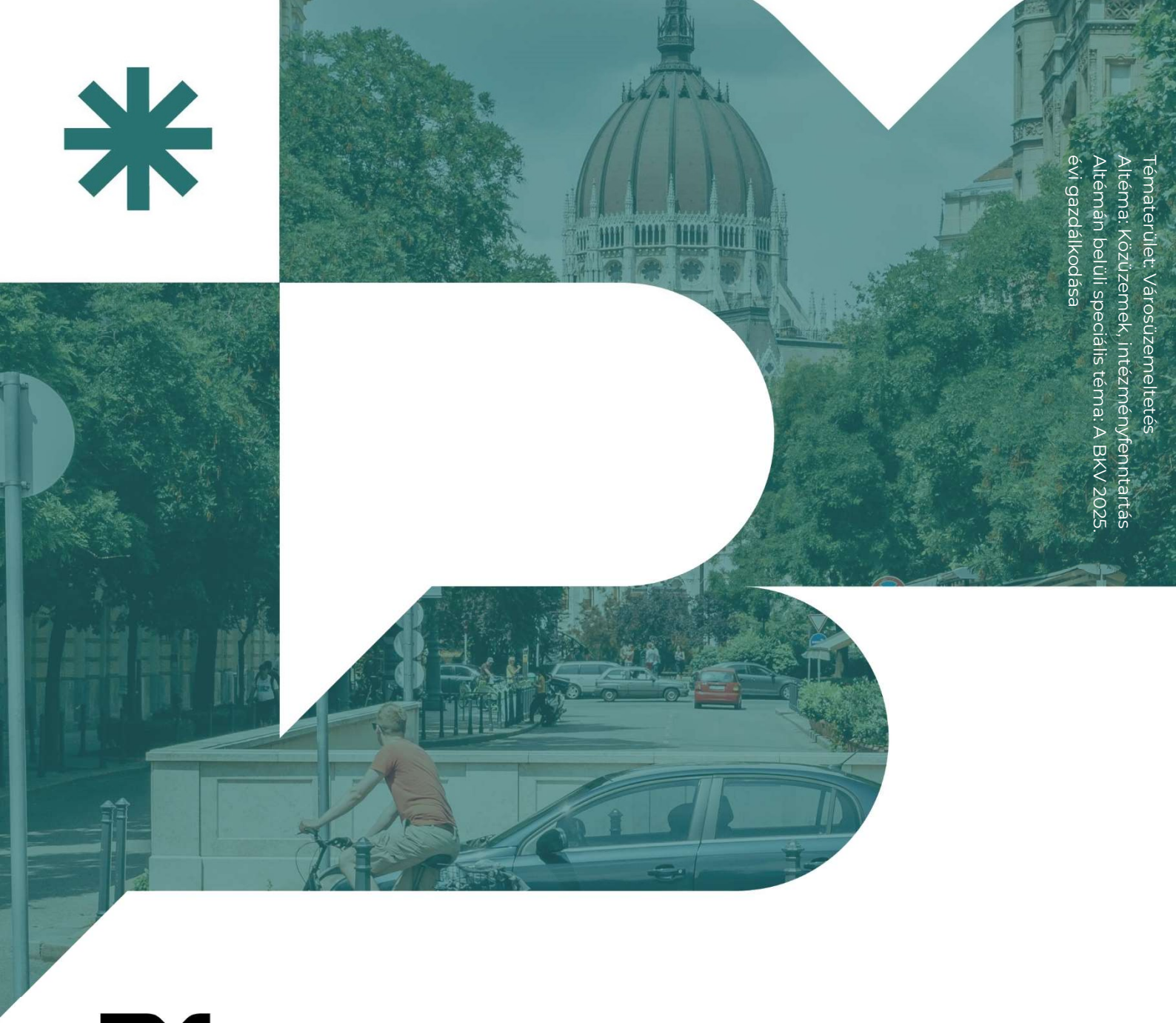


Tématerület: Városüzemeltetés
Altéma: Közüzemek, intézményfenntartás
Altémán belüli speciális téma: A BKV 2025. évi gazdálkodása

BP Műhely

A BKV gazdálkodása és jogszabályi keretei

Alapdokumentum

Háttérdokumentum

BP Városfejlesztési Műhely Nonprofit Kft. | Kutatási és elemzési igazgatóság | 2025

1 Összefoglaló

A tanulmány célja és kutatási kérdése: Mennyire biztosított a BKV működésének pénzügyi fedezete 2025-ben, és elegendő-e a Főváros és a BKK által nyújtott támogatás a jogszabályokban előírt kötelező közszolgáltatás fenntartásához?

A tanulmány a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV Zrt.) 2025. évi gazdálkodását és jogszabályi környezetét vizsgálja, különös tekintettel a közszolgáltatási díj és a finanszírozási szerkezet fenntarthatóságára. A kutatás célja annak feltárása, hogy a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) által biztosított támogatás, valamint az előirányzott bevételek és hitelek elegendőek-e a közösségi közlekedés folyamatos, jogszerű működtetéséhez. Az elemzés bemutatja a BKV üzleti tervének fő számait, a 24,9 milliárd forintos hiány keletkezésének okait, valamint a likviditási kockázatok kezelésére alkalmazott eszközöket, köztük az átütemezett támogatásokat és az átmeneti hitelkereteket. A vizsgálat megállapítja, hogy a BKV pénzügyi helyzete 2025-ben továbbra is sérülékeny, a közszolgáltatási díj nem fedezi a tényleges működési költségeket, ami hosszabb távon finanszírozási kényszereket és működési bizonytalanságot eredményezhet. A dokumentum következtetése szerint a fővárosi közösségi közlekedés stabilitásának megőrzéséhez elengedhetetlen a finanszírozási struktúra újragondolása és a közszolgáltatási díj jogszabályban előírt teljes fedezeti elvének érvényesítése.

A tanulmány célcsoportját elsősorban a fővárosi közlekedésért és pénzügyi tervezésért felelős döntéshozók, önkormányzati szakemberek és gazdasági elemzők alkotják, akik számára a BKV fenntartható finanszírozása stratégiai jelentőségű kérdés.

Kulcsszavak: BKV, közszolgáltatási díj, likviditási kockázat

2 Problémafelvetés és kontextus

Budapest közösségi közlekedése 2025-ben finanszírozási válsággal küzd: a BKV Zrt. 2025. évi üzleti terve mintegy 25 milliárd forintos hiányt mutat, azaz ennyivel több forrásra lenne szükség a működés fedezéséhez. Ez az alulfinanszírozottság nem csak számokban jelentkezik, hanem a szolgáltatás minőségében is: a járműpark és az infrastruktúra állapota romlik, hiszen például a buszok karbantartására és a villamospályák felújítására a főváros az utóbbi években alig költött. Összehasonlításképp: tíz évvel ezelőtt évente mintegy 10 milliárd forintot fordítottak a BKV járműbeszerzéseire és pályafelújításra, mára ennek csupán a tizede, kb. 1 milliárd forint jut ilyen célokra. Az üzemeltetési költségek meredeken növekedtek (2019-ben még 179 milliárd Ft volt a BKK-BKV működési kiadása, 2024-re 270 milliárd Ft-ra nőtt), miközben a bevételek stagnálnak – a jegy- és bérletár-bevételek összege 2023-ban és 2024-ben is ~83–84 milliárd Ft körül alakult. Ennek eredményeként a fővárosnak 2024-ben már több mint kétszer annyit kellett kiegészítésként beletennie a közösségi közlekedés működtetésébe, mint amennyi saját bevételt a rendszer kitermelt. Az alulfinanszírozottság rövid távon csődközeli helyzethez vezethet: ha a BKV nem kapja meg a működéséhez szükséges támogatást, likviditási gondok miatt nem tudja kifizetni esedékes számláit, ami harmadik felek (pl. hitelezők, beszállítók) részéről akár felszámolási eljárás kezdeményezéséhez vezethet. Mindez a fővárosi közfeladat-ellátás súlyos sérelmét jelentené, jogi és gazdasági következményeket vonva maga után.

Nemzetközi kitekintés: A budapesti helyzet korántsem egyedi, de a finanszírozási modell sajátosságai miatt különösen feszített. Más európai nagyvárosokban is jelentős közpénzbeli támogatást igényel a közösségi közlekedés fenntartása, azonban eltérő megoldásokkal. Bécsben például politikai döntés született arról, hogy rendkívül kedvező (naponta 1 eurónak megfelelő) áron biztosítják az éves bérletet, amihez a városnak évente közel 700 millió euró működési támogatást kell nyújtania. Ezt úgy érik el, hogy a parkolási díjak teljes bevételét a közlekedési cég (Wiener Linien) finanszírozására fordítják, valamint bevezettek egy „metróadó" nevű munkáltatói járulékot (minden bécsi munkáltató 2 eurót fizet hetente alkalmazottanként a tömegközlekedés javára). A közösségi közlekedés finanszírozása mindenhol érzékeny egyensúlyt kíván a használók által fizetett díjak és az adófizetők által nyújtott támogatás között. Budapest esetében ez az egyensúly mára felborult: a felhasználók hozzájárulása viszonylag csekély, míg a főváros teherbíró képességét meghaladó mértékű pótlásra van szükség. A jelen dokumentum ennek a helyzetnek a hátterét vizsgálja és tárja fel. (Megjegyzés: Az elemzés a 2025. évre vonatkozó üzleti terv adataira és 2025 közepéig rendelkezésre álló információkra épít; az év végi tényszámok ismeretében a helyzet tovább pontosítható.)

3 A háttérdokumentum célja és célcsoportja

A háttérdokumentum célja, hogy világosan és közérthetően bemutassa a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV Zrt.) 2025. évi pénzügyi helyzetét, működésének jogi kereteit, és rávilágítson arra, mennyire biztosított a BKV működésének pénzügyi fedezete ebben az évben. Ennek keretében a dokumentum megvizsgálja, elegendő-e a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) által nyújtott támogatás, valamint az előirányzott saját bevételek és esetleges hitelek a közösségi közlekedés folyamatos, jogszerű fenntartásához. A cél továbbá szakmailag megalapozott javaslatok megfogalmazása a finanszírozási struktúra újragondolására, a fenntartható működés biztosítására, a közszolgáltatási díjra vonatkozó jogszabályi előírások maradéktalan betartása mellett. A dokumentum a lényegi összefüggések feltárásával hozzájárul a döntéshozók és a nyilvánosság problémamegoldó diskurzusához, és megalapozza a szükséges stratégiai döntéseket.

A háttéranyag elsődleges célközönsége a fővárosi közösségi közlekedés finanszírozásáért és üzemeltetéséért felelős döntéshozók – ideértve a Fővárosi Önkormányzat vezetését, közlekedési és pénzügyi tervezésért felelős szakembereket –, továbbá a közlekedéspolitikával foglalkozó gazdasági elemzők. Számukra a BKV fenntartható finanszírozása stratégiai jelentőségű kérdés, és a dokumentum segít feltárni a finanszírozási kényszerek okait, lehetséges megoldásait. Emellett a háttéranyag hasznos lehet a téma iránt érdeklődő szakújságírók, civil várospolitikai aktivisták és bármely budapesti polgár számára is, aki közérthető magyarázatokkal szeretné megérteni a közösségi közlekedés pénzügyi hátterét.

4 A BKV Zrt. 2025. évi üzleti terve

A közösségi közlekedés közszolgáltatási tevékenység ellentételezéseként a BKK Zrt. közszolgáltatási díjat folyósít szerződés alapján a BKV Zrt. részére. Az előírások szerint **a közszolgáltatási díjnak fedezetet kell nyújtani a közösségi közlekedés működési költségeire**.

A Fővárosi Önkormányzat az ellátásért felelős hatóságként saját költségvetéséből finanszírozza a feladatellátást.

A 2025. évi tervteljesítmények nagyságrendje alapvetően a 2024. évben kiadott megrendelési teljesítménykeretekre épül, korrigálva a tényekben megjelent menetkimaradásokkal, valamint a 2024. évben bevezetett szolgáltatásfejlesztések áthúzódó hatásával.

A BKV üzleti terve **nem tartalmaz** észszerű **nyereséget**, a közszolgáltatási díjban foglalt beruházási forrás 1 Mrd. Ft.

A BKV Zrt. üzleti terve veszteséges, a közszolgáltatás 195.827.109.362 forintos összegét nem tudja biztosítani a Fővárosi Önkormányzat, mint megrendelő, holott elvben közszolgáltatási díj formájában köteles lenne ekkora összeget biztosítani a BKV számára, de a fővárosi költségvetésben ekkora keret nem áll rendelkezésre. **A 195,8 milliárdból a város csak egy részét tudja 2025-ben kifizetni, a fennmaradó részt pedig rendkívüli pénzügyi műveletekkel pótolják.**

- Követelésértékesítés (factoring): A BKV és a BKK közötti – a közszolgáltatás ellenértékét jelentő – követelést a BKK havonta részletekben egy külső finanszírozónak (banknak) értékesíti, összesen 65 milliárd forint értékben[15][14]. Ezt lényegében előlegként kapja meg a BKV a 2026. évi költségvetés terhére, hiszen a banknak a pénzt a Fővárosi Önkormányzat 2026. évi támogatásából fizetik majd vissza. Ez egy évek óta alkalmazott likviditási megoldás, azonban a mértéke egyre nő: 2024-ben még 50 milliárd Ft értékben értékesítettek követelést, 2025-ben már 65 milliárd Ft-ra kényszerülnek.

- Átmeneti hitelkeret: A BKK 2025 első felében – a Főváros felhatalmazása alapján – legfeljebb 30 milliárd forint összegű rulírozó (folyószámla jellegű) hitelkeretet vett igénybe likviditása biztosítására, 2025. szeptember 30-i lejárattal. E hitel célja az volt, hogy a 2025 március–szeptember között esedékes (de be nem folyt) támogatásokat megelőlegezze a BKV számára. A hitelt két bank (Gránit Bank és K&H Bank) nyújtotta fele-fele arányban. A konstrukció mögé a Főváros garanciát vállalt (komfortlevél formájában). A BKK ezt a hitelt 2025 végéig visszafizeti, de gyakorlatilag a visszafizetés forrása is a 2026-ra átcsúszó támogatási összeg lesz.

- Támogatás átütemezése: A finanszírozási hiány egy részét eleve 2026-ra ütemezték át. A 195,8 milliárd Ft közszolgáltatási költségből 68 milliárd forintot a tervek szerint a Főváros már csak 2026. március 31-ig fizet meg a BKV-nak, tehát ezt a részt 2025-ben nem kapja meg a társaság[18]. Ez a “lyuk” a 2025-ös működésben átmenetileg fedezetlen, és a fenti banki finanszírozási lépésekkel próbálják áthidalni (65 Mrd Ft faktoring + a BKK-hitellel biztosított likviditás). A BKK üzleti terve szerint mindezek mellett is megmarad kb. 32,75 milliárd forintnyi likviditási hiány – ezt tükrözi az a tétel, amely a 2026. évi közszolgáltatási díj terhére előlegként jelenik meg a tervben[19]. Magyarán: ennyi pénz hiányzik ténylegesen a kasszából 2025-ben, amit a következő év(ek) terhére sem tudtak már előfinanszírozni.

A fentiek jól mutatják, hogy a BKV finanszírozása egyensúlyban csak papíron tartható: valójában a 2025-ös működés jelentős része a jövőbeni források elégetésével biztosított. Ez rendkívül sérülékeny helyzetet teremt, hiszen 2026 elején a városnak a korábban elhalasztott kifizetéseket is teljesítenie kell majd, megterhelve a következő évi költségvetést. A BKK és a BKV likviditásának fenntartása a cég saját megállapítása szerint is „minden eddiginél nagyobb kihívás

A Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság által benyújtott 2025. évi üzleti terv, és a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság által benyújtott 2025. évi üzleti terv biztonságos működéseinek tulajdonosi nyomon követése érdekében, mindkét társaság esetében döntött a fővárosi közgyűlés arról, hogy:

> *„az 1795/2016. (XII. 7.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Monitoring-Controlling Kézikönyv előírásai alapján - **a működési kockázatra való tekintettel** - évközi beszámoló elkészítése szükséges 2025. június 30. fordulónapra, valamint a 2025. évi első féléves tényadatok alapján a 2025. éves várható adatok bemutatását - az üzleti terv részletezettségében és formájában - 2025. augusztus 20. napjáig”.*

Fontos látni, hogy a közösségi közlekedés finanszírozása Budapesten két szinten zajlik. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) a közlekedésszervező, amely megrendeli a szolgáltatást a BKV-tól (és néhány kisebb szolgáltatótól), értékesíti a jegyeket-bérleteket, szervezi a forgalmat és az utastájékoztatást.

A BKV Zrt. maga az operátor, amely üzemelteti a járműveket (metró, HÉV, busz, villamos, troli) és fenntartja azokat. Finanszírozási szempontból a BKK a pénzügyi kapocs: a BKV a közszolgáltatási díjon keresztül jut bevételhez, amit a BKK utal számára a Főváros által biztosított forrásból.

A BKK bevételei több elemből állnak: egyrészt a jegy- és bérletbevételekből, másrészt a fővárosi támogatásból, harmadrészt bizonyos állami hozzájárulásokból, illetve az agglomerációs önkormányzatok befizetéseiből (ez utóbbi a Budapest közigazgatási határán kívüli járatok támogatását jelenti). Mivel azonban a jegyárbevételek és egyéb saját bevételek messze nem elegendőek, a BKK legfőbb bevételi forrásává mára a Fővárosi Önkormányzattól kapott apanázs vált. A BKK működési költségei ugyanakkor a teljes költségnek csupán töredékét teszik ki: a kiadások 83%-a a BKV-nak fizetett közszolgáltatási díj, míg 17% marad a BKK saját tevékenységeire (forgalomszervezés, értékesítés, utastájékoztatás, diszpécserközpont stb.). Ez a megoszlás mutatja, hogy a BKV finanszírozása gyakorlatilag egyenlő a budapesti közösségi közlekedés finanszírozásával.

Ha a főváros nem fedezi maradéktalanul a közszolgáltatási díj szükséges összegét, a BKV szinte azonnal fizetésképtelen helyzetbe kerül, mivel a jegyárbevételekből csak töredékét képes előállítani a működési költségeknek. Ugyanakkor a BKV – jogszabályi okokból – nem emelhet szabadon díjat vagy nem korlátozhatja önhatalmúlag a szolgáltatást a veszteségek csökkentése érdekében, mert a jegy- és bérletárakat, valamint a kínált szolgáltatási szintet a tulajdonos önkormányzat határozza meg. Mindez indokolja, hogy a finanszírozási problémát rendszerszinten, politikai és szakmai döntésekkel kell orvosolni – vagy pótlólagos források bevonásával, vagy a költségstruktúra és szolgáltatási szint újragondolásával, vagy mindkettővel.

2025-ös jegyáremelés: A fővárosi közgyűlés 2025 tavaszán – felismerve, hogy a menetdíj-bevételek növelése nélkülözhetetlen – döntött a jegyárak korrekciójáról. 2025. június 1-jétől számos alkalmi (nem bérlet jellegű) díjtermék ára emelkedett, átlagosan 10–20% közötti mértékben. A stratégiai cél az volt, hogy a rendszeres, havi szintű közlekedőket ne érintse drágulás – ezért a havi és egyéb bérletek ára változatlan maradt –, ugyanakkor a turisták, alkalmi utazók által gyakrabban vásárolt termékek (vonaljegy, napijegyek, időalapú jegyek) kissé többe kerüljenek. A leggyakrabban használt vonaljegy ára 450 Ft-ról 500 Ft-ra nőtt, a 24 órás turistajegy 2500 Ft-ról 2750 Ft-ra, a 30 perces átszállójegy 530 Ft-ról 600 Ft-ra.

A drágítás mértéke így is elmaradt az elmúlt évek inflációjától (2013 óta nem volt tarifaemelés Budapesten, közben 2020–2023 között jelentős infláció halmozódott fel). A BKK előrejelzése szerint ez a lépés éves szinten mintegy nettó 880 millió forint többletbevételt jelent a közösségi közlekedés számára. Bár ez az összeg szerény a több mint 270 milliárdos teljes költségvetéshez képest (~0,3%-os javulás), mégis fontos jelzés értékű: a főváros elmozdult arról az évtizedes pontról, hogy változatlan díjak mellett próbálja kigazdálkodni a működést. A jegyáremelés politikailag érzékeny döntés volt, de szakmai konszenzus volt arról, hogy a fenntarthatóság érdekében indokolt. Megjegyzendő, hogy a 2025 nyarán bevezetett reptéri 100E busz kiegészítő jegy – melyet a bérlettel rendelkezőknek kell megvenniük a közvetlen reptéri járatra – szintén a bevételek növelését célozta, így a repülőtéri vonaljegy ára 2200 Ft-ról 2500 Ft-ra emelkedett októbertől.

Bevételi kilátások és költségcsökkentés: Az áremelés ellenére a BKK 2025-re csak kb. 2%-os árbevétel-növekedést prognosztizált, mivel a vármegyebérlet miatti veszteség továbbgyűrűzik, és a teljes évben érezteti hatását. Mivel a működési költségek – elsősorban az energiaár-emelkedés és az infláció miatt – megugrottak, a finanszírozási rés érdemben nem javul. A BKV 2025-ben saját költségcsökkentő intézkedéseket is végrehajtott (pl. bizonyos karbantartások halasztása, takarékosság az anyagfelhasználásban), ám ezek egy ponton túl a szolgáltatás színvonalát veszélyeztethetik. A cég nem tervez nyereséget (nullszaldós üzemi

eredmény a cél), beruházási forrásként mindössze 1 milliárd Ft-ot tartalmaz a közszolgáltatási díj – ez gyakorlatilag csak a legszükségesebb pótlásokra elegendő.

2023–2025 folyamán a fővárosi vezetés többször jelezte, hogy külső segítség nélkül a BKV finanszírozása nem tartható, és az év vége felé a szolgáltatás leállásának veszélyére figyelmeztetett.

A kormány azt az álláspontot képviseli, hogy Budapest elegendő saját bevétellel (különösen iparűzési adóval) rendelkezik a közlekedés finanszírozására, és ha mégis hiány van, az a források más célokra fordítása miatt áll elő, illetve politikai kommunikációs célokat szolgáló „pánikkeltés". A főváros ezzel szemben arra mutat rá, hogy az állam az elmúlt években jelentős forrásokat vont el (szolidaritási hozzájárulás növelése, normatíva részleges megvonása), miközben extra feladatokat (pl. vármegyebérlet) adott a rendszernek.

A valóságban a főváros 2025-ben körülbelül 300 milliárd Ft helyi iparűzési adóbevételre számít, ennek jelentős részét valóban a közösségi közlekedésre kell fordítania. 2024-ben például a BKK és BKV párosa összesen 179 milliárd Ft támogatást igényelt a fővárosi költségvetésből – ez az iparűzési adó-bevétel nagyjából 60%-a.

Az állami szerepvállalás tehát Budapest esetében kiegészítő jellegű: a működési költségek döntő részét így is a városnak kell előteremtenie, akárcsak más városokban. A jelenlegi vita tétje, hogy a kormány hajlandó-e növelni és kiszámíthatóbbá tenni a támogatást (esetleg egy új finanszírozási modell keretében, ami más nagyvárosokra is kiterjed), vagy a fővárosnak saját hatáskörben kell radikális lépéseket tennie (kiadáscsökkentés, bevételnövelés) a BKV megmentése érdekében.

5 Jogszabályi háttér

A közszolgáltatási díj a közösségi közlekedésben a közszolgáltató (például a BKV) részére a szolgáltatásért nyújtott pénzbeli ellenérték. A fővárosi tömegközlekedés finanszírozása összetett finanszírozási rendszer alapján történik, amelyet több jogszabály, valamint a központi és helyi (önkormányzati) költségvetések határoznak meg. Az alapvető szabályozást egyrészt az uniós jog, másrészt a hazai törvények és rendeletek biztosítják.

A közösségi közlekedés működési költségeinek finanszírozása **többpólusú rendszeren** alapszik, amelyben központi, önkormányzati és felhasználói bevételek (jegyárbevétel) egyaránt szerepet kapnak. A legfontosabb biztosítékot a **2012. évi XLI. törvény**, valamint az **1370/2007/EK rendelet** jelentik, amelyek előírják, hogy **a**

közszolgáltatási díjnak teljes körűen fedeznie kell a közszolgáltató - így a BKV - működésével kapcsolatos költségeket.

5.1 (EU) 1370/2007/EK rendelet

A közösségi közlekedés finanszírozásának egyik kiindulópontja az **(EU) 1370/2007/EK** rendelet, amely szabályozza, hogy miként nyújthatnak a tagállamok kompenzációt a közszolgáltatást végző vállalkozásoknak.

Az Európai Unió 2007-ben elfogadott rendelete a közösségi közlekedés szolgáltatásainak nyújtásáról és finanszírozásáról szól. A rendelet kimondja, hogy **a tagállamok illetékes hatóságai** (pl. önkormányzatok, állam) **közszolgáltatási szerződést kötnek a szolgáltatókkal** (ilyen a BKV is), **és e szerződések keretében kompenzációt nyújthatnak a szolgáltatóknak az indokolt költségeik és méltányos nyereségük biztosítására.**

A rendelet célja, hogy a közszolgáltatások ellátása hatékony és gazdaságos legyen, miközben a közérdek teljesül. Ennek érdekében előírja a finanszírozási átláthatóságot: a kapott kompenzációnak arányban kell állnia a szolgáltató költségeivel, bevételeivel és a nyereség elvárt mértékével.

A 1370/2007/EK rendelet alapelvként rögzíti a teljes költségfedezet követelményét: a szolgáltató indokolt költségeit a viteldíjbevétel és a hatósági kompenzáció együttesen teljes mértékben fedezni hivatott. Ezt nevezik “teljes fedezeti elvnek”, amely a veszteséges működés tartós fenntartását hivatott megelőzni.

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy ha egy közlekedési cég (például a BKV) a jegyárakból nem tudja kitermelni a költségeit, akkor a megrendelő hatóságnak (Budapest városának) kell kiegészítenie azt a közszolgáltatási szerződés keretében. Budapesten a BKV és a BKK, illetve a Főváros között ilyen közszolgáltatási szerződés van érvényben, amely rögzíti a szolgáltatás mennyiségét, minőségét és díjazását. Az EU rendelet előírásai közvetlenül alkalmazandók, azokat a hazai jog implementálta.

5.2 A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (Szt.)

Ez a törvény a legfőbb hazai norma, amely a közösségi közlekedés működtetésének részletes szabályait tartalmazza.

Az **Szt. 24. §** szerint a közszolgáltatási szerződés alapján működő közlekedési vállalatok (mint a BKV Zrt.) **térítést** kapnak az elvégzett szolgáltatásért, amely a **közszolgáltatási díj** formáját ölti. Ezt a díjat - az adott közlekedési szolgáltatás finanszírozásában való részvétel arányában - az illetékes önkormányzat (pl. Fővárosi Önkormányzat), illetve az állam állapítja meg és fizeti ki.

*25.§ (1): **A közszolgáltatási díj fedezetet nyújt** a közlekedési szolgáltatás nyújtásához szükséges, **az Szt. szerint elismert költségekre**.*
27.§: A díj mértékét az illetékes megrendelő (feladat ellátásáért felelős) határozza meg.
30.§: bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek ellentételezése a törvény szerint:

- ***A szolgáltató** (pl. BKV) **nem viselheti a közszolgáltatási kötelezettségből eredő gazdasági hátrányokat;***
- ***A megrendelő (feladat ellátásáért felelős, jelen esetben a Fővárosi Önkormányzat) köteles az arányos és indokolt költségek megtérítésére;***
- ***A közszolgáltatási díjnak fedezetet kell nyújtania a működtetésre, az amortizációra, az eszközfenntartásra, valamint az elvárt szolgáltatási szint biztosítására.***

5.3 A helyi adókról szóló 1990. évi C. törvény (Htv.)

A közösségi közlekedés finanszírozása szorosan összefügg a helyi önkormányzatok bevételeivel, különösen a helyi iparűzési adóval. A helyi adókról szóló **1990. évi C. törvény (Htv.)** ad felhatalmazást az önkormányzatoknak arra, hogy iparűzési adót vessenek ki a területükön működő vállalkozásokra. A törvény **nem korlátozza tételesen**, hogy mire lehet fordítani az adóból befolyt bevételt, de azt előírja, hogy az önkormányzatnak **a helyi közügyek ellátását kell finanszíroznia** a saját bevételeiből.

A Fővárosi Önkormányzat esetében a **közösségi közlekedés finanszírozása kiemelt kötelező feladat**, így az iparűzési adóból befolyt bevétel elsődlegesen erre fordítandó. Tehát a jogalkotó szándéka egyértelmű: Budapest legnagyobb saját bevétele, a helyi iparűzési adó szolgáljon a közösségi közlekedés fedezetéül. A gyakorlatban valóban ez történik, hiszen – amint korábban bemutattuk – a BKV támogatásának mértéke közel azonos nagyságrendű a befolyó iparűzési adóbevétel felével-harmadával. A Htv. és a vonatkozó önkormányzati törvény nem tiltja ugyan, hogy a HIPA-t másra is költsék, de előírja, hogy az önkormányzat nem veszélyeztetheti kötelező feladatainak ellátását azzal, hogy máshová csoportosít át forrásokat.

5.4 A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény

Emellett az **önkormányzati gazdálkodás általános szabályait** a 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól (Mötv.) határozza meg, az alábbiak szerint:

„10. §. (1) A helyi önkormányzat ellátja a törvényben meghatározott kötelező és az általa önként vállalt feladat- és hatásköröket.”

> *„10. §. (2) A helyi önkormányzat - a helyi képviselő-testület vagy a helyi népszavazás döntésével - önként vállalhatja minden olyan helyi közügy önálló megoldását, amelyet jogszabály nem utal más szerv kizárólagos hatáskörébe. Az önként vállalt helyi közügyekben az önkormányzat mindent megtehet, ami jogszabállyal nem ellentétes.* ***Az önként vállalt helyi közügyek megoldása nem veszélyeztetheti a törvény által kötelezően előírt önkormányzati feladat- és hatáskörök ellátását****, finanszírozása a saját bevételek, vagy az erre a célra biztosított külön források terhére lehetséges."*

A helyi önkormányzat a feladatainak ellátását a költségvetésében megtervezett bevételekből, elsősorban saját bevételeiből finanszírozza.

Ez alapján az iparűzési adó bevétel **az önkormányzati feladatellátás pénzügyi alapja**.

Bár jogszabály nem rendeli tételesen, mire **kell** fordítani a HIPA-bevételt, a **Fővárosi Önkormányzat költségvetési gyakorlata és döntéshozatali prioritásai** alapján legjelentősebb felhasználási célja a **Budapesti Közlekedési Zrt. (BKV)** működtetéséhez való hozzájárulás, közszolgáltatási díj formájában.

A Fővárosi Önkormányzat az iparűzési adóból származó bevételét nem költheti szabadon, hanem az **önkormányzati kötelező és önként vállalt feladatok ellátására** kell fordítania.

A gyakorlatban ezek közül a **közösségi közlekedés (pl. BKV támogatása)** élvez elsőbbséget, mivel a főváros egyik legnagyobb ellátási és finanszírozási felelőssége ezen a területen van.

Ha a Fővárosi Önkormányzat **nem finanszírozza teljes egészében a közösségi közlekedést**, különösen a Budapesti Közlekedési Zrt. (BKV Zrt.) működését, akkor a BKV **rövid időn belül csődközeli helyzetbe kerülhet**. Ez a következő pénzügyi, jogi és működési okokra vezethető vissza:

A BKV működését túlnyomórészt nem a jegy- és bérletbevételek fedezik, hanem az ún. **közszolgáltatási díj**, amelyet a megrendelő, vagyis a Fővárosi Önkormányzat köteles számára fizetni.

A közszolgáltatási szerződés alapján a szolgáltató (BKV) jogosult a Fővárosi Önkormányzattól **költségalapú díjazásra**.

Ha a közszolgáltatási díjat nem fizetik meg teljes egészében, akkor a BKV **nem képes fedezni működési kiadásait**: pl.: járműkarbantartás, üzemanyag,

bérköltségek stb. A forráshiány tehát közvetlenül fenyegeti a cég **likviditását**, azaz a mindennapi kifizetéseit. A BKV-nak nincs lehetősége árak piaci szintű emelésére, mert a jegy- és bérletárakat az önkormányzat szabályozza.

A **csődközeli állapot** pénzügyi értelemben az az állapot, amikor a vállalat **likviditási gondokkal küzd**, és **nem tudja esedékes tartozásait teljesíteni**.

5.5 A csődeljárásról és felszámolási eljárásról szóló 1991. évi XLIX. törvény

A **csődeljárásról és felszámolási eljárásról szóló 1991. évi XLIX. törvény** szerint csődhelyzet az, ha az adós:-

- nem tudja fizetni lejárt tartozásait, vagy
- esedékes kötelezettségeit rendszeresen nem teljesíti.

A **csődhelyzet a fizetésképtelenség előszobája.**
Ha a Főváros elvonja vagy visszatartja a közszolgáltatási díj jelentős részét, a BKV ilyen helyzetbe kerülhet, amely **felszámolási eljárás megindítását** is lehetővé tenné harmadik felek részéről (pl. hitelezők, beszállítók).
A városvezetés **közfeladat-ellátási kötelezettségének megsértéséhez** vezetne, ami **jogi felelősséget** vonhat maga után. A hatályos jogszabályok (Szt., Cstv.) is egyértelműen értelmeznek. Ezért elmondható, hogy **a közösségi közlekedés teljes körű önkormányzati finanszírozása nem választás kérdése, hanem jogi és működési kényszer**.

6 A BKV Zrt. likviditási kockázata

A BKV Zrt. likviditási kockázata 2025. évben legfőképpen abból adódik, hogy a folyósításra tervezett éves közszolgáltatási díj összege nem nyújt fedezetet az eredménytervben megjelenő kiadásokra, és **nem nyújt fedezetet az előző évekből áttolódott fizetési kötelezettségek végleges rendezésére**.

A likviditási kockázat kezelésére a Közszolgáltatási Szerződés előrehozott közszolgáltatási díj igénylését tartalmazza. A likviditási terv 2025. évre 32,8 Mrd. Ft a BKK Zrt. részéről folyósítandó közszolgáltatási díjelőleget tartalmaz.

Az üzleti költségek, ráfordítások 2025. évre tervezett összege (253,9 Mrd. Ft) **2,5%-kal magasabb**, mint a 2024. évi bázisérték. Ezen belül a két legjelentősebb tétel, az anyagjellegű ráfordítások 5,7%-kal, a személyi jellegű ráfordítások 7,9%-kal növekednek.

A fentiek következményeképp az üzemi eredmény 2025. évre tervezett összege -23,75 Mrd. Ft, amely jelentősen elmarad a 2024. évi tény +1,593 Mrd. Ft üzemi

nyereségtől. A pénzügyi műveletek eredményével (-1,2 Mrd. Ft) az adózott eredmény 2025-re tervezett értéke -24,95 Mrd. Ft.

A mérlegfőösszeg 2025. év végére 5%-kal, vagyis 35,8 Mrd. Ft-tal **csökken** 2024. évhez képest. A mérlegfőösszeg 2024. évben 727 Mrd. Ft, 2025. évben 691 Mrd.Ft.

A likviditási terv szerint a társaságnál likviditási problémák várhatóak, melynek áthidalása 2025. év végéig a BKK Zrt. által nyújtott cash-pool szolgáltatáson keresztül biztosított legfeljebb 25 Mrd. Ft összegű kölcsön erejéig. A cash-pool számlák egyenlege 2025. év végén nem lehet negatív, azaz ebből eredő kölcsöntartozás 2025. év végén nem lehetséges.

A Fővárosi Közgyűlés a BKK Zrt. és a BKV Zrt. által benyújtott 2025. évi üzleti terveket - mely alapján a BKV Zrt. 2025. évi közszolgáltatási tevékenysége biztosítottnak tűnik - a Főváros a 2025. évi finanszírozási lehetőségeinek ismeretében 2025. 03. 26-i ülésén elfogadta.

7 Szakmai javaslatok

A fenti elemzés rávilágít, hogy a BKV 2025. évi gazdálkodása fenntarthatatlan pályán mozog: a bevételek és kiadások közti rés áthidalása csak átmeneti, ad-hoc intézkedésekkel (pl. hitelek, jövő évi pénzek előrehozása) sikerül, miközben a strukturális problémák megmaradnak. A jogszabályi környezet elvben garantálná a teljes költségtérítést, de ennek betartása a gyakorlatban nem valósul meg. A főváros fizetőképessége véges, a jegyárbevétel pedig politikai megfontolásokból (közérthetőség, szociális szempontok) sokáig be lett fagyasztva. Ennek eredője a jelenlegi válsághelyzet.

Szakmai javaslatok a módosításokra és bővítésekre:

- Finanszírozási modell újragondolása: Nemzetközi példák (Bécs, Prága, Varsó stb.) azt mutatják, hogy szükség lehet új, kreatív finanszírozási eszközök bevonására. Javasolt megvizsgálni célzott helyi források bevezetését: pl. parkolási díjak, behajtási díjak vagy egy közlekedési alap létrehozása, amelybe bizonyos adóbevételek (hipa, turisztikai adó stb.) automatikusan át vannak irányítva a közösségi közlekedéshez. Bécs példája a munkáltatói hozzájárulással (metro adó) rámutat, hogy a közösség egészének érdekét szolgáló közlekedési rendszer fenntartásába a vállalkozásokat is be lehet vonni. Budapesten megfontolandó lehet egy hasonló, törvényi háttérrel megerősített rendszer, amely biztosítja a stabil működési támogatást.

- Jegyárpolitika felülvizsgálata: Bár népszerű intézkedés volt a 2010-es években a tarifa-befagyasztás, mára látszik, hogy ez hozzájárult a

finanszírozási rés tágulásához. A 2025-ös jegyáremelés első lépésnek jó, de szükséges egy hosszú távú tarifa stratégia. Ennek része lehet az inflációkövető éves indexálás bevezetése (automatikus kis mértékű emelések), illetve a differenciált díjrendszer: pl. csúcsidőn kívüli kedvezmények, turistajegyek magasabb ára, kedvezmények szociális rászorultság alapján stb. A cél az, hogy a költségmegosztás igazságosabb legyen az adófizetők és az utasok között, ugyanakkor a közösségi közlekedés vonzereje se csökkenjen drasztikusan. Ehhez társulnia kell a szolgáltatási színvonal javításának, hogy az utasok elfogadják a magasabb árakat.

- Költséghatékonyság és racionalizálás: A BKV-n belül folyamatosan vizsgálni kell a költségszerkezetet. Álláspontunk szerint meg kell vizsgálni, valóban indokolt-e a BKK jelenlegi méretében (1500 fő körüli apparátussal) működjön külön a BKV mellett. Felmerül az esetleges szervezeti integráció vagy a párhuzamosságok csökkentése a két cég között, amivel megtakarítás érhető el. Továbbá a járműkarbantartás, beszerzések, alvállalkozói szerződések terén is keresni kell a hatékonyabb megoldásokat. Nem elhanyagolható szempont a korrupció elleni fellépés: egyes vélemények szerint a BKV/BKK működését tanácsadói és kommunikációs szerződések is terhelik, amelyek kritikus átvizsgálása indokolt. Bármilyen megtakarítás azonban csak kiegészítő szerepű lehet, a probléma nagyságrendjét figyelembe véve (néhány milliárd forint spórolás is fontos, de a hiány ennek többszöröse).

- Nemzetközi jó gyakorlatok átvétele: Budapestnek érdemes tanulmányoznia például Bécs és Varsó modelljét is. Bécsben a tömegközlekedés kiváló színvonalát a város hajlandó jelentős adóforintokkal alátámasztani, cserébe a város élhetősége nő (kevesebb dugó, tisztább levegő). Varsóban a városvezetés évek óta folyamatosan újítja meg a járműflottát és emeli a dolgozók bérét, miközben a jegyárakat is igazították az inflációhoz; ott is kb. 50% körüli a költségek fedezete jegyárakból, a többit a város állja. E példák azt mutatják, hogy politikai prioritás kérdése a közösségi közlekedés: ha stratégiai ágazatként tekintünk rá (ami a klímacélok, mobilitási célok miatt indokolt), akkor finanszírozására is úgy kell tekinteni, mint beruházás a város jövőjébe.

Jelen háttéranyag rávilágított a BKV finanszírozási problémáinak gyökereire és bemutatta a 2025-ös év kritikus pontjait. A megoldáshoz nem elegendő egyetlen intézkedés; átfogó megközelítésre van szükség, amely jogszabályi szinten és költségvetési szinten egyaránt kezeli a kérdést. A dokumentum célja, hogy a döntéshozók és a nyilvánosság számára egyaránt közérthető, de szakmailag megalapozott módon tárja fel a helyzetet, és ezzel segítse elő a fenntartható, biztonságos és minőségi budapesti közösségi közlekedés jövőjének megteremtését.

A jövőben, a 2025. évi zárszámadás ismeretében, a számok tovább pontosíthatók, de a trendek és a teendők iránya már most is egyértelmű.

8 Összegzés

A vizsgálat egyértelműen rávilágít arra, hogy a BKV 2025. évi gazdálkodása strukturálisan alulfinanszírozott, a közszolgáltatási díj mértéke nem fedezi a tényleges működési költségeket és az előző évekből áthúzódó fizetési kötelezettségeket. A 24,9 milliárd forintos hiány, valamint az előrehozott támogatások és átmeneti hitelek alkalmazása azt mutatja, hogy a közösségi közlekedés fenntartása jelenleg likviditási kényszerek között zajlik.

A helyzet hosszú távon nemcsak pénzügyi, hanem közszolgáltatási kockázatot is hordoz: a finanszírozási késedelmek a szolgáltatásbiztonságot, a járműállomány karbantartását és a munkavállalók bérbiztonságát is veszélyeztethetik. A BKV működésének stabilizálása elengedhetetlen.

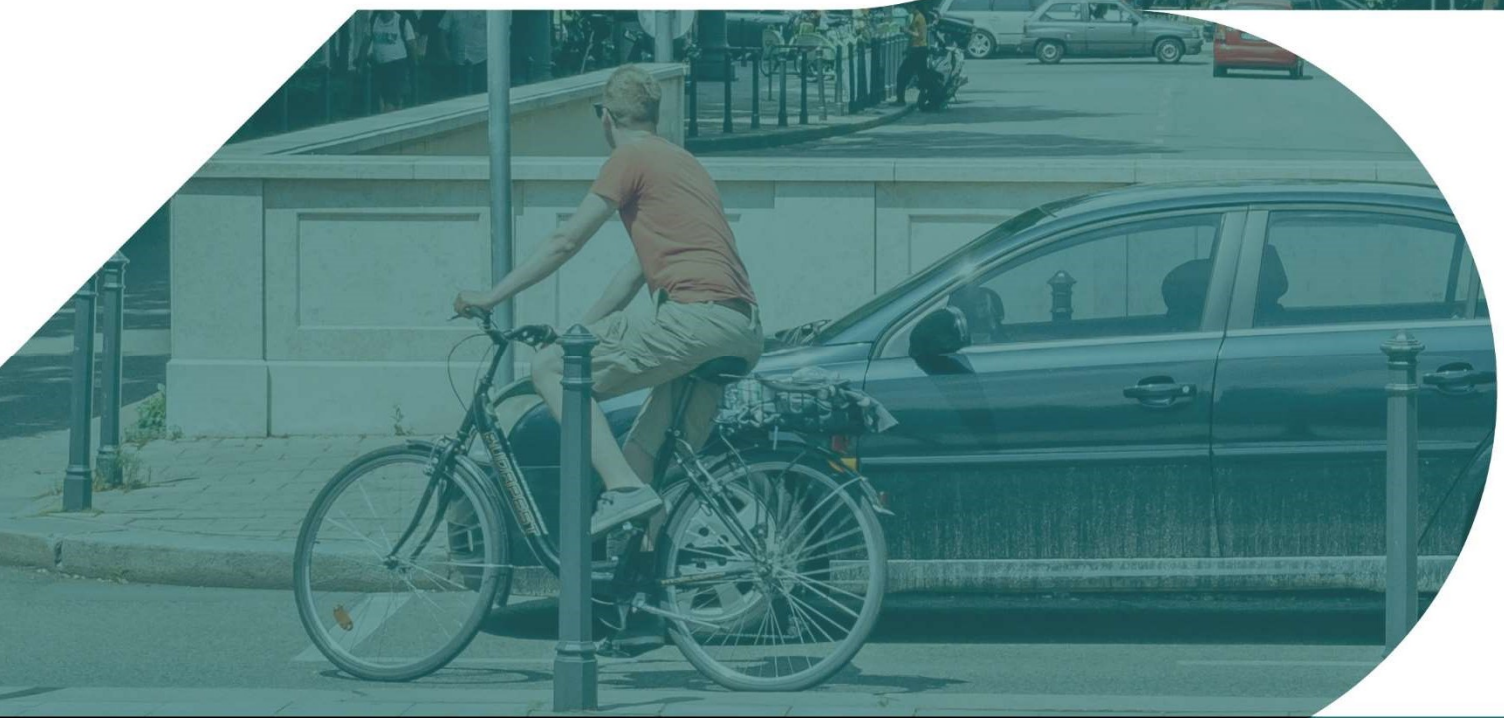
A tanulmány záró megállapítása, hogy a budapesti közösségi közlekedés fenntarthatósága nem kizárólag a BKV hatékony működésén, hanem a fővárosi finanszírozási felelősség újraszabályozásán múlik. A jövőbeni városi mobilitás stabil alapja csak akkor teremthető meg, ha a kötelező önkormányzati feladatellátás valódi pénzügyi fedezetet kap, és a közszolgáltatási díj mértéke a tényleges működési szükségletekhez igazodik.

9 Forrásjegyzék

- BKK Zrt. 2025. évi üzleti terve
- BKK Zrt. Felügyelőbizottsági határozat 17_2025 (III.24.) számú határozat
- Bkv Zrt. Vezérigazgatói Határozat 19/2025/Vig (Iii.21.)
- Kivonat a BKV Zrt. Felügyelőbizottságának 2025. évi Határozatok Könyvéből
- A Felügyelőbizottság 2025. március 10-ei ülésén hozott határozata 18/2025. (III. 10.) sz. határozat
- BKK Zrt. 2024. évi Éves elszámolás
- A BKV Zrt. 2025. évi Üzleti Terve
- A Bkk Által 2025. Évben Ellátandó, A Keretmegállapodás 5.1.31. Pontjában Foglalt Közlekedésszervezői Tevékenységek



BP Műhely



BP Városfejlesztési Műhely Nonprofit Kft. | Kutatási és elemzési igazgatóság

2025