

Budapest, 2024.10.04.

A Fővárosi Közgyűlés tagjai részére
Budapest

Tisztelt Képviselő Asszony!
Tisztelt Képviselő Úr!

Gratulálunk fővárosi képviselőként történő megválasztásához.

Egyúttal kérjük, fontolják meg javaslatunkat, amelynek megvalósításával jelentősen csökkenthetők a közlekedési dugók, szinte mindig könnyen lehetne szabad parkolóhelyet találni, több hely jutna a zöldítésre, a gyaloglásra, a kerékpározásra, valamint a társas kapcsolatok kialakítására és elmélyítésére. Mindez egyre fontosabbá válik a lakosság számára, hiszen a globális felmelegedés érezhető gyorsulása miatt egyre növekszik az igény az élhető közterületek iránt.

Párizsban 2003 és 2007 között 50 000-ról csaknem nullára csökkentették az ingyenes parkolóhelyek számát, és ennek hatására 12%-kal csökkent a személygépkocsikkal megtett kilométerek száma. Bécsben 2022-ben a parkolási díjat a város egész területére kiterjesztették és megemelték: nem helyben lakóknak óránként 2.50 eurót kell fizetniük, a helyi lakosoknak pedig évi 120 eurót. Az intézkedés hatására jelentősen csökkent az autóforgalom, a parkolóhelyek telítettsége pedig reggelenként a korábbi 76%-ról 63%-ra csökkent. Miután a budapesti Józsefvárosban a helyi lakók számára is fizetőssé tették a parkolást, a parkolóhelyek nappali foglaltsága 95%-ról 75%-ra csökkent, ami lehetővé tette több utca humanizálását.

A nemzetközi tapasztalatok szerint a lakosság kedvezően fogadja a parkolási díjak emelését, amennyiben annak céljáról, előnyeiről előzetesen tájékoztatják a lakosságot, valamint – és ez különösen fontos – a bevételeket a lakossággal egyeztetve, átlátható módon, a közösséget jól szolgáló célokra költik. Amennyiben a Fővárosi Közgyűlés idén novemberben elfogadja a javaslataink megvalósításához szükséges rendeletmódosításokat, 2026 tavaszára a választópolgárok már a gyakorlatban győződhetnek meg a változás előnyeiről.

Részletes javaslataink a mellékletben találhatóak.

Kérjük, tájékoztasson álláspontjáról a témával kapcsolatban.

A téma megbeszélésére készséggel állunk rendelkezésére.

Üdvözlettel:

Lukács András elnök, Levegő Munkacsoport

Lukács Máté ügyvezető, Járókelő Közhasznú Egyesület

Király Bence, Közlekedő Tömeg Egyesület

Pongrácz Gergely elnök, Magyar Közlekedési Klub

Horváth Gáspár, Miutcánk

Biczók Péter ügyvezető, Város és Mobilitás Intézet

A Járda Gyalogosoké

Melléklet

A közterületi parkolás állapota Budapesten és javaslatok a helyzet javítására

Kiindulás

- A gépjárművek számára rendelkezésre álló közterületek közel kétharmadát gépjárművek tárolására, kisebb részét parkolásra használják.
- A lakók számára rendelkezésre álló kevés közterületet – ahol szabad téren tudnának sétálni, pihenni, közösségi életet folytatni – nagymértékben csökkenti a parkolás helyfoglalása.
- A zöld területek, fák számának növeléséhez szükséges területet, ami jelentősen javítaná a lakóhely minőségét, és előnyösen hatna a lakók egészségi állapotára, elfoglalják a járművek.
- Az álló járművek a kerékpározást is megnehezítik, sok esetben teljesen ellehetetlenítik, pedig a kerékpár-használat előnyben részesítendő a gépjárműhasználattal szemben.
- A parkolás díja (ha egyáltalán van) a töredékét sem fedezi a járművek által elfoglalt közterület értékének. Az ingyenesség nem tudatosítja a kedvezményezettben a neki nyújtott közterület használat értékét.
- Diszkriminatív, hogy a gépjárműtulajdonnal nem rendelkező, valamint a gépjárműtulajdonnal rendelkező, de annak tárolását közterületen kívül megoldó lakók hátrányára mond le az önkormányzat a közterületen tárolt gépjárművek okozta elmaradt bevételekről.
- Az ingyenesség, illetve az alacsony parkolási díj nagymértékben ösztönzi a gépjárműforgalmat.
- A parkolási/tárolási bevételek felhasználása nem követhető annak ellenére, hogy törvény írja elő ezen bevételek felhasználása átláthatóságának biztosítását.¹

Javaslatok

A fentiek alapján a funkcióváltásokhoz a közterületek használatának újragondolása szükséges, de azt elsődlegesen nem adminisztratív, hanem tarifális megoldással szükséges elősegíteni. Célszerű piaci alapon közterület-menedzsmentben gondolkodni, előnyben részesítve a városi környezet minőségének javítását (zöldterületek, gyalogos-felületek, környezetbarát közlekedés stb.), de nem ellehetetlenítve a terület működéséhez, ellátáshoz szükséges forgalmat (beleértve a rakodást, parkolást is). Alapvető fontosságú, hogy a parkolási díjkból származó bevételek felhasználása átlátható legyen és hatékonyan szolgálja a lakosság életminőségének javítását.

¹ 1988. évi I. tv a közúti közlekedésről 15/E. § (2) A várakozási díjkból és pótdíjkból eredő bevételeket és azok felhasználását a helyi önkormányzatnak nyilván kell tartania. A nyilvántartást az önkormányzat honlapján közzé kell tenni. Az adatok közzétételéért, folyamatos hozzáférhetőségéért és hitelességéért az önkormányzat polgármestere felel. A közzététel elmulasztása esetén, továbbá, ha a közzététel nem teljes vagy nem időszzerű, külön jogszabály szerint a törvényességi felügyelet gyakorlására jogosult szerv eljárása kezdeményezhető.

1. Széles körű felvilágosítást kell folytatni, tudatosítva a jelenlegi állapot hátrányait és a parkolási piacibb alapokra helyezésének előnyeit. Tudatosítani kell azt is, hogy nem állampolgári jog a magántulajdonú gépjárművek ingyenes közterületi tárolása.
2. A közterületnek értéke van, ezért az eljárási díj helyett parkolási megváltási díj megfizetéséhez kötni az engedély megadását. A parkolási megváltási díj az éves parkolási díj – az egy órai parkolási díj szorozva az éves fizetésre kötelezett órák számával – meghatározott százaléka. Kezdetben az első autóra legalább 2% százalékot javasunk, vagyis 98%-os kedvezményt, amivel a parkolási zónákban történő lakossági várakozás díja az első autó esetén a következőképp alakulna:
 - A zóna: 2,4 millió Ft/év (100%) – 48 ezer Ft/év (kedvezményes)
 - B zóna: 1,575 millió Ft/év (100%) – 32 ezer Ft/év (kedvezményes)
 - C zóna: 900 ezer Ft/év (100%) – 18 ezer Ft/év (kedvezményes)
 - D zóna: 600 ezer Ft/év (100%) – 12 ezer Ft/év (kedvezményes)
3. Célszerű erőteljesebben differenciálni a háztartásonkénti első és második autó lakossági kedvezményét, az esetleg még meglévő további kedvezményeket pedig megszüntetni. (Bizonyos fokú differenciálás már létezik a kerületek túlnyomó részében, azonban ezt tovább kell szigorítani. A XIII. kerületben például csak 20%-os kedvezményt ad a jelenlegi fővárosi szabályozás alapján lehetséges teljes díjból.)
4. A különösen környezetszennyező autók ne kaphassanak lakossági parkolási kedvezményt (például 2026-tól az Euro 1-es motorral rendelkezők és attól rosszabbak, 2028-tól az euró 4-esnél rosszabbak rendelkezők sem, 2030-tól pedig az euro 5-ösnél rosszabbak sem). Hasonló módon a védett területekre ne kaphassanak lakossági behajtási engedélyt a környezetszennyező autók.
5. A nagy méretű autók (például 2 tonna feletti össztömegűek) parkolási díja legyen magasabb, legalább 100%-kal, mivel azok több helyet foglalnak. Hasonló intézkedést már Párizsban és más francia városokban is bevezettek és ott népszerűségnek örvendtek (igazságosnak tartják és viszonylag kevés embert érint).
6. Előre jelezni kell, hogy a parkolási kedvezmények fokozatosan csökkennek majd, így növelve a kiszámíthatóságot és egyebek mellett érdekelttöbbé tenni a tulajdonost a közterületen kívüli tárolási megoldások megtalálására.
7. Mivel az új bővítések, szabályozások új helyzetet jelentenek, itt el lehet térni a korábbi gyakorlattól (például új építésű gépkocsitárolási lehetőséggel rendelkező lakóépületeknél a lakossági engedély kizárása vagy kisebb kedvezmény megadása).
8. A korábbi engedélyek jogcímének felülvizsgálata és azoknak is parkolási megváltási díjhoz való kötése, a kedvezmények differenciálása javasolt (pl. az egyes intézmények kontingenst kapjanak és napi szinten ők dedikálják a jogosultságokat, a jogosultságok naphoz, időszakhoz kötése, kizárólagos várakozóhelyek megváltási díjai érvényesítése – indokolt esetben kedvezménnyel).
9. A várakozási övezetek bővítésének lehetőségét célszerű megteremteni a fővárosi parkolási rendelet (FÖR²) módosításával. (Ne kelljen minden alkalommal a fővárosi rendelet módosítását kezdeményezni, hanem a lehetőség eleve legyen meg. A bővítés az előírt paraméterek teljesülése esetén ütemezetten valósítható meg.)

² Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról, <https://or.njt.hu/eli/735638/t/2010/30>

10. Amennyiben egy kerületben több parkolási övezet van, a lakossági kedvezmény csak az adott övezetben legyen érvényes.
11. A lakossági kizárólagos várakozóhelyek kijelölése jól kommunikálható, de látszatintézkedés (többletparkolóhelyet nem keletkeztet), ezért csak a díjfizetési időszakon kívül célszerű alkalmazni.
12. A cégautós parkolási kedvezményeket meg kell szüntetni – annál is inkább, mert ezek piactorzítóak. (Továbbá tapasztalataink szerint ezzel a lakosság túlnyomó többsége egyetért.)
13. A jelenleg a várakozási övezetekbe beékelődött díjmentes fővárosi területeket be kell vonni a fizető parkolásba (például az Alkotás úton, Budaörsi úton és a Margit körúton).
14. Lehetővé tenni, hogy a parkolási díj megfizetését a teljes várakozási övezetben ellenőrizhessék és nem fizetés esetén szankcionáljanak.³
15. A parkolási díjakat mindenütt a kereslet-kínálat alapján kell meghatározni. (A nemzetközi szakmai ajánlás szerint úgy kell megállapítani a parkolási díjat, hogy mindig legyen 15%-nyi szabad parkolóhely az adott lakótömb körül.)

A javaslatok teljes megvalósításának egyik feltétele az, hogy mindenütt kerüljön bevezetésre a rendszám alapú parkolásgazdálkodás. A parkolási rendszerek egy része jelenleg is a parkolójegy megváltásával és annak a szélvédő alatti elhelyezésével működik, amely meglétét a parkoló ellenőr szemrevételezéssel ellenőrizz. A rendszám alapon működő rendszer viszont a jogosultságot rendszámhoz köti (a rendszám beütésével működik a parkolóautomata), nincs jegy, nem kell visszavinni a kocsinhoz. A parkolóellenőr készülékével (mely online kapcsolatban van a szerverrel) leolvassa a rendszámot, és a készülék igen-nem jelzéssel igazolja a jogosultság meglétét. A rendszám alapú rendszernek előnye, hogy rugalmas a különböző engedélyek tekintetében is, és a jogosultságokat elég a rendszerbe bevinni (hely, időtartam, időszak stb. dedikálható).

További feltétel az ellenőrzés és a szankcionálás megerősítése a közterület-felügyelet bevonásával (kerékbilincs, esetleg elszállítás, illetve a külföldi járművek tekintetében következetes pótdíjbehajtás).

³ A FÖR technikai jellegű pontosítását javasoljuk:

„2. § A 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 rendelet 48. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „48. § (1) A várakozási övezetekben ~~a közúti várakozóhelyeken~~, illetve a várakozási övezeteken kívül eső, fizető várakozóhelyeken a parkolásüzemeltető jogosult jelen rendeletben meghatározott díjfizetési feltételekkel történő várakozást ellenőrizni.”

Indoklás: A jelenlegi szabályozás a bíróság értelmezése szerint nem vonatkozik a szabálytalan módon várakozó járművekre, azaz azok a bíróság álláspontja szerint nem pótdíjazhatóak. A várakozási övezet – hasonlóan pl. a korlátozott várakozási övezet, a korlátozott sebességű övezet, a lakó- pihenőövezet stb. szabályozásához - területi szabályozás, azaz a várakozás feltételei az övezet eleje táblától az övezet vége tábláig minden várakozó járműre vonatkoznak, függetlenül az elhelyezés szabályosságától. Tehát a várakozási díj megfizetésére a szabálytalanul elhelyezett jármű is kötelezett, függetlenül a szabálysértő magatartás fennállásától. (Az előbbi a Ptk., az utóbbi a szabálysértési tv. hatálya alá tartozik. Analóg pl. a testi sértés Btk. és az abból eredő kártérítés Ptk. hatálya szerinti eljárások egymás melletti megéléséhez.

Amennyiben a bíróság álláspontját fogadjuk el abban az esetben a járművezetőket érdekeltté tesszük a szabálytalan várakozás megvalósítására, mivel a szankcionálás esélye az utóbbinál lényegesen kisebb, mint a parkolási pótdíj kiszabása, továbbá az időkorlátozás betartatása sem érvényesíthető.