

Budapest, 2011. január 10.

Tarlós István
főpolgármester
Fővárosi Önkormányzat
Budapest

Tárgy: költségvetési koncepció

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Áttanulmányozva a „Javaslat Budapest Főváros Önkormányzata 2011. évi költségvetési koncepciójára” című előterjesztést, egyetértéssel fogadtuk azt a megállapítást, hogy elengedhetetlen a főváros rendkívül súlyos külső és belső eladósodottságának mielőbbi felszámolása. Teljesen egyetértünk az előterjesztés azon kinyilvánított elvével, hogy a meglévő forrásokat az önkormányzat törvényben előírt feladataira kell fordítani, és amit nem ír elő törvény, arra (amennyiben a már megkötött szerződések lehetővé teszik) az elkövetkező időszakban az önkormányzat ne adjon pénzt. A kiadási sorokon megjelölt összes céllal egyetértünk, illetve a finanszírozását az érvényes szerződések következtében elkerülhetetlennek tartjuk.

Ugyanakkor úgy véljük, hogy az előterjesztésben előirányzott súlyos megszorítások jelentősen rontják az emberek életminőségét és a főváros versenyképességét. Ez kedvezőtlenül hat majd a Fővárosi Önkormányzat költségvetésére is. A megszorításokra szükség van, azonban ezek nem az önkormányzat törvényben előirányzott feladatait kell, hogy sújtsák, hanem azokat a – főleg rejtett – támogatásokat, amelyek súlyosan környezetszennyező tevékenységeket részesítenek előnyben, ráadásul a piacgazdaság elveit is sértik.

A mellékelt véleményben részletesen kifejtjük álláspontunkat, és a jó nemzetközi tapasztalatok alapján javaslatokat teszünk a megoldásra.

Bízva abban, hogy javaslatainkkal segítjük a főváros érdekében végzett felelősségteljes munkáját,

üdvözlettel:



Lukács András
elnök

Vélemény a „Javaslat Budapest Főváros Önkormányzata 2011. évi költségvetési koncepciójára” című előterjesztésről

Rövid értékelés

A „[Javaslat Budapest Főváros Önkormányzata 2011. évi költségvetési koncepciójára](#)” című előterjesztés (a továbbiakban: az előterjesztés) helyesen mutat rá, hogy a fővárost rendkívül súlyos külső és belső eladósodottság terheli, és hogy elengedhetetlen ennek az adósságnak a mielőbbi felszámolása. Teljesen egyetértünk az előterjesztés azon kinyilvánított elvével, hogy a meglévő forrásokat az önkormányzat törvényben előírt feladataira kell fordítani, és amit nem ír elő törvény, arra (amennyiben a már megkötött szerződések lehetővé teszik) az elkövetkező időszakban az önkormányzat ne adjon pénzt. A kiadási sorokon megjelölt összes céllal egyetértünk, illetve a finanszírozását az érvényes szerződések következtében elkerülhetetlennek tartjuk.

Ugyanakkor elfogadhatatlan, hogy az előterjesztés szerint olyan, az [önkormányzati törvényben](#) kötelezően előírt feladatok esetében csökkentenék a kiadásokat, amelyek alapvető módon meghatározzák a főváros fejlődését, az itt élők életminőségét, az emberek jövőbeni kilátásait. Ezen feladatok közé tartozik egyebek mellett az oktatás, az egészségügy, a környezetvédelem, a közbiztonság, a közösségi tér biztosítása, továbbá a közművelődési, tudományos, művészeti tevékenység, a sport támogatása, az egészséges életmód közösségi feltételeinek elősegítése. Mindezekben a területeken az előterjesztés a kiadások csökkentését irányozza elő pedig ennek éppen ellenkezőjére, a támogatások növelésére van szükség. Az alábbiakban a teljesség igénye nélkül, röviden említünk egyes ilyen tételeket.

Ha az oktatás és az egészségügy finanszírozása az eddigi szinten marad, az elkövetkező években a főváros és Magyarország felzárkózás helyett messze leszakad az EU átlagának életminőségétől, gazdasági versenyképességétől. Ezeknek az ágazatoknak tehát elsőbbséget kell biztosítani a költségvetésben.

Az előterjesztés alapján nem látható, hogy lenne forrás a BKV autóbuszainak cseréjére, pedig ezeknek a járműveknek a túlnyomó része már a roncstelepre való. Számos busz utasterében – különösen most, télen – olyan magas a kipufogógáz-koncentráció, hogy rajtuk utazni szinte felér egy öngyilkossággal.

A sport támogatását az előző évinek kevesebb mint a felére kívánják csökkenteni, miközben a lakosság és ezen belül kiemelten a fiatalok egészségi állapota komoly aggodalomra ad okot, és a rossz egészség egyik fő oka a mozgáshiányos életmód. A támogatás növelését indokolja az is, hogy egyre kevesebb az olyan hely, ahol az emberek elérhető áron tudnának sportolni. A rendszerváltás óta Budapesten több mint 60 jelentős sportpályát számoltak fel.

Rendkívül aggályos az is, hogy a zöldterületekre fordítandó támogatásokat is számottevően csökkenteni kívánják. Az élhető város alapfeltétele a megfelelő mennyiségű és minőségű zöldterület, és ebben Budapest már ma is köztudottan komoly hiányt szenved. Fontos szempont továbbá, hogy a zöldterületek, illetve a kellemes közterületek rendkívül hatékony eszközei a társadalmi egyenlőtlenség csökkentésének.

A Fővárosnak törvényi kötelessége a mintegy 750 hektárnyi helyi védett terület őrzése, kezelése, fenntartása. Ennek hiányosságai miatt az Állami Számvevőszék 2006-ban már elmarasztalta a Fővárost. Javasoljuk, hogy a költségvetésben reálértéken legalább az előző éveknek megfelelő szinten szerepeljen ezen feladatok ellátásának fedezete.

A törvény szerint „a települési önkormányzat a feladatai körében támogatja a lakosság önszerveződő közösségeinek a tevékenységét”. Megdöbbentő, hogy éppen az önkéntesség európai évében kívánja a Fővárosi Önkormányzat olyan intézmények támogatását megszüntetni vagy jelentősen csökkenteni, mint a Nonprofit Információs és Oktatási Központ (NIOK), a Budapesti Városvédő Egyesület és a Lakásbérlők Egyesülete. A Polgári Védelmi Igazgatóság támogatását csaknem felére csökkentenék, a Budapesti Polgárőr Szövetségét pedig teljesen megszüntetnék, miközben ezek a szervezetek önkéntes munkával hatékonyan járulnak hozzá a főváros egyik legfontosabb közfeladatához, a közbiztonság fenntartásához.

Az előterjesztés nem nyúlt semmiféle támpontot arra vonatkozóan, hogy a megszorítások milyen társadalmi, gazdasági, környezeti hatásokkal járnak. Értesüléseink szerint a képviselők semmilyen erre vonatkozó elemzést, hatástanulmányt nem kaptak.

Mindezek a megszorítások azért is megdöbbentőek, mert ugyanakkor hatalmas rejtett támogatásban részesülnek olyan tevékenységek, amelyek súlyosan szennyezik a környezetet, károsítják a lakosság egészségét, és egyébként is piaci alapon kellene működniük. Ezekről a támogatásokról már számos tanulmány készült (így például a Levegő Munkacsoport [Tiltandó támogatások](#) című tanulmánykötete) és több konferenciát is rendeztünk (egyet épp [tavaly júliusban jelentős nemzetközi részvétellel](#)). Tudjuk, hogy ezen támogatások nagyobbik részének felszámolása állami és nem önkormányzati hatáskör. Azonban létezik legalább egy terület, ahol a fővárosi önkormányzatnak komoly lehetőségei vannak a támogatás csökkentésére: a közúti közlekedés.

Javaslatok

A személygépkocsi- és tehergépkocsi-forgalom Magyarországon [évente több ezer milliárd forint olyan támogatásban részesül, amelyet nem a használók fizetnek meg](#), hanem az egész társadalom. Ennek a támogatásnak a leépítéséhez járulhat hozzá a Fővárosi Önkormányzat úgy, hogy egyúttal növekednek a bevételei. Amint azt számos tanulmány kimutatta (ld. például a Gazdasági és Szociális Tanács felkérésére készült [tanulmányt](#)) egy ilyen intézkedés további előnye, hogy egyaránt javul a környezet állapota és a gazdaság helyzete, növekszik a foglalkoztatottság és mérséklődik a jövedelmek kiáramlása az országból. Az ilyen támogatások leépítése felel meg az előterjesztésben lefektetett azon elvnek, hogy a Fővárosi Önkormányzat nem ad támogatást olyan tevékenységekre, amelyet nem ír elő számára törvény.

1. Javasoljuk a tehergépkocsik behajtási díjának kétszeresére emelését és az ellenőrzés szigorítását.

A tehergépkocsik üzemeltetői messze nem fizetik meg azokat a költségeket, amelyeket okoznak. Ezen a helyzeten csak kis mértékben változtatott a Fővárosi Közgyűlés döntése, amellyel 2008-ban a tízszeresére emelte a tehergépkocsik behajtási díjait. Ez tulajdonképpen nem emelés volt, hanem egy igencsak megkésett valorizáció, hiszen a 2008 előtt érvényes díjakat 1991-ben állapították meg, és azóta az árak általában is tízszeresükre emelkedtek, vagyis ekkora volt az infláció. Tehát a közúti fuvarozók jelentős kedvezményt kaptak azáltal, hogy 17 éven keresztül nem történt meg az értékkiegyenlítés. A jelenlegi díjtétel kétszeresére



emelésével is elenyésző lesz a fuvarozók által befizetett többlet ahhoz képest, mint amekkora összeget a költségeikből a társadalomra hárítanak át.

A díjemelés és az ellenőrzés szigorítása révén a Fővárosi Önkormányzat éves szinten mintegy 2 milliárd forint többletbevételhez juthat.

Elfogadhatatlan a közúti fuvarozók azon érve, hogy ez az intézkedés árdrágulást okoz. Budapest mintegy 10 000 milliárd forintos gazdasági teljesítményéhez („GDP-jéhez”) képest ugyanis elenyésző az említett összeg. [Elemzések](#) inkább azt mutatják, hogy az intézkedés összességében hozzájárul a lakosság és a vállalkozások jövedelmének gyarapodásához.

A Parking Kft. által megrendelt korábbi közvélemény-kutatások szerint a fővárosi lakosság 98 százaléka egyetért a tehergépkocsi-forgalomra kivetett díjjal.

2. Javasoljuk a parkolási rendszer átalakítását, kiterjesztését.

A Levegő Munkacsoport már három évvel ezelőtt konkrét, [szövegszerű javaslatot](#) tett egy olyan parkolási rendeletről, amely szerint közterületen csak az adott kerületben lakók járművei várakozhassanak jelképes díj ellenében, a többi jármű tulajdonosa, üzemeltetője fizesse meg a piaci parkolási díjat. A javaslat gyorsan és egyszerűen megvalósítható. Eredményeként a Fővárosi Önkormányzat bevételei éves szinten – az alkalmazott díj mértékétől függően – több tízmilliárd forinttal növekedhetnek.

Ha a helyi lakosok például havi 2000 forintot fizetnek, akkor ez – 500 000 gépkocsival számolva – évi 12 milliárd forint bevételt jelent. Amennyiben a nem helyben lakók számára a díj havi 10 000 forint, akkor ez – 300 000 gépkocsival számolva – további 36 milliárd forint bevételt eredményez.

A személygépkocsik tulajdonosai évente mintegy 1500 milliárd forint olyan támogatásban részesülnek, amelyet az egész társadalom fizet. Ez a támogatás évről évre növekszik, miközben a közösségi közlekedés egyre nagyobb terheket kénytelen viselni, amint azt az alábbi táblázat is mutatja.

A személygépkocsik, az üzemanyagok és a közösségi közlekedés fogyasztói árainak alakulása (előző év=100)

Megnevezés	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009 (2000=100)
Szkg. új	103,0	98,2	101,3	103,0	99,4	99,5	103,3	107,8	101,9	118,4
Szkg. használt	95,6	90,5	98,2	100,2	99,0	89,2	98,4	74,0	97,5	53,4
Üzemanyag	97,7	98,4	104,5	105,4	109,6	106,8	99,0	110,6	93,0	126,2
Helyi tömegközlekedés	106,8	105,7	109,7	116,6	113,8	111,1	112,8	111,1	109,1	249,6
Helyközi tömegközlekedés munkahelyre, iskolába	106,7	106,6	108,0	110,0	105,7	107,7	120,7	100,9	103,1	193,1
Egyéb helyközi tömegközlekedés	110,1	107,5	106,7	107,5	103,1	105,5	114,1	110,9	97,7	182,6
Fogyasztói árindex	109,2	105,3	104,7	106,8	103,6	103,9	108,0	106,1	104,2	165,3

Forrás: KSH, Fogyasztói árak alakulása

Az előterjesztés alapján megállapítható, hogy a Fővárosi Önkormányzat költségvetésében az egészségügyet követően messze a legnagyobb tétel a 4-es metró építése. A főváros korábbi vezetése elsősorban [azzal indokolta](#) a beruházást, hogy „a már kezelhetetlen gépkocsi-forgalom teszi szükségessé”. Ennek megfelelően a beruházás költségeit is annak kellene állnia, aki miatt az szükségessé vált. Ez is alátámasztja javaslatunk megalapozottságát.



Hosszabb távon politikailag is előnyös, ha az önkormányzat nem az oktatástól, egészségügytől, tömegközlekedéstől vesz el pénzt, hanem az autózásból és, teherfuvarozásból teremti elő a szükséges forrásokat. Sok helyen sikerrel folytatják ezt a gyakorlatot. A magas gépjárműadóknak köszönhetően Dániában az ezer főre jutó személygépkocsik száma az egyik legalacsonyabb az EU-benn. Manhattanben az autótartás a leggazdagabbak luxusának számít. A többiek tömegközlekednek, illetve tagjai valamilyen autókölcsönző, autómegosztó vállalkozásnak. Ez utóbbiak a válság óta gyors ütemben terjednek szerte a világon New Yorktól Londonig, elsősorban a húszas-negyvenes korosztály körében. Az eredmény: kevesebb gépkocsi, kevesebb zsúfoltság, kisebb zaj- és levegőszennyezettség. A kezdeti forgalomcsillapításokat, útdíjak és egyéb terhek bevezetését Nyugaton is nagy felháborodás kísérte. Csak a legelszántabb polgármesterek mertek vállalkozni megszorító intézkedésekre. A bevezetés után azonban gyorsan megváltozott a szemlélet. Az autósok is azt tapasztalták, hogy a változások az ő egészségüket, életminőségüket is javítják.

3. Javasoljuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat kezdeményezze a kormánytól az uniós támogatások egy részének átcsoportosítását a BKV járműveinek cseréjére.

Mindenekelőtt az autóbusz-állományt kell lecserélni. Az új buszok beszerzése megfelel a magyar kormány kinyilvánított szándékának, hogy támogatja a hazai járműipart. Meggyőződésünk, hogy a magyarországi gyártók képesek megfelelő színvonalú és mennyiségű új busz előállítására. A magyar gazdaság és foglalkoztatottság jelenlegi tragikus helyzetében csak olyan közbeszerzést szabad kiírni, amely elősegíti a hazai munkahelyek megőrzését. Az államnak pedig a munkahelyek létesítésére támogatást kell adnia. Úgy véljük, hogy amennyiben a francia és a német kormány megtehetné, hogy nemzeti autógyáraiknak hatalmas támogatást adott a pénzügyi válságra hivatkozva, akkor a magyar kormány is megteheti (sőt, kötelessége megtennie), hogy a többszörös válság miatt a hazai buszgyártást és az ehhez kapcsolódó alkatrész-gyártást támogassa. (A többszörös válság: a nemzetközi pénzügyi válság, a hazai gazdasági és foglalkoztatási válság, valamint a környezeti és – főleg Budapesten – közlekedési válság.) Ami az autóbuszokat illeti, tapasztalataink szerint a közforgalmú közlekedésben Franciaországban főleg Renault, Németországban MAN és Mercedes, Svédországban Volvo buszok futnak. Ha ezek az országok előnyben tudják részesíteni saját buszgyártó cégeiket, akkor ennek módját Magyarországnak is meg kell találnia!

Egy jól megtervezett és lebonyolított autóbusz-csere tehát fellendíthetné a nagy hagyományokkal rendelkező hazai buszgyártást. Magyarországon még mindig hat vállalat gyárt autóbuszokat tíz telephelyen (egyebek mellett Budapesten, Debrecenben, Győrött és Székesfehérváron). Ezen felül számos helyen további munkahelyeket biztosít az autóbuszokhoz szükséges részegységek, alkatrészek gyártása. Mindez a későbbiekben jelentős exportra is lehetőséget nyújthat.

4. Javasoljuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat kezdeményezze a kormánytól a káros támogatások mielőbbi felszámolását és az így keletkező források egy részéből az önkormányzatok támogatásának növelését.

Amint fentebb említettük, erre vonatkozóan már számos tanulmány áll rendelkezésre. A megvalósítás csupán politikai akarat kérdése.



Összefoglaló következtetés

A Levegő Munkacsoport már 1997-ben [rámutatott](#) (a Világbank elemzése alapján), hogy amennyiben elkezdik építeni a 4-es metró, a BKV-viteldíjak drasztikusan emelkednek majd, és az egész városban lepusztul a tömegközlekedés, mivel minden pénzt elvisz majd a metróberuházás. Már látható, hogy ez a borús előrejelzésünk is túlságosan optimistának bizonyult. A 4-es metró miatt – amelyre idén 73 milliárd forintot költ a Fővárosi Önkormányzat – nemcsak a meglévő tömegközlekedési hálózat pusztul, de súlyos megszorításokat kell elszenvednie az oktatásnak, az egészségügynek, a sportnak, a zöldterület-fenntartásnak és számos egyéb területnek is. A metróberuházást valószínűleg már nem lehet leállítani, de a tanulságokat le lehetne vonni.

Most ugyanis immáron sokadszorra hívjuk fel a figyelmet arra, hogy a gépkocsi-közlekedésnek nyújtott hatalmas – nyílt és rejtett – támogatás, egyrészt sok fontosabb területről von el forrást, másrészt finanszírozhatatlan gépjármű-közlekedési infrastrukturális igényeket gerjeszt.

Kérjük a Fővárosi Önkormányzatot, hogy szakítson az elmúlt évtizedek ártalmas gyakorlatával, és Budapest lakói egészségi, tanulási, művelődési lehetőségeinek, a főváros környezeti állapotának és versenyképességének legalább szinten tartása érdekében fontolja meg javaslatainkat.

Budapest, 2011. január 10.

