

Budapest, 2011. január 9.

Tarlós István
főpolgármester
Fővárosi Önkormányzat
Budapest

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Teljes mértékben egyetértünk Önnel abban¹, hogy haladéktalanul intézkedéseket kell hozni a BKV megmentése, szolgáltatási színvonalának fenntartása és fejlesztése érdekében. Ugyanakkor úgy véljük, részben más módon célszerű forrásokat teremteni a BKV finanszírozására, mint amit a Fővárosi Közgyűlés 2012. január 11-i ülésére készített előterjesztés² javasol.

Amint az előterjesztésben és a sajtóban³ is olvashattuk, a Fővárosi Önkormányzat jelentős forráskivonást irányoz elő az oktatás, egészségügy, szociális ellátás, kultúra, rendvédelem és sport területéről: az intézmények kiadásának 15 százalékát zárolnák, és törölnék az összes önként vállalt feladatot. Meggyőződésünk, hogy ezek a forráselvonások sokkal nagyobb kárt okoznak, mint gondolhatnánk: jelentősen visszavetik Budapest versenyképességét, rontják a lakosság közérzetét és fizikai állapotát, visszavetik az idegenforgalmat. Éppen azt teszik tönkre, ami a fejlődésünk záloga: az emberi erőforrásokat. A főváros gazdasági életére is súlyos csapás, hiszen számottevően csökken a kereslet a helyi vállalkozások termékei, szolgáltatásai iránt.

Szintén elhibázottnak tartjuk a BKV-viteldíjak tervezett emelését. Ennek részletes indokai az Ön számára ismeretesek, hiszen ezeket részletesen bemutatta a György István főpolgármester-helyettes által a Fővárosi Közgyűlés 2011. november 30-i ülése számára készített előterjesztés.⁴

A fentiek fényében engedje meg, hogy javaslatot tegyünk olyan megoldásokra, amelyek rövid távon kevésbé fájdalmasak, hosszabb távon pedig kifejezetten előnyösek fővárosunk részére.

Az üzemeltetés biztonsága, a színvonalasabb közlekedés, valamint az üzemeltetési költségek csökkentése érdekében sürgető kihasználni az autóbuszcsereben rejlő lehetőségeket. Végre

¹ **Közlemény: rendkívüli közgyűlést hívott össze Tarlós István a BKV kritikus helyzete miatt**, 2012.01.06., <http://budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20120106-cikk-kozlemeny>

² **A BKV helyzetének megtárgyalása**, <http://www.budapest.hu/resource.aspx?ResourceID=TirPortalBinary&documentversionid=99007>

³ Például: <http://www.origo.hu/itthon/20120107-jelentos-forrasatcsoportositast-javasol-tarlos-istvan-fopolgarmester-a-bkv-helyzete-miatt.html>

⁴ <http://www.budapest.hu/resource.aspx?ResourceID=TirPortalBinary&documentversionid=98077>

sikerült elérni, hogy az Európai Unió támogassa a ma legkorszerűbb, nulla emissziós autóbuszok beszerzését. Ugyanakkor – tudomásunk szerint – a Fővárosi Önkormányzat meg sem vizsgálta annak a lehetőségét, hogy ilyen buszokat beszerezzen. Ezen a hozzáálláson haladéktalanul változtatni kell – annál is inkább, mert az uniós támogatás aránya a beszerzésnél akár 95 százalékos is lehet. Számolni lehet azzal is, hogy az új járműveknek eleve kisebb az üzemeltetési költségük mindenféle használt járműénél és különösen a BKV jelenlegi autóbuszaiénál.

Amint a fentebb említett előterjesztésben⁵ is olvasható, a BKV autóbuszainak átlagéletkora 18 év, sok busz életkora még ennél is jóval magasabb. A katasztrofális helyzetet nap mint nap tapasztalják az utasok is – többek között akkor, amikor belélegzik a számos busz utasterében szinte elviselhetetlen mértékben jelenlévő, súlyosan egészségkárosító kipufogógázt. Az Európai Unió összes többi fővárosában sokkal jobb a helyzet, mint nálunk: szinte sehol nem tartanak üzemben 8 évesnél idősebb buszokat. A bukaresti tömegközlekedési vállalat, a RATB például 2005 és 2009 között az akkor legkorszerűbbnek számító járművekre cserélte le csaknem a teljes buszállományát. Azóta azonban rohamléptekkel fejlődött a technika, és a Fővárosi Önkormányzatnak ki kell használnia az adódó lehetőséget.

Sürgetőnek tartjuk a teherforgalmi behajtási díj szigorú beszedését. Amint azt már egy évvel ezelőtt kimutattuk⁶ (és amit hat hónappal később a Budapesti Közlekedési Központ felmérése a gyakorlatban is megerősített⁷), az érintett tehergépkocsik több mint 80 százaléka után nem fizetik meg a behajtási díjat, ami évi 7 milliárd forint bevételkiesést jelent a Fővárosi Önkormányzatnak. Bár a 2011 decemberében elfogadott új rendeletek⁸ és a hozzájuk kapcsolódó intézkedések várhatóan javítanak a helyzeten, továbbra sem tartjuk megnyugtatónak a díjak beszedését és a díjfizetést elkerülők megbüntetését. Ezt az aggályunkat támasztja alá, hogy – értesüléseink szerint – a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) a 2012. évre a teherforgalmi behajtási díjból mindössze egy milliárd forint bevétellel számol, miközben kilenc milliárddal kellene számolni, ha mindenki betartaná a jogszabályt, és befizetné a díjat. Tehát rendkívül sürgető a jelenleginél sokkal hatékonyabb ellenőrzési rendszer kiépítése és működtetése.

Nemcsak hatékonyabban kellene ellenőrizni díjbefizetést, hanem jelentősen emelni is kellene a tehergépkocsik behajtási díját. Ennek indokait már többször részletesen kifejtettük⁹, ezért itt csak néhány tényre kívánjuk röviden felhívni a figyelmét. A

⁵ A BKV helyzetének megtárgyalása,

⁶ A főváros hétmilliárdos ajándéka a fuvarozóknak? 2011.02.05.,

http://www.levego.hu/hirek/2011/02/a_fovaros_hetmilliardos_ajandeka_a_fuvarozoknak

⁷ Fokozottan ellenőrzik a teherautókat Budapesten a díjköteles zónákban – Az érintettek egyötöde sem váltja ki a behajtási hozzájárulást, 2011. szeptember 29., http://bkk.hu/2011/09/behajtasienedely_110929/

⁸ 92/2011. (XII. 30.) Főv. Kgy. rendelet Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról,

<http://pmkh.jogtar.hu/jr/gen/startfrjimp.cgi?dbnum=104&cpxdocid=null&cpxdate=null&ev=null&szam=null&tipes=null&pr=null&fun=null&menubar=y&toolbar=y>

93/2011. (XII. 30.) Főv. Kgy. rendelet Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás

rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet módosításáról,

<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79485>

⁹ Ld. például:

- Levél a budapesti behajtási díjról a PMKIK-nak, 2008.04.14., http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik_0804.pdf,



tehergépkocsik üzemeltetői messze nem fizetik meg azokat a költségeket, amelyeket okoznak, és ez közpénzekből történő támogatást jelent ennek a tevékenységnek.¹⁰ Amint említettük, a BKV helyzetének megtárgyalásáról szóló, fentebb említett előterjesztésben Ön javaslatot tesz „az összes önként vállalt feladat törlésére”. A fővárosi tehergépkocsi-forgalom nyilvánvalóan önként vállalt feladatnak tekinthető, ezért támogatását haladéktalanul törölni kell, vagyis a tehergépkocsik üzemeltetőivel kell megfizettetni az általuk okozott összes költséget.

Ismételnem fel kell hívnom a figyelmét arra, hogy ma a tehergépkocsik behajtási díja – reálértéken számolva – alacsonyabb, mint 20 évvel ezelőtt. Bár az alapidíjat 2008-ban valorizálták (azaz reálértéken az 1991. évi szintre hozták), az a jelentős kedvezmények miatt továbbra is jelentősen elmarad az 1991. évi szinttől. (Természetesen helyeseljük a díjak környezetvédelmi szempontú differenciálását, azonban a díjakat jelentősen emelni kell.) Az a tény, hogy 1991 és 2007 között nem emelték a díjakat, döbbenetesen nagy kedvezményt jelentett a teherfuvarozóknak, hiszen ezen időszak alatt a díjak reálértéken a tizedükre csökkentek. Ezért is illik a fuvarozóknak ma sokkal nagyobb mértékben hozzájárulniuk az általuk okozott költségekhez.

Megemlíteném még, hogy Bukarestben a tehergépkocsik behajtásáért 10-15-ször (!) többet kell fizetni, mint Budapesten (ld. a mellékletet). Bukarest gazdasága ennek semmilyen hátrányát nem érzi, hanem éppen ellenkezőleg: előnyére vált.

Szintén sürgetőnek tartjuk a dugódíj mielőbbi bevezetését. Tudjuk, hogy egy jól működő, hatékony, a gondokat nem területileg áthelyező, hanem megoldó dugódíj bevezetését hosszú előkészítési időszaknak kell megelőznie. Ezért azt javasoljuk, fontolja meg a négy évvel ezelőtti javaslatunkat¹¹ a parkolási rendszer olyan átalakítására, amely nagyrészt betölti a dugódíj szerepét. Itt is érvényes az, amit a tehergépkocsik esetén megállapítottunk, ugyanis a személygépkocsik üzemeltetői sem fizetik meg azokat a költségeket, amelyeket okoznak, és ez közpénzekből történő támogatást jelent ennek a tevékenységnek.¹² Mivel a fővárosi személygépkocsi-forgalom támogatása is az önkormányzat önként vállalt feladata, ezt is haladéktalanul törölni kell, vagyis a személygépkocsik üzemeltetőivel kell megfizettetni az általuk okozott összes költséget. A javaslat megvalósítása évi 20-30 milliárd forint bevételt eredményezne az önkormányzat részére.

Mind a teherforgalmi behajtási díj, mind a dugódíj, illetve parkolási díj tekintetében rendelkezésre állnak azok a korszerű technikák, amelyekkel a kivitelezés viszonylag gyorsan

-
- **A közúti és vasúti közlekedés állami támogatása,**
http://www.levego.hu/sites/default/files/kozlekedes-koltseg-osszefogl_110619.pdf
 - **Zöld Gazdaságélénkítés – Környezetbarát közlekedés,**
http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/kornyeztbarat-kozlekedes_2010.pdf

¹⁰ Ld.

- **A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon,** Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft, 2010,
http://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf
- **A tehergépkocsik környezeti költségei az Európai Unióban,**
http://www.levego.hu/kamionstop/teherauto_0902.pdf

¹¹ http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/parkolas-mod-jav_0712.pdf

¹² Ld. **A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon,** Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft, 2010,

http://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf



és olcsón megvalósítható. (Erre vonatkozó javaslatunkat¹³ már korábban ismertettük Önnel és munkatársaival. A 2. mellékletben ezzel kapcsolatban rövid kiegészítő tájékoztatást adunk.)

A Levegő Munkacsoport már 1997-ben figyelmeztette a főváros vezetését (és ezt a figyelmeztetését számtalanszor megismételte), hogy a 4-es metró építése elvonja a forrásokat a közlekedés egyéb területeiről, és így a BKV viteldíjai drasztikusan emelkedni fognak, szolgáltatási színvonala pedig jelentősen csökken. Sajnos a valóság még a legpesszimistább előrejelzéseinknél is szomorúbb képet mutat. A metróberuházásra fordított hatalmas összegek (csak az elmúlt évben a Fővárosi Önkormányzat 74 milliárd forintot költött a 4-es metróra) miatt nemcsak a tömegközlekedés került végveszélybe, hanem az élhető fővároshoz elengedhetetlen más alapvető szolgáltatások is. A főváros korábbi vezetése elsősorban a hatalmas autóforgalommal indokolta a metró megépítését. Ha pedig ez így van, akkor a beruházás költségeit is azoknak kell megfizetniük, akik miatt arra szükség volt.

Kérem tisztelt Főpolgármester Urat még egy további szempont figyelembe vételére is. Beszédeiben Ön számos alkalommal hangsúlyozta a hazaszeretet fontosságát. Meggyőződésünk, hogy a hazaszeretetet a mai gazdasági helyzetben különösen az jellemzi, hogy a hazai termékeknek, szolgáltatásoknak (beleértve az oktatási és kulturális szolgáltatásokat is) messzemenően előnyt biztosít, és mindent elkövet annak érdekében, hogy munkahelyeket biztosítson az itt élőknek. Márpedig a gépjárművek és üzemanyaguk is döntő mértékben importból származnak, így használatuk támogatása elsősorban a külföld támogatását jelenti – összességében a hazai vállalkozásokkal szemben.

Bízva abban, hogy javaslatainkkal egyetért, és megvalósításukat támogatni fogja, várom szíves válaszát.

Köszönettel és üdvözlettel:



Lukács András
elnök

¹³ **Van megoldás a tehergépkocsik bliccelése ellen**, 2011.02.23.,
http://www.levego.hu/hirek/2011/02/van_megoldas_a_tehergepkocsik_bliccelese_ellen



1. melléklet:

A tehergépkocsik behajtási díja Budapesten és Bukarestben

Bukaresti adatok							Budapesti adatok (a budapesti súlyhatárok mások, a felső határhoz tartozó értéket tüntettük fel)	
		Díj naponta (új lej)	Díj havonta (új lej)	Árfo- lyam (Ft/ új lej)	Napi díj (Ft)	Havi díj (Ft)	3,5 t övezet napidíj (Ft)	3,5 t övezet 30 napos díj (Ft)
„A” zóna (Bukarest belvárosa)	5-7,5 t	231	2 000	72,8	16 817	145 600	2 290	10 699
	7,5-12,5 t	452	4 000	72,8	32 906	291 200	2 435	15 049
	12,5-16 t	903	8 000	72,8	65 738	582 400	2 435	15 049
	16-22t	1 355	12 000	72,8	98 644	873 600	2 725	23 748
	22-40 t	1 806	16 000	72,8	131 477	1 164 800	4 175	67 244
	több mint 40 t	2 247	20 000	72,8	163 582	1 456 000		
							7,5 t övezet napi díj	7,5 t övezet havi díj
„B” zóna (Bukarest közbenső része)	5-7,5 t	63	500	72,8	4 586	36 400	0	0
	7,5-12,5 t	116	1 000	72,8	8 445	72 800	2 326	11 787
	12,5-16 t	179	1 500	72,8	13 031	109 200	2 326	11 787
	16-22 t	231	2 000	72,8	16 817	145 600	2 544	18 311
	22-40 t	284	2 500	72,8	20 675	182 000	3 812	56 370
	több mint 40 t	347	3 000	72,8	25 262	218 400		

Források:

http://www.parking.hu/dok/behajtasi_hozzajarulas/ovezetek_dijak/korl_ved_ov.pdf (2012. január 8.)

http://www4.pmb.ro/wwwt/directia_transporturi_drumuri_sig_circulatiei/acces_autov_grele/acces_autovehicule_t.php

http://www.pmb.ro/harti/zonele_a_b/acces_autovehicule.php

http://www1.pmb.ro/pmb/primar/cpresa/2004/conf_2004-07-29.htm

http://www.untrr.ro/index.php?page=decision_no134_dated_26082004_concerning_the_driving_of_vehicles_and equipments_transporting_goods_having_the_maximum_total_permitted_weight_of_more_than_5_tons_in_bucharest_modified_by_decision_no132_2005



2. melléklet:

Javaslatok a budapesti parkolási és teherforgalmi behajtási rendszerhez kapcsolódó ellenőrzések hatékonyabbá tételére

A teherforgalmi behajtási rendelet betartásának ellenőrzése

Az ellenőrzés hatékony rendszere véleményünk szerint szoftverrel együtt mintegy egymilliárd forintból gyorsan kiépíthető. Elemei:

1. Kötelező előzetes regisztráció és a regisztrált tehergépkocsik ellátása DSRC (RFID) azonosító kártyával. (Egy kártya beszerzési ára 1000 Ft alatt van, az eljárási díj még nyereséget is tartalmazhat.)
2. 20 darab DSRC olvasóval és az ellenőrzés időpontjában érvényes behajtási hozzájárulással rendelkező tehergépkocsik nyilvántartását ellenőrizni képes terminállal felszerelt járókocsi. (Egy felszerelt járókocsi ára 10 millió Ft, ebből mintegy 4 millió forint a DSRC olvasó.)
3. A jelenleg használt szoftver továbbfejlesztése és a terminálszoftver elkészítése (600 millió forint).

A javasolt DSRC (RFID) azonosítás és a helyszíni ellenőrzés előnyei a fix kamerás rendszerrel szemben:

1. Nem kell kiépíteni (idő- és költségmegtakarítás).
2. A fenntartási költsége töredéke a fix kamerás rendszerének.
4. Az automatikus rendszámfelismerés pontossága legfeljebb 90 százalékos és könnyen kijátszható. A DSRC azonosítási pontossága közel 100 százalékos.
5. A járőr azonnal intézkedhet és az azonnali intézkedés hatása erősebb az utólagos pótdíjazásénál.
6. A fentiekből következően a DSRC-nek jobb a díjbehajtási aránya.

A parkolási rendszer átalakítása, a díjbefizetés ellenőrzése

A Fővárosi Önkormányzatnak rendeletében úgy kellene szabályozni a parkolást, hogy minden közterületen óradíjas parkolási rendet legyen. Ehhez meg kell változtatni az 1988. évi I. törvény 15/A. § (3) bekezdést, mely szerint:

„Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja. A 70%-os telítettségi mutatót nem kell alkalmazni e törvény hatálybalépése előtt kijelölt várakozási területek tekintetében.”

A helyben lakók továbbra is jelentős kedvezményt kapnának a parkolási díjból.

Az óradíjas parkolás bevezetéséhez nem szükséges parkoló automaták beszerzése, ha minden közterületi várakozási helyen van egy alapidő (amely napszakonként változhat), amit mobiltelefonon keresztül kell befizetni. Az ellenőrzést a teherforgalmi behajtási díj ellenőrzéséhez javasolt DSRC (RFID) kártya kiadásával járó kötelező regisztrálással lehet megoldani.



Miután az új önkormányzati törvény a parkolási díjak beszedését a kerületi önkormányzatok jogává tette¹⁴, ezt a bevételt be kell vonni a forrásmegosztásba.

Az általános óradíjas parkolás részint bevétel-többlet-höz juttatja a kerületi önkormányzatokat és a forrásmegosztáson keresztül a Fővárosi Önkormányzatot, részint csökkenti mind a napi bejáró forgalmat, mind a kerületek közötti személygépkocsi-forgalmat, miáltal dugódíjként is funkcionál.

¹⁴ 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) (5) A kerületi önkormányzat feladata különösen:

...

3. a parkolás-üzemeltetés;

