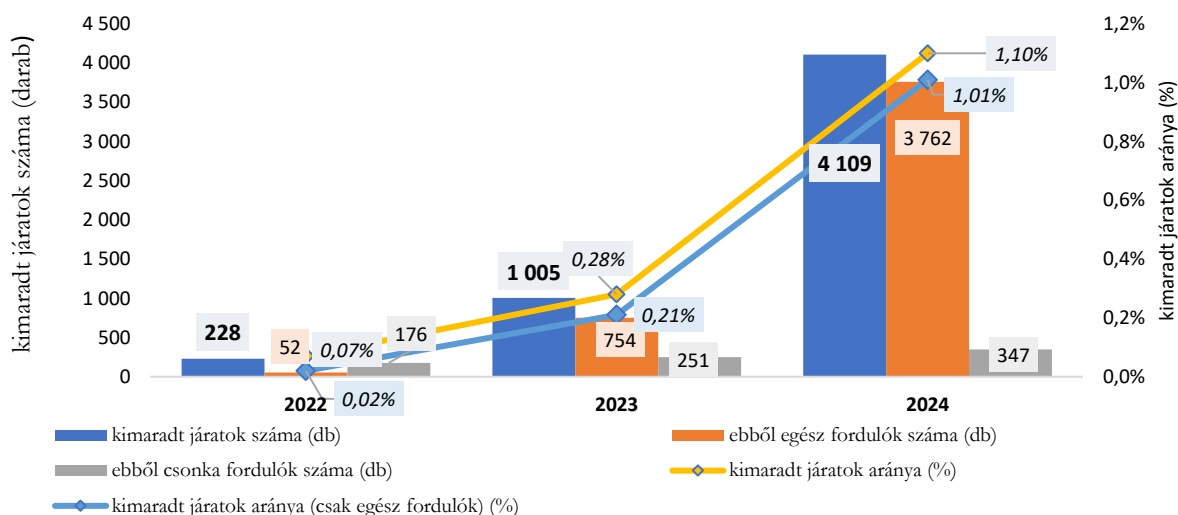
A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MINŐSÉGE MÉRÉSÉNEK ELEMEI

A közösségi közlekedés minőségét – a már taglalt futásteljesítmény, járatsűrűség és a járműösszetétel mellett – jellemzi a menetrend szerinti fordulók számához viszonyított kimaradt és csonka járatok aránya, valamint a késések alakulása.

Az összesen **kimaradt járatok** száma meredeken felfelé ívelő trendű volt, **az előző évhez képest minden évben csaknem megnégyszereződött**, amíg 2022-ben még csak 344 teljes járat maradt ki, addig 2023-ban már 1 200, 2024-ben pedig 4 463 esetben maradt ki menetrendben meghirdetett járat. Az MVK kimaradt autóbusz- és villamosjáratainak 2022-2024. évi alakulását a 7. és a 8. ábra szemlélteti.

7. ábra

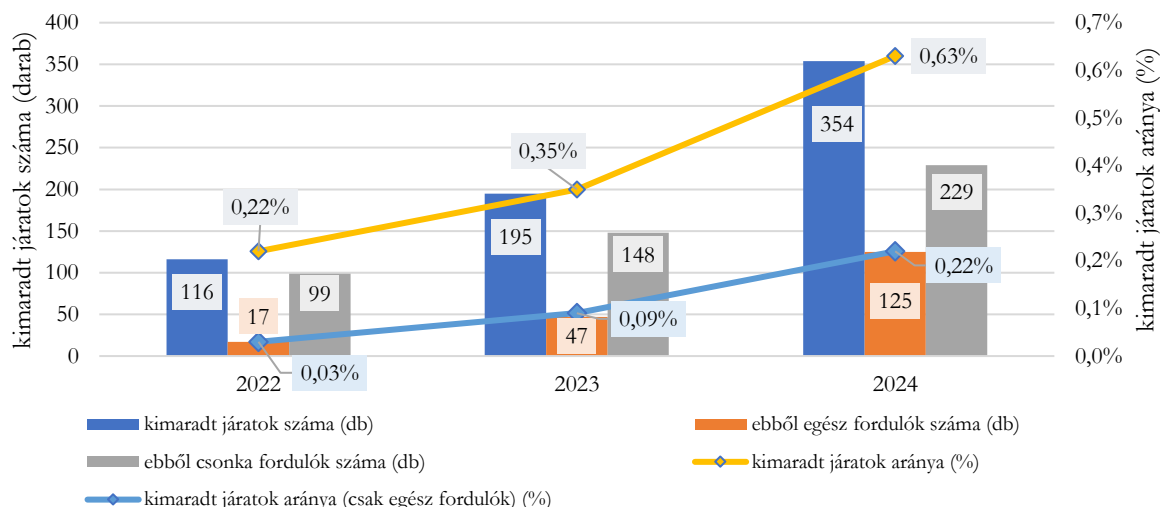
AZ MVK-NÁL A KIMARADT AUTÓBUSZJÁRATOK SZÁMA ÉS ARÁNYA (2022-2024)



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

8. ábra

AZ MVK-NÁL A KIMARADT VILLAMOSJÁRATOK SZÁMA ÉS ARÁNYA (2022-2024)



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A kimaradt járatok számának emelkedése mellett **a késések¹ száma** is jelentősen növekedett. A **2022. évről a 2023. évre 46,2%-kal, a 2023. évről a 2024. évre további 9,0%-kal nőtt** a menetrendtől eltérő járatok száma. **A késéssel induló és érkező járatok száma ugrásszerűen emelkedett**, 2022 és 2024 között az évek sorrendjében 113 195 darab, 165 474 darab és 180 314 darab volt, mely értékek 2024-ben **elérték a járatok számának 23,9%-át**. A késések kiküszöbölésére vonatkozóan a Közszolgáltatási szerződés – annak célszerűsége ellenére – előírást nem tartalmazott. A késések okait ugyanakkor az MVK annak indokoltsága és célszerűsége ellenére nem gyűjtötte, kizárólag annak tényét rögzítette. **Adatbázis hiányában a késések jellemzőit az MVK nem gyűjtötte, azonban okaiként a fokozatosan romló műszaki állapotot és az elégtelen humán erőforrás állományi szintet azonosította.**

A 2023. évi közszolgáltatói jelentésben az MVK feltárta, hogy az új menetrend bevezetése mind a kimaradt egész, mind a csonka fordulók számában növekedést eredményezett, mivel **a járművezetői létszám nem volt elégséges a megváltozott menetrend teljesítéséhez.**

Az ÁSZ véleménye szerint a kimaradt, illetve a késő járatok számának kiugró növekedése a közösségi közlekedés színvonalcsökkenésére utal, és növeli az utazni szándékozók bizalmatlanságát, magában hordozva a további utasszámcsökkenés kockázatát. A kimaradt vagy részben teljesült járatok számának növekedése nem kizárólag az új, 2023. október 14-től hatályos menetrendnek, hanem a járművek romló műszaki állapotának, csökkenő rendelkezésre állási arányának is következménye volt. A közszolgáltatás színvonalcsökkenésének okait az MVK dokumentálta, de sem az MVK, sem az Önkormányzat nem intézkedett ezek elhárítása érdekében.

¹ Késések alatt a menetrendtől eltérő indulásokat és érkezéseket értjük. A késéssel érintett induló és érkező járatok száma tekintetében az adatok a két ágazatra együttesen állnak rendelkezésre.

AZ MVK PANASZKEZELÉSI TEVÉKENYSÉGE

Az utaspanaszok kivizsgálása nem csupán jogszabályi kötelezettsége a szolgáltatónak, hanem azok kiértékelése, és a tapasztalatok szolgáltatás folyamatába való visszacsatolása támogathatja a közszolgáltatás minőségének emelését, az utazóközönség elégedettségének növelését.

A 2022-2024. években az MVK fő kategóriák szerinti megoszlásban elemezte és értékelte a beérkezett utaspanaszokat. A 2022. évben 1 393 darab, az előző évhez képest 399 darabbal kevesebb észrevétel érkezett, ezeknek közel a fele a forgalom lebonyolítását és a forgalomszervezést – pontatlan közlekedés, illetve nem megfelelő jármű tisztaság – érintette. Jelentős volt az eltérés az előző évhez képest a járművek műszaki állapotára vonatkozó panaszok esetében, megduplázódott ezen bejelentések száma. A 2023. évben a panaszok száma 394 észrevétellel 1 787 darabra emelkedett. A jelentős növekedésben egyaránt közrejátszott a 2023 októberében bevezetett új menetrend és a megemelt menetdíj. Ennek következtében **a legtöbb utas a forgalom lebonyolítását és a forgalomszervezést bírálta, a pontatlan közlekedés, a kimaradt járatok és a jegyellenőri problémák mellett.** A 2024. évben az előző évi kiugró értéknél 199-cel kevesebb, összesen 1 588 panasz érkezett. Leginkább a forgalom lebonyolítására érkeztek panaszok, valamint az MVK dolgozók viselkedésével kapcsolatos negatív észrevételek száma duplázódott meg.

Az ügyféleszrevételek kezelését tartalmazó belső szabályzatban foglaltakkal ellentétben az MVK a jogosnak ítélt panaszok – 3 mintatétel – esetében nem hallgatta meg a járművezetőket, ezáltal annak a panaszok rendszerszintű visszacsatolásnak hasznosulása nem valósulhatott meg. Az ÁSZ által ellenőrzött mintatételek tekintetében az MVK minden esetben a panaszt benyújtó ügyfelek részére a Fogyasztóvédelmi tv.³⁴ előírásainak megfelelő határidőben, írásban válaszolt.

Az MVK az utasészrevételeket minden évben kiértékelte, megfogalmazva az ügyfélelégedettséget növelő intézkedéseit és annak eredményeit is. A panaszügyek kezelését, az észrevételek tendenciájának bemutatását tartalmazó beszámolót készített két alkalommal – a 2023. és 2024. évben – az FB³⁵ részére.

AZ MVK UTASELÉGEDETTSÉG-MÉRÉSI TEVÉKENYSÉGE

Az utaselégedettségi-mérésekből kinyerhető információk közvetlenül hozzájárulhatnak a szolgáltatási színvonal emeléséhez és a menetrend kialakításához. Az önkormányzati célok megvalósítását, eredményeinek visszamérését támogatja a szolgáltató által végzett utaselégedettség-mérés. Az utasok véleményének, igényeinek megismerése elősegíti az utasélmény emelését támogató intézkedések megtételét, ezzel hozzájárul a meglévő utasok megtartásához, illetve pozitív visszacsatolást ad a potenciális új utasoknak.

A Közszolgáltatási szerződésben a felek rögzítették, hogy az utasok minőségi elvárásainak és véleményének megismerése érdekében az MVK évente egyszer utaselégedettség-mérést köteles készíttetni, amelynek eredményét az Önkormányzat rendelkezésére kellett bocsátania. A Közszolgáltatási szerződésben az Önkormányzat **nem határozta meg az utaselégedettség-mérés módszerét** annak célszerűsége ellenére, ennek következtében az MVK a 2022-2024. években az utaselégedettséget kizárólag a saját honlapján, online kitölthető formában mérte. Az utaselégedettségi felmérések kiértékelései alapján **a mérések eredményei nem voltak reprezentatívak**, mivel csak az MVK honlapját felkeresők értékelték a szolgáltatásokat, a kitöltők száma^{II} nem érte el a szolgáltatást igénybe vevők egy ezrelékét sem.

^{II} A kérdőívet kitöltők száma 2022-ben 405 fő, 2023-ban 558 fő, 2024-ben 264 fő volt.

A digitális felméréssel nem voltak elérhetőek az utazóközönség azon részei, akik a digitális teret kevésbé használják, valamint a magyar nyelvet nem, vagy csak korlátozottan beszélő utasok – például külföldi hallgatók, turisták vagy a városban dolgozó nem magyar anyanyelvű lakosok. (A polgármester részére címzett 7. javaslat)

3. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság kockázatos gazdálkodási területeinek szabályszerűségi, célszerűségi szempontú értékelése

Összegző megállapítás

Az MVK az önkormányzati ellentételezés kifizetésének tartós elmaradását cash-pool hitelkeretből pótolta, amely ugyan a folyamatos működést biztosította, de annak kamatköltsége tovább fokozta a kiadásokat. Az elmaradó Önkormányzati ellentételezés miatt az MVK a közszolgáltatáshoz kapcsolódó infrastruktúra beruházásait elhalasztotta, a járművek eszközpótlásáról – a Közszolgáltatási szerződésben előírtak ellenére – nem gondoskodott. A karbantartásokat – tíz mintatétel vonatkozásában – nem költségtakarékosan végezték, ami nem volt célszerű. Az MVK a járművezetőit jelentős túlmunkával foglalkoztatta, valamint a szabadságaik kiadásánál több esetben figyelmen kívül hagyta az Mt.³⁶ előírásait. Az MVK az Önkormányzat és a Holding felé a beszámolási kötelezettségét szabályszerűen teljesítette.

AZ MVK GAZDÁLKODÁSA

Az MVK összes bevétele a 2022. évi 10 127,8 M Ft-ról a 2024. évre 2 375,6 M Ft-tal, 23,5%-kal **emelkedett**. A változás döntően az önkormányzati ellentételezések növekedésének, valamint a szociálpolitikai menetdíj-támogatás csökkenésének együttes hatásából adódott. A bevételek 2022-2024. évi alakulását részletesen a III/A. sz. melléklet tartalmazza.

A menetdíjbevétel az ellenőrzött időszak első két évében növekedett, a 2022. évi 2 708,6 M Ft-ról a 2023. évre 20,8%-kal, 563,5 M Ft-tal, jellemzően a bérleteladások emelkedése miatt. A menetdíjbevétel további növelése céljából 2023. októberben átlagosan 21,4%-os tarifaemelés történt, melyet követően a 2024. évben a jegyáremelést megalapozó kalkulációkkal ellentétben, csökkent az utasszám, valamint az értékesített jegyek, bérletek száma. Ennek eredményeként a 2024. évben az előző évhez képest 4,2%-kal, 136,8 M Ft-tal kevesebb menetdíjbevétele keletkezett az MVK-nak. **A szociálpolitikai menetdíj-támogatás** összege 2022 és 2024 között 702,9 M Ft-ról 630,2 M Ft-ra csökkent a kedvezményes tanuló és nyugdíjas bérleteladások mérséklődése miatt. **Az MVK bevételein belül az önkormányzati ellentételezés** a 2022. évi 4 388,0 M Ft-ról a 2024. évre jelentős mértékben, 55,2%-kal, 6 810,2 M Ft-ra emelkedett, tekintettel arra, hogy a szociálpolitikai menetdíj-támogatás visszaesett és a menetdíjbevételek nem realizálódtak a tervezett szinten. Ezzel párhuzamosan a Felsőzsolca tömegközlekedésének ellátásával

kapcsolatos ellentételezés összege^{III} is folyamatosan növekedett, amely a 2024. évben 64,4 M Ft volt. A Háromoldalú megállapodás keretében ellátott feladatokkal összefüggő, bevételekkel nem fedezett kiadások ellentételezését Felsőzsolca Város Önkormányzata kiegyenlítette.

Az MVK összes ráfordítása a 2022. évi 10 118,3 M Ft-ról a 2024. évre 2 364,5 M Ft-tal, 23,4%-kal **emelkedett**, melynek alakulását részletesen a III/A. sz. melléklet tartalmazza.

Az MVK költségstruktúrájában minden ellenőrzött évben az anyagjellegű és a személyi jellegű ráfordításai tették ki a legnagyobb részt. Az **anyagjellegű ráfordítások** 2022 és 2024 között 11,1%-kal, 388,6 M Ft-tal növekedtek a műszaki anyagok és az energia költségek áremelkedésének következtében. A **személyi jellegű ráfordítások** összege emelkedett a legnagyobb mértékben, a 2022. évi 3 853,4 M Ft-ról a 2024. évre 1 622,0 M Ft-tal, 42,1%-kal a végrehajtott bérfejlesztések és a létszámnövekedések hatására, melynek eredményeként az MVK átlagos statisztikai létszáma a 2022. évi 663,0 főről a 2024. évre 707,7 főre emelkedett. Ugyanezen időszakban a DKV Zrt. személyi jellegű ráfordításai 37,6%-kal, az SZKT³⁷ személyi jellegű ráfordításai 49,9%-kal növekedtek, mely növekedések az MVK-éval hasonló tendenciát mutattak. **A pénzügyi műveletek ráfordításainak összege** az ellenőrzött időszakban összesen 3 428,4 M Ft volt. A pénzügyi műveletek ráfordításai a 2022. évi 712,1 M Ft-ról a 2023. évre több mint kétszeresére, 1 685,0 M Ft-ra nőttek a megnövekedett hitelállomány után fizetendő hitelkamatok emelkedésének következtében. A 2024. évben a pénzügyi műveletek ráfordításai 1 031,3 M Ft-ra mérséklődtek a kamatszint csökkenése miatt.

Az ÁSZ által ellenőrzött öt bevételi mintatétel elszámolását megalapozó döntések dokumentáltak voltak, megfeleltek a jogszabályi előírásoknak, valamint a döntésben foglaltak célszerűnek bizonyultak. Az ellenőrzött 10 költség mintatétel elszámolását megalapozó döntések rendelkezésre álltak, azok kifizetése célszerű és igazolt volt. A gazdasági események elszámolása minden mintatétel vonatkozásában szabályszerűen történt, a helyi közösségi közlekedési feladatellátással összefüggésben merültek fel a költségek.

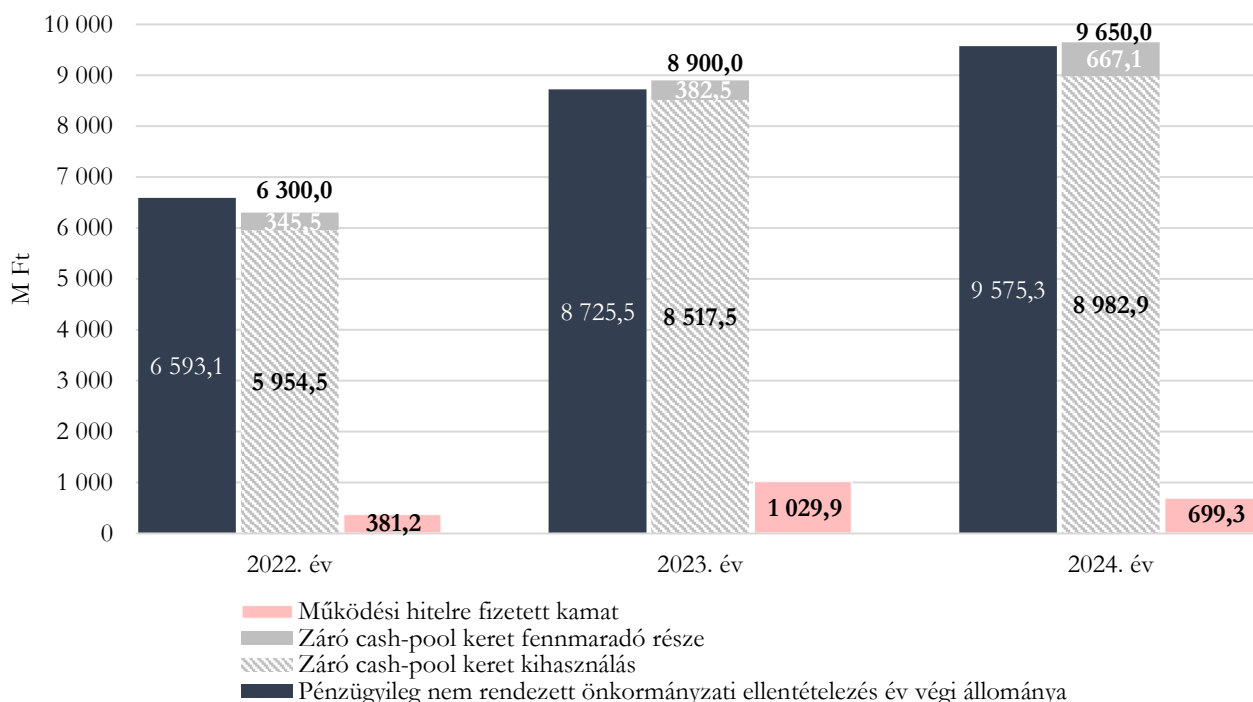
LIKVIDITÁS ÉS PÉNZÜGYI STABILITÁS

Az MVK a közszolgáltatási ellentételezés Önkormányzat általi megfizetésének elmaradása miatt, a likviditása biztosítása érdekében cash-pool rendszerből származó hitelt vett igénybe, az ebből eredő pénzügyi ráfordítások negatív hatást gyakoroltak a feladatellátás költséghatékonyságára. Az MVK likviditásával összefüggő legfontosabb adatokat a 9. ábra szemlélteti.

^{III} A 2022. évben 26,4 M Ft, a 2023. évben 49,6 M Ft, a 2024. évben 64,4 M Ft volt.

9. ábra

AZ MVK LIKVIDITÁSAVAL ÖSSZEFÜGGŐ 2022-2024. ÉVI ADATOK



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

Az ellenőrzött időszakban az MVK cash-pool kerete évről évre nőtt, és a hitelkeretet rendkívül magas, 93,1% és 95,7% közötti arányban használták fel, hogy finanszírozni tudják a közszolgáltatási ellentételezés Önkormányzat általi megfizetésének elmaradását. A cash-pool kihasználtság és ezzel a kamatfizetési kötelezettség mérséklése érdekében az MVK 2023-ban 1 690,0 M Ft összegű hitelfelvételt kezdeményezett hazai pénzintézeteknél. A hitelhez kapcsolódó kezesség- és garanciavállalást az Önkormányzat vállalta, amely a Stab. tv.³⁸ 10. § (1) bekezdése alapján előzetesen Kormány³⁹ engedélyéhez kötött. Az Önkormányzat kezesség- és garanciavállalását a Kormány az 1564/2023. (XII. 14.) Korm. határozattal nem támogatta. Mindezek eredményeként az MVK eladósodottsága nőtt, likviditása romlott, mivel rövid lejáratú külső forrással finanszírozta a működésének a fenntartását.

Az MVK a cash-pool hitel után 2022 és 2024 között összesen 2 110,4 M Ft kamatot fizetett meg, mely összeg nagyságrendileg kettő villamos beszerzési árával egyenértékű. Az Önkormányzat fizetési kötelezettsége elmulasztása esetén fennállhat az MVK hitelállományának, kamatkiadásainak további növekedésének kockázata, mely veszélyeztetheti a helyi közösségi közlekedés hosszú távú fenntarthatóságát.

Az ÁSZ véleménye szerint az MVK által alkalmazott cash-pool hitel – annak rövid lejárata miatt – elengedhetetlenné vált az Önkormányzattal szemben felhalmozott követelések finanszírozásának pótlására. Az ellenőrzött időszakban a hitelkeret magas, átlagosan 94,4%-os kihasználtságú volt. Amennyiben az Önkormányzat a kötelezettségét rövid időn belül nem téríti meg, úgy célszerű kedvezőbb kamatozású, külső forrásbevonás lehetőségét felmérni. (A vezérigazgató részére címzett 5. javaslat)

AZ MVK VAGYONI HELYZETÉNEK VÁLTOZÁSA

Egy gazdasági társaság pénzügyi helyzetének megítéléséhez ad információt a likviditási gyorsráta, melynek optimális értéke 1,0 felett van, és azt mutatja, hogy a gyorsan pénzzé tehető eszközeihez képest mekkora a rövid lejáratú kötelezettségek mértéke. Az MVK likviditási gyorsráta 0,7-0,8 között alakult az ellenőrzött években, ami azt jelzi, hogy az MVK likvid eszközei csak a rövid lejáratú kötelezettségek 70-80%-át tudták fedezni, mely érték alacsonyabb az optimális értéknél. Összehasonlításképpen: a 2022-2024. években a DKV esetében 0,9 és 9,9 között^{IV}, míg az SZKT esetében 0,8 és 1,5 között alakult a likviditási gyorsráta. Az MVK az ellenőrzött időszak adatai alapján hosszú távra eladósodott. Az MVK likvid eszközei és rövid lejáratú kötelezettségei arányának optimális alatt maradó értéke likviditási kockázatot jelent. Az MVK saját tőkéje egy alkalommal sem csökkent a jegyzett tőke értéke alá, így a Számv.tv.⁴⁰ előírásaiban foglalt tőkerendezést nem kellett végrehajtania.

Az MVK vagyoni helyzetével összefüggő főbb mutatószámok megalapozó adatait a III/B. sz. melléklet tartalmazza.

PÉNZÜGYI FENNTARTHATÓSÁG ÉS GAZDÁLKODÁSI HATÉKONYSÁG

A Közzolgáltatási szerződésben foglaltak szerint **az MVK az ellenőrzött időszak éveiben javaslatot készített a tarifarendszer korszerűsítésére**, amely alapján **a Közgyűlés egy alkalommal, 2023 októberében, tarifaemelésről döntött**. A rendeletet megalapozó előterjesztés tartalmazta az új tarifák bevezetésétől várt szakmai és gazdasági hatásokat. Az előterjesztésben bevételnövekedést prognosztizáltak hatékonyabb működés és a szolgáltatási színvonal megőrzése mellett. A kapcsolódó önkormányzati határozat és az az alapján módosított Közzolgáltatási szerződés tartalmazta a közzolgáltatásban üzemeltetett járatokon fizetendő viteldíjakat is, amelyek átlagosan 21,4%-kal növekedtek.

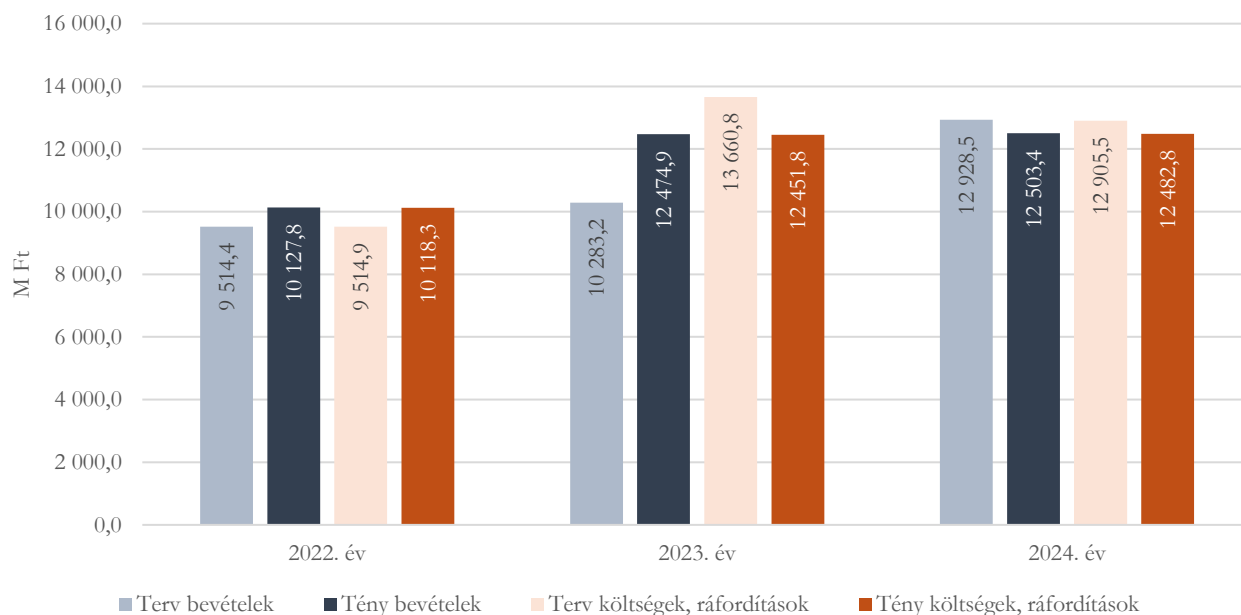
Az MVK a jegyek és bérletek értékesítéséből származó bevételek változását, alakulását a Közzolgáltatási szerződésben foglaltaknak eleget téve folyamatosan nyomon követte. A jegy- és bérletárak 2023. októberi emelésének hatása ellentétes volt az emelésre vonatkozó rendelettervezet előterjesztésében bemutatott várt hatásokkal. Az MVK a tapasztaltak tükrében az utasszámnövekedés érdekében javaslatokat fogalmazott meg az Önkormányzat részére. Az MVK a működés és a gazdálkodás pénzügyi fenntarthatósága érdekében tett és az Önkormányzat által elfogadott eredményjavító, költségcsökkentő intézkedései (például: gázfelhasználás csökkentése; autóbuszvonal rövidítése; amortizációs politika módosítása stb.) a várt eredményeket csak részben hozták tekintettel arra, hogy a 2023. évre tervezett 1 672,0 M Ft eredményjavulást támogató intézkedések 46,4%-a (776,0 M Ft) valósult meg.

A Holding az MVK tulajdonosaként az ellenőrzött időszak minden évében tervezési premisszákat⁴¹ fogalmazta meg a speciális tervezési irányelveket a tagvállalatok részére. A tervezési premisszákat¹⁻³ alapján az MVK beterjesztette a Holdinghoz az üzleti tervére vonatkozó javaslatát, és annak év közbeni módosítását, amelyeket a tulajdonos elfogadott. Az MVK 2022-2024. évi tervezett és tényleges bevételeinek, valamint költségeinek, ráfordításainak alakulását a 10. ábra szemlélteti.

^{IV} A mutató értékének változását a rövid lejáratú hitelek hosszú lejáratú hitellel történő kiváltása okozta.

10. ábra

AZ MVK 2022-2024. ÉVI TERVEZETT ÉS TÉNYLEGES BEVÉTELEINEK, VALAMINT KÖLTSÉGEINEK, RÁFORDÍTÁSAINAK AZ ALAKULÁSA



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

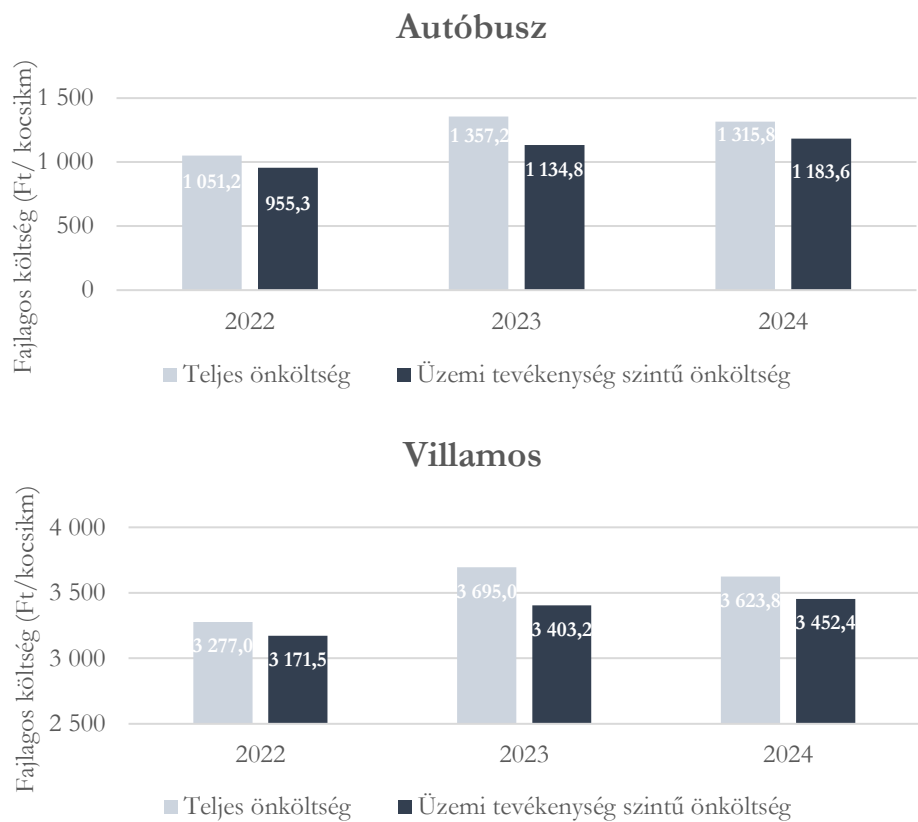
Az MVK a 2022. év végére 603,4 M Ft-tal túllépte a tervezett költségeit, ráfordításait. Az anyagjellegű ráfordítások 11,8%-kal, a pénzügyi műveletek ráfordításai 61,7%-kal teljesültek túl, előbbi az üzemanyag- és villamosenergia költségek, utóbbi a kamatterhek emelkedésének okán. Az MVK-nak ennek következtében évközben többlet önkormányzati ellentételezési igénye keletkezett, melyet az Önkormányzat elismert.

A 2023. évi tervezés során figyelembe vették az előző évi üzemanyag- és energiaárak emelkedését, melyek az MVK költségeinek további növekedését prognosztizálták. A 2022. évi tervszámhoz képest a legnagyobb eltérés az anyagköltségeknél történt. A tervköltségek további növekedését okozta a tervezett béremelések és állományi létszámnövelés. A költségek és ráfordítások összesen 43,6%-kal magasabb értékben kerültek megtervezésre az előző évihez képest a 2023. év vonatkozásában. A 2023. év teljesítési adatai 1 209,0 M Ft-tal alatta maradtak az elsődleges tervszámoknak, melynek oka a közösségi közlekedést biztosító nyersanyagok (gázolaj, földgáz és villamosenergia) fogyasztói árának Kormány (12/2023. (I. 20.) Korm. rend.⁴² és 41/2023. (II. 20.) Korm. rend.⁴³) által történő mérséklése. A megváltozott gazdasági körülményekre tekintettel az MVK aktualizálta 2023. évi üzleti tervét, figyelembe véve a várható költségek és eredmények módosulását. A 2024. évi teljesített bevételek, költségek és ráfordítások a tervezett értékeket nem haladták meg, azok nagyságrendileg megegyeztek a 2023. évi teljesítési adatokkal.

Az egyes közlekedési ágak fajlagos költségeinek 2022-2024. évi alakulását a 11. ábra mutatja be.

11. ábra

**AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI ÁGAK FAJLAGOS KÖLTSÉGEINEK 2022-2024. ÉVI ALAKULÁSA
(FT/KOCSI KM))**



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A kilométerre vetített teljes önköltség a 2022. évről a 2024. évre autóbuszoknál 25,2%-kal, míg a villamos ágazatban 10,6%-kal emelkedett. **Az MVK teljes önköltsége növekedéséhez hozzájárult a rendkívül kedvezőtlennek vált kamatkörnyezet,** az MVK hitelei után fizetendő kamatok emelkedése jelentősen növelte a pénzügyi ráfordításokat. Ebből következően a fajlagos költségeket olyan tétel emelte, mely nem merült volna fel, ha az Önkormányzat teljesíti az ellentételezési kötelezettségét. A 2023. évben 135,0 Ft-tal, a 2024. évben 82,3 Ft-tal emelte a működési hitelek kamata az autóbuszok kocsikilométerenkénti költségét. A villamosok esetében ebben a két évben 291,8 Ft és 171,4 Ft emelkedést jelentett kocsikilométerenként a kamatok megfizetése. Az autóbuszok egy kilométerre vetített üzemeltetési költsége 2024-ben 1315,8 Ft/km volt. A nagyobb városokban, illetve Budapesten az autóbuszok 2023. évi üzemeltetési költségeit a 2. táblázat tartalmazza.

2. táblázat

AZ EGYES VÁROSOKBAN AZ AUTÓBUSZOK ÜZEMELTETÉSI KÖLTSÉGE (FT/KOCSIKM)	
MEGNEVEZÉS	2023. ÉV (FT/KOCSIKM)
Autóbuszok fajlagos költsége*	
Debrecen Megyei Jogú Város	1 401,3
Kaposvár Megyei Jogú Város	1 046,7
Pécs Megyei Jogú Város	1 166,8
Veszprém Megyei Jogú Város	1 271,9
Budapesten a csuklós autóbuszok fajlagos finanszírozási igénye**	
ArrivaBus Kft.	1 207,0
BKV Zrt.	1 454,0

* Az MVK által készített benchmark elemzés adatai alapján

** A 25048 számú jelentéssel zárt ÁSZ ellenőrzéshez a BKK Zrt. által szolgáltatott adatok alapján

Forrás: Az MVK adatszolgáltatása, valamint a 25048 számú jelentéssel zárt ÁSZ ellenőrzéshez a BKK Zrt. által szolgáltatott adatok alapján; ÁSZ szerkesztés

Az elszámolt költségek folyamatosan emelkedtek, amelyeken belül jelentősebb részt képviseltek a tevékenységhez közvetlenül kapcsolódó költségek között az energia- és üzemanyagköltségek, valamint a bérköltség. A villamosok esetében az üzletágban jellemző pályaköltséggel együtt számított fajlagos költség megközelítőleg 3 000,0 Ft/kocsi km összegű a nemzetközi tapasztalatok alapján^V. Ezt az összeget minden ellenőrzött évben jelentősen meghaladta az MVK költségszintje. A villamosok üzemeltetési költsége kilométerenként Debrecenben ugyanakkor 4 440,4 Ft, Szegeden 2 644,0 Ft volt 2024-ben.

BERUHÁZÁSOK ÉS AZ ÚJ ESZKÖZÖK FELHASZNÁLÁSA

A közszolgáltatások színvonalának fenntartása érdekében elengedhetetlen, hogy a gazdasági társaság gondoskodjon az eszközök értékének és használhatóságának megőrzéséről, azáltal, hogy biztosítja az elhasználódott eszközök pótlását. Ennek eszköze a megfelelő szintű beruházás és felújítás megtétele.

A beruházási folyamatok általános leírását és az azokhoz kapcsolódó részletszabályokat az MVK Beruházási Szabályzat₁₋₂⁴⁴-a tartalmazta. Az MVK beruházási irányelveit a Beruházási Szabályzat₁₋₂ előírásai alapján határozták meg, figyelembe véve a Holding és az MVK stratégiáját, a létesítménygazdálkodás feladatait, a Közszolgáltatási szerződést, valamint a szervezeti egységek belső működési folyamatait.

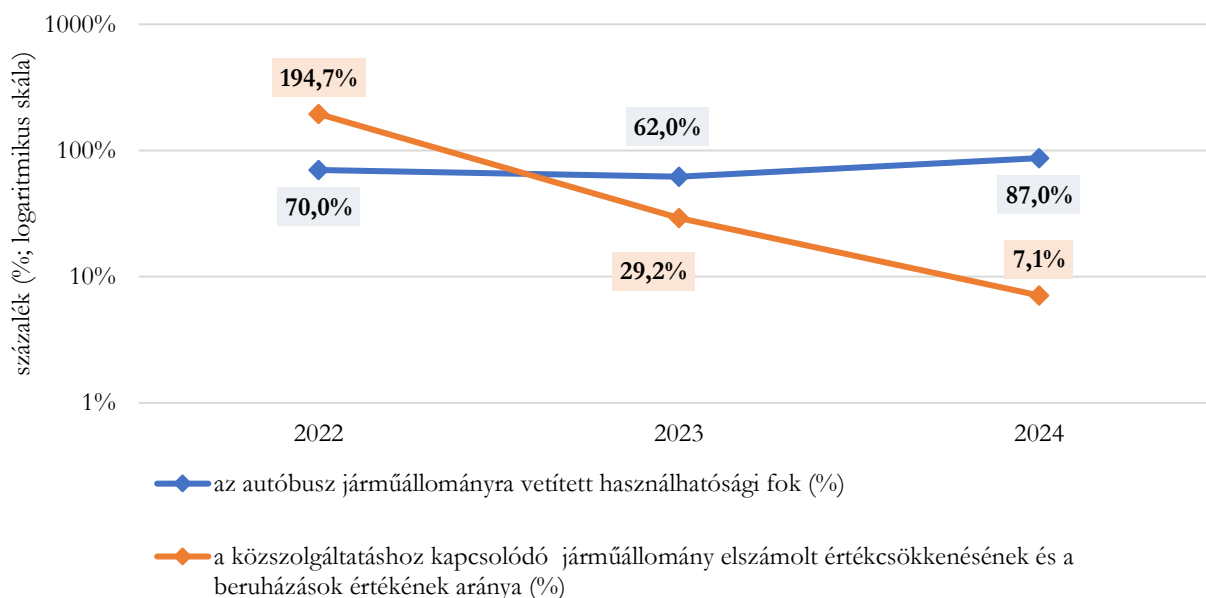
A közszolgáltatáshoz kapcsolódó járműberuházások aránya az éves összes üzemi kiadás arányában mutató értéke a 2022. évi 22,9%-ról a 2024. évre 0,7%-ra csökkent, melynek oka, hogy a 2022. évben realizált nagyszámú autóbuszbeszerzés a mutató értékét kiugróan megnövelte. **A járműberuházásokra fordított forrás az összes üzemi kiadáshoz képest az ellenőrzött időszak végére lényegesen alatta maradt az elszámolt értékcsökkenésnek.**

A közszolgáltatáshoz kapcsolódó járműállomány 2022-2024. év végi állapot szerinti visszapótlási arányát a 12. ábra mutatja be.

^V Traffic&Transportation, Comparative Analysis of the Economic Sustainability of Transport Systems Served by Alternative and Conventional Buses and Coaches 2025;37(3):691-705.
<https://traffic2.fpz.hr/index.php/PROMTT/article/view/742/235>

12. ábra

A KÖZSZOLGÁLTATÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ JÁRMŰÁLLOMÁNY VISSZAPÓTLÁSI ARÁNYÁNAK ALAKULÁSA A 2022-2024. ÉV VÉGI ÁLLAPOT SZERINT



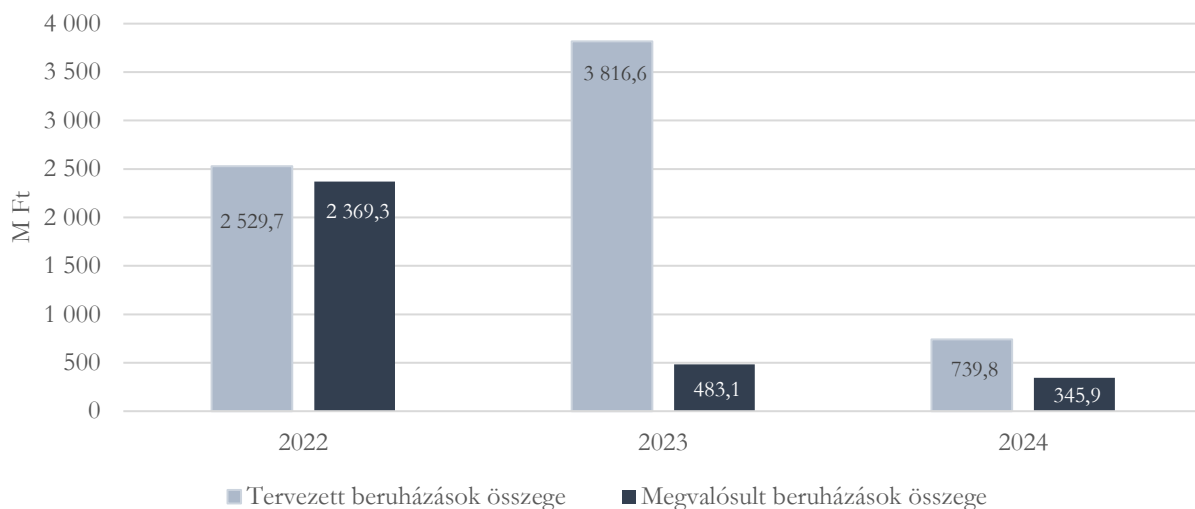
Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

A Közszolgáltatási szerződésben rögzítették, hogy az MVK-t a felhasznált eszközökkel kapcsolatban a ciklusrendi és élettartam előírásoknak megfelelően teljeskörű felújítási és pótlási kötelezettség terhelte.

Az MVK a 2022. évben informatikai beruházásokra fordította az összes megvalósult beruházás 3,7%-át, a 2023. évben 27,3%-át, a 2024. évben pedig további 20,0%-át. A 2022-2024. években végzett jelentős összegű informatikai beruházások nem a teljes keresztmetszeti, átfogó, a közlekedésszervezést, a közszolgáltatás optimalizálását támogató utasszámlálás feltételeinek megteremtésére irányultak, hanem forgalomirányítási tervező és utastájékoztatási eszközök beszerzésére. Az MVK-nál a járműállományon belül 31 darab Skoda villamos, 10 db gázüzemű autóbusz, 10 darab elektromos autóbusz és 6 darab gázüzemű midibusz rendelkezett automatikus utasszámláló rendszerrel, amelyek minimálisan voltak képesek hatást gyakorolni a menetrend optimalizálására.

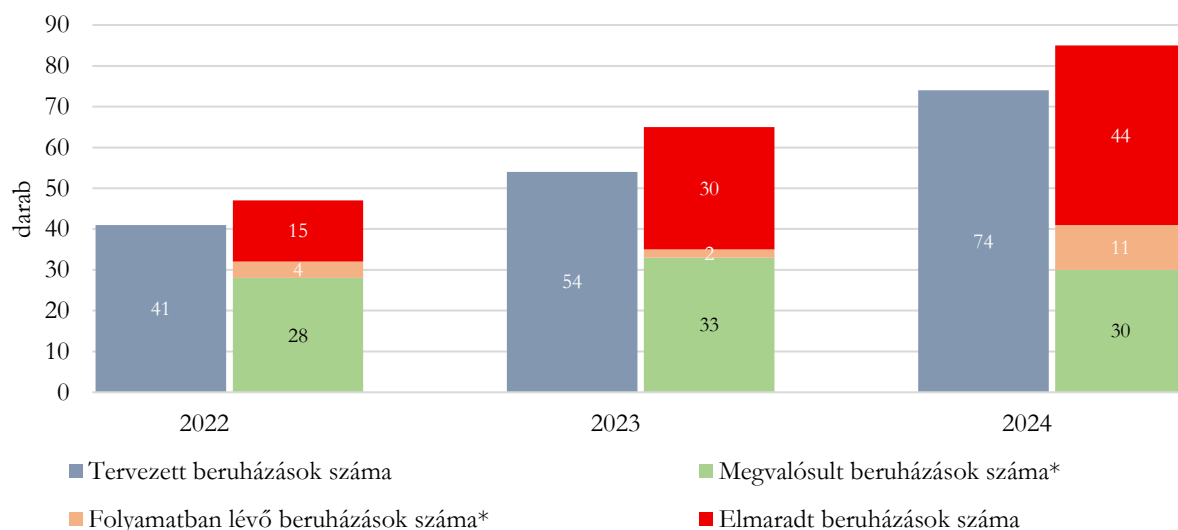
Az MVK minden évben beruházási jelentést készített, amely tartalmazta a tervezett, valamint az év közben felmerült beruházások közül a megvalósult, a folyamatban lévő és elmaradt beruházásokat egyaránt, melyeket részletesen a 13. és 14. ábrák mutatnak be.

13. ábra

AZ MVK TERVEZETT ÉS MEGVALÓSULT BERUHÁZÁSAINAK 2022-2024. ÉVI ÉRTÉKEI

Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

14. ábra

AZ MVK 2022-2024. ÉVI BERUHÁZÁSAI MEGVALÓSULÁS SZERINT* tervezett és terven felüli beruházásokat is tartalmaz
Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

Az ellenőrzött időszaki összes beruházási értéke közül a legnagyobb volumenű beruházás 2022. évben valósult meg. A 2022-2024. években realizált beruházások 54,0%-át, 1 726,7 M Ft értékben a „Zöld Busz Projekt” keretében beszerzésre került 10 darab környezetkímélő, helyi szinten klíma semleges városi elektromos meghajtású autóbusz jelentette. Az Önkormányzati finanszírozás elmaradása miatt **az MVK már a tervezési időszakban műszakilag indokolt felújításokat, beruházásokat nem tervezte meg vagy későbbre halasztott**, ezzel veszélyeztetve a szolgáltatás megbízhatóságát.

Az MVK beruházási tevékenységének ellenőrzése során vizsgált 10 mintatétel a meghatározott célkitűzésekkel összhangban volt, a felújítási tervben azonban két mintatétel nem szerepelt, egy fedélzeti eszközök 4G üzemmódra való átalakításához szükséges beruházás, valamint eseti jellege miatt, egy villamos járművön végzett. A beruházásokra vonatkozó döntéseket az MVK dokumentumokkal alátámasztva, megalapozottan hozta meg. A beruházások elszámolása szabályszerűen, a Számv.tv. előírásainak megfelelően értékmegállapítással és aktiválással történt.

Az MVK a 2022-2024. években a beszámolók adatai alapján összesen 5 735,5 M Ft értékcsökkenést számolt el. A tárgyi eszközökön belül **a közösségi közlekedés szempontjából kiemelt műszaki berendezések, gépek, járművek mérlegértékében is jelentős, 1 227,5 M Ft-os csökkenés történt a 2024. év végére.**

Az MVK a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt előírások ellenére nem gondoskodott az elhasználódott eszközök pótlásáról. Az Önkormányzat a pótlási kötelezettség előírása ellenére annak teljesítése feltételeit nem biztosította, mivel az MVK működésének egyensúlyát nem az indokolt költségek megtérítésével, hanem egyes beruházások elhagyásával és az így felszabaduló források működési költségekre történő átcsoportosításával – valamint külső finanszírozási források igénybevételével – biztosította. (A vezérigazgató részére címzett 2. javaslat)

KARBANTARTÁSOK MEGFELELŐSÉGE

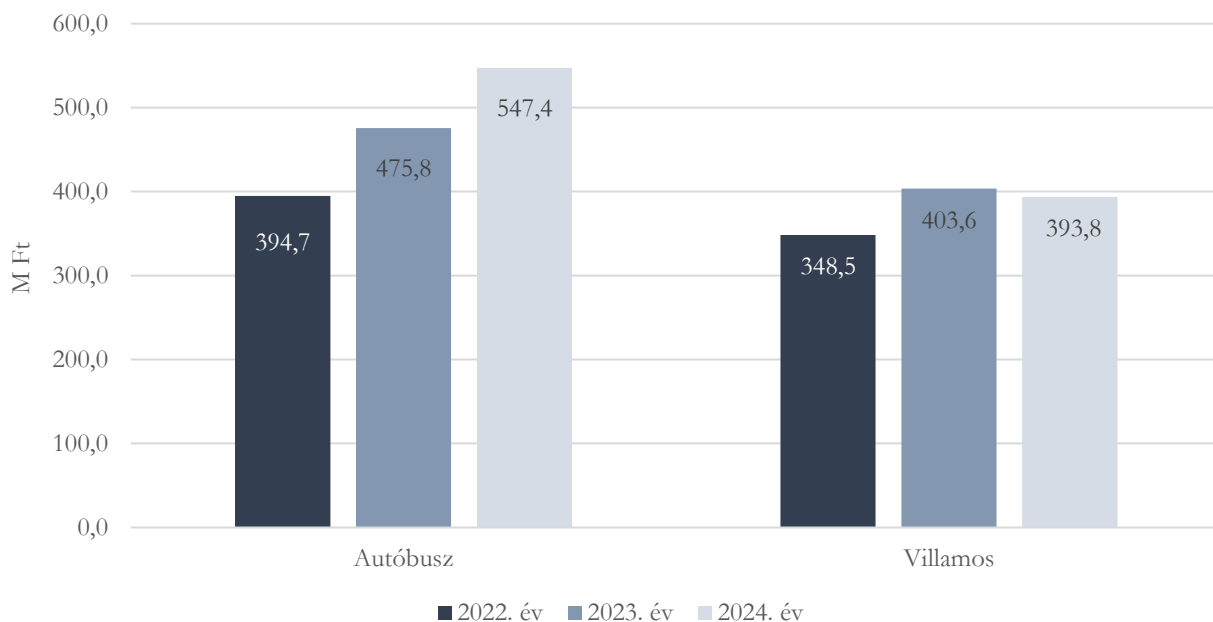
A közzolgáltatás megfelelő színvonalú ellátásához elengedhetetlen az azt szolgáló eszközök, járművek és infrastruktúra folyamatos karbantartása. A karbantartások racionalitásáról a döntést annak függvényében indokolt meghozni, hogy az újonnan beszerezett eszközzel való pótlás gazdaságosabb-e, mint a javítás.

Az MVK belső szabályzataiban rögzítette a karbantartási folyamatai előírásait, valamint a karbantartási terv készítési kötelezettséget. **A Gtbr. 6. § (2) bekezdés ellenére az MVK folyamatleírásai, belső szabályzatai nem tartalmaztak előírást a jelentős javítást igénylő eszközök karbantartása esetén a költség-haszon elv alkalmazására,** az alternatív lehetőségek vizsgálatára. (A vezérigazgató részére címzett 4. javaslat). A 10 ellenőrzött mintatétel alapján az MVK a karbantartási tevékenységét a terveknek megfelelően hajtotta végre.

Közvetlenül a közfeladatellátással összefüggésben elvégzett saját rezsiz és szolgáltatói karbantartások összege a 2022. évben 1 005,9 M Ft, a 2023. évben 1 238,7 M Ft, míg a 2024. évben 1 365,1 M Ft volt, melyek jellemzően a gépjárművek, valamint az utastájékoztatási rendszer karbantartásait szolgálták. Az ellenőrzött időszakban ezen karbantartások aránya 10,7%-11,9% közötti alakult az összes üzemi éves kiadásokhoz viszonyítva. A karbantartásokon belül az egyes években a járműállományon elvégzett karbantartások összegeit a 15. ábra mutatja be.

15. ábra

A JÁRMŰÁLLOMÁNYON ELVÉGZETT KARBANTARTÁSOK ÖSSZEGEINEK ALAKULÁSA A 2022-2024. ÉVEKBEN



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

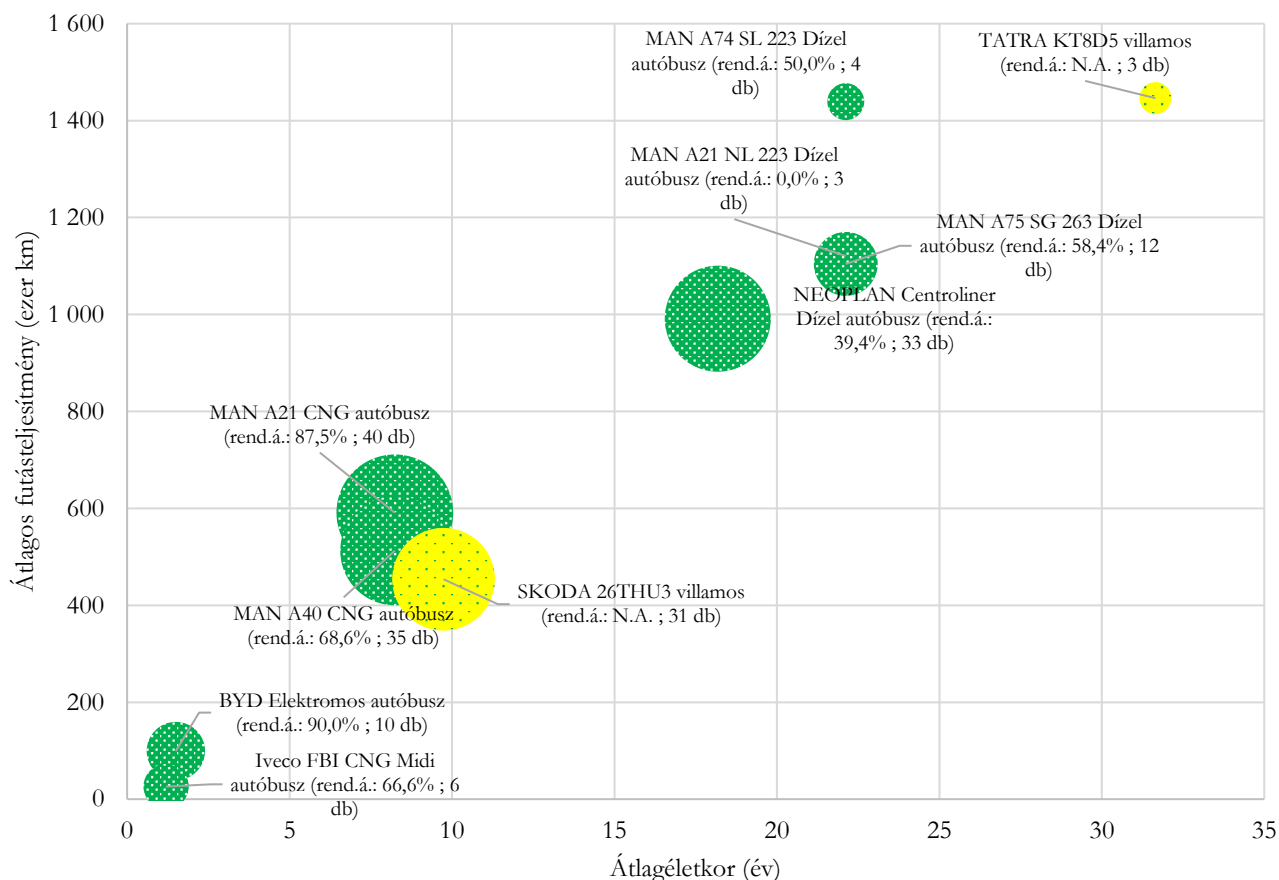
Az autóbuszok esetében az évről évre növekedő karbantartási költségeket az elavult autóbuszok okozták. Az MVK saját járműállománya az ellenőrzött időszak végére 34 villamosból és 143 darab autóbuszból állt, utóbbiak közül 52 darab 18 évesnél idősebb, 1 millió km-t meghaladó futást teljesítő dízel üzemű volt. Továbbá 75 darab CNG autóbusz és 3 darab TATRA villamos is az ideális élettartama végén jár.

A 25048 számú jelentéssel zárt ÁSZ ellenőrzéshez biztosított adatszolgáltatás szerint a BKV Zrt. a CAF villamosai hasznos élettartamát 30 évben határozta meg.

Az MVK által használt járműtípusok életkor, futásteljesítmény és rendelkezésre állás szerinti megoszlását a 2024. december 31-i állapot szerint a 16. ábra szemlélteti.

16. ábra

AZ MVK-NÁL 2024. DECEMBER 31-ÉN MEGLÉVŐ JÁRMŰVEK DARABSZÁMA, ÁTLAGOS ÉLETKORA, FUTÁSTELJESÍTMÉNYE ÉS RENDELKEZÉSRE ÁLLÁSA TÍPUSONKÉNT



Forrás: Az MVK adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

Az MVK **eszközei avultságuk miatt növekvő karbantartást igényeltek**. Az MVK dízel járműveinek műszaki állapota már megközelítette a gazdaságos üzemeltetés határát, **egyre több volt a tartós javításra kerülő jármű**, melyek javítása a magas költségek miatt gazdaságosan nem volt biztosítható. A **dízel autóbuszok alacsony arányban álltak rendelkezésre**, amelynek legfőbb oka az alkatrészhiány, a karosszéria nem megfelelő állapota, továbbá a magas futásteljesítmény miatti motor- és sebességváltó meghibásodás volt. **A tartós javításon lévő járművek közel 25%-os aránya rendkívül magas volt**. Az MVK-nak pénzügyi források hiányában nem volt lehetősége kiváltani ezen tartós javításban lévő, 0,0%-os, 39,4%-os, 50,0%-os és 58,4%-os rendelkezésre állású, egymillió kilométer futásteljesítményt meghaladó járműveit. A CNG autóbuszok többsége megközelítőleg 600 ezer kilométert futott, és a motorikus avulás jelei – műszaki tapasztalat szerint – korábban jelentkeznek ezen járműveknél, mint a dízel üzeműeknél. Az előregedő járműállomány a fokozatosan növekedő karbantartási költségek mellett nem csak a közszolgáltatás színvonalára gyakorolt negatív hatást, hanem kockázatot jelent a Közszolgáltatási szerződés szerinti feladatellátásra.

Az ÁSZ véleménye szerint az Önkormányzat által megrendelt menetrend igény nem volt célszerű, mivel figyelmen kívül hagyta az MVK járműállományának műszaki állapotát, melyben jelentős súlyt (143 darab autóbusból 52 darabot) képviseltek a 18 évesnél idősebb dízel autóbuszok. A késések és járatkimaradások növekedésében szerepet játszott a járműpark elavultsága.

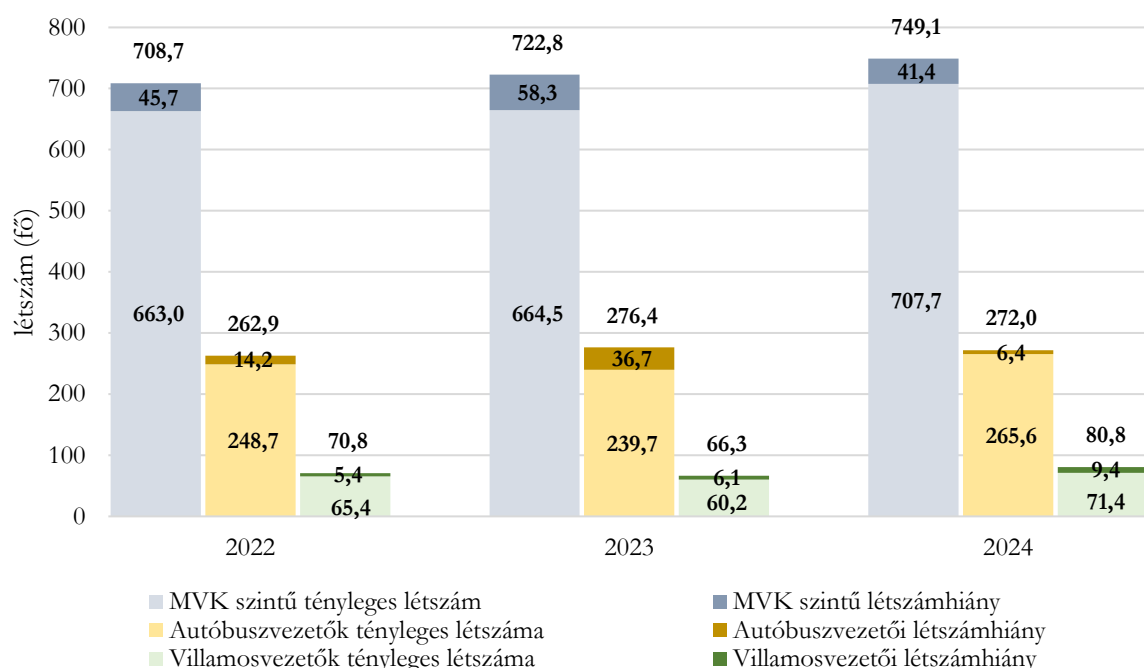
Az MVK az ellenőrzött időszak minden évében beszámolt az FB részére az autóbuszok és a villamosok műszaki állapotáról, futásteljesítményéről, valamint értékelte a javítási tevékenységet. Az energiahordozók áremelkedése miatt az elektromos járművek voltak a leggazdaságosabban üzemeltethetőek a flottából, gazdaságosságuk tovább növelhető a megújuló energiával történő energiaellátás fejlesztésével.

HUMÁNERŐFORRÁS GAZDÁLKODÁS

Az MVK részére a Holding látta el szolgáltatási szerződés alapján a humánerőforrással kapcsolatos feladatokat. Az MVK 2022-2024. évi tényleges létszámadatai minden évben a tervezett alatt maradtak, melyet a 17. ábra szemléltet.

17. ábra

AZ MVK TERVEZETT ÉS TÉNYLEGES LÉTSZÁMAI* A 2022-2024 ÉVEKBEN



* Átlagos statisztikai állományi létszám

Forrás: Az MVK munkakörök szerint csoportosított statisztikai létszám adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

Az MVK adatai alapján a **létszámhiány** szervezeti szinten 5,5-8,1% közötti értéket^{VI} képviselt, a feladatellátásban közvetlenül részt vevő **járművezetők tekintetében azonban 10% feletti értékek is jellemezték az időszakot**. A létszámhiány miatt az MVK kizárólag növekvő túlórával és az Mt. 123. § 5) bekezdés c) pontjában foglalt szabadságkiadási szabályok megsértésével tudta biztosítani a közösségi közlekedési feladatok ellátását, mely hosszú távon nem fenntartható, mivel öngerjesztő hatása révén tovább fokozhatja a munkaerőhiányt.

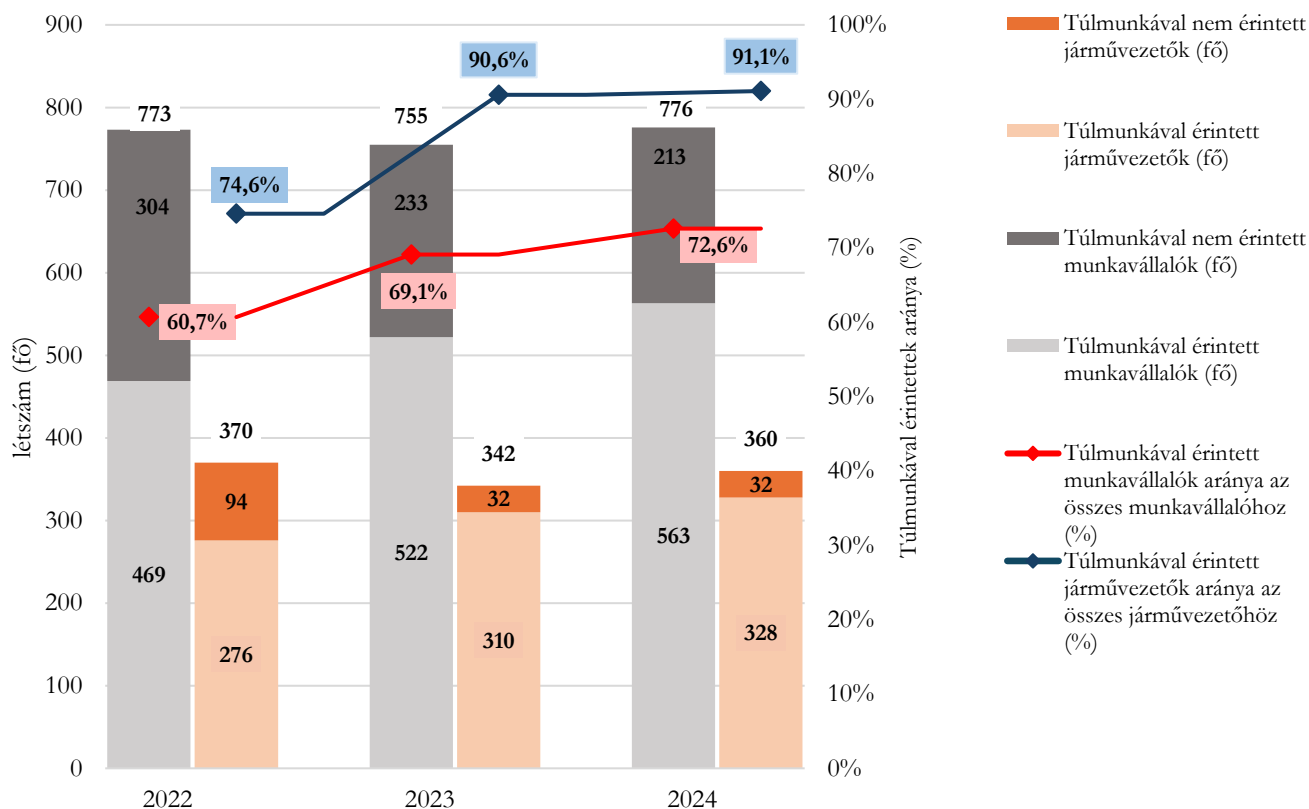
Az MVK a foglalkoztatottság növelése érdekében 2024-ben már tanulókat is alkalmazott, azonban a tervezett foglalkoztatotti létszámok így sem teljesültek, autóbuszvezetők esetében 30 fő tervezett tanulói létszámból 19 fő foglalkoztatása realizálódott, míg villamosvezetők esetében a tervezett 18 főből a tényleges létszám 8 fő volt. Az MVK létszámkimutatása alapján 2022-ben 20 fő, 2023-ban 43 fő, 2024-ben pedig a tanulókkal növelt létszám ellenére is még további 16 fő járművezető hiányzott összesen a rendszerből.

^{VI} A szervezeti szintű létszámhiány az MVK kimutatása alapján 2022-ben 6,4%, 2023-ban 8,1%, 2024-ben 5,5% volt.

Az MVK túlmunkával érintett munkavállalói és azon belül a járművezetők száma folyamatosan emelkedett, melyet a 18. ábra szemléltet.

18. ábra

AZ MVK TÚLMUNKÁVAL ÉRINTETT MUNKAVÁLLALÓINAK SZÁMA ÉS MEGOSZTLÁSA A 2022-2024. ÉVEKBEN



Forrás: Az MVK 2-4. számú kimutatás tételes munkavállalókat tartalmazó adatszolgáltatása alapján; ÁSZ szerkesztés

Az MVK Kollektív szerződése⁴⁵ tartalmazta a rendkívüli munkavégzés belső előírásait, amely szerint a munkavállalóknak az Mt.-ben meghatározott mértékű rendkívüli munkaidő volt elrendelhető. Az ellenőrzött időszak végére **a járművezetők 91,1%-a teljesített túlmunkát**, amelyek költsége 2022. évről 2024. évre a két és félszeresére emelkedett, az alaphérezhez viszonyított aránya pedig ugyanezen időszakban megduplázódott. Az Önkormányzat a teljesített túlórák mértékéből láthatóan **olyan menetrendet rendelt meg az MVK-tól, amely az ugyan fokozatosan növekvő, de a szolgáltatás ellátásához elégségesen nem rendelkezésre álló humánerőforrással maradéktalanul nem volt teljesíthető és a járatkimaradások fokozódását okozta**. Az OFA⁴⁶ és a Munkaügyi Hivatal által szervezett képzések nem támogatták az MVK-t. A járművezetői engedély megszerzését követően **a képzésben résztvevők foglalkoztatása nem valósult meg, mivel a szándéknyilatkozataik nem kötötték a képzést elvégzőket, és nem az MVK-nál vállaltak munkát**.

A Holding a szolgáltatási szerződés alapján humánerőforrás-gazdálkodás szolgáltatást látott el az MVK Zrt. részére. A munkaerőhiány csökkentése érdekében a toborzási csatornákat bővítették (például a közlekedési járműveken is hirdettek), a béremelés magasabb arányú volt az MVK Zrt.-nél, mint a Holding többi tagvállalatánál. A humánerőforrás-gazdálkodás szolgáltatásnak azonban nem volt része a képzési tevékenység megszervezése és megvalósítása. Az MVK a humánerőforrás gazdálkodással kapcsolatban nem készített elemzéseket. A feltárt kockázatok és a fennálló munkaerőhiány, a járművezetőket érintő fluktuáció miatt viszont belső szervezésben

képzéseket indítottak, valamint egyedi túlóra ösztönző rendszert alakítottak ki. A Kollektív szerződés tartalmazta, hogy az MVK munkavállalóinak három hónapos munkaidő keret került előírásra. Rögzítették továbbá, hogy legalább 10 óra pihenőidő biztosítása szükséges a napi munka befejezése és a másnapi munkavégzés között. Az MVK az 561/2006/EK rendelet⁴⁷ szerinti alanyi mentesség⁴⁸-et alkalmazta, így a pihenőidő betartására nem készített belső szabályozást.

Az MVK az Mt. 123. § (5) bekezdés c) pontjának előírása ellenére 2022-ben 95 fő részére összesen 528 nap, 2023-ban 33 fő részére 293 nap és 2024-ben 150 fő részére 1 061 nap **előző évről áthozott szabadságot nem adott ki március 31-ig.** (A vezérigazgató részére címzett 3. javaslat)

A 2024. évre a túlmunka mellett jelentősen megnövekedett ki nem adott, előző évről áthozott szabadságnapok száma is alátámasztja, hogy az Önkormányzat célszerűtlenül olyan menetrendet fogadott el, amelynek a teljesíthetősége a rendelkezésre álló humánerőforrással nehezen volt biztosítható.

A túlmunka miatti állandó leterheltség hosszú távon a fluktuáció növekedéséhez vezet, amely kockázatot jelent a közszolgáltatás elvárt megbízhatósága tekintetében is. Az MVK tett lépéseket a munkaerőhiány csökkentése érdekében (toborzás, belső képzések, OFA képzés) azonban azok pozitív hatása nem realizálódott, az állandó humánerőforráshiány kockázatot jelent hosszú távon az MVK által biztosított közszolgáltatás minőségére.

JAVASLATOK

Az ÁSZ tv. 33. § (1) bekezdésében foglaltak értelmében az ellenőrzött szervezet vezetője köteles a jelentésben foglalt megállapításokhoz kapcsolódó intézkedési tervet összeállítani és azt a jelentés kézhezvételétől számított 30 napon belül az ÁSZ részére megküldeni. Az ÁSZ a jelentésben foglalt megállapításokhoz kapcsolódóan az alábbi javaslatok tekintetében várja el az intézkedési terv elkészítését.

MISKOLC MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA POLGÁRMESTERÉNEK

1. *Intézkedjen a nyilvános jelentés kézhezvételét követően az Állami Számvevőszék jelentésének a Közgyűlés soron következő ülésére történő előterjesztéséről.*
2. *Intézkedjen az Sztv. 4. § (4) bekezdés a) pontjában foglaltaknak megfelelően, a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó Miskolc Fenntartható Mobilitási Tervének (SUMP) Közgyűlés általi jóváhagyásáról.*
3. *Intézkedjen a Közzolgáltatási szerződésben, az Sztv. 4. § (4) bekezdés d) pontja és a 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltaknak megfelelően az elmaradt finanszírozási kötelezettségek vonatkozásában finanszírozási terv kidolgozásáról.*
4. *Intézkedjen az Sztv. 35. § (5) bekezdése alapján az MVK pénzügyi és gazdálkodási jellegű ellenőrzési rendszerének meghatározásáról és annak az Sztv. 25. § (3) bekezdés l) pontja alapján Közzolgáltatási szerződésben való rögzítéséről és működtetéséről.*
5. *Vizsgálja meg a helyi közösségi közlekedés esetében a teljes keresztmetszeti utasszámlálás lehetőségét, valamint vizsgálja meg annak hasznosítását a közzolgáltatás pontos tervezése, fejlesztése és üzemeltetése vonatkozásában.*
6. *Vizsgálja meg a közzolgáltatás fejlesztése, hatékonyságának növelése érdekében a menetrendi optimalizálás kezdeményezési lehetőségeit.*
7. *Vizsgálja meg a közzolgáltatás utasigényekhez való igazítása érdekében a reprezentatív utaselégedettség felmérésének és alkalmazásának lehetőségeit.*
8. *Vizsgálja meg az MVK feladatellátását értékelő, ösztönző rendszer kialakításának lehetőségeit a szolgáltatási színvonal fenntartása, javítása érdekében.*
9. *Intézkedjen a reorganizációs lehetőségek felmérése érdekében az MVK átvilágításáról és a tapasztalatok hasznosításáról.*

MISKOLC MEGYEI JOGÚ VÁROS POLGÁRMESTERI HIVATALA JEGYZŐJÉNEK

1. *Intézkedjen a közösségi közlekedés stratégiai dokumentumaiban meghatározott célokhoz, mérőszámokhoz visszamérési, nyomon követési kontrollpontok kiépítéséről, illetve a visszamérési, nyomon követési kontrollok működtetéséről a Bkr. 8. § (1) bekezdése és a 10. §-a előírásainak érvényesülése érdekében.*

AZ MVK ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁNAK

1. *Gondoskodjon az MVK esetében olyan stratégia megalkotásáról, amelyben teljesülnek a Gtbkr. 4. § (3) bekezdésének előírásaival összhangban a Taktv. 7/J. § (3) bekezdésében meghatározott követelmények.*
2. *Tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt eszközpótlási kötelezettségének az MVK az Önkormányzat által a fennálló kötelezettségek teljesítésére készített finanszírozási tervhez igazodóan tegyen eleget.*
3. *Mérje fel a fluktuáció és a munkavállalói leterheltség mérsékléséhez szükséges munkáltatói intézkedéseket.*
4. *A finanszírozási körülmények figyelembevételével mérje fel a jelentős javítást igénylő eszközök karbantartásánál a Gtbkr. 6. § (2) bekezdés alapján a költség-haszon elv alkalmazási lehetőségét a közzolgáltatás színvonalának megtartása érdekében.*
5. *Vizsgálja meg a likviditási kockázatok mérséklése érdekében az Önkormányzat felé fennálló tartós követelések – a megfizetés elmaradása esetén történő – pótlásának kedvezőbb feltételekkel történő kiváltását.*

I. FÜGGELÉK: ÉSZREVÉTELEK

A jelentéstervezetet az ÁSZ 15 napos észrevételezésre megküldte az ellenőrzött szervezet vezetőjének az ÁSZ tv. 29. § (1) bekezdése előírásának megfelelően.*



Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Miskolc Holding Önkormányzati Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság a jelentéstervezet megállapításaira nem tett észrevételt.

A jelentéstervezet megállapításaira az MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság vezetője észrevételt tett. Az elfogadott észrevételek alapján az ÁSZ módosította a jelentést. A Függelék tartalmazza az MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság vezérigazgatója és a szolgáltatási és műszaki igazgatója által megtett és az ÁSZ által figyelembe nem vett észrevételeket, valamint azok el nem fogadásának indoklását.

1. A jelentéstervezet 22. oldal utolsó bekezdésére vonatkozó észrevétel

Észrevétellel érintett megállapítás: „A Közfoglaltatási szerződésben a felek rögzítették, hogy az utasok minőségi elvárásainak és véleményének megismerése érdekében az MVK évente egyszer utaselégedettség-mérést köteles készíttetni, amelynek eredményét az Önkormányzat rendelkezésére kellett bocsátania. A Közfoglaltatási szerződésben az Önkormányzat nem határozta meg az utaselégedettség-mérés módszerét annak célszerűsége ellenére, ennek következtében az MVK a 2022-2024. években az utaselégedettséget kizárólag a saját honlapján, online kitölthető formában mérte. Az utaselégedettségi felmérések kiértékelései alapján a mérések eredményei nem voltak reprezentatívak, mivel csak az MVK honlapját felkeresők értékelték a szolgáltatásokat, a kitöltők száma nem érte el a szolgáltatást igénybe vevők egy százalékát sem. A digitális felméréssel nem voltak elérhetőek az utazóközönség azon részei, akik a digitális teret kevésbé használják, valamint a magyar nyelvet nem, vagy csak korlátozottan beszélő utasok – például külföldi hallgatók, turisták vagy a városban dolgozó nem magyar anyanyelvű lakosok.”

Észrevétel szövege: „A jelentéstervezet 22. oldalának a lap alján kezdődő bekezdés az utaselégedettségi mérés témakörével foglalkozik. Kérjük kiegészítő információként feltüntetni, hogy évről évre saját hatáskörben, online kérdőív formájában mértük az utaselégedettség mértékét. A kérdőívet széles körben elérhetővé tettük, továbbá a kitöltésére azgal motiváltuk az utasokat, hogy a kitöltők körében kombinált havi bérleteket sorsoltunk ki nyereményként. Az MVK Zrt. ezúton is jelzi, hogy az utaselégedettség mérését az MVK Zrt. többször is kezdeményezte, azonban forráshiány miatt - illetve a tulajdonos költséghatékonysági kérésének megfelelően - az üzleti tervbe nem kerülhettek

* 29. § (1) Az Állami Számvevőszék az ellenőrzési megállapításait megküldi az ellenőrzött szervezet vezetőjének vagy az általa megbízott személynek, és annak, akinek személyes felelősségét állapította meg.

(2) Az ellenőrzött szervezet vezetője és a felelősként megjelölt személy az ellenőrzés megállapításaira tizenöt napon belül írásban észrevételt tehet.

(3) Az Állami Számvevőszék az észrevételre a beérkezésétől számított harminc napon belül írásban válaszol. A figyelembe nem vett észrevételeket köteles a jelentésben feltüntetni, és megindokolni, hogy azokat miért nem fogadta el.

be. A jelenleg előkészítés alatt álló 2027.04.01-től hatályba lépő új Közzolgáltatási Szerződésben az utaségedettség mérésének módját és gyakoriságát külön rendezni kívánjuk.”

El nem fogadás indoka:

A jelentéstervezet az ellenőrzött időszak tekintetében, az ellenőrzött szervezetek által rendelkezésre bocsátott ellenőrzési bizonyítékok alapján tartalmazza a megállapításokat. Az észrevétel a megállapítást nem vitatja, annak kiegészítése nem indokolt.

2. A jelentéstervezet 32. oldal 2. bekezdésére vonatkozó észrevétel

Észrevétellel érintett megállapítás: *„Az MVK a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt előírások ellenére nem gondoskodott az elhasználódott eszközök pótlásáról. Az Önkormányzat a pótlási kötelezettség előírása ellenére annak teljesítése feltételeit nem biztosította, mivel az MVK működésének egyensúlyát nem az indokolt költségek megtérítésével, hanem egyes beruházások elhagyásával és az így felszabaduló források működési költségekre történő átcsoportosításával – valamint külső finanszírozási források igénybevételével – biztosította.”*

Észrevétel szövege: *„A jelentéstervezet 32. oldalán olvashatjuk az alábbi ÁSZ véleményt: Az MVK a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt előírások ellenére nem gondoskodott az elhasználódott eszközök pótlásáról.*

Az Önkormányzat a pótlási kötelezettség előírása ellenére annak teljesítése feltételeit nem biztosította, mivel az MVK működésének egyensúlyát nem az indokolt költségek megtérítésével, hanem egyes beruházások elhagyásával és az így felszabaduló források működési költségekre történő átcsoportosításával - valamint külső finanszírozási források igénybevételével - biztosította.

Az MVK Zrt. álláspontja szerint a fenti vélemény elején ellentmondás van, amely az első és a második mondat összekapcsolásával vagy a mondatok sorrendiségének a felcserélésével feloldható. Az Önkormányzat a pótlási kötelezettség előírása ellenére annak teljesítése feltételeit nem biztosította, ezért nem tudott az MVK Zrt gondoskodni az elhasználódott eszközök pótlásáról.

A fentiek alapján a hivatkozott ÁSZ vélemény módosítására az alábbi két módosítási javaslatot tesszük:

Javaslat I: Az Önkormányzat a pótlási kötelezettség előírása ellenére annak teljesítése feltételeit nem biztosította, mivel az MVK működésének egyensúlyát nem az indokolt költségek megtérítésével, hanem egyes beruházások elhagyásával és az így felszabaduló források működési költségekre történő átcsoportosításával - valamint külső finanszírozási források igénybevételével - biztosította. Ennek eredményeként az MVK a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt előírások ellenére nem tudott gondoskodni az elhasználódott eszközök pótlásáról.

Javaslat II: Az MVK a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt előírások ellenére nem gondoskodott az elhasználódott eszközök pótlásáról, mivel az Önkormányzat a pótlási kötelezettség előírása ellenére annak teljesítése feltételeit nem biztosította, mivel az MVK működésének egyensúlyát nem az indokolt költségek megtérítésével, hanem egyes beruházások elhagyásával és az így felszabaduló források működési költségekre történő átcsoportosításával - valamint külső finanszírozási források igénybevételével - biztosította.”

El nem fogadás indoka:

Az észrevétellel érintett megállapítások helytállóak, azok között ellentmondás nem áll fenn. Az első mondatban megállapításra került, hogy az MVK nem tett eleget a szerződésben vállalt eszköz visszapótlási kötelezettségének, majd a következő mondatban az került rögzítésre, hogy az Önkormányzat nem biztosította a pótlási kötelezettség teljesítésének feltételeit. Mindezek alapján a jelentésben megfogalmazott megállapítás és javaslat módosítása nem indokolt.

3. A jelentéstervezet 39. oldalán található, az MVK vezérigazgatójának címzett 2. számú javaslatra vonatkozó észrevétel

Észrevétellel érintett javaslat: „*Tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy a Közszolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt eszközpótlási kötelezettségének az MVK az Önkormányzat által a fennálló kötelezettségek teljesítésére készített finanszírozási tervhez igazodóan tegyen eleget.*”

Észrevétel szövege: „*Az MVK Zrt. vezérigazgatójának címzett 2. sz. intézkedési javaslat így szól. Tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy a Közszolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt eszközpótlási kötelezettségének az MVK az Önkormányzat által a fennálló kötelezettségek teljesítésére készített finanszírozási tervhez igazodóan tegyen eleget.*

A jelentésben foglaltak szerint az Önkormányzat által kidolgozandó finanszírozási terv célja a korábbi évekből eredően fennálló, elismert, de pénzügyileg nem rendezett közszolgáltatási ellentételezési igény kifizetése. Az MVK Zrt-nek a Közszolgáltatási Szerződés alapján valóban eszközpótlási kötelezettsége van, de ennek nem lehet fedezete a korábbi évekből fennálló, Önkormányzattal szembeni követelés, hiszen ennek a követelésnek a fennállása miatt kényszerült az MVK Zrt. idegen forrást (cash-pool hitelkeretet) bevonni a finanszírozásba. Ezáltal a finanszírozási terv alapján az MVK Zrt. részére esetlegesen befolyó közszolgáltatási ellentételezés a cash-pool hitelkeret törlesztését vagy az azt későbbi időpontban lehetővé tévő hatékonyságjavító beruházást kell, hogy szolgálja.

Álláspontunk szerint az MVK Zrt. eszközpótlási kötelezettségét együtt kell kezelni az Önkormányzat erre biztosított pénzügyi forrásainak meglétével. Az MVK Zrt. ugyanis az eszközpótlási kötelezettségét akkor tudja teljesíteni, ha a teljesítéshez az Önkormányzat biztosítja számára a pénzügyi forrást.

Az érintett időszakban hatályos Közszolgáltatási Szerződés, amely egyébként 2026. május 31. napján hatályát veszítette, továbbá a 2026. június 1.-2027. március 31. között hatályos új Közszolgáltatási Szerződés is a IV. 10. pontjában határozta/határozza meg az eszközpótlási kötelezettséget, javasoljuk, hogy konkrét közszolgáltatási szerződés szakasz ne kerüljön feltüntetésre az intézkedési javaslatban, nem garantálható ugyanis, hogy a 2027. április 1. napjától megkötendő új közszolgáltatási szerződésben is ugyanezen pont fog rendelkezni az eszközpótlásról.

A fentiek alapján az intézkedési javaslat módosítására a javaslatunk a következő:

Tegyen intézkedéseket annak érdekében, hogy a Közszolgáltatási szerződésben előírt eszközpótlási kötelezettsége teljesítéséhez az MVK igényelje az Önkormányzattól az ehhez szükséges pénzügyi feltételek biztosítását, és a pénzügyi feltételek Önkormányzat általi teljesítése esetén az MVK ehhez igazodóan tegyen eleget az eszközpótlási kötelezettségének.”

El nem fogadás indoka:

Az ÁSZ által megfogalmazott javaslat arra irányult, hogy az MVK Zrt. tegyen eleget a Közzolgáltatási szerződés IV. 10. pontjában foglalt eszközpótlási kötelezettségének. Az ÁSZ jelentés Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata polgármesterének címzett 3. számú javaslata, hogy *"Intézkedjen, a Közzolgáltatási szerződésben, az Sztv. 4. § (4) bekezdés d) pontja és a 29. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltaknak megfelelően az elmaradt finanszírozási kötelezettségek vonatkozásában finanszírozási terv kidolgozásáról."* Az MKV Zrt. részére megfogalmazott 2. számú javaslat arra irányult, hogy az eszközpótlási kötelezettség teljesítése ezen finanszírozási tervben foglaltak szerint valósuljon meg, azonban nem rendelkezett a források felhasználásának módjáról és sorrendjéről. Mindezek alapján a jelentésben megfogalmazott megállapítás és javaslat módosítása nem indokolt.

A jelentéstervezet az ellenőrzött időszakot érintően, az ellenőrzött szervezetek által rendelkezésre bocsátott ellenőrzési bizonyítékok alapján tartalmazza a megállapításokat és a javaslatok megfogalmazása is ezen ellenőrzési bizonyítékok alapján történik a szabálytalanságot megalapozó, jelen esetben a Közzolgáltatási Szerződésben rögzített pontos szakasz megjelölésével. Az észrevétellel összhangban az ellenőrzött időszakban a hatályos Közzolgáltatási Szerződés IV.10 pontja határozta meg az MVK eszközpótlási kötelezettségét, melyre tekintettel az ÁSZ javaslata helytálló, az észrevételben jelzett mondatrész törlése nem indokolt. Mindezek alapján a jelentésben megfogalmazott megállapítás és javaslat módosítása nem indokolt.

II. FÜGGELÉK: ELLENŐRZÉSI MEGKÖZELÍTÉS

AZ ELLENŐRZÉS JOGALAPJA

Az ellenőrzés jogszabályi alapját az ÁSZ tv. 1. § (3) bekezdés, valamint a 5. § (2)-(4) bekezdés előírásai képezték.

AZ ELLENŐRZÉS CÉLJA

Az ellenőrzés célja annak értékelése volt, hogy a helyi közlekedési közszolgáltatás ellátásáért felelős önkormányzat, illetve a közszolgáltatás elvégzésével megbízott gazdasági társaság közvetlen tulajdonosa meghatározta-e a közösségi közlekedési közszolgáltatás céljait, szabályszerűen és célszerűen határozta-e meg a feladatellátás feltételeit és biztosította-e a közösségi közlekedési közszolgáltatást. Az ellenőrzés további célja volt a helyi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság feladatellátása célszerűségi és eredményességi, valamint gazdálkodása szabályszerűségi, célszerűségi szempontból való értékelése.

AZ ELLENŐRZÉS TÍPUSA

Kombinált ellenőrzés

AZ ELLENŐRZÉS TÁRGYA

Az ellenőrzés tárgyát képezték az ellenőrzésre kiválasztott önkormányzatok, illetve a helyi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaságok közvetlen tulajdonosa által a közösségi közlekedési közszolgáltatás céljai, feladatellátási szintje, szervezeti, gazdálkodási kereteinek meghatározása - ideértve a pénzügyi-gazdasági feltételek biztosítását -, továbbá a helyi közlekedési közszolgáltatást nyújtó gazdasági társaság által ellátott közösségi közlekedési közfeladat nyomon követése, kontrollja, e gazdasági társaságokkal kapcsolatos döntések.

Az ellenőrzés tárgya volt a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság közösségi közlekedési közszolgáltatási feladatellátásának, beszámolási tevékenységének ellenőrzése, értékelése, valamint a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság gazdálkodási tevékenységének ellenőrzése, értékelése az ellenőrzés során meghatározott kockázatos területeken.

Az ellenőrzés kiterjedt minden olyan körülményre és adatra, amely az ÁSZ jogszabályban meghatározott feladatainak teljesítéséhez, valamint a program végrehajtása folyamán felmerült újabb összefüggések feltárásához szükséges volt.

AZ ELLENŐRZÉS HATÓKÖRE ÉS TERÜLETE

Az ellenőrzés a meghatározott fókuszterületek szerint kitért a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatási feladatellátással összefüggő célmeghatározási, tervezési, feladatvégrehajtási, nyomon követési, visszamérési,

kontroll és beszámolási folyamatok értékelésére. Ennek keretében az ellenőrzés kiterjedt - szabályszerűségi, célszerűségi és eredményességi szempontok értékelésével - a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatási feladatellátással kapcsolatban hozott megrendelői/tulajdonosi döntésekre, azok megalapozottságára, valamint a közösségi közlekedési közszolgáltatási feladatellátás és a gazdasági társaság gazdálkodása - az ellenőrzés során kiválasztott - kockázatos részterületeinek értékelésére. Az ellenőrzés nem terjedt ki az önkormányzatnak, illetve a közvetlen tulajdonos gazdasági társaságnak azon döntéseire, folyamataira, amelyek nem a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatáshoz, valamint a közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társasághoz kapcsolódtak, illetve azokra közvetlen hatást nem gyakoroltak. Nem terjedt ki továbbá az ellenőrzés az Önkormányzat azon döntéseinek ellenőrzésére, mely finanszírozási okokat vizsgált volna. Az ellenőrzés kiterjedt az önkormányzat és a közvetlen tulajdonos gazdasági társaság részéről a közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság közösségi közlekedési közszolgáltatási feladatellátását, gazdálkodását érintő döntésekre, kontrollokra, nyomon követési tevékenységre.

AZ ELLENŐRZÖTT IDŐSZAK

A 2022. január 1-től 2024. december 31-ig terjedő időszak. A működés szabályszerűségét az ellenőrzés megkezdéséig, 2024. december 18-áig értékelte az ÁSZ.

AZ ELLENŐRZÉSI KRITÉRIUMOK

FÓKUSZTERÜLET	ELLENŐRZÉSI KRITÉRIUMOK
1. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás céljai, feladatellátás szintje és szervezeti, gazdálkodási keretrendszere meghatározásának szabályszerűségi, célszerűségi szempontú értékelése	Az Önkormányzat/tulajdonos a helyi közösségi közlekedési közfeladat célkitűzéseit, a célok elérését biztosító kontroll folyamatokat meghatározta. A célkitűzések összhangban vannak a hazai (Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia, Nemzeti Közlekedési Stratégia), és nemzetközi (Európai Unió és ENSZ SDG11-13) célkitűzésekkel. Az önkormányzat/tulajdonos kijelölte a feladatot ellátó szervezetet, meghatározta a feladatot ellátó szervezettel szemben támasztott szervezeti, gazdálkodási és beszámolási követelményeit. Az önkormányzat/tulajdonos a feladat ellátása érdekében feladatellátási szerződést kötött, melyben meghatározásra kerültek a felek feladatellátással kapcsolatos kötelezettségei. A közszolgáltatási feladatellátási szerződésben meghatározott feladatok összhangban voltak az önkormányzat koncepcióiban, programjaiban, intézkedési terveiben foglaltakkal. A szerződésben foglaltak teljesítése biztosítja a célszerű és eredményes feladatellátást. Közszolgáltatási szerződés Háromoldalú megállapodás Ptk. 6:137. §

	Szvtv. 4. § (4) bekezdés a), b), c), e) pontok, 5. § (1) bekezdés a)-e) pont, 25. § 3) bekezdés l) pont, 29. § (1) bekezdés c) pont, 35. § (5) bekezdés, Mötv. 13. § (1) bekezdés 18. pont, (3) bekezdés, 112. § (1a) bekezdés, 116. § Nvtv⁴⁹. 7. § (1)-(2) bekezdések 2021/782 EU rendelet⁵⁰ 21., 27. és 29. cikk, 181/2011/EU rendelet⁵¹ preambulum (7) bekezdése, 11. cikk 1370/2007/EK rendelet 2. cikk j) pont, 4. cikk (1) bekezdés b) pont és az 5. cikk (2) bekezdés és a mellékletének 7. pontja Bkr. 8. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont, 10. §, 19. §, 28. § c) pont, 39. § (1) bekezdés, 45. § (1) bekezdés., 46. § (1), 47. § (1)-(2) bekezdés., 48-49. §, 50. § Hatv. 36/A. § SUMP útmutató, Miskolc Megyei Jogú Város Településfejlesztési koncepciója, Miskolc Megyei Jogú Város Energia és Klíma Akcióterve, Miskolc Megyei Jogú Város Klímastratégiája, Miskolc Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája, Miskolc Megyei Jogú Város TOP Plusz Városfejlesztési Programterv; Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája, Autóbusz-flotta dekarbonizációs terv, Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata Városi Klímaszerződés 2024, Hivatali SZMSZ Célszerű a stratégiákban, tervekben megfogalmazott célkitűzések/indikátorok részteljesítési határidejének meghatározása, mivel így biztosítható és mérhető azok ütemezett teljesítése. Célszerű az utaselégedettség-mérés módszerének szolgáltató részére történő előírása úgy, hogy az az utazóközönség véleményét megbízhatóan reprezentálja. Célszerű az időszakonkénti utasszámlálás előírása a szolgáltató felé a járatok optimális kihasználtsága, valamint a hatékonyabb gazdálkodás megteremtése érdekében. Célszerű a közszolgáltatás feladatellátója részére olyan adatszolgáltatások készítésének előírása, melyek lehetővé teszik az évek adott időszakai teljesítményének összehasonlítását. Célszerű, ha a szolgáltató feladatellátását értékelő rendszer (például: bonus-malus) alkalmazását írja elő a megrendelő Önkormányzat. Célszerű a költségek optimalizálása érdekében a feladatellátó és szolgáltatást megrendelő önkormányzat részéről előírni a menetrendi optimalizálás eseteit különösen az utasszám megtartása és növelése érdekében.
2. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság feladatellátásának célszerűségi és eredményességi szempontú értékelése	Ptk. 6:137. § Gtbrk. 4. § (3) bekezdés, 6. § (2) bekezdés, 8. § Taktv. 7/J. § (3) bekezdés

	Fogyasztóvédelmi tv. 17/A. § (8) bekezdés Kollektív szerződés, MVK Alapszabálya, MVK Szervezeti és működési szabályzatai, Külső átvilágítás 2022. évi beszámolója, Üzleti terv, Közzolgáltatási szerződések, Üzleti jelentések, Autóbusz-flotta dekarbonizációs terv, Beruházási Szabályzat, Beruházási jelentések, Ügyfél észrevételek kezelésének szabályzata; Utaselégedettségi kutatások jelentései, A gazdasági társaság a panaszok kezelését a Fogyasztóvédelmi tv. és a belső előírásoknak megfelelően látta el. Célszerű a finanszírozási kockázatok csökkentése érdekében a hosszú távú külső forrás bevonás igényét azonos lejáratú finanszírozási megoldással biztosítani. Célszerű, ha közfeladat ellátása érdekében a szolgáltató a menetrend és a feladatellátás feltételei összhangjának megteremtését kéri a megrendelő Önkormányzattól, és ennek eredményét a Közzolgáltatási szerződésben rögzítik. Célszerű a késések és a kimaradt járatok korlátozására vonatkozóan a Közzolgáltatási szerződésben előírást megfogalmazni, valamint a késések mérését informatikai rendszerrel mérni. Célszerű a Közzolgáltatási szerződésben előírni az utaselégedettség mérésének kötelezettségét, és meghatározni a mérés módszerét.
3. A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást végző gazdasági társaság kockázatos gazdálkodási területeinek szabályszerűségi, célszerűségi szempontú értékelése	A bevételekkel és kiadásokkal kapcsolatos döntések és végrehajtásuk megalapozott, célszerű és szabályszerű volt. A likviditás, fizetőképesség, a gazdálkodás fenntarthatósága érdekében intézkedéseket tettek a bevételek növelése, a kiadások, költségek, ráfordítások csökkentése érdekében, továbbá megvizsgálták a hozott intézkedések hatásait és viszonyát az iparági átlagok vonatkozásában. A gazdasági események elszámolása megfelelő volt. A gazdasági társaság a rendelkezésre álló humánerőforrással biztosította a Közzolgáltatási szerződésben foglalt feladatok ellátását. A túlórák jelentős többletköltségeket nem okoztak, tekintve, hogy munkaidőkeretet alkalmaz a munkáltató, illetve a szabadságok kiadása szabályszerűen valósul meg. A munkaidőn kívüli (pihenőidőben) egyéb munkavégzéssel nem veszélyeztette a pihenőidő teljesülését. Szervezetten belüli, helyi, vagy országos képzésekkel segítik elő a munkavállalók alkalmazhatóságát. A gazdasági társaság beruházási, fejlesztési tervében meghatározott célkitűzéseket megvalósította. Szabályszerűen végrehajtott beruházásaival hozzájárult a lakosság mobilitásához, a zöld átálláshoz és a környezet védelméhez, biztosította a szolgáltatás fenntarthatóságát. Számv. tv. 72-75. §, 77-85. §

Alapszabály; Számviteli Politika; Javadalmazási szabályzat; Etikai szabályzat; Beruházási Szabályzat; Gépjárművek javítása, karbantartása folyamatleírás

Éves főkönyvi kivonatok, MVK éves beszámoló, Éves könyvvizsgálói jelentések, Üzleti jelentés, Felügyelőbizottsági jelentés

A közúti vasúti infrastruktúra létesítményeinek felügyeleti és karbantartási folyamatai

Technológiai utasítás az MVK Zrt. által üzemeltetett autóbuszok karbantartásához, Közszolgáltatási szerződés Kollektív szerződés

A gazdasági társaság kialakította a karbantartási tevékenységre vonatkozó belső szabályozást, a végrehajtás során érvényesített gazdaságossági, hatékonysági szempontokat, karbantartásait ütemezetten, tervszerűen látta el, melyet folyamatosan figyelemmel kísért és a karbantartási tervekben foglaltakról, azok megvalósításáról nyilvántartást vezetett.

Nvtv. 7. § (1)-(2) bekezdések

Taktv. 7/J. § (3) bekezdés

Gtbkr. 4. § (1) bekezdés c), g) pontok, (7) bekezdés, 5. §, 6. § (2) bekezdés

Gtbkr.-hez készített irányelv 1.1.2, 3.1.

Mt. 123. § (5) bekezdés c) pont

Vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 31. § (1) bekezdés, (1a) bekezdés, 36/I. § (4) bekezdés

a vasúti járművek karbantartási rendszeréről és a karbantartásáért felelős szervezetekről szóló 44/2020 (XI.19.) ITM rendelet 3. § (2) bekezdés a), d) pontok, 4. § (1) bekezdés, (5) bekezdés, (6) bekezdés, 1. melléklet c), jg) pontok, 2. melléklet I.1.2.,3.,4.,5., I.5. pontok

a vasúti járművek karbantartását, javítását és időszakos vizsgálatát végző műhelyekről szóló 24/2016. (VII.18.) NFM rendelet 3. § (1), 10. §, 12. § (1), 15. §, 19. §

a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény⁵² 8. § (2) bekezdés

a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 60. § (1) bekezdés

a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet 18. § (2) bekezdés

a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 9. § (1)

a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet 4. § (2), (3), 10. § (1) b), (2), 11. §, 3.sz. melléklet

a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 11. § (1) c), 13. § (1) a), b)

A gazdasági társaság az Önkormányzat/tulajdonos előírásainak megfelelően eleget tett beszámolási kötelezettségének. Beszámolóiban megalapozottan bemutatta a környezetvédelemmel, fenntarthatósággal kapcsolatos tevékenységét.

Miskolc Holding – Tervezési premisszák a 2022. üzleti évre; Miskolc Holding – Tervezési premisszák a 2023. üzleti évre; Miskolc Holding – Tervezési premisszák a 2024. üzleti évre

Célszerű belső szabályzatban rögzíteni és vizsgálni a folyamatos javítást igénylő eszközöknél új eszköz beszerzésének lehetőségeit, költséghatékonyságát, gazdaságosságát.

Célszerű a menetrend megrendelésekor a szolgáltató humánerőforrásait és a járműparkja biztosította lehetőségeket összehangolni.

AZ ELLENŐRZÉS MÓDSZERE ÉS AZ ELLENŐRZÉSI BIZONYÍTÉKOK KÖRE

Az ellenőrzést a nemzetközi standardokat irányadónak tekintve az ellenőrzési program szempontjai, az ellenőrzött időszakban hatályos jogszabályok, az ellenőrzés szakmai szabályai és az ÁSZ módszertani dokumentumai figyelembevételével kellett elvégezni.

Az ellenőrzési kérdések megválaszolásához szükséges bizonyítékok megszerzése az ellenőrzött szervezetek által rendelkezésre bocsátott dokumentumokra, adatokra alapozva megfigyelés, összehasonlítás, szemle (szemrevételezés), kérdésfeltevés (információkérés), interjú, mintavételezés, valamint elemző eljárás útján történt. Az ellenőrzési bizonyítékként felhasználható adatforrások közé tartoztak egyrészt az ellenőrzéshez az ellenőrzött szervezetek által rendelkezésre bocsátott dokumentumok, adatforrások, másrészt adatforrás lehetett minden, az ellenőrzés folyamán feltárt, az ellenőrzés szempontjából információkat tartalmazó dokumentum. Az ellenőrzés lefolytatásához az ellenőrzött szervezetek a tanúsítvány kitöltésével, valamint az ÁSZ által kért dokumentumok, adatok, információk megküldésével az ellenőrzés során szolgáltatott adatokat.

Az ÁSZ ellenőrzése az Önkormányzat feladatellátásának szabályszerűségét, célszerűségét négy kulcsterületen értékelte, ezen kulcsterületek a stratégiaalkotás és nyomon követés, a feladatellátás megszervezése, a feladatellátás kontrollja és a feladatellátás finanszírozása voltak. Az ÁSZ a szabályszerűség és célszerűség szempontjából értékelte az MVK kockázatos gazdálkodási területeit. Az ÁSZ az ellenőrzés során beszerzett adatok, információk elemzése alapján kiválasztott kockázatos folyamatokat, gazdálkodási részterületeket ellenőrizte. Az MVK feladatellátása minősítésében lényeges volt annak megítélése, hogy az mennyire támogatta az Önkormányzat céljainak megvalósítását. Az Önkormányzat céljainak megvalósulását a közszolgáltatási feladatellátás tervezésének és eredményeinek számbavételével, valamint a panaszkezelés és az utaselégedettség-mérés monitorozásával ítélte meg az ÁSZ.

Az ellenőrzés során a megvizsgált adatok alapján került sor a lényegességi szint meghatározására is. Az ÁSZ egyes ellenőrzési szakkérdések kapcsán külső szakértőt⁵³ kért fel véleményalkotásra. Az ellenőrzésre kockázati alapon kiválasztott tételek kiértékelése egyedileg történt, az eredmények nem kerültek kivetítésre a teljes sokaságra.

MELLÉKLETEK

I. SZ. MELLÉKLET: ÉRTELMEZŐ SZÓTÁR

benchmark	Olyan viszonyítási alapként szolgáló referenciaérték, módszer vagy gyakorlat, amelyhez egy szervezet, tevékenység vagy teljesítmény összehasonlítható és értékelhető a hatékonyság, eredményesség vagy gazdaságosság megítélése érdekében.
cash pooling vagy cash pool	Összevont pénzkezelés vagy összevezetéssel történő közös számlavezetés célcsoportok tagjai számára. A cash-pooling olyan rövid távú likviditáskezelési technika, amely a tagok folyószámlái közötti forrásallokálással lehetővé teszi a számlák egyenlegeinek, valamint az egyenlegek után fizetendő és kapott kamatok optimalizálását. A cash-poolban a számlapénz-többlettel rendelkező tagok számlái forrásokat biztosítanak a számlapénz-hiánnyal rendelkező tagoknak. (Forrás: https://lexiq.hu , Dr. Tóth Tamás: Vállalati pénzügyek, https://mersz.hu/dokumentum/m835vp_152/ letöltések dátuma: 2024.09.03.)
célszerűség	Arra vonatkozó követelmény, hogy a bevételeket a közfeladat megvalósítása érdekében, a kiadásokat a közfeladatok megfelelő ellátásához szükséges mértékben, a költségvetési célrendszer érdekében, a meghatározott célra (közfeladat ellátására), továbbá észszerűen, racionálisan használták fel. (Forrás: Az Állami Számvevőszék ellenőrzési alapelvei és módszertana)
ciklusrend	a járművek tervszerű megelőző karbantartásainak ütemezését tartalmazó belső szabályozás
csonka járat	A jármű nem halad végig a teljes menetrendi útvonalon, hanem rövidebb szakaszt teljesít.
egész forduló járat	Olyan közlekedési járatot jelöl, amely teljes kört tesz meg a megadott útvonal mentén, mielőtt visszatérne a kiindulási ponthoz.
ellátásért felelős	A Sztv. szerinti „ellátásért felelős” az ellenőrzés tekintetében az ellenőrzött helyi önkormányzat földrajzi területén a személyszállítás területén való beavatkozásra, vagy ilyen hatáskörrel felruházott bármely szerv.
eredményesség	Az eredményesség elve a kitűzött célok és a szándékolt eredmények (hatások) elérését jelenti. A gazdálkodás, feladatellátás eredményességét mutatja a tényleges és a tervezett eredmények (hatások) összevetése. (Forrás: Az Állami Számvevőszék ellenőrzési alapelvei és módszertana)
észszerű nyereség	a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséből származó, elismert nyereség, melynek mértékét a szolgáltató saját tőkéjére vetítetten kell meghatározni, a vonatkozó uniós szabályoknak megfelelő mértékben
férőhely km	Az egyes járművek férőhelyének (befogadóképességének, ülő-állóhelyeknek) és hasznos kilométerének szorzata.
gazdasági társaság	A gazdasági társaságok üzletszerű közös gazdasági tevékenység folytatására, a tagok vagyoni hozzájárulásával létrehozott, jogi személyiséggel rendelkező vállalkozások, amelyekben a tagok a nyereségből közösen részesednek, és a veszteséget közösen viselik (Ptk. 3:88. § (1) bekezdése)
gazdaságosság	Annak követelménye, hogy az erőforrások felhasználásához kapcsolódó kiadás vagy ráfordítás az elérhető legkisebb legyen, a jogszabályban meghatározott vagy általánosan elvárható minőség mellett (Bkr. 2. § 10. pont)
hatékonyság	Annak követelménye, hogy az előállított termékek, a nyújtott szolgáltatások, az ellátott feladat más eredményének értéke, vagy az azokból származó bevétel a lehető legnagyobb mértékben haladja meg a felhasznált erőforrásokhoz kapcsolódó kiadásokat vagy ráfordításokat (Bkr. 2. § 11. pont)

indokolt költség	A Személyszállítási tv. alapján a hatékonyan működő közlekedési szolgáltató közlekedési közszolgáltatásokkal felmerülő indokolt költségei. A Közszolgáltatási szerződés alapján az indokolt költség definíciója megegyezik a közszolgáltatás ellentételezésének definíciójával. (Lásd közszolgáltatási ellentételezés definíció.) A Közszolgáltatási szerződés alapján a bevételekkel csökkentett elismert ráfordítások és módosító tényezők összességét jelenti. Módosító tényezők között kerülnek kimutatásra a megállapodás szerint a túl- vagy alulteljesítés miatti növelő vagy csökkentő tényezők, valamint a változtatási kérelem kompenzációra vonatkozó hatásai. (Közszolgáltatási szerződés 4. sz. melléklet VII. pont)
igényvezérelt járatok	Azok a járatok, amelyek az előre meghirdetett időpontban, az előre meghirdetett teljes útvonalon vagy annak egy részén (előre meghirdetett útszakaszon) csak abban az esetben közlekednek, amennyiben arra vonatkozóan igénybejelentés érkezett és az elfogadásra került.
járat	A járműnek az előre meghatározott útvonal kezdő és végpontja között történő egyszeri végig haladása. (Forrás: MVK adatszolgáltatása)
közfeladat	Közfeladat a jogszabályban meghatározott állami vagy önkormányzati feladat (Áht. ⁵⁴ 3/A. § (1) bekezdése)
közszolgáltatás	Szerződéskötési kötelezettség alapján a lakosság alapvető szükségleteinek ellátására irányuló szolgáltatás, így különösen a villamosenergia-, gáz-, hő-, víz-, szennyvíz- és hulladékkezelési, köztisztasági, postai és távközlési szolgáltatás, továbbá a menetrend alapján közlekedő járművekkel végzett közforgalmú személyszállítás (Ebkvtv. ⁵⁵ 3. § 1) bekezdés d) pontja)
közszolgáltatási ellentételezés	1370/2007/EK rendelet 2. cikk g) pont szerint bármely olyan - különösen pénzügyi - előny, amelyet az illetékes hatóság a közforrások terhére közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásának időszaka alatt vagy ezen időszakhoz kapcsolódóan közvetlenül vagy közvetve nyújt.
közszolgáltatási szerződés	Valamely közfeladat vagy a közfeladat egy részének a szerv nevében történő ellátására – a Ptk. 6:256. §-ában meghatározottak alapján – kötött írásbeli szerződés. Nem minősül közszolgáltatási szerződésnek azon közszolgáltatással kapcsolatban kötött szerződés, amelynek nyújtása jogszabályban meghatározott feltételeken alapuló engedélyhez van kötve (Civil. tv. ⁵⁶ 2. § 21. pontja)
lényegességi szint	A lényegesség egy bizonyos kérdés (ügy, állítás, információ, adat) relatív jelentőségének vagy fontosságának kifejezése az ellenőrzés céljaival összefüggésben. Lényegesnek minősül az az információ vagy adat, ami az ellenőrzési eredmények célzott felhasználóinak döntéseit – az arról történő tudomásszerzést követően – valószínűsíthetően befolyásolja. A lényegesség függ az adott információ, adat értékétől (összegétől, mennyiségi szempontjaitól), az adott vagy a hiányzó információ jellegétől (természetétől), valamint annak összefüggéseitől (előfordulásának körülményeitől, minőségi szempontoktól). Az érték szerinti lényegességet kifejező mutató a lényegességi szint vagy lényegességi küszöb. (Forrás: Az Állami Számvevőszék ellenőrzési alapelvei és módszertana)
megrendelő	A közszolgáltatási szerződés szerinti megrendelő.
teljesített kocsi	A vonali közforgalmú utasszállítás során felmerülő kilométer-teljesítmény.
szociálpolitikai menetdíjtámogatás	Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatás, a helyi személyszállítási közszolgáltatás, valamint a komp és révközlekedésben nyújtott személyszállítási közszolgáltatás keretében nyújtott, jogszabály alapján kedvezményes és díjmentes személyszállítási tevékenységhez kapcsolódó támogatás
szolgáltató	A közszolgáltatási szerződés szerinti (köz)szolgáltató.

■ II. SZ. MELLÉKLET: AZ ELLENŐRZÖTT SZERVEZETEK JEGYZÉKE

ADÓSZÁM	ELLENŐRZÖTT SZERVEZET MEGNEVEZÉSE
15735605-2-05	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata
13778749-2-05	Miskolc Holding Önkormányzati Vagyongkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság
11072315-2-05	MVK Miskolc Városi Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

■ III/A. SZ. MELLÉKLET: AZ MVK BEVÉTELEINEK ÉS RÁFORDÍTÁSAINAK ALAKULÁSA A 2022-2024. ÉVEKBEN

MEGNEVEZÉS	2022. ÉV (M Ft)	2023. ÉV (M Ft)	ARÁNY (%) (2023/2022)	2024. ÉV (M Ft)	ARÁNY (%) (2024/2023)	ARÁNY (%) (2024/2022)
Bevételek						
Menetdíj bevétel	2 708,6	3 272,1	120,8%	3 135,3	95,8%	115,8%
Szociálpolitikai menetdíj-támogatás	702,9	708,3	100,8%	630,2	89,0%	89,7%
Önkormányzati ellentételezés (Miskolc és Felsőlőzsolca)	4 414,4	6 662,8	150,9%	6 874,6	103,2%	155,7%
További üzemi szintű bevételek	909,2	461,4	50,7%	490,6	106,3%	54,0%
Korábbi években fejlesztési célra kapott támogatások*	1 354,7	1 365,0	100,8%	1 369,7	100,3%	101,1%
Üzemi szintű bevételek összesen	10 089,8	12 469,6	123,6%	12 500,4	100,2%	123,9%
Pénzügyi műveletek bevételei	38,0	5,3	13,9%	3,0	56,6%	7,9%
Összes bevétel	10 127,8	12 474,9	123,2%	12 503,4	100,2%	123,5%
Ráfordítások						
Anyagjellegű ráfordítások	3 501,5	4 053,1	115,8%	3 890,1	96,0%	111,1%
Személyi jellegű ráfordítások	3 853,4	4 693,4	121,8%	5 475,4	116,7%	142,1%
Értékcsökkenés	1 830,7	1 940,4	106,0%	1 964,4	101,2%	107,3%
Egyéb ráfordítások	220,6	79,9	36,2%	121,6	152,2%	55,1%
Üzemi szintű ráfordítások összesen	9 406,2	10 766,8	114,5%	11 451,5	106,4%	121,7%
Pénzügyi műveletek ráfordításai	712,1	1 685,0	236,6%	1 031,3	61,2%	144,8%
<i>ebből működési hitelre fizetett kamat</i>	<i>381,2</i>	<i>1029,9</i>	<i>270,2%</i>	<i>699,3</i>	<i>67,9%</i>	<i>183,4%</i>
Összes ráfordítás	10 118,3	12 451,8	123,1%	12 482,8	100,2%	123,4%

*Az ellenőrzött időszak minden évében szerepeltek a bevételek között olyan fejlesztési célra kapott támogatások, melyek a közösségi közlekedést tartósan szolgáló, korábbi években megvalósult eszköz- és járműbeszerzésekhez, villamosvonal fejlesztéshez (75 db CNG üzemű, illetve 10 db elektromos busz beszerzése, villamosvasúti nagyprojekt) kapcsolódtak.

Forrás: Az MVK 2022-2024. évi kiegészítő mellékletei alapján; ÁSZ szerkesztés

■ III/B. SZ. MELLÉKLET: AZ MVK VAGYONGAZDÁLKODÁSÁT BEMUTATÓ FŐBB MUTATÓSZÁMOK MEGALAPOZÓ ADATAI

MUTATÓSZÁMOK	2022.01.01	2022.12.31	VÁLTOZÁS	2023.12.31	VÁLTOZÁS	2024.12.31	VÁLTOZÁS
			(SZÁZALÉKPONT/%) (2022)		(SZÁZALÉKPONT/%) (2022-2023)		(SZÁZALÉKPONT/%) (2023-2024)
saját tőke – jegyzett tőke aránya	131,3%	131,7%	0,4	133,2%	1,5	132,0%	-1,2
tőkeerősség	11,1%	10,7%	-0,4	10,5%	-0,2	10,8%	0,3
tárgyi eszközök összes eszközhöz viszonyított aránya	84,8%	81,8%	-3,0	76,3%	-5,5	74,5%	-1,8
forgó eszközök összes eszközhöz viszonyított aránya	13,6%	14,6%	1,0	17,0%	2,4	21,7%	4,7
likviditási gyorsráta	0,8	0,7	-12,5 %	0,7	0,0%	0,8	14,3%
követelések összes eszközhöz viszonyított aránya	13,2%	13,9%	0,7	16,3%	2,4	21,0%	4,7
kötelezettségek mérleg főösszeghez viszonyított aránya	25,0%	26,1%	1,1	31,1%	5,0	32,7%	1,6
eladósodottsági mutató	41,6%	40,1%	-1,5	39,7%	-0,4	37,0%	-2,7
rövid lejáratú kötelezettségek a saját tőke arányában	153,7%	177,2%	23,5	229,9%	52,7	245,6%	15,7
hosszú lejáratú kötelezettségek a saját tőke arányában	71,1%	67,0%	-4,1	65,8%	-1,2	58,9%	-6,9

Forrás: Az MVK által szolgáltatott adatok alapján; ÁSZ szerkesztés

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

¹ ÁSZ	Állami Számvevőszék
² Önkormányzat	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata
³ MVK	MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.
⁴ Közszolgáltatási szerződés	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata és az MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt. között létrejött 2011. június 01-jétől hatályos a miskolci tömegközlekedési, helyi személyszállítási közfeladatok ellátására létrejött megkötött szerződés, és annak 2022. január 01-jei, 2023. január 01-jei, 2023. január 01-jei és 2023. október 14-ei módosításai
⁵ Mrd Ft	Milliárd forint
⁶ Holding	Miskolc Holding Önkormányzati Vagyonkezelő Zrt.
⁷ Polgármester	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Polgármestere
⁸ Jegyző	Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalának Jegyzője
⁹ Közgyűlés	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
¹⁰ TFK	Miskolc Megyei Jogú Város Településfejlesztési koncepciója
¹¹ Sztv.	2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról
¹² SUMP	Miskolc Város Fenntartható Közlekedési Terve 2013-2028 ((Sustainable Urban Mobility Plans); Miskolc Fenntartható Mobilitási Tervének (SUMP) felülvizsgálata 2016-2030, Miskolc Fenntartható Mobilitási Terv (SUMP) felülvizsgálat megalapozó tanulmány 2024-től)
¹³ SECAP	Miskolc Megyei Jogú Város Energia és Klíma Akcióterve
¹⁴ Klímastratégia	Miskolc Megyei Jogú Város Klímastratégiája
¹⁵ FVS	Miskolc Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája
¹⁶ TVP	Miskolc Megyei Jogú Város TOP Plusz Városfejlesztési Programterv
¹⁷ ITS	Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája
¹⁸ Dekarbonizációs terv	Autóbusz-flotta dekarbonizációs terv
¹⁹ Klímaszerződés	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata Városi Klímaszerződés 2024
²⁰ Polgármesteri Hivatal	Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala
²¹ Bkr.	370/2011. (XII. 31.) Korm. rendelet a költségvetési szervek belső kontrollrendszeréről és belső ellenőrzéséről
²² 1370/2007/EK rendelet	Az Európai Parlament és a Tanács 2007. október 23-i 1370/2007/EK rendelete a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről
²³ Felsőzsolca	Felsőzsolca Város Önkormányzata
²⁴ Háromoldalú megállapodás	Megállapodás elővárosi autóbuszos személyszállítási közszolgáltatás biztosításáról Felsőzsolca Város Önkormányzata, Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata és az Építési és Közlekedési Minisztérium között
²⁵ Minisztérium	Építési és Közlekedési Minisztérium
²⁶ Ptk.	2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről
²⁷ M Ft	Millió forint
²⁸ Mötv.	2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól
²⁹ Hatv.	1990. évi C. törvény a helyi adókról
³⁰ Gtbr.	339/2019. (XII. 23.) Korm. rendelet a köztulajdonban álló gazdasági társaságok belső kontrollrendszeréről
³¹ DKV Zrt.	DKV Debreceni Közlekedési Zrt.
³² BKK Zrt.	BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
³³ ArrivaBus Kft.	VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., majd 2021. február 1-től az elnevezése Arrivabus Korlátolt Felelősségű Társaság, tulajdonosai: ARRIVA Hungary Zrt. (a tőzstőke 99,0%-a arányában) és a VIDEOTON HOLDING Zrt. (a tőzstőke 1,0%-a arányában).

³⁴ Fogyasztóvédelmi tv.	1997. évi CLV. törvény a fogyasztóvédelemről
³⁵ FB	Miskolc Holding Önkormányzati Vagyongazdálkodó Zrt. Felügyelőbizottsága
³⁶ Mt.	2012. évi I. törvény a munka törvénykönyvéről
³⁷ SZKT	Szegedi Közlekedési Kft.
³⁸ Stab. tv.	2011. évi CXCV. törvény Magyarország gazdasági stabilitásáról
³⁹ Kormány	Magyarország Kormánya
⁴⁰ Számv.tv.	2000. évi C. törvény a számvitelről
⁴¹ tervezési premisszák ₁	Miskolc Holding Önkormányzati Vagyongazdálkodó Zrt.– Tervezési premisszák a 2022. üzleti évre (készült 2021. október 26. napján)
tervezési premisszák ₂	Miskolc Holding Önkormányzati Vagyongazdálkodó Zrt.– Tervezési premisszák a 2023. üzleti évre (készült 2022. október 12. napján)
tervezési premisszák ₃	Miskolc Holding Önkormányzati Vagyongazdálkodó Zrt.– Tervezési premisszák a 2024. üzleti évre (készült 2023. szeptember 20. napján)
⁴² 12/2023. (I. 20.) korm. rend.	12/2023. (I. 20.) Korm. rendelet egyes intézmények földgázbeszerzéseivel kapcsolatos veszélyhelyzeti szabályokról
⁴³ 41/2023. (II. 20.) korm. rend.	41/2023. (II. 20.) Korm. rendelet az intézmények villamosenergia-beszerzéseivel kapcsolatos veszélyhelyzeti szabályokról
⁴⁴ Beruházási Szabályzat ₁	Az MVK Zrt. Beruházási szabályzata (hatályos: 2019. március 1. – 2023. február 15. között)
Beruházási Szabályzat ₂	Az MVK Zrt. Beruházási szabályzata (hatályos 2023. február 16. napjától)
⁴⁵ Kollektív szerződés	Az MVK Zrt. Kollektív Szerződése (hatályos: 2021. április 1. napjától)
⁴⁶ OFA	OFA Országos Foglalkoztatási Közhasznú Nonprofit Kft.
⁴⁷ 561/2006/EK. rendelet	Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről
⁴⁸ alanyi mentesség	A 561/2006/EK rendelet 3. cikkében nevesítettek
⁴⁹ Nvvtv.	2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyronról
⁵⁰ 2021/782 EU rendelet	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2021. április 29-i (EU) 2021/782 RENDELETE - a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről
⁵¹ 181/2011/EU rendelet	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2011. február 16-i (EU) 181/2011 RENDELETE - az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról
⁵² 1988. évi I. törvény	1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
⁵³ szakértő	Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar munkatársai
	<u>Autóbuszok karbantartási módszertana:</u>
	Autóbusz-üzemtan című egyetemi jegyzet - https://mersz.hu/dokumentum/m402au_1/
	Közlekedés üzemtan című egyetemi jegyzet - https://dtk.tankonyvtar.hu/handle/123456789/3866
	<u>Közösségi közlekedés (fajlagos) költségeire vonatkozó módszertanok:</u>
	Lakatos András, Tóth János, Török Ádám: Comparative Analysis of the Economic Sustainability of Transport Systems Served by Alternative and Conventional Buses and Coaches PROMET-TRAFFIC & TRANSPORTATION 37: 3 pp. 691-705., 15 p. (2025) https://traffic2.fpz.hr/index.php/PROMTT/article/view/742
	Lakatos András, Tóth János, Török Ádám: Alternatív és hagyományos hajtású autóbuszokkal kiszolgált közlekedési rendszer gazdasági fenntarthatóságának összehasonlító-elemzése KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE 74: 5 pp. 21-30., 10 p. (2024) https://ojs.mtak.hu/index.php/ktsz/article/view/17216

Lakatos András, Soltész Tamás, Lepsényi István: Akkumulátoros és hidrogén hajtás vizsgálatának szempontrendszere a városközi vasúti személyszállításban Magyarországon

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE 72: 6 pp. 4-16., 13 p. (2022)

<https://real.mtak.hu/170105/>

Lakatos András: Optimalizációs modell kidolgozása a hazai helyközi és távolsági közforgalmú közlekedésben lévő párhuzamosságok kezelésére 135 p.

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Kandó Kálmán Doktori Iskola, Mándoki Péter
Megjelenés/Fokozatszerzés éve: 2021

<https://repozitorium.omikk.bme.hu/items/a8db567c-cd98-444f-923f-894b1fe6c8a7>

⁵⁴ Áht

2011. évi CXCV. törvény az államháztartásról

⁵⁵ Ebktv.

2003. évi CXXV. törvény – az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról

⁵⁶ Civil. tv.

2011. évi CLXXV. törvény - az egyesülési jogról, a közhasznú jogállásról, valamint a civil szervezetek működéséről és támogatásáról



ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

1052 Budapest, Apáczai Csere János u. 10. | 1364 Budapest 4., Pf. 54
www.asz.hu | szamvevoszek@asz.hu
telefon: +36 1 484 9100