



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

1074 Budapest, Dohány utca 54., I. em. 2.
web: www.veke.hu e-mail: veke@veke.hu
Adószám: 18104202-1-42

A VEKE állásfoglalása a BKV finanszírozásának helyzetéről, a Kormány – Főváros szerződéstervezetről

A Fővárosi Közgyűlés 2010. március 31-i ülésén tárgyalja a BKV finanszírozásával kapcsolatos, a Fővárosi Önkormányzat és a Magyar Állam között megkötendő szerződés tervezetét, és ha a képviselők a városvezetés javaslatát elfogadják, jóvá is hagyják a megállapodást. A szerződést megelőző szándéknyilatkozatot és a szerződés tervezetét, a BKV finanszírozásának valós helyzetét és a megállapodás tervezetében elrejtett klauzulák súlyos károkat okozó, tömeges járatmegszüntetések és folyamatos tarifaemeléseket jelentő rendelkezéseit az alábbi elemzésben tekintjük át és foglaljuk össze a VEKE álláspontját az ügyben.

I. A szándéknyilatkozat

2009 decemberében Demszky Gábor, Bajnai Gordon és Horváth Csaba szándéknyilatkozatot írtak alá a BKV finanszírozására. A szándéknyilatkozat a BKV állami támogatásának növelését tartalmazta, ugyanakkor tarifaemelésre és járatritkításra, teljesítménycsökkentésre vonatkozó egyértelmű, bár a szövegben ügyesen elrejtett, szolgáltatáscsökkentő célú, hosszú távú elköteleződéseket tartalmazott.

A minden évben legalább az infláció mértékével történő tarifaemelésre vállalt kötelezettség nyíltan kimondva szerepel a szándéknyilatkozatban és a Fővárosi Közgyűlés elé kerülő szerződéstervezetben is, miközben már 2010-ben is előrelátható volt, hogy az infláció mértékének megfelelő tarifaemelés is utasvesztéssel jár a magas tarifaszint miatt és így összességében nem csak várospolitikailag, közlekedéspolitikailag, hanem pénzügyileg sem éri meg, a tarifaemelés rossz döntés. **A tarifaszint folyamatos emelése csak a bliccelés növekedését és a használat csökkenését eredményezi, érdemi bevételnövekedés az elmúlt évek összesen 20% feletti áremelésének köszönhetően sem történt.** Sokkal inkább az ellenőrzés fokozása, az értékesítési és ellenőrzési rendszer megújítása szükséges – ez a rendszer logikus végiggondolását, a metróállomások lezárását, az értékesítési csatornák bővítését (jegyhez jutás lehetőségeinek szélesítése, időalapú tarifarendszer) jelenti, ilyen intézkedések azonban nem történnek és **érdekes módon ilyen, a tarifaemelő-járatritkító favágólogikánál hatásosabb és átgondoltabb feltételeket a magát költségvetési szempontból oly szigorúnak beállítani akaró kormányzat sem ír elő.**

A szándéknyilatkozat első káros következményeként sajnálatos módon – bár 2009 végén sikerült elérnünk a tervezett 4%-os tarifaemelés visszavonását – a Kormány és különösen Horváth Csaba kormánybiztos nyomására a Fővárosi Közgyűlés megváltoztatta a korábbi döntését és 2010 februárjától az előre jelzett utasvesztés, a kedvezőtlen pénzügyi és várospolitikai hatások ellenére meghozta a tarifaemelésről szóló döntését. **A tarifaemelés nem hozott bevételnövekedést: 2010 februárjában az előző év adataihoz viszonyítva a BKV tarifabevételei 6,6%-ot visszaestek, a bérleteladásokban 11%-os nominálcsökkenés mellett. (adatok: BKV)**

Míg a jegyáremelési klauzula nyíltan („előfeltétele, hogy Budapest Főváros Önkormányzata a BKV-nál minden évben legalább a tervezett infláció mértékével megegyező mértékű viteldij-

emelést hajtson végre.”, szerződéstervezet 4.3. pont), addig a teljesítménycsökkentés burkoltan jelenik meg a szándéknyilatkozatban és a szerződéstervezetben, két feltétel következményeként. Az egyik feltétel szerint a Főváros garanciát vállal arra, hogy a nem finanszírozott teljesítményeket nem rendeli meg (ez csak fordított logikával helyes, úgy, hogy a szükséges teljesítményeket finanszírozni kell az uniós előírásoknak megfelelően, de semmiképpen sem fordítva). A második feltétel szerint azonban **a BKV működéséből a 2010 eleji átmeneti megsegítés után 2011-től jelentős forráskivonás történne, beruházási elmaradásokra a működési kasszából történne átcsoportosítás.** A két feltétel együttes teljesítése a működésből összesen évi 8-10 milliárd forintot vonna ki, ekkora forráskivonás pedig – a támogatás csökkenésével arányos teljesítménycsökkentést előíró klauzula miatt kötelezően – kb. 15 %-os teljesítménycsökkentéssel, a 2008-as hasonló próbálkozások alapján könnyen kiszámítható módon körülbelül 40-50 autóbuszjárat, azaz a buszhálózat akár negyedének teljes megszüntetésével és további járatok ritkításával járna együtt.

A fenti következtetéseket megalapozó hivatkozások a szerződéstervezetből a következők:

A szerződéstervezet 4.5. pontja szerint:

„Budapest Főváros Önkormányzata kötelezettséget vállal arra, hogy 2011. évben és az azt követő években csak annyi szolgáltatási mennyiséget (férőhely-kilométert) rendel meg a BKV-tól, amennyire az előző pontban meghatározott pénzügyi források és a viteldíj bevételek, valamint a BKV egyéb saját bevételeinek együttes összege fedezetet biztosítanak.”

A szerződéstervezet 4.5. (b) pontja szerint:

„Javítani szükséges a közösségi közlekedés műszaki színvonalát, ennek érdekében fokozatosan csökkenteni kell a BKV működésének ún. "belső műszaki eladósodottságát". Ezért a BKV számára rendelkezésre álló pénzügyi forrásokból
(i) 2011 és 2013 között legalább évi 18,5 milliárd forint,
(ii) 2014-től pedig legalább évi 20 milliárd forint
összeget társasági beruházásra kell fordítani.”

A fenti rendelkezések, bár igencsak bújtatva, a közérthető és nyílt megfogalmazást szándékosan kerülve a következőkre engednek következtetni:

- Tekintettel arra, hogy a forráskivonás a „rendelkezésre álló pénzügyi forrásokból” történik beruházási célra, ezért a 4.5. pont rendelkezéseit együttesen tekintve jelentős, évi 8,5-10 milliárd forintos teljesítménycsökkentésre való elköteleződés olvasható ki a tervezetből. Ez úgy történik, hogy a működésre rendelkezésre álló forrásokat 2011-től részben a beruházásokra csoportosítják át, ennek az összege pedig évi 8,5-10 milliárd forint. (Ez a szám úgy jön ki, hogy az évi 18,5-20 milliárdból ki kell vonni a rendelkezésre álló pénzügyi források között ma is meglévő évi 10 milliárd forint évek óta biztosított fővárosi beruházási támogatást, melynek megtartása igen, növelése viszont nem szerepel a szerződésben 2011-től sem. Ezt az összeget azonban nem a működésből vonják ki, hisz ma is beruházásokra költik, így a különbözet, azaz az évi 8,5-10 milliárd forint a ténylegesen a szerződéstervezet alapján működésből kivonni tervezett forrás – azonban ez sem kevés, hisz Hagyó Miklós 2008-as tervei idején a 40 buszjárat megszüntetése 6 milliárd remélt, és már akkor is túlbecsült megtakarítás hamis ígérete nyomán történt volna.)

A Fővárosi Közgyűlés figyelmét a szándéknyilatkozat elfogadásának súlyos veszélyeire a VEKE is felhívta, a Városházán a szakbizottsági ülésen pedig **Tislér László a BKV illetékes vezetőjeként elismerte a járatritkítások tényét a szerződés aláírásának következményeként**, melyet a 2010. január 27-i bizottsági ülés szó szerinti jegyzőkönyve is rögzít.

„TISLÉR LÁSZLÓ (BKV Zrt.): Tislér László vagyok a BKV-tól. Igen, ez a program úgy készült, hogy a beruházás, amely 2011-től megjelenik, paraméterkönyvi csökkentés mellett valósul meg, egy kisebb mértékű teljesítménycsökkenés van benne, ami a beruházásokhoz fedezetet nyújt...”

Az ügyben Wintermantel Zsolt ellenzéki képviselőként a Fővárosi Közgyűlés 2010. január 28-i ülésén három indítványt is tett, **melyek képviselők általi elfogadásával úgy tűnt, hogy a szerződésből a kritikus, utasvesztést, az autóforgalom és a környezetszennyezés növekedését, a tömegközlekedés leépülését okozó elemeit sikerült kivenni.** A határozatok pontos szövege:

51/2010.(I.28.) Főv.Kgy.h.

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy a BKV finanszírozásáról szóló megállapodások, szerződések kapcsán nem kíván elköteleződni:

- *a fővárosi közösségi közlekedés összteljesítményének csökkentésére, járatritkításra*
- *a közösségi közlekedés viteldíjainak emelésére, és annak mértékére vonatkozóan.*

52/2010.(I.28.) Főv.Kgy.h.

Felkéri a főpolgármestert, hogy a BKV finanszírozásáról megkötendő Főváros - Kormány szerződés kapcsán folytasson tárgyalásokat annak érdekében, hogy:

- *a szerződés ne jelentsen teljesítménycsökkentési kényszert a tömegközlekedésben*
- *a szerződés ne jelentsen tarifaemelési kényszert a tömegközlekedésben;*
- *a szerződésben a Kormány vállaljon kötelezettséget arra, hogy a BKV elmaradt beruházásainak, járműparkjának és infrastruktúrájának megújítására ne a működésből történő forráskivonással, hanem az Új Magyarország Fejlesztési Terv közlekedésfejlesztési célú forrásainak átcsoportosításával nyíljon mód (elsősorban kötőtpályás járműpark cseréje és infrastruktúra megújítására vonatkozóan).*

53/2010.(I.28.) Főv.Kgy.h.

Felkéri a főpolgármestert, hogy a BKV finanszírozásáról megkötendő Főváros - Kormány szerződést csak a fenti elvek teljesülése esetén terjessze a Fővárosi Közgyűlés elé.

Határidő: azonnal

Felelős: dr. Demszky Gábor

II. A szerződéstervezet

Sajnálatos módon a határozatokat a Főváros vezetői megszegették és mégis olyan szerződéstervezetet terjesztenek a Fővárosi Közgyűlés elé, amely változatlanul járatritkításokra és tarifaemelésekre ad felhatalmazást és jelent kötelezettséget. A Fővárosi Közgyűlés március 31-i ülésének napirendjén szereplő előterjesztés első határozati javaslata a következő:

„[A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy] hatályon kívül helyezi az 51/2010.(I.28.), 52/2010.(I.28.) és 53/2010.(I.28.) Főv. Kgy. számú határozatait.”

Ahogy Ikvai-Szabó Imre főpolgármester-helyettes az előterjesztése szövegében fogalmaz:

„Amint az a levelezésből kiolvasható, a Pénzügyminisztérium merev elutasításába ütközött nem csak a kibocsátott teljesítményre és a tarifára vonatkozó fővárosi szándék, hanem az ennél még alapvetőbb, a megállapodásban rögzített kötelezettségek és garanciák egyenlőségének elve is.”

Továbbá:

„Az 51-53/2010.(I.28.) Főv. Kgy. számú határozatok az egyeztetéseken olyan mértékben megkötötték a fővárosi tárgyalófél kezét, amely körülmények között nem jött létre megállapodás. A BKV működése iránti felelősségtől vezérelve ezért arra kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az említett határozatok hatályon kívül helyezésével teremtsen meg a tárgyalások végeredményeként kialakult megállapodás aláírásának lehetőségét.”

Az Ikvai-Szabó Imre által leírtakat az előterjesztéséhez csatolt levelezésből érthetjük meg, amelyben Oszkó Péter pénzügyminiszter egyetlen szakmai érv leírására sem képes, csak kioktató hangnemű és zsaroló tartalmú kormányzati állásfoglalások megtételére a Fővárossal szemben. Példák:

"Úgy gondolom, hogy a Főváros szándéknyilatkozatban tett vállalásainak szerződésben történő esetleges felpuhítása nem szolgálja a tulajdonában lévő társaság érdekeit."

"Amennyiben a megállapodás nem kerül aláírásra, remélhetőleg a Főváros, mint a BKV tulajdonosa, felelősen fog eljárni a társaság színvonalas működéséhez szükséges ez évi és hosszú távú finanszírozását illetően."

(fenti idézetek Oszkó Péter Demszky Gábornak írt leveleiből származnak, 2010. március)

Összességében tehát megállapítható:

- **A Főváros vezetése képtelen volt a Fővárosi Közgyűlés teljesítménycsökkentés és tarifaemelés ellen hozott döntéseit sikerrel képviselni** a Bajnai-kormánynál és megszegte a Közgyűlés döntését tekintetben is, hogy a képviselő-testület kifejezett „tiltása” ellenére ilyen javaslatot nyújt be a Fővárosi Közgyűlés elé.
- **A Kormány ép ésszel nehezen megérthető okokból olyan kényszereket kíván Budapestre erőltetni és két héttel távozása előtt szerződésben rögzíteni, melyek a budapesti tömegközlekedés leépítésére, visszafejlesztésére vonatkoznak és súlyos károkat okoznak.** A Kormány által kizsarolt intézkedések várospolitikai szempontból is rombolóak: sokszor megindokoltuk már, miért értelmetlen és káros a teljesítménycsökkentés és a járatritkítás. Ahogy azonban a tarifaemelések és a járatcsökkentési tervek kapcsán már többször bebizonyítottuk: ezen intézkedések pénzügyileg sem járnak kedvező hatással, hisz az utasvesztés miatt a bevételek csökkenése miatt nem javul a cég pénzügyi helyzete, ráadásul a fix költségek magas aránya miatt a járatcsökkentés a költségeken sem csökkent érdemben. A Bajnai-kormány, ha máshonnan nem, ezt saját kudarcából is megtanulhatta volna: a MÁV mellékvonalainak bezárása kapcsán a bevételek csökkentek, a kiadások nem, a MÁV pénzügyi helyzete csak romlott, ma már ezek szomorú tények. Ezek után elképzelhető, hogy az ennél jóval nagyobb bevételt produkáló és jövedelmezőbb BKV-járatok bezárása mennyire értelmes lépés: épp annyira, mint az évek óta kimutathatóan utasvesztést, bliccelés-növekedést okozó tarifaemelések folytatása.

- Nem ismert az ügyben a fővárosi képviselőként és egyben Budapest kormánybiztosaként is a BKV-szándéknyilatkozatot aláíró, majd az ügyben a sajtót telenyilatkozó Horváth Csaba szerepe, aki, ha egyáltalán megpróbálta, láthatóan képtelen volt érvényesíteni a Fővárosi Közgyűlés döntését és a BKV-t használók érdekeit a Kormánynál. Ezzel szemben a Kormány szempontjait és a tarifaemelés szükségességét az állami támogatás elvonásával fenyegetve áterőltette a Fővárosi Közgyűlésen.

A járatritkítási és tarifaemelési klauzulákra tekintettel a 2009. december 16-án kiadott VEKE-közleményben megjelenteket tudjuk csak megerősíteni:

„A BKV állami költségterítése nem valamiféle kegy, hanem a közszolgáltatás fenntartásához szükséges alapvető pénzügyi támogatás, melyhez önkényes, értelmetlen, a BKV bevételeire, utasszámára és a közszolgáltatás minőségére is negatív hatást gyakorló feltételeket egy Kormány nem szabhat.”

III. A VEKE kérései a Fővárosi Közgyűlés felé a 2010. március 31-i ülésre

A Paraméterkönyv és a viteldíjak meghatározásának joga kizárólagosan a Fővárosi Közgyűlésé, az önkormányzat rendeletalkotási jogát alkotmányosan a Kormány semmilyen szerződéssel nem korlátozhatja. Ha nem akarja támogatni a Fővárost és a tömegközlekedést, akkor ennek a politikai következményeit vállalja fel és ne adjon pénzt, de eljátszani a megmentőt és közben előírni a rombolást, álságos és súlyos károkat okozó eljárás.

Összességében azt javasoljuk, hogy a Fővárosi Közgyűlés 2010. március 31-i ülésén:

- A városvezetés által beterjesztett, **a távozó Kormány elfogadhatatlan feltételeit, tömeges járatmegszüntetésre és tarifaemelésre vonatkozó elköteleződéseket tartalmazó szerződéstervezetet jelenlegi formájában ne fogadja el**, hisz az ma az egyik kézzel ad, a másik kézzel azonban a hosszú távon hatásait érzékelhető károkozás miatt annál sokkal többet vesz el.
- **Kezdeményezze a szerződéstervezet módosítását az áprilisi országgyűlési választások után hivatalba lévő új Kormánynál, a tarifaemelési és járatritkítási klauzulák törlése érdekében.**
- Kezdeményezze a Kormánynál, hogy a valóban szükséges beruházási feladatokra, járműbeszerzésre és infrastruktúra-felújításra ne csak a BKV működési forrásaiból való esztelen átcsoportosítással nyíljon mód. Ehelyett **a ma értelmes és megvalósuló projektek híján százmilliárdos nagyságrendben lekötetlenül álló uniós közlekedésfejlesztési források átcsoportosítása lehet a megoldás**, amely a Kormány hatáskörébe tartozó döntés, és mellyel a BKV (elsősorban kötöttpályás) járműparkjának és infrastruktúrájának megújítása véghez vihető.

IV. A BKV finanszírozási helyzetének áttekintése

A járatritkítási és tarifaemelési elképzelések kritikáján túl érdemes röviden áttekinteni a BKV és a budapesti tömegközlekedés finanszírozásának helyzetét, hogy valós képet kapjunk arról: a korábbinál valóban több forrást biztosító szerződés mennyiben képes a finanszírozási probléma megoldására. Az eredmény egyáltalán nem ad okot megnyugvásra.

A szerződéstervezet 2011-től a BKV finanszírozására a következő intézkedéseket tartalmazza:

- Az eddigiekben az inflációt nem követő, állami költségvetésben szereplő normatív támogatás (32 Mrd Ft) és a törvényben előírt, kedvezményes jegyek és bérletek utáni fogyasztói árkiegészítés (16,5 Mrd Ft) értékének inflációval történő növelése 2011-től (a betervezett szerződéstervezet szerint ennek feltétele a tarifaemelés).
- Az Állam mindezek felül évi +10 milliárd forintot ad a BKV működésére.
- A Főváros a 10 milliárdos tőkepótló (beruházási) támogatáson felül még 10 milliárd forintot ad működésre.
- A fenti összegekből 2011-től évi 18-20 milliárd forintot az eszközpark megújítására kell fordítani, a korábban részletezett módon, amelyből 10 milliárd a Főváros tőkepótló támogatása, míg kb. 8-10 milliárd forint a működésből kerül kivonásra.

Következtetések:

- A fővárosi közösségi közlekedés mai, eszközállományában és minőségben igen leromlott színvonalon történő működtetése mai áron kb. 130 milliárd forintba kerül évente, míg a működési költségre 7 milliárd adósságszolgálat rakódik. **Az ehhez szükséges forrásoknak kb. 88%-a biztosított:** a jegybevételekből kb. évi 51 milliárd forint, az egyéb bevételekből kb. évi 9 milliárd forint és a hatályos törvények, illetve a szerződéstervezet szerinti támogatásokból 60 milliárd forint (működésre kb. évi 32 + 16,5 + 10 + 10 - 8,5) 2011 után. Az összes bevétel kb. 120 milliárd forint (51 + 9 + 60). Ez tehát 2011-ben kb. 12 milliárd forintos hiányt jelez előre, csak működési ágon.
- A fenti kiadásokban szerepel **a BKV adósságszolgálata, mely a közel 85 milliárd forintos összesített adósságállomány mellett évi 7,3 milliárd forint kiadást jelent.** Ha az állami költségvetés ezt az adósságtömeget esetlegesen átvállalja, az a BKV pénzügyi helyzetét ennyiben javítja.
- A BKV eszközparkja és infrastruktúrája jelentősen leromlott állapotú, **a cég belső eladósodottsága bizonyosan meghaladja a 300 milliárd forintot.** A valós műszaki igényeket tekintve is látszik, hogy a kötőpályás rendszerek leromlott infrastruktúrája (villamospályák állapota, HÉV-infrastruktúra) és járműparkja (pl. 30 év feletti trolibuszok) is jelentős beruházásokat tesznek szükségessé, míg a buszpark megújításának beruházási igénye önmagában 60-65 milliárd forint körüli (1000+ db előregedett autóbusz). **A BKV járműstratégiája csak a járműállományban mutatkozó elmaradások pótlását a következő tíz évben évi 28 milliárd forint költségre becsli, nem minden szükséges, csak a fontosabb intézkedések megtételével számolva.** Ebben az infrastrukturális beruházás-szükséglet nincs benne, az további évi kb. 10-15 milliárd forint, minimálisan. Tehát, az éves átlagos beruházás-igény körülbelül 40-45 milliárd forint, melyből jelenleg 10 milliárd forint, és a remélhetőleg meghiúsuló járatritkítással járó átcsoportosítás esetén is csak 18-20 milliárd forint biztosított.
- **A fővárosi közösségi közlekedésben tehát látszik mintegy évi 32-40 milliárd forint körüli forráshiány (működés és beruházás együtt, itt most tekintet nélkül arra, hogy a kettő közt tervezett belső átcsoportosítás megtörténik-e), melynek egy része az elmúlt két évtized elmaradt beruházásainak, leromlott működésének következménye, a másik része ténylegesen újratermelő éves működtetési szükséglet.**

- A kalkulációk nem számolnak érdemben azzal, hogy a rendszerbe **a 4-es metró belépése jelentősen, mai áron számolva évi 3-5 milliárd forinttal növelheti** a BKV költségeit, bevételnövekedés vagy más ágazatban jelentkező érdemi költségcsökkenés nélkül.

Összességében kimondható, hogy **a szerződés megkötése után** – még akkor is, ha az értelmetlen és káros járatritkítási és tarifaemelési kötelezettségek ki is kerülnek belőle – **továbbra is jelentős finanszírozási hiány mutatkozik a budapesti tömegközlekedés működésében.** Bár az évi 32-40 milliárd forint nagy összeg, érdemes azért felidézni, hogy egy nem is közszolgáltatást végző és a BKV-nál jóval kevesebb embert foglalkoztató és jóval kevesebb utast szállító másik társaság (a MALÉV) megmentésére majdnem hasonló összeget költött el a Kormány.

Az ágazaton belül maradva budapesti tömegközlekedés finanszírozhatóságához az alábbi teendőket látjuk szükségesnek:

- **A BKV szervezeti struktúráját át kell alakítani, a megrendelői és közlekedési hatósági szerepek szét kell választani az üzemeltetőitől, erős közlekedési hatóság létrehozása szükséges, a regionális szereplőkkel szoros, közlekedési szövetségi együttműködésben.**
- A hiány jelentős részét jelentő beruházási igények (járműállomány és infrastruktúra rehabilitációja) fedezetére **a közlekedésfejlesztési célú uniós forrásokat lehet és kell bevonni, az erre lehetőséget adó kormányzati döntések meghozatala szükséges.** Ez a felújításokon túl olyan közlekedésfejlesztési projekteket jelenthet, melyek buszok nagy számban történő kiváltására is alkalmasak a szolgáltatás vonzerejének javítása mellett (pl. belvárosi villamosfejlesztések, felülvizsgált 1-3-as villamosfejlesztési projekt, stb.).
- **A budapesti tömegközlekedés hatékonyságát valóban javító intézkedéseket kell bevezetni** (bliccelés visszaszorítása, értékesítési csatornák bővítése, jegyrendszer megújítása és időalapúvá tétele, továbbá a buszüzemeltetés rendszerének felülvizsgálata, stb.).
- A BKV adósságszolgálat a múlt hibáinak költsége és egyben egy éven át tartó költségvetési trükközés eredménye. **A tiszta viszonyokhoz ezen adósságállomány állami átvállalása indokolt,** hisz végeredményben ez ma is az államháztartást terheli.
- Végeredményben tehát **Budapest helyi tömegközlekedésének finanszírozása csak a BKV múltban felhalmozott adósságszolgálatának megszűnésével, beruházási forrásainak uniós programokból történő növelésével, a működési struktúra megújításával és az elmúlt években sorra részérdekek miatt kimúlt valós hatékonyságjavító lépésekkel stabilizálható.**

KÉSZÜLT:

BUDAPEST, 2010. MÁRCIUS 30.

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS MUNKACSOPORT, VEKE

MUNKACSOPORT-VEZETŐ: VITÉZY DÁVID

HELYETTES MUNKACSOPORT-VEZETŐ: HORN GERGELY