

Budapest, 2022. június 28.

A Fővárosi Közgyűlés tagjainak

Tisztelt Fővárosi Közgyűlés!

A parkolásszabályozás a leghatékonyabb eszköz, amely a Fővárosi Önkormányzat és a kerületi önkormányzatok rendelkezésére áll, amely segítségével gyorsan és hatékonyan lehet enyhíteni Budapest közlekedési és környezeti problémáit, így többek között a forgalmi torlódásokat is lényegesen csökkentheti.

A szükséges intézkedések immár halaszthatatlanok, hiszen – a világ közlekedését folyamatosan monitorozó INRIX szerint¹ – 2021-ben Budapest a világ 1000 nagyvárosa között a 15. legrosszabb helyen állt a forgalmi torlódások tekintetében. A levegőszennyezés (amelynek a fűtési időszakon kívül a legnagyobb forrása a gépjárműközlekedés) – az Európai Népegészségügyi Szövetség (EPHA) számításai szerint – évente mintegy 3300 millió euró, a Budapesten megtermelt GDP 6,2 százalékának megfelelő összegű veszteséget okoz. Az egy lakosra jutó veszteség súlyossága tekintetében a vizsgált 432 európai város között Budapest a 22. helyen áll évi 1860 euróval (680.000 forint).² Évről évre folyamatosan növekszik az asztmások és különösen az asztmás gyermekek száma.³

A helyzet súlyosságát növeli a klímaválság, amelynek egyik hatása a hőségnapok egyre növekvő száma. Ezeken a napokon a halálozások száma eddig átlagosan 15-18 százalékkal, egyes években pedig 30 százalékkal emelkedett.⁴ A hőség és a légszennyezés együttesen pedig különösen megterhelő az emberi szervezetre, különösen a gyermekek, az idősek és bizonyos betegségekben szenvedők részére.⁵

A Fővárosi Önkormányzat FPH061 /2022 - 2 /2022 számú, „Javaslat a Parkolási rendelet és parkolási együttműködési megállapodások módosítására” című előterjesztése⁶ egy lépés a helyes irányba, azonban messze nem elegendő a fent vázolt súlyos veszélyek elhárítására. Ezért levelünk mellékletében javaslatot teszünk a rendelet további módosítására.

Egyúttal sajnálatunkat fejezzük ki, hogy egy ilyen lényeges előterjesztés előtt nem került sor társadalmi egyeztetésre, a témával foglalkozó civil szervezetekkel történő konzultációra.

Üdvözlettel:



Lukács András
elnök

¹ <https://inrix.com/scorecard/>

² <https://www.levego.hu/hirek/budapest-is-a-legszennyezettseg-miatt-leginkabb-karosult-europai-varosok-kozott-evi-1200-milliard-forint-kar/>

³ https://www.ksh.hu/thm/2/indi2_8_1.html

⁴ https://www.met.hu/doc/rendezvenyek/metnapok-2013/P3_Paldy_etal.pdf

⁵ https://levegomunkacsoport.blog.hu/2019/03/06/rossz_levego_es_hoseg_ket_hatalmas_pofon_egyszerre

⁶ <https://einfoszab.budapest.hu/list/fovarosi-kozgyules-nyilvanos-ulesei:id=117038:type=5:parentid=14275:parenttype=2>

Javaslatok a fővárosi parkolási rendelet módosítására

1. A lakossági engedélyek szűkítése

Javasoljuk Budapest főváros Közgyűlésének Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: R.) kiegészítését a következő új e) ponttal.

10. § (2) A lakossági várakozási hozzájárulás kiadásának feltételei:

- a) a költségtérítés megfizetése,
- b) a várakozási díj megfizetése,
- c)*

d)* a kérelem beadásának időpontjában – valamennyi fővárosi parkolás-üzemeltető nyilvántartása szerint - a kérelmezett gépjárműre nincs 30 napnál régebbi jogosulatlan parkolási esemény miatt kiszabott és nem vitatott várakozási díj és pótdíj tartozás.

e) a kérelmezett gépjármű megfelel az alábbi környezetvédelmi kategóriáknak

ea) 2023. január 1. után EURO 2, vagy jobb

eb) 2024. január 1. után EURO 3, vagy jobb

ec) 2026. január 1. után EURO 4, vagy jobb

ed) 2028. január 1. után EURO 5, vagy jobb

Indokolás:

Jelenleg olyan szennyező autókra is lehet lakossági várakozási engedélyt kapni, amelyeket a főváros előbb-utóbb deklaráltnan szeretne kiszorítani Budapestről,⁷ és amelyek kitiltása kétharmados lakossági támogatást⁸ élvez. Indokolatlannak tartjuk, hogy az ilyen autók a parkolást és ezzel az üzemben tartást nagy mértékben segítő lakossági engedélyt kapjanak.

2. A parkolási díjak kiterjesztése Budapest egész területére

Javasoljuk az R 3. § (3) bekezdésének alábbiak szerinti módosítását:

(3) A várakozási övezetek kategóriái:

a) „A” várakozási övezet,

b) „B” várakozási övezet,

c) „C” várakozási övezet, és

d) „D” várakozási övezet Budapest teljes területe az „A”, „B” és „C” várakozási övezet kivételével.

Indokolás:

A parkolási gondok Budapest egész területét jellemzik, így többek között számos külvárosi lakótelepet, amelyeket sokan „P+R” parkolóként használnak. Ezért javasoljuk a parkolási díjfizetés kiterjesztését a főváros teljes területére.

⁷ <https://index.hu/belfold/2021/07/17/karacsony-gergely-greenpeace-dizelautok-kitiltas/>

⁸ <https://www.flickr.com/photos/greenpeacehu/albums/72157707132387024>

3. A lakossági kedvezmény mértékének csökkentése

Javasoljuk az R. 10. § (5) bekezdésének alábbiak szerinti módosítását:

10. § (5) A lakossági várakozási hozzájárulás éves várakozási díja az adott területen fizetendő egyórai várakozási díj kétszázötvenszerese. A kerületi önkormányzat kedvezményeket határozhat meg az alábbiak szerint:

[a) lakásonként az első gépjárműre kiadott hozzájárulás esetén a kedvezmény mértéke legfeljebb 100%,

b) lakásonként a második gépjárműre kiadott hozzájárulás esetén a kedvezmény mértéke
ba) legfeljebb 30%, ha a kérelmezett gépjármű az EURO 3 környezetvédelmi kategóriának megfelel,

bb) legfeljebb 50%, ha a kérelmezett gépjármű az EURO 4 környezetvédelmi kategóriának megfelel,

bc) legfeljebb 70%, ha a kérelmezett gépjármű hibrid üzemű, vagy az EURO 5 környezetvédelmi kategóriának megfelel,

bd) legfeljebb 100%, ha a kérelmezett gépjármű teljesen gáz vagy elektromos üzemű.]

a) lakásonként az első gépjárműre kiadott hozzájárulás esetén a kedvezmény mértéke

aa) legfeljebb 90%, amennyiben a gépjárműnek a hozzájárulást igénylő lakos az üzembentartója, és az igénylő nyugdíjas, vagy 18 év alatti gyermekét közös háztartásban egyedül nevelő szülő, vagy nagycsaládosnak minősül;

ab) legfeljebb 80%, amennyiben a gépjárműnek a hozzájárulást igénylő lakos az üzembentartója, az igénylő 18 év alatti gyermeket nevel közös háztartásban és az igénylőre nem vonatkozik az aa) pont;

ac) legfeljebb 70%, amennyiben a gépjárműnek a hozzájárulást igénylő lakos az üzembentartója, és az igénylőre nem vonatkozik az aa) és az ab) pont;

ad) 0%, amennyiben a gépjárművet a lakos a munkáltatótól kizárólagos használatba kapta és az a munkáltató üzembentartója, lízingelésében vagy tartós bérletében van.

b) lakásonként a második gépjárműre kiadott hozzájárulás esetén a kedvezmény mértéke legfeljebb 20%.

(6) A várakozási hozzájárulási kedvezmény csökkentéséből eredő többletbevételt az érintett önkormányzatnak teljes egészében pénzben vissza kell juttatnia közösségi közlekedési, közösségi autóhasználati vagy kerékpárhasználati támogatásként azon terület lakosságának, amely területen a többletbevétel keletkezik.

Indokolás:

Az (5) bekezdéshez: Indokolatlanul, a gazdasági észszerűséggel és társadalmi igazságossággal ellentétben kap óriási támogatást a lakossági parkolás. Ez a támogatás a gépjárművek és a közterületek fokozott használatára ösztönzi a lakosokat és rendkívül igazságtalan azokkal szemben, akik nem rendelkeznek gépjárművel, illetve más célra kívánják használni a közterületeket.⁹

A javasolt aa) – ac) pontok azt a célt szolgálják, hogy szűnjön meg a közterület-használat ingyenessége, ami túlhasználatot eredményez, továbbá, hogy a díj mértékében játsszanak szerepet szociális szempontok is.

Az ad) pont azért szükséges, mert a céges autók a cégek üzleti tevékenységét szolgálják, és sérti a versenysemlegesség elvét, ha egyes cégek üzleti tevékenysége kedvezményt kap. Továbbá

⁹ Részletesebb indoklást ld. a Budapesti Fejlesztési Központ megbízásából készült és általa jóváhagyott tanulmány 6. fejezetében:

https://www.levego.hu/site/assets/files/6187/kozlekedes_kozterulet_2020marc09h.pdf

nem célszerű a jelentős légszennyezéssel és CO₂-kibocsátással járó üzleti tevékenységek kedvezményben való részesítése. A felmérésünk szerint a céges autók jelenlegi kedvezményével a lakosság 90%-a nem ért egyet,¹⁰ és a cégautóadó kétszeresére emelése is azt jelzi, hogy a vállalati autók közpénzből történő támogatásának csökkentése elfogadható a lakosság számára.

A b) pontnak megfelelő szabályozást vezetett be nemrég a XIII. kerületi önkormányzat, ami fennakadás nélkül visszafogta az egyéni gépjármű-használatot és emellett jelentős többletbevételhez juttatja az önkormányzatot.¹¹

A (6) bekezdéshez: Az (5) pont rendelkezéseinek társadalmi elfogadásához és társadalmi igazságosság javításához szükséges a lakosság pénzbeni kompenzációja.¹²

3. Zöld rendszámú hibridautók mentességének eltörlése

Javasoljuk, hogy az R. 7. § (5) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lépjen:

7. § (5)* [A várakozási övezetek területén, közúti várakozóhelyen a környezetkímélő (ezért a vonatkozó jogszabályokban meghatározott különleges - zöld alapszínű - rendszámmal rendelkező) gépkocsik után nem kell várakozási díjat fizetni.]

A várakozási övezetek területén, közúti várakozóhelyen, a kedvezményes várakozásra külön regisztráló, kizárólag elektromos meghajtással rendelkező gépkocsik után nem kell várakozási díjat fizetni.

Indokolás:

A zöld rendszámmal rendelkező hibrid, de jelentős üzemanyag fogyasztású autók ingyenes parkolása a fokozott klímavédelmi erőfeszítések korában indokolatlan. Több vidéki város elkezdte az ilyen autók kedvezményeit eltörölni.¹³ A vonatkozó szabályozások csak a veszélyhelyzeti intézkedési tilalom miatt nem kerültek elfogadásra, de erre hamarosan sor kerül. Álláspontunk szerint Budapestnek is illene követnie a példát, különösen azért, mert az érintett járművek legnagyobb száma itt található. Az érintett, jellemzően drága gépjárművek tulajdonosainak támogatása sem szakmai, sem szociális szempontból nem indokolható, és sok milliós bevételtől fosztja meg az önkormányzatokat.

Lakossági parkolásnál a második autó esetében jelenleg is csak a teljesen elektromos autók esetében javasol ingyeneséget a rendelet (10. § (5) bd) bekezdés), így ez az elképzelés nem idegen a parkolási rendeletről. Javasoljuk, hogy a kedvezményt kössék a tisztán elektromos járművek Fővárosi Önkormányzatnál történő regisztrációjához, a Fővárosi Önkormányzat pedig adja át a kerületi önkormányzatoknak az érintettek adatait. Pécs is hasonló regisztrációval tervezi megoldani a kérdést.

¹⁰ https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/05/08/a_lakosok_el_tudjak_fogadni_a_magasabb_parkolasi_dijakat

¹¹ https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/06/20/a_parkolasi_tamogatás_csökkentése_kevesebb_parkoló_autót_jelent_közteruleteinken

¹² Részletesebb indoklás:

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/05/08/a_lakosok_el_tudjak_fogadni_a_magasabb_parkolasi_dijakat

¹³ <https://www.vezess.hu/magazin/2022/01/31/valtozik-a-parkolasi-rend-tobb-videki-varosban/>

4. Közautó-szolgáltatók állomásai számára kizárólagos használatú várakozóhelyek létesítése

Javasoljuk, hogy a R. 36. §-a helyébe az alábbi rendelkezés lépjen:

36. § (1) Kizárólagos használatú várakozóhelyek kérelemre külön jogszabályban meghatározott szervek és a közösségi autóbérleti (autómegosztási) rendszer üzemeltetői (a továbbiakban: kedvezményezett) számára jelölhetők ki, a szervek esetében legfeljebb azok épülethomlokzatának hosszában.

(2) A kizárólagos használatú várakozóhelyek létesítésére szóló hozzájárulást a tulajdonos önkormányzat egyetértése alapján az út forgalomtechnikai kezelője adja ki.

(3) A közösségi autóbérleti rendszer üzemeltetői jogosultak a számukra kijelölt kizárólagos használatú várakozóhelyeket a szolgáltatásuk logójával láthatóan megjelölni, és fizikai védelemmel biztosítani, hogy a közösségi autóbérleti rendszer keretében működő járműveken kívül más ne várakozhasson ott.

(4) A közösségi autóbérleti rendszer üzemeltetőinek a számukra kijelölt kizárólagos használatú várakozóhelyekért együttesen az adott területen érvényes lakossági várakozási hozzájárulási díjnak megfelelő összeget kell fizetniük.

Indokolás:

- A nemzetközi tapasztalatok szerint a közautók használatának elterjedése számottevően hozzájárulhat az autózás okozta problémák csökkentéséhez.¹⁴
- A közautó-használat elterjedésének egyik jelentős akadálya, hogy (amint bármilyen más autó esetén is) sok esetben az úticél környékén rendkívül nehéz parkolóhelyet találni. Kizárólagos parkolóhelyek létesítése a közautók számára jelentősen enyhíthet ezen a problémán.
- Ahhoz, hogy a budapesti közautó-kínálat a lehető legjobban tudja helyettesíteni a saját autó tulajdonlását, szükség van fix helyszíneken napokkal előre lefoglalható közautókra is. Csak ez tudja biztosítani azt az előre tervezhetőséget, amely sok autós utazás esetében elengedhetetlen, és amelyet a véletlenszerűen parkoló, csak 15 perccel korábban lefoglalható mostani közautók nem tudnak nyújtani.¹⁵
- A fenntartott parkolóhelyekkel működő, az üzemeltetők saját logójával ellátott állandó közautó-állomások növelnék a szolgáltatások láthatóságát a fővárosi lakosság szemében.
- Az állomások tovább csökkentenék a magánautók számára rendelkezésre álló parkolóhelyek számát (és ezáltal a városi magánautózás vonzerejét), mivel a fenntartott parkolóhelyek üresen várják az oda tartozó közautó visszaérkezését az állomásra.

¹⁴ <https://levegomunkacsoport.blog.hu/2017/12/17/lehet-e-a-kozautozas-a-sajat-autotartas-alternativaja-budapesten>

¹⁵ <https://g7.hu/elet/20220129/szukseg-van-meg-sajat-kocsira-vagy-jarhatunk-helyette-kozautoval/>