



Budapest, 2007. január 14.

Dr. Forgács Imre
Hivatalvezető részére
Közép-magyarországi Regionális Közigazgatási Hivatal
1364 Budapest, Pf. 234
[mailto:kozighivbud @ konyv.kozig.b-m.hu](mailto:kozighivbud@konyv.kozig.b-m.hu)

Tárgy: Közérdekű bejelentés a Fővárosi Önkormányzat rendeletének jogellenességéről

Tisztelt Hivatalvezető Úr!

Kérjük, hogy a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) 98. § (2) bekezdése a), valamint (3) bekezdése a) és b) pontjainak megfelelően szíveskedjék a levelünkben alább részletezett szempontok szerint megvizsgálni, hogy **a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság hatósági árformába tartozó viteldíjainak legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és azok alkalmazási feltételeiről szóló 65/2006. (XII. 22.) Főv. Kgy. Rendelet** (a továbbiakban: Rendelet) megfelel-e a jogszabályoknak. Úgy véljük ugyanis, hogy a Rendelet több jogszabály – köztük az Alkotmány – rendelkezéseit is sérti.

A jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény (Jat.) szerint:

„19. § Az állampolgárok – közvetlenül, illetőleg képviseleti szerveik útján – közreműködnek az életviszonyaikat érintő jogszabályok előkészítésében és megalkotásában.

20. § A jogalkalmazó szerveket, a társadalmi szervezeteket és az érdekképviseleti szerveket be kell vonni az olyan jogszabályok tervezetének elkészítésébe, amelyek az általuk képviselt és védett érdekeket, illetőleg társadalmi viszonyokat érintik.”

A Rendelet előkészítésében és megalkotásában az érintett társadalmi szervezetek és az érdekképviseleti szervek nem vehettek részt, vagyis a Jat. fenti rendelkezésében biztosított vélemény-nyilvánítási jogukkal nem élhettek, mivel a Rendelet előkészítéséről semmilyen tájékoztatást nem kaptak. Tehát sérült a Jat. fent idézett rendelkezése.

A Jat. 18. §-a (1) bekezdése megállapítja: „A jogszabály megalkotása előtt – a tudomány eredményeire támaszkodva – elemezni kell a szabályozni kívánt társadalmi-gazdasági viszonyokat, az állampolgári jogok és kötelességek érvényesülését, az érdekösszeütközések feloldásának a lehetőségét, meg kell vizsgálni a szabályozás várható hatását és a végrehajtás feltételeit. Erről a jogalkotót tájékoztatni kell.”

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 43. §-a kimondja: „(1) A környezetvédelemmel összefüggő törvényjavaslat és más jogszabály, valamint országos és regionális jelentőségű koncepciók előkészítője (...) köteles az intézkedés környezetre gyakorolt hatásait vizsgálni és értékelni, és azt vizsgálati elemzésben (a továbbiakban: vizsgálati elemzés) összefoglalni. (...) (3) A környezetvédelemmel összefüggő gazdasági szabályozó eszközök (vám-, adó- és illetékszabályok stb.) bevezetésére irányuló szabályozások, továbbá jelentős módosítások esetében a vizsgálati elemzést minden esetben el kell végezni.”

Ezen törvényi előírásokkal ellentétben a Rendelet előkészítése során a döntéselőkészítők csak azt vizsgálták, hogy az miként fog hatni a BKV bevételeire (ld. a 2. mellékletet). Tudomásunk szerint semmilyen elemzés nem készült arról, hogy a Rendeletnek milyen társadalmi és környezetvédelmi hatásai lesznek, és hogy miként hat a főváros gazdaságának egészére. Ez részben azzal a következménnyel jár, hogy az érintett társadalmi szervezetek, köztisztviselők és állampolgárok még utólag sem tudják megfelelően értékelni az elfogadott jogszabályokat. Legalább ekkora súlyú gond, hogy maguk a döntéshozók sem kapták meg a szükséges tájékoztatást, ami – véleményünk szerint – hibás döntéshez, és így komoly társadalmi feszültségekhez és gazdasági károkhoz vezet, és jelentősen ronthatja a főváros és környéke környezeti állapotát. (Mindezt részletesebben kifejtjük az alábbiakban, illetve a 3. mellékletben.) Az elemzések és az egyeztetés hiánya következtében elmaradt annak a vizsgálata is, hogy miként lehetne a Fővárosi Önkormányzat bevételeit egyéb módon hatékonyabban növelni, illetve esetleg a kiadásait csökkenteni.

Ez a gyakorlat álláspontunk szerint sérti az Alkotmány, az 1949. évi XX. törvény következő előírásait is: „61. § (1) A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van ... arra, hogy a közérdekű adatokat megismerje”

Álláspontunk szerint a rendelet megalkotásának és hatályba léptetésének módja, ideje súlyosan sérti a Jat. 12. § (3) rendelkezését is: „12. § (3) A jogszabály hatálybalépésének időpontját úgy kell meghatározni, hogy kellő idő maradjon a jogszabály alkalmazására való felkészülésre.” A Fővárosi Közgyűlés által 2006. december 14-én tárgyalt, 2006. december 22-i dátumozású rendelet alkalmazására 2007. január 1-jéig nem volt lehetséges felkészülni sem az érintett családoknak, amelyeknek diákberlet-terhei egyik napról a másikra – méghozzá bármiféle, akár csak sajtón keresztül történő idejekoráni tájékoztatás nélkül – a többszörösükre nőttek, sem a szociális rendszernek, amelyhez fordulás várhatóan jelentősen megnő, sem az érintett iskoláknak és iskolafenntartóknak, akiknek a tanulólétszám hirtelen jelentős változására és a tankötelezettségüket teljesíteni nem tudó tanulók számának növekedésére kell számítaniuk, sem a régióban működő többi közlekedési vállalatnak, amelyekre nézve komoly kapacitási és forgalomproblémákkal jár a közigazgatási határon túli szakaszokra szóló tanulóbérletek árának drasztikus fővárosi emelése.

Hasonló jogalkotási szabálytalanságok miatt különféle szintű jogszabályokat az Alkotmánybíróság már több ízben is hatályon kívül helyezett az adott jogszabály alkotmányellenességének kimondása mellett. Például a 28/2005. (VII. 14.) AB határozatban (Magyar Közlöny 2005. évi 99. szám, AB közlöny XIV. évf. 7-8. szám): „1. Az Alkotmánybíróság megállapítja: az Alkotmány 2. § (1) bekezdéséből, a jogbiztonság elvéből fakadó alkotmányos követelmény az, hogy ha a jogalkotó valamely korábban, hosszú ideig fennálló és működő rendszerhez kapcsolódóan radikális változtatásokkal alapjaiban új

rendszer vezet be, azt úgy tegye, hogy az érintetteknek megfelelő idő álljon rendelkezésre a ... megismerésére, ... megértésére A hatályba lépés időpontját úgy kell meghatározni, hogy kellő idő maradjon a jogszabály alkalmazására való felkészülésre, az érintettek előre láthassák a változások következményeit.”

Sérül az Ötv. Következő rendelkezése is: „2. § (1) A helyi önkormányzat érvényre juttatja a népfelség elvét, helyi közügyekben demokratikus módon, széles körű nyilvánosságot teremtve kifejezi és megvalósítja a helyi közakaratot.” A Rendelet meghozatala nyilvánvalóan nem demokratikus módon történt, és aligha fejezi ki a közakaratot.

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 62. § (1) bekezdése szerint: „A helyi önkormányzat költségvetéséből finanszírozza és látja el a helyi önkormányzatokról szóló és más törvényben meghatározott feladatait.”

Az Ötv. megállapítja:

„8. § (1) A települési önkormányzat feladata a helyi közszolgáltatások körében különösen: a településfejlesztés, a településrendezés, az épített és természeti környezet védelme, a lakásgazdálkodás, a vízrendezés és a csapadékvíz elvezetés, a csatornázás, a köztemető fenntartása, a helyi közutak és közterületek fenntartása, helyi tömegközlekedés, a köztisztaság és településtisztaság biztosítása; gondoskodás a helyi tűzvédelemről, közbiztonság helyi feladatairól; közreműködés a helyi energiaszolgáltatásban, a foglalkoztatás megoldásában; az óvodáról, az alapfokú nevelésről, oktatásról, az egészségügyi, a szociális ellátásról, valamint a gyermek és ifjúsági feladatokról való gondoskodás; a közösségi tér biztosítása; közművelődési, tudományos, művészeti tevékenység, sport támogatása; a nemzeti és etnikai kisebbségek jogai érvényesítésének a biztosítása; az egészséges életmód közösségi feltételeinek elősegítése.

(...)

63. § (2) A fővárosi önkormányzat ellátja azokat a kötelező és önként vállalt helyi, települési önkormányzati feladat- és hatásköröket, melyek a főváros egészét vagy egy kerületet meghaladó részét érintik, valamint amelyek a fővárosnak az országban betöltött különleges szerepköréhez kapcsolódnak, e körben rendeletalkotási jog illeti meg. Az önkormányzati feladat- és hatáskört megállapító törvény - az (1) bekezdésnek megfelelően - meghatározza, hogy az a fővárosban a fővárosi, illetve a kerületi önkormányzat feladata, hatásköre.

(...)

63/A. § A fővárosi önkormányzat feladat- és hatásköre különösen

(...)

g) ellátja a főváros tömegközlekedési és forgalomtechnikai feladatait, kijelöli a főútvonalakat, a tömegközlekedés által igénybe vett útvonalakat, ellátja Budapest területén a fővárosi önkormányzat tulajdonában levő országos közutak, közúti hidak, alul- és felüljárók - az autópályák és autóutak kivételével - üzemeltetését, fenntartását és fejlesztését, valamint a kerületi önkormányzatok tulajdonában levő tömegközlekedés által igénybe vett utak üzemeltetését, fenntartását és fejlesztését;

(...)

l) ellátja az önkormányzati levegőtisztaság-, vízminőség-védelmi feladatokat, kijelöli, fejleszti és fenntartja a rendeletében meghatározott módon a főváros városképe szempontjából védendő természeti környezetet, közcélú zöldterületet;”

Tehát az Ötv. fent hivatkozott rendelkezései alapján a Fővárosi Önkormányzat törvényi kötelezettsége a fővárosban a környezet védelme és a tömegközlekedési szolgáltatások ellátása, az ezekhez szükséges feltételek megteremtése.

A Rendelet alapján megállapítható, hogy a Fővárosi Önkormányzat egyre kevésbé látja el a környezetvédelemmel és a tömegközlekedéssel kapcsolatos feladatait. A Rendelet hatására ugyanis romlik a tömegközlekedés vonzereje, fokozott hátrányba kerül az egyéb közlekedési módokkal szemben.

A Rendelet alapján ugyanis a BKV Zrt. menetdíjai 2007. január 1-jével átlagosan több mint 13 százalékkal emelkednek az addigi menetdíjakhoz (a 86/2005. (XII. 16.) Főv. Kgy. Rendeletben megállapított díjakhoz) képest (ld. az 1. és 2. mellékletet!). Ez kétszer akkora, mint a 2007. évre előrejelzett 6,2 százalékos infláció. A főváros közigazgatási határán belül a tanulók és nyugdíjasok bérletárának emelkedése 13,5 százalékkal emelkedett (2600-ról 2950 forintra). Különösen jelentős a Budapest közigazgatási határán kívül eső szakaszokra fizetendő díj emelkedése: így például környéki 10 km-es buszbérlet tanulók és nyugdíjasok számára 690 forintról 2410 forintra (vagyis 225 százalékkal), a HÉV-bérlet a távolságtól függően 437–1748 forintról 1290–8820 forintra (vagyis 195–404 százalékkal) emelkedik (1. táblázat).

1. táblázat: A tanulók HÉV-bérlete árának alakulása Budapest közigazgatási határán kívül

Távolság km	2006. év, forint	2007. év forint	Növekedés, százalék
0-5	437	1290	195
5,1-10	874	2580	195
10,0-15	1311	4240	223
15,1-20	1311	5650	331
20,1-25	1748	7350	320
25,1-től	1748	8820	405

A HÉV-menetidő emelkedése egyéb szempontból is aggasztó. Budapesten a tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés aránya mintegy 60-40 százalék, viszont a Budapestre bejövő gépkocsik esetében éppen fordított az arány. Jelenleg már Budapest – jármű-kilométerben számított – személygépkocsi-forgalmának mintegy kétharmadát a városhatáron belépő forgalom teszi ki. Ez az arány most várhatóan úgy romlik tovább, hogy éppen a leginkább környezetkímélő közlekedési mód, a HÉV igénybevétele csökken.

Megjegyezzük, hogy a korábbi években is igen jelentős volt a BKV viteldíjainak az emelkedése. Így például 2005. január 1-jétől átlagosan 10%-kal, 2005. július 1-jétől pedig további 5%-kal emelkedtek, miközben a teljes évi infláció csak 3,6%-ot tett ki. 2006-ban pedig mintegy 8%-os volt a növekedés a 3,9 százalékos általános inflációval szemben.

Ezen belül a tanulók és nyugdíjasok bérletének emelkedése az elmúlt években is igen nagymértékű volt, amint az a 2. táblázatból látható.

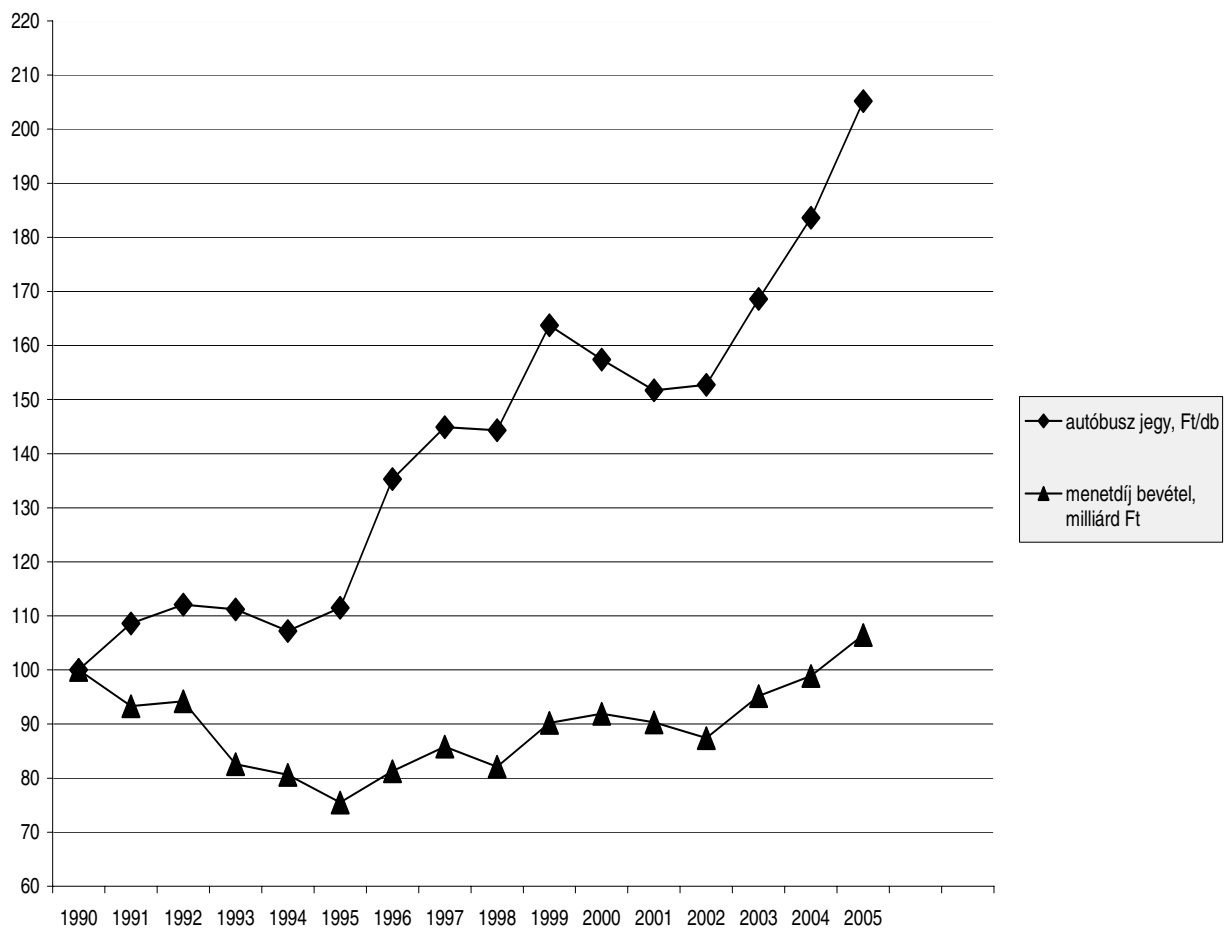
2. táblázat: A BKV tanuló és nyugdíjas bérlet ára (Budapest közigazgatási határán belül)

Megnevezés	2003. jan. 1.	2003. júl. 1.	2004. jan. 1.	2004. júl. 1.	2005. jan. 1.	2005. júl. 1.	2006. jan. 1.	2007. jan. 1.
A bérlet ára (forint)	1445	1515	1850	2050	2250	2360	2600	2950
A bérlet ára (előző adat=100)	110,0	104,8	122,1	110,8	109,8	104,9	110,2	113,5
Infláció (előző év=100)	104,7		106,8		103,6		103,9	106,9*

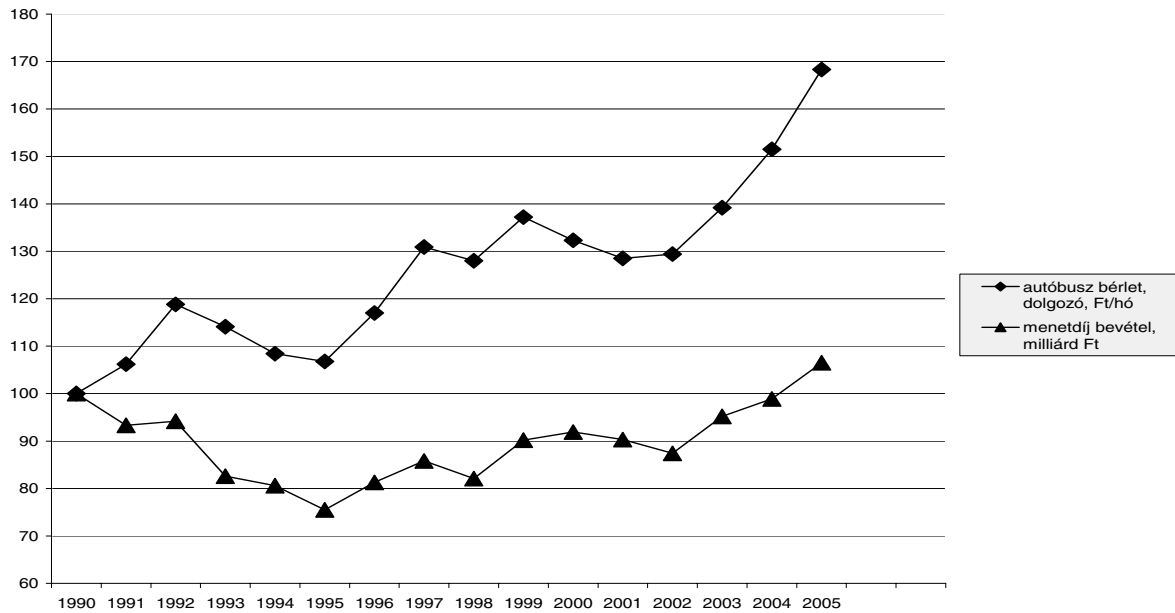
*előrejelzés

Az eddigi gyakorlat viszont azt mutatta, hogy a menetdíj-emelések érdemben nem növelik a BKV bevételeit (ld. az 1–4. ábrát). Tehát minden menetdíj-emeléskor csökken az utasok – illetve a fizető utasok – száma. Egyébként a GKI Gazdaságkutató Zrt. 2006 novemberében közzétett tanulmánya is megállapította, hogy „az árbevétel növelése áremeléssel gyakorlatilag nem teljesíthető”. A „Szakmai javaslat a Fővárosi Önkormányzat gazdálkodásának kiigazítási koncepciójára az egyensúly érdekében 2007-2010” című tanulmány ezt a következőkkel indokolja: „*Becslések szerint egy cca 15%-os áremelés a fizető utasok teherviselő képessége miatt jó esetben cca 1 milliárd forint többlet árbevételt hozhat csak. Másrészt tovább növelheti a ma is igen jelentős bliccelési mértékét – ez szakértői becslések szerint már jelenleg is 15% és 30% között lehet! A bliccelés csökkentése a BKV minden ezirányú erőfeszítése ellenére sem csökkenthető tovább a jelenlegi „technológiával”. Ráadásul a jogszabályi háttér bizonytalansága csak törvényi úton lenne változtatható. Az árbevétel növelésének reális útja a bliccelés csökkentése és a teljesítmény arányos tarifa alkalmazása.*”

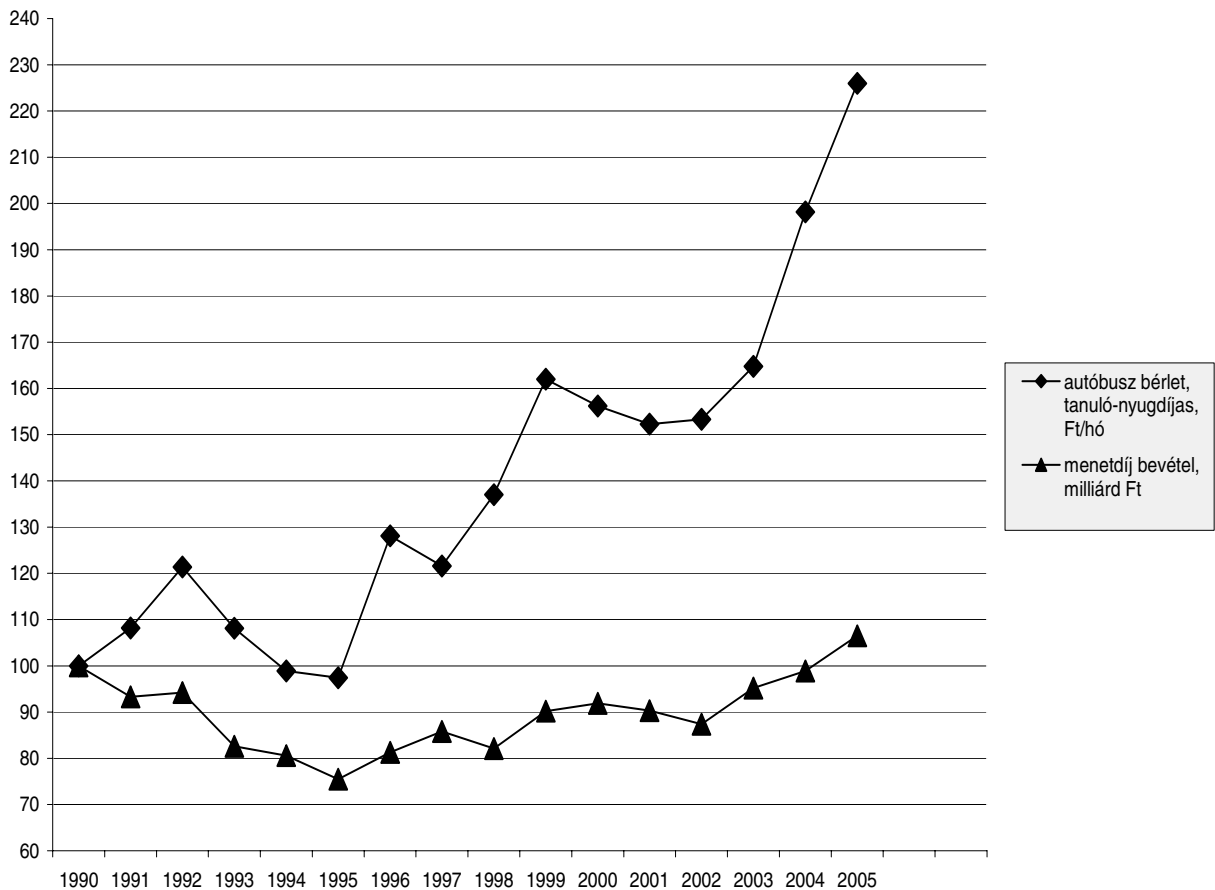
1. ábra: A BKV autóbuszjegy árának és a BKV menetdíj-bevételének alakulása reálértéken (1990=100)



2. ábra: A Budapest közigazgatási határán belüli dolgozói BKV-bérlet árának és a BKV menetdíj-bevételének alakulása reálértéken (1990=100)

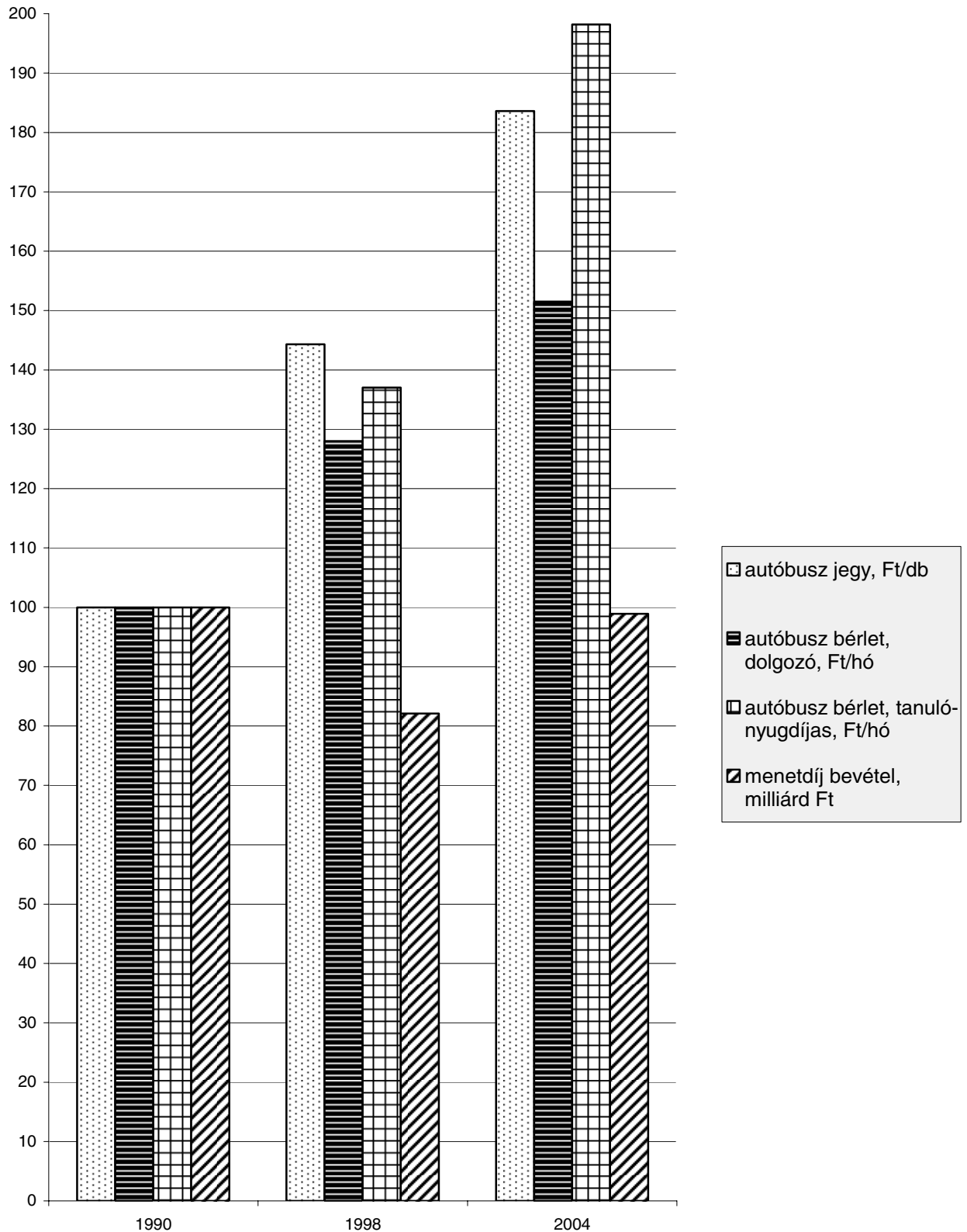


3. ábra: A Budapest közigazgatási határán belüli tanuló-nyugdijas BKV-bérlet árának és a BKV menetdíj-bevételének alakulása reálértéken (1990=100)



4. ábra:

**A BKV jegyek és bérletek árainak,
valamint a menetdíj-bevétel alakulása reálértéken
(1990=100)**



A Rendelet tehát tovább ösztönzi a lakosságot – és ezen belül elsősorban a fiatalokat –, hogy egyre kevésbé vegyék igénybe a tömegközlekedést, hanem inkább személygépkocsit használjanak, hacsak tehetik. Különösen aggasztó, hogy a fiatalok nagy része – főleg anyagi okokból – motorkerékpárt fog választani közlekedési eszközül. Ez rendkívüli veszélyekkel jár, hiszen a motorkerékpárral fajlagosan sokkal több baleset történik, mint például személygépkocsival, és ezek a balesetek sokkal súlyosabb sérülésekkel is járnak. Ezt támasztja alá a svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2004-ben megjelent közös tanulmánya (External Costs of Transport. INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe. Párizs). Az Európai Unió 15 akkori tagállama, valamint Norvégia és Svájc adatait összegző kutatás arra a következtetésre jutott, hogy a motorkerékpárok baleseteinek fajlagos költségei (éppen a gyakoriságuk és súlyosságuk miatt) messze a legmagasabbak az összes közlekedési mód közül (ld. a 3. táblázatot). Tehát a Rendelet sérti az egészséges élethez (sőt, magához az élethez!) való alkotmányos jogot (az Alkotmány 70/D. § (1) bekezdése).

3. táblázat: Az egyes közlekedési módok baleseteinek átlagköltségei Nyugat-Európában (euró/1000 utaskm)

Közút					Vasút		Légi		Vízi
autó	motorkerékpár	busz	könnyű tehergépkocsi	nehéz tehergépkocsi	személy	áru	személy	áru	áru
30,9	189	2,4	35,0	4,8	0,74	0	0,37	0	0

A megnövekedett gépjármű-forgalom miatt tovább romlik a főváros környezeti állapota. A levegőszennyezettség már jelenleg is olyan mértékű, hogy azonnali beavatkozásra van szükség. Ezt rögzítette Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Programja (amelyet 2006. május 25-én hagyott jóvá a Fővárosi Közgyűlés: <http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&agendaitemid=53634&command=showagendaitem>). Szintén ezt állapította meg az Európai Unió megbízásából készített tanulmány (ld. <http://levego.hu/pm10.htm>). Budapesten csak a – döntő mértékben a gépjárművek által kibocsátott – porszennyezés miatt a budapesti lakosok átlagosan várhatóan 3 évet veszítenek az életükből. A légszennyezés következtében évente mintegy 100 000 megbetegedés történik a fővárosban. Az egyébként is beteg emberek állapota pedig gyakran súlyosbodik a légszennyezés következtében, ami családi és társadalmi szintű bevételcsökkenésben és többletkiadásokban jelentkezik.

Egyre növekszenek a forgalmi torlódások, amelyek sokszor már jelenleg is elviselhetetlen mértékűek. Ez megsokszorozza a levegőszennyezés mértékét, hiszen az állandóan fékező, majd újra gyorsító járművek a többszörösét bocsátják ki annak, mint ha egyenletes sebességgel haladnának. A túlságosan alacsony sebességnél szintén jóval nagyobb a kibocsátás, mint a városban engedélyezett legnagyobb (50 km/h) vagy ahhoz közeli sebesség esetén (4. és 5. táblázat). E helyzet hátrányosan hat az energiafelhasználásra és ezzel a gazdaság versenyképességére is.

Megjegyezzük, hogy forgalmi torlódások miatt romlik a tömegközlekedés is, hiszen az autóbuszok és trolibuszok (esetenként a villamosok is) lassabban tudnak haladni. Azon felül, hogy ez mind az utasoknak, mind a főváros gazdaságának jelentős károkat okoz, az autóbuszok fokozott szennyezőanyag-kibocsátását is előidézi.

4. táblázat: A személygépkocsik fajlagos emissziós tényezői (g/km)

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	42,9	3,53	1,43	0,0146	0,288	348,3
10	34,2	3,18	1,41	0,0123	0,241	290,4
20	22,1	2,54	1,32	0,00955	0,177	226,1
30	16,6	2,09	1,36	0,0082	0,139	190,9
40	12,6	1,69	1,37	0,00792	0,119	171,2
50	10,4	1,62	1,45	0,00695	0,103	163,6

5. táblázat: A 3,5 t megengedett össztömegnél nagyobb tehergépkocsik fajlagos emissziós tényezői (g/km)

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	27,29	6,16	9,46	0,199	3,25	1410,3
10	23,15	2,45	8,47	0,157	2,63	1110,5
20	16,84	1,7	6,94	0,121	2,05	863,5
30	13,2	1,15	6,31	0,107	1,81	764,9
40	11,33	0,831	6,06	0,0987	1,67	702,8
50	9,37	0,663	6,05	0,0961	1,61	678,7

Forrás: „A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2003-as évre vonatkozóan.” Közlekedéstudományi Intézet Kht. Járműtechnikai, Környezetvédelmi és Energetikai Tagozat, Beszámoló jelentés, Budapest, 2005

Így a Rendelet következtében sérül a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 22. és 101. §-a:

„22. § „(1) A levegő védelme kiterjed a légkör egészére, annak folyamataira és összetételére, valamint a klímára.

(2) A levegőt védeni kell minden olyan mesterséges hatástól, amely azt, vagy közvetítésével más környezeti elemet sugárzó, folyékony, légnemű, szilárd anyaggal minőségét veszélyeztető, vagy egészséget károsító módon terheli.

(3) A tevékenységek, létesítmények tervezésénél, megvalósításánál, folytatásánál, valamint a termékek előállításánál és használatánál törekedni kell arra, hogy a légszennyező anyagok kibocsátása a lehető legkisebb mértékű legyen.”

„101. § (1) Aki tevékenységével vagy mulasztásával a környezetet veszélyezteti, szennyezi vagy károsítja, illetőleg tevékenységét a környezetvédelmi előírások megszegésével folytatja (a továbbiakban együtt: jogsértő tevékenység) az e törvényben foglalt és a külön jogszabályokban meghatározott (büntetőjogi, polgári jogi, államigazgatási jogi stb.) felelősséggel tartozik.

(2) A jogsértő tevékenység folytatója köteles

a) az általa okozott környezetveszélyeztetést, illetőleg környezetszennyezést megszüntetni, illetőleg környezetkárosítást abbahagyni;

b) az általa okozott károkért helytállni;

c) a tevékenységet megelőző környezeti állapotot helyreállítani.

(3) A (2) bekezdés a) pontjában foglalt intézkedés elmaradása vagy eredménytelensége esetén az erre jogosult hatóság, illetve a bíróság a tevékenység folytatását korlátozhatja, az általa megállapított feltételek biztosításáig felfüggesztheti vagy megtilthatja.”

A Rendelet fokozza a jelenleg már fennálló jogsértést, vagyis a 14/2001. (V.9.) számú KöM-EüM-FVM együttes rendelete előírásainak be nem tartását (különösen a 4. § (1) és (4) bekezdése, valamint 2. melléklete tekintetében).

Az Alkotmánybíróság 28/1994 (V. 20.) számú határozatában megállapította: „az Alkotmány 18. §-ában megállapított, az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.” Az Alkotmány ezen értelmezését a természetvédelmen túl a környezetvédelem valamennyi szakterületére értette az Alkotmánybíróság, ahogy azt a 28/1998. (V. 8.) számú határozatában leszögezte. Tehát, a fent idézett alkotmánybírósági határozat értelmében a Rendelet alkotmányellenes, mivel a korábbi állapothoz képest a környezet védelmének a korábbi jogszabállyal (86/2005. (XII. 16.) Föv. Kgy. Rendelet) biztosított szintjét az elérni kívánt célhoz képest aránytalanul csökkenti.

A gépjárművek által okozott károk Budapesten meghaladják az évi 1000 milliárd forintot (ld. a Közlekedési támogatások című tanulmányt: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf). Ez azt jelenti, hogy ennek a kárnak még akár 1 százalékos növekedése is jóval meghaladja a BKV-nak az áremelésből tervezett többlet-bevételeit. Tehát, a Rendelettel a Fővárosi Önkormányzat olyan módon próbálja áthárítani a kiadásait, hogy az a főváros lakossága számára jóval nagyobb költségeket okoz, mint amekkora „megtakarítást” az önkormányzat elér. Ugyanakkor sok érintett család gyermekei számára gyakorlatilag korlátozza a tanuláshoz való jogot, sőt, akár a tankötelezettség teljesítésének lehetőségét is. Úgy véljük, hogy ez ütközik az arányos közteherviselés alkotmányos elvével (az Alkotmány 70/I §-a), valamint sérti a művelődéshez, az oktatáshoz való alkotmányos jogokat (az Alkotmány 70/F. §-a).

A Fővárosi Önkormányzat a Rendelet kifogásolt rendelkezéseit a következőkre hivatkozva hozta meg: „A közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 139/2006. (VI. 29.) Korm. számú új rendelet szintén július 1-jén lépett hatályba és a fogyasztói árkiegészítés változásával összhangban újra szabályozta az alkalmazható kedvezmények körét és mértékét.” Igaz, hogy ez a kormányrendelet komoly megszorításokat vezetett be a tömegközlekedési kedvezmények terén, ami véleményünk szerint ugyancsak elhibázott volt és szintén felvet alkotmányossági kérdéseket. Ugyanakkor ezeket a kedvezmény-megvonásokat az önkormányzatoknak nem kötelező ténylegesen is teljesíteniük, hanem saját forrásból ellensúlyozhatják azokat. Ezt a Főváros Önkormányzat – a BKV-n keresztül – meg is tette a 2006. július 1. és december 31. közötti időszakban. Azonban – amint fentebb említettük – az önkormányzat nem vizsgálta meg, miként folytathatná ezt a gyakorlatot.

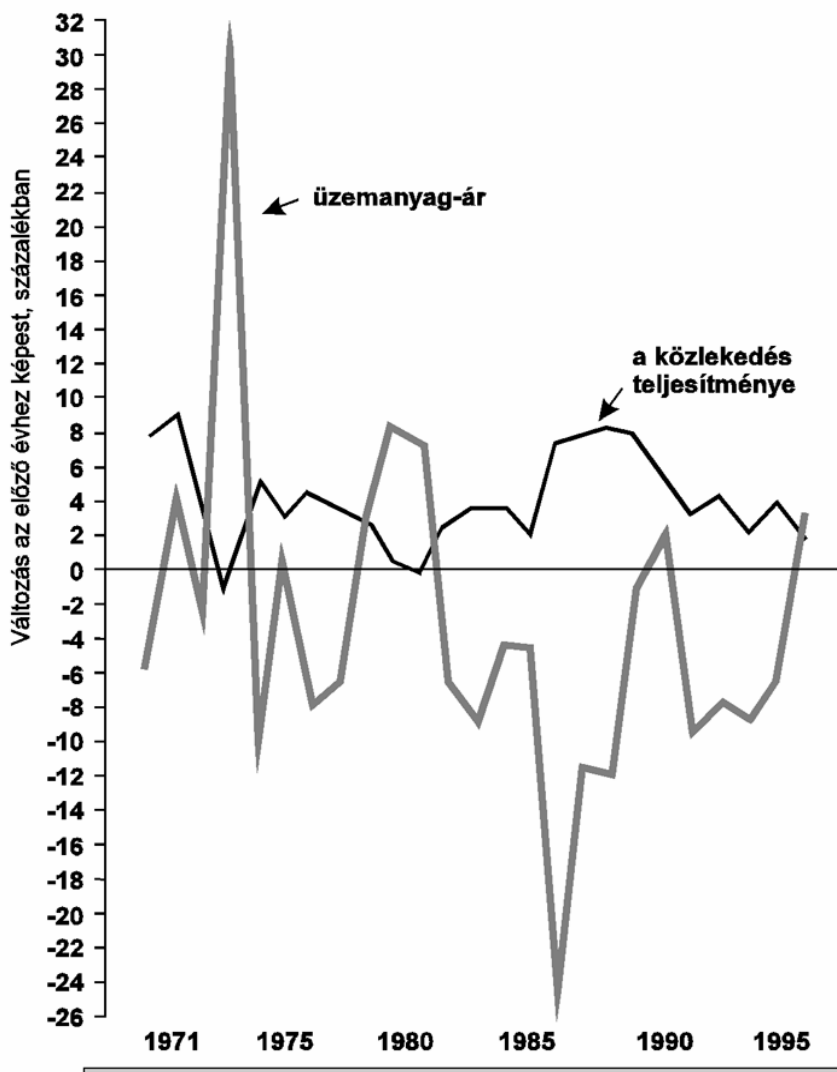
A Rendelet kedvezőtlen hatását tovább erősítik a következő tényezők.

A forint az utóbbi években jelentős mértékben erősödött a dollárhoz viszonyítva. Ez nagymértékben mérsékelte az üzemanyagok áremelkedését, ez utóbbi ugyanis a kőolaj árával

változik, amely a dollárhoz kötött. 2005-ben Magyarország évi 8,5 millió tonna kőolajat és kőolaj-terméket importált, ami 3482,3 millió USD-be került, és amelyért 696,6 milliárd forintot fizettünk, mert a forint árfolyama kedvező volt. Akkor egy dollárt 200 forintért vehettünk, míg az árfolyam 2000-ben még 282 Ft/USD volt. A forint erősödése révén 41%-kal, vagyis 286 milliárd forinttal olcsóbban vehettük meg a kőolajat és a kőolajtermékeket. A motorizáció közvetlen és közvetett üzemanyag-felhasználása a teljes mennyiség mintegy 30 százalékára tehető, vagyis a gépjárművek tulajdonosai közel 90 milliárd forinttal olcsóbban jutottak az üzemanyaghoz. Hasonló módon számolva, a 2004 és 2007 közötti időszakra 900 milliárd forintot meghaladó összeget kapunk, amelyből a motorizációra több mint 270 milliárd forint jut.

5. ábra:

Az üzemanyag árának és a közlekedés teljesítményének változása 1970 és 1995 között Ausztriában



Forrás: Environmental Balance of Transport, Austria 1950–1996.
Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie

Magyarországon 2002. július 1. óta változatlan az üzemanyagok jövedéki adójának mértéke (a benzinnél 103,50 Ft/liter, a gázolajnál 85 Ft/liter), miközben 2007 végére 2004-től számítva a fogyasztói árak több mint 22%-kal nőttek, illetve nőnek. Ráadásul 2005. október 1-től az üzemanyagok addigi áfa-mértéke 25 százalékról 20 százalékra csökkent. Ennek következtében az üzemanyagok hazai ára reálértékben csak 2007-ben 147 milliárd forinttal olcsóbb, mint 2003-ban. A 2004 és 2007 közötti időszak egészére e rejtett támogatás összege 361 milliárd forintot tesz ki.

A fenti két tényező miatt a **motorizáció összesen mintegy 630 milliárd forint rejtett támogatásban részesült, vagyis ennyi kedvezményt kapott az autózás.** Ezek a tényezők természetesen a Fővárosi Önkormányzattól függetlenül alakultak így, azonban az Önkormányzatnak ezeket a tényeket, adatokat is figyelembe kellett volna vennie a döntése meghozatalakor.

Azt ugyanis a hazai és nemzetközi gyakorlat egyaránt bebizonyította, hogy a tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés aránya függ az üzemanyagok árától. Az 5. ábrán azt láthatjuk, hogy Ausztriában növekvő üzemanyagár esetén a közúti közlekedés teljesítménye csökkent, csökkenő üzemanyagáraknál pedig növekedett. A 6. táblázat pedig azt mutatja, hogy Németországban miként alakult az üzemanyag-fogyasztás és a tömegközlekedés használata, miután 1999-től kezdve minden évben emelték az üzemanyagok adóit. Az üzemanyag árának emelkedésének köszönhetően megfordult az az 1950 óta tartó folyamat, hogy az üzemanyagok fogyasztása állandóan növekedett, a tömegközlekedést igénybe vevők száma pedig évről évre csökkent. Negyven év óta először fordult elő, hogy 5 egymást követő évben folyamatosan csökkent az üzemanyag-felhasználás és növekedett a tömegközlekedési utasok száma!

6. táblázat: A közlekedési üzemanyag értékesítésének és a tömegközlekedési utasok számának alakulása Németországban 2000 és 2005 között (százalék, az előző évhez viszonyítva)

Megnevezés	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A közlekedési üzemanyag értékesítésének alakulása	-2,8	-1,0	-2,3	-3,5	-2,3	-4,9
A tömegközlekedési utasok számának alakulása	+0,8	+0,8	+0,5	+1,5	+0,9	n.a.

A fentiek alapján kérjük a T. Közigazgatási Hivatalt, hogy az Ötv. 98. § (2) bekezdése a) pontjának, (3) bekezdése a), b) pontjainak, valamint 99. §-ának megfelelően eljárni és a megtett intézkedésekről tájékoztatni szíveskedjék.

Tisztelettel:

Dr. Szabó Endre
elnök
Nagycsaládosok Országos Egyesülete

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport

Levegő Munkacsoport, levego@levego.hu, 1465 Budapest, Pf. 1676. Telefon: 411-0510, fax: 266-0150
Nagycsaládosok Országos Egyesülete, noe@noe.hu, 1056 Budapest, Március 15. tér 8. Telefon/fax: 317-4909

1. Melléklet

<http://index.hu/politika/belfold/budapest/otszaz36271/>

Index/MTI, 2007. január 5., péntek 16:12

Négyszáz százalékos drágulás a HÉV-en

Felháborodott olvasók keresték meg az Indexet amiatt, hogy a BKV drasztikusan megemelte a HÉV-en érvényes diákbérletek árait. Van, akinek 300 százalékkal kell többet fizetnie, de bizonyos esetekben 400 százalékkal drágul a diákok utazása.

Az új év első napjától átlagosan több mint 13 százalékkal nőttek a BKV tarifái - közölte a közlekedési vállalat sajtóirodája pénteken az MTI-vel. A legnagyobb mértékben a HÉV-re váltható tanulóbérletek ára emelkedett. Míg tavaly Budapest közigazgatási határán kívül öt kilométeres távolságra 437 forintba került a tanulók bérlete, addig ez január 1-től 1290 forint lett. Ha egy diák Budapesttől 20 kilométeres távolságra utazik, akkor 7350 forintos bérletet kell vásárolnia, míg tavaly ugyanezért a bérletért 1748 forintot fizetett.

Egy öt kilométerre érvényes teljes árú bérlet ezzel szemben a tavalyi 4370 forintról 3240 forintra, míg a teljes szakasz esetén 17 ezer 480 forintról 16 ezer 200 forintra csökkent.

500 százalékos emelés

Az Indexet megkereste egy olvasó, aki az említettnél is drasztikusabb költségnövekedést számolt gyermekénél. Ugyanis a BKV megszüntette a gödöllői HÉV-en az Örs vezér tere és a Gödöllő végállomás közötti bérletet, és ehelyett most kell egy Budapestre érvényes bérletet vennie gyermekének, aki Gödöllőn tanul, továbbá egy Mátyásföld-Ilonateleptől Gödöllőig érvényes bérletet.

Így a korábbi 1748 forint helyett (ennyi volt az Örs vezér tere és a másik végállomás közötti bérlet ára), 2950+5650 forintot, összesen 8600 forintot kell fizetnie, a budapesti, illetve az Ilonatelep-Gödöllő közti bérletekért. Ez közel 400 százalékos emelés.

Az m1 televízió Napkelte című adásában Kuncze Gábor a ráckevei HÉV drágulásáról kapott kérdéseket, itt is több száz százalékos emelés lépett érvénybe. Kuncze először elhárította a kérdést, majd elmondta, lehet, hogy felül kell vizsgálni ezeket a döntéseket.

Az agglomeráció lakóival ki foglalkozik?

Ugyanakkor a Főpolgármesteri Hivatalnál a BKV új tarifáinak megállapításáról elmondták: a fővárosi önkormányzat a budapestiekért felelős, ezért elsősorban az ő tömegközlekedési szokásait tartják szem előtt.

Így a budapesti havi bérletek csak 6,5 százalékkal drágulnak, egyébként az összes utazás kétharmadát ilyen bérlettel bonyolítják az utazók. A vidékiekről azt mondták fővárosban, hogy az ő tarifáikról nem egyedül döntöttek, mert a közlekedési minisztérium szabályozását kellett figyelembe venniük.

A minisztérium nem tartja magát illetékesnek

A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban visszadobták a labdát: a BKV és a HÉV tarifái a főváros hatáskörébe tartoznak, mondták.

A minisztérium elismerte, hogy tavaly átalakult a fogyasztói árkiegészítés országos módszere, ezt állami jogszabály mondta ki. A korábbi százalékos-arányos támogatási rendszer fix összegű lett, ez a nyugdíjasokat érintheti. A diákok esetében életbe lépett drasztikus növekedésről a szaktárca nem tudott részleteket, azt a BKV-nak kell szabályoznia szerintük.

A főváros ismételt hívásunkra megerősítette, hogy nem saját döntést hozott, hanem az állami előírásokat vették figyelembe a közigazgatási határon kívüli új tarifáknál.

Budapesten belüli tarifaváltozások

Budapest közigazgatási határain belül az egy utazásra érvényes vonaljegy ára 24 százalékkal emelkedett, azaz 230 forint lett, az egyszeres átszállójegy ára 380 forintra, a metrószakaszjegy ára pedig 180 forintra nőtt. Ugyanakkor megszűnt a metróátszálló, illetve metró-szakaszátszálló jegy.

A napijegyért 1350 forintot, a hetijegyért 3600 forintot, míg a három napra érvényes turistajegyért 3100 forintot kell fizetni. A hétvégi családi jegy ára nem változott: az idén is 2220 forintba kerül.

Míg tavaly az arcképes, összvonalas 30 napos bérlet, illetve a havi bérlet ára 6900 forint volt, addig ez január 1-jétől 6,5 százalékkal többbe, azaz 7350 forintba kerül.

Éves bérlet elővételben olcsóbb

A nyugdíjasok, illetve a diákok idén 2950 forintot fizetnek a 30 napos bérletért és a havi bérletért, míg tavaly ugyanezek 2600 forintba kerültek; ez mintegy 13,5 százalékos emelkedést jelent.

A vissza nem váltható, arcképes éves bérletért a tavalyi 77 ezer 800 forint helyett 80 ezer 850 forintot kell fizetni. Egy tanulónak vagy nyugdíjasnak vissza nem váltható, arcképes éves bérletre 32 ezer 450 forintot kell áldoznia, azaz 3250 forintra többet, mint 2006-ban. Az egyesített budapesti bérlet a BKV-bérletnél közel tíz százalékkal drágább.

A fővárostól megtudtuk azt is, hogy olyan jegytípusokat szüntettek meg, amelyekre nem volt igénye az utasoknak. Viszont az éves bérlet ára csökken, ha valaki időben veszi meg ezt, akkor csak 11 havi díjat kell fizetnie.

2. Melléklet

BUDAPEST FŐVÁROS FŐJEGYZŐJE

Szám: 10-4835/4/2006

Tárgy: Javaslat a BKV Zrt. 2007. évi
viteldíjaira.

Tisztelt Fővárosi Közgyűlés!

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság elkészítette és benyújtotta a 2007. évi tömegközlekedési viteldíjakra vonatkozó javaslatát.

A javaslat előkészítése során áttekintették az előző években végrehajtott viteldíj-emelések tapasztalatait, a jogszabályokban és a gazdálkodási körülményekben már bekövetkezett és a jelenlegi ismeretek szerint várható további változásokat. Megállapították, hogy a Társaság várható vesztesége az év végén mintegy 13,5 milliárd Ft, adósságállománya 78, hitelállománya pedig kerekén 63 milliárd Ft lesz, ezért – figyelemmel a t. Fővárosi Közgyűlés 2135/2000. (XI. 9.) sz. határozatára is – továbbra is elkerülhetetlen a viteldíjak inflációt meghaladó mértékű emelése.

Tekintettel arra, hogy idén több, a viteldíjakat és a viteldíj-rendszert is alapvetően meghatározó jogszabály-változás történt, ezek lényege és kihatásai a következőkben foglalható össze.

- A fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvény (FÁT) 2006. július 1-jei hatállyal történő módosításának lényege, hogy az addig alkalmazott százalékos árkiegészítést az új szabályozás szerint a távolsági közlekedésben is a rögzített összegű, de távolság szerinti támogatás váltotta fel. További újdonságot jelent, hogy a HÉV-re érvényes árkiegészítést a vasúti árkiegészítéshez sorolták be, a környéki autóbuszjáratokét, pedig a távolsági autóbuszokéhoz. A módosítás a BKV Zrt.-t a megszerezhető árkiegészítés tekintetében rendkívül kedvezőtlenül érinti. Ennek kihatása éves szinten mintegy 852 millió Ft veszteség, ami 2006-ban 400 millió Ft-ra becsülhető.
- A közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 139/2006. (VI. 29.) Korm. számú új rendelet szintén július 1-jén lépett hatályba és a fogyasztói árkiegészítés változásával összhangban újra szabályozta az alkalmazható kedvezmények körét és mértékét. A legfontosabb változás, hogy a nyugdíjasok a környéki autóbuszokon és a HÉV közlekedésben eddig meglévő kedvezményes bérleteit meg kell szüntetni. Ennek az oka, hogy a távolsági közlekedésben a nyugdíjas bérlet, mint kedvezményes viteldíjforma nem létezik. Így ezek után árkiegészítés sem vehető igénybe. Ezen túlmenően – a fogyasztói árkiegészítés csökkenése miatt – a tanulók kedvezménye is csökken a környéki közlekedésben.
- A belföldi menetrend szerinti személyszállítás ingyenes utazásai után járó fogyasztói árkiegészítés kiutalásáról szóló 46/2006. (VII. 11.) GKM rendelet alapján igényelhető

összeg – a fogyasztói árkiegészítési mértékek változása miatt – a BKV Zrt.-nek mintegy 3 milliárd Ft. kiesést jelent 2006-ban.

- Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2006. évi LXI. Törvény 228. § (2) bek. alapján az eddigi 15 % helyett 2006. szeptember 1-jétől 20 % ÁFA terheli ezt a szolgáltatást is. Tekintve, hogy az állam az árkiegészítést is bruttó értékben folyósítja, így ennek nettó értéke is csökken, mivel az ÁFA emelés valorizációja elmaradt. Mindez azt eredményezi, hogy a Társaságnál maradó nettó bevétel (menetdíj + árkiegészítés) az adókulcs növelésének arányában csökken. Az ÁFA növekedése változatlan árak mellett összesen 844 mFt veszteséget okoz a BKV Zrt. számára a 2006-os évben.
- A 2007. évi állami költségvetés – az Országgyűlésben jelenleg tárgyalat – tervezete szerint a kormányzat nem tervezi az árkiegészítési tételek inflációnak megfelelő indexálását, és ezt a BKV Zrt. megkeresésére a PM-ben is megerősítették. Az indexálás elmaradása azt jelenti, hogy a BKV Zrt. árkiegészítésből várható bruttó bevétele mintegy 1,2 milliárd Ft-tal (kerekén 2,5 %-kal) csökkenne, ezért indokolt az ebből adódóan kieső bevétel áthárítása az utasokra.

Mindezek figyelembe vételével a BKV Zrt. a viteldíj-emelésre vonatkozóan számos változatot megvizsgált. A számítások alapján a bemutatott hatások összességében mintegy 17 %-os díjemelést tennének indokoltá. Figyelemmel a viteldíj-emelés megfelelő realizálhatóságára és az utasok teherviselő képességére is, végül egy erősen differenciált, összességében 13,1 %-os viteldíjemelésre teszünk javaslatot.

A számítások során a Társaság természetesen figyelembe vette, hogy az állami költségvetés már említett tervezete szerint a 2007. évi normatív állami támogatás összege várhatóan megegyezik az ideivel, ami kerekén 32 milliárd Ft.

A javasolt díjemelések mértéke a különböző jegy- és bérletfajták között igen nagy szóródást mutat, alapvetően a FÁT és a kedvezmény-rendelet módosítása, valamint tudatos differenciálás következtében.

Így Budapest közigazgatási határán belül az emelés a dolgozói havi és 30 napos bérleteknél csak 6,5 %, a tanuló és nyugdíjas bérleteknél 13,5 %, a vonaljegyknél viszont 24,3 %, ami – tekintettel a bérletekből származó bevétel 74 %-os részarányára – összességében az átlagos mértéknél kisebb emelést jelent. A hétféle családi jegy ára nem változik.

A környéki jegyeknél és bérleteknél a kedvezmények és a díjszabási övezetek kötelező – a hivatkozott jogszabályokban elrendelt – változása, valamint a nyugdíjas bérletek megszűnése miatt teljesen új díj-struktúrát kell kialakítani, ami az eddigi árakkal reálisan nem hasonlítható össze. Ennek következtében pl. a HÉV-en a közigazgatási határon kívüli menetjegyek és a teljes árú bérlet ára csökken, de a kedvezményes jegyek és a tanuló bérletek árát jelentősen emelni kellett. A legnagyobb emelés a 65 éven aluli nyugdíjasokat sújtja, akik teljesárú bérlet vásárlására kényszerülnek. (A tanulóknak ez 3-szoros, a nyugdíjasoknak pedig 7,4-szeres emelést jelent!)

Ezeken túlmenően a javaslat még néhány – hatásait tekintve kisebb jelentőségű – módosítást is tartalmaz, nevezetesen: megszűnik a metró átszállójegy és a szakasz-átszállójegy és helyettük csak az egységes – metróra is érvényes – egyszeres átszállójegy marad meg.

A javasolt változatban a díjemelés mértékét, a tervezett legfontosabb jegy- és bérletár-változásokat, valamint a számított bruttó és nettó bevételi adatokat összefoglalva a következő táblázatban mutatjuk be:

	Ft illetve millió Ft	
	2006.	2007.
névleges emelés	jelenlegi árak és a várható bevétel	13,1 %
Vonaljegy	185	230
Dolgozói ^{havibérlet}	6 900	7 350
T-Ny bérlet	2 600	2 950
Bruttó menetdíjbevétel	48 620	52 196
Bruttó árkiegészítés	20 721	19 096
Összesen	69 341	71 292
Menetdíj-bevételi többlet	-	3 576
Összes többlet	-	1 951
Nettó menetdíjbevétel	41 832	43 588
Nettó árkiegészítés	17 751	15 914
Összesen	59 583	59 502
Menetdíj-bevételi többlet	-	1 756
Összes többlet	-	- 81

Az új viteldíjak 2007. január 1-jei bevezetéséhez szükséges, hogy a t. Fővárosi Közgyűlés a javasolt viteldíjakról szóló új önkormányzati rendeletet megalkossa.

Kérem a t. Fővárosi Közgyűlést, hogy az előterjesztést a következő döntési javaslattal elfogadni szíveskedjék.

DÖNTÉSI JAVASLAT

A Fővárosi Közgyűlés

megalkotja a/2006.(....) sz. önkormányzati rendeletét a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság hatósági árformába tartozó viteldíjainak legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és azok alkalmazási feltételeiről.

Döntéshozatal módja: minősített szavazattöbbség szükséges.

Budapest, 2006. december ” ”

dr. Tiba Zsolt
főjegyző

Mellékletek:

- A BKV ZRt. javaslata a 2007. évi tarifaemelésre
- Ármegállapító rendelet tervezete

3. Melléklet

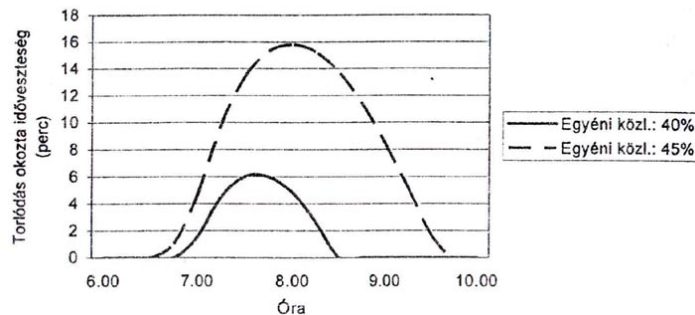
Miért szükséges javítani a BKV Rt. helyzetét?

A BKV Rt. pénzügyi helyzetének javítása elengedhetetlen ahhoz, hogy Budapesten és környékén vonzóbb gazdasági feltételek alakuljanak ki, javuljanak a közlekedési viszonyok és a környezet állapota, valamint hogy csökkenjenek a társadalmi feszültségek.

„A BKV Rt. 2003. évi viteldíjai, Előterjesztés a Fővárosi Önkormányzat számára, 10+5% (2002. december 5.)” című dokumentum – amelyet Budapest Főváros főpolgármester-helyettese 10-3995/3/2002. számú, „Javaslat a BKV Rt. 2003. évi viteldíjaira” c. anyagában a következőként értékelt: „szakmailag megalapozottnak tartjuk, és annak elfogadását javasoljuk” – az alábbiakat jelenti ki:

„A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés használatának aránya (modal split) érzékeny fokmérője a városi közlekedési feladatmegoszlásnak. A Budapesten még ma is kedvezően magas, 60–63%-os tömegközlekedési részarány – mégha lényegesen alacsonyabb is a 20 évvel ezelőtti 80–85%-nál – európai mércével kedvező, megőrzendő. (...) A tömegközlekedés térszűkítésének hatása a közlekedési úthálózati igényt feszítővé teszi, a városi közlekedés környezetkárosító hatását növeli, valamint a forgalom romlását okozza, mint ez utóbbit a 2. ábra is szemlélteti.” Amint az ábrából látható, a jelenlegi helyzetben a tömegközlekedésnek már viszonylag kisebb mértékű térszűkítése is igen komoly – hátrányos – következményekkel jár. A forgalmi torlódások súlyosbodásával a károk exponenciálisan emelkednek.

Reggeli csúcsforgalmi torlódás hatása az eljutási időre, különböző modal split értékek mellett (példabeli útvonalon)



2. ábra

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve, amelyet a Fővárosi Közgyűlés 2002-ben jóváhagyott, a következőket rögzíti: „A közlekedés fejlesztésének legfontosabb feladata a közösségi közlekedés stratégiai jelentőségének megőrzése, szolgáltatásainak javítása, az egyéni közlekedéssel szembeni versenykörülményeinek erősítése, az utazások arányában jelentős **túlsúlyának megőrzése.**”

Budapesten az utazások 62%-át bonyolítja le a tömegközlekedés, 38%-át pedig a személyautók (az egyéb közlekedési módokat itt most figyelmen kívül hagyjuk). A BKV, a Volánbusz és a MÁV naponta közlekedő járműveinek száma Budapesten mintegy 4000-re tehető. Ezzel szemben mintegy 650 ezer személygépkocsi van fővárosunkban, és naponta további mintegy 200 ezer lép be a városhatáron. A budapesti személygépkocsiknak naponta csak egyharmada indul el, számításainknál azonban a fennmaradó kétharmadot is figyelembe vesszük, hiszen ezek helyet (többnyire közterületet) foglalnak el, egyaránt akadályozva a gépjárművek, a kerékpárosok és a gyalogosok mozgását, és tulajdonosaiknak akkor is pénzbe kerülnek, ha nem közlekednek.

A BKV, a Volánbusz és a MÁV 2002-ben összesen mintegy 100 milliárd forintot fordít a budapesti tömegközlekedésre. Ezzel szemben az említett 850 ezer személygépkocsi fenntartása, üzemeltetése ugyanebben az évben mintegy 450 milliárd forintba került. (Ez az összeg természetesen nem tartalmazza azt a hányadot, amikor az említett autósok Budapesten kívül használják járműveiket. Tartalmazza viszont a személyautó-használat

külső költségeit, vagyis azokat a környezeti károkat és egyéb költségeket, amelyeket nem az autótulajdonosok fizetnek meg, vagy nem közvetlenül fizetnek meg.)

Budapesten a közlekedési eredetű légszennyező anyagok 60 százalékát a személygépkocsik bocsátják ki, míg az autóbuszok csupán 6 százalékát, a fennmaradó 34 százalékért pedig a teherautók a felelősek.

Egy tömegközlekedési jármű átlagosan 30 négyzetméter területet foglal el. A 4000 járműre számolva ez 120 ezer m²-t jelent. Ha feltételezzük, hogy az összes jármű egyidejűleg van mozgásban, és a követési távolság 4 m, akkor a teljes elfoglalt területre 152 ezer m²-t kapunk. A 850 ezer személygépkocsi területfoglalása — autónként átlagosan 8 m²-rel számolva — 6,8 millió m². Ha feltételezzük, hogy ezekből egyidejűleg 100 ezer mozog, akkor a többlet helyfoglalás (3 m követési távolságot figyelembe véve) 600 ezer m².

A tömegközlekedési járművek az utóbbi években évente általában 70 személyi sérüléssel járó közlekedési balesetet okoztak. A személygépkocsik esetében ez a szám 2200 körül alakult.

Összefoglalva a következőket állapíthatjuk meg.

Budapesten a gépjárművel történő utazások közel kétharmadát a tömegközlekedés bonyolítja le az összes személyszállító jármű fél százalékával, a személyszállítás összköltségeinek 18 százalékát felhasználva, a közlekedési eredetű légszennyezés 6 százalékát kibocsátva, a közlekedési balesetek 3 százalékát okozva, és az összes gépjármű által elfoglalt terület 2 százalékát igénybe véve.

Az utazások fennmaradó egyharmada személygépkocsival történik a járművek 99,5 százalékával, a költségek 82 százalékának felhasználásával, a légszennyezés 60 százalékát eredményezve, a közlekedési balesetek 97 százalékát okozva, és a terület 98 százalékát foglalva el.

A fővárosi tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés néhány jellemző adatának összehasonlítása

Megnevezés	Tömegközlekedés	Személygépkocsi-közlekedés	Arány (tömegközlekedés /személygépkocsi-közlekedés)
Részarány a budapesti utazásokban	62%	38%	62:38
Járművek száma	kb. 4000	850 000	0,5:99,5
Éves költség	100 milliárd Ft	450 milliárd Ft	18:82
Kibocsátott légszennyező anyagok	6%	60%	9:91
Területfoglalás	150.000 m ²	7.200.000 m ²	2:98
Személyi sérüléssel járó balesetek	70	2200	3:97

A tömegközlekedés helyzetét nemcsak a támogatások csökkentése, illetve elmaradása ronthatja, hanem az is, amennyiben emelik a jegyek és bérletek árát. Az elmúlt évek tapasztalatai ugyanis egyértelműen azt bizonyítják, hogy minden egyes viteldíj-emelésnél számottevően csökken a tömegközlekedési utazások száma.

Tehát a fentiekből megállapítható, hogy a BKV Rt. pénzügyi helyzetének stabilizálása, az eddigi támogatásnak legalább a szintentartása, valamint a jegy- és bérletárak további emelésének elkerülése alapvetően fontos környezetvédelmi, közlekedési és gazdasági érdek.

Budapest, 2003. augusztus 26.

Összeállította: a Levegő Munkacsoport