

Szakértői vélemény

A 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 rendeletet (továbbiakban: Rendelet) módosító 21/2022. (VII.7.) Főv. Kgy. rendelet megváltoztatta a tényleges használaton alapuló elszámolást a car sharing járművek parkolása tekintetében.¹ Ezzel kapcsolatos szakmai véleményem a következő: (Előre bocsátom, hogy a változtatás jogi megalapozottságának – felhatalmazás megléte, tulajdonosi jogok csorbítása, a bevétel jogcíme és elszámolása, stb. – vizsgálatára nem vagyok autentikus.)

A car sharing önmagában szolgál(hat)ja a korszerű városi közlekedést, a közterületeket foglaló gépjárművek számának csökkenését, a környezetbarát közlekedést. (A jármű-megosztás új alternatíva, akár a közösségi közlekedés kiegészítője is lehet, hasonlít a taxi szolgáltatásra, vagy az igény vezérelt közösségi közlekedésre. Mivel jármű többet van mozgásban kevesebb ideig foglalja a várakozóhelyeket, új korszerű meghajtású környezetbarát járművek biztosítják a szolgáltatást.) De ezek a járművek is foglalják a várakozóhelyeket, azaz azok használatáért nekik is térítést kell fizetni. Természetesen díjkezdvezmény alkalmazható az új szolgáltatás közösségi előnyei okán (mint pl. a zöld rendszámú járművek esetében – ami jelenlegi megoldása ugyan szakmai szempontból erősen vitatható).

A car sharing járművek várakozásának elszámolására két megoldás alkalmazása lehetséges:

1. A taxi droszthoz megoldáshoz hasonló, a számukra kijelölt várakozóhelyek „droszthasználati díja”, ami ugyan átalánydíj, de szabályozható, korlátozott mértékben csökkenti a köz számára hozzáférhető várakozóhelyek számát. Helyhez és darabszámhoz kötött, tehát objektív elszámolást tesz lehetővé.
2. A várakozás során a ténylegesen elhasznált parkolási idő megfizetése. Ez támogatható díjkezdvezménnyel, mint pl. a gazdálkodói várakozási kedvezmény. (Korábban ezt alkalmazták a MOL Limo esetében 50%-os díjkezdvezménnyel.)

De mind a két megoldás csak abban az esetben működik, ha a *car sharing* szolgáltatókat – hasonlóan a taxi szolgáltatókhoz – *meghatározott feltételek teljesítéséhez kötik*. (Járművek egyedi jelzése, műszaki állapot, biztosítás, a szolgáltató minősítése, stb.) *Ez jelenleg teljes mértékben nem biztosított.*

Megoldatlan a car sharing fogalom olyan módon való meghatározása, hogy az ne helyettesíthesse a tartós gépkocsi bérletet, a gépkocsi lízinget és minden olyan megoldást, amelyet a car sharing lényegét jelentő rövid távú gépkocsihasználat helyett a várakozási díj optimalizálására lehet használni. (Erre sajnos már konkrét példák is adódtak.)

¹ 8.§ 5. 12/A. § (3) bekezdésében az „a fizetendő várakozási díj 2027. december 31-ig a rendeletben meghatározott várakozási díj 50%-a” szövegrész helyébe az „a várakozási díjat 2027. december 31-ig havi átalányként kell megfizetni, amelynek összege minden megkezdett naptári hónap után személygépkocsinként 18 000 Ft” szöveg,

A Rendelet jelenlegi (2022. IX. 5-től hatályos) szabályozása a közösségi gépkocsihasználat (car sharing) korábbi telematikai tényadatokon történő várakozási díj elszámolást átalánydíjassá változtatta. E változtatásnak közlekedés-szakmai szempontból számos hátránya jelentkezett:

1. A car sharing szolgáltatókat és a használókat sem teszi *érdekelté a várakozóhelyek minél rövidebb ideig tartó elfoglalására* (az átalánydíj mindig a túlhasználatra sarkall). A 18.000 Ft/hó átalánydíj az „A” övezetben 30 óra az alig több mint két nap parkolási díja, megközelítőleg 90%-os kedvezmény, amely üzleti alapon működő szolgáltatás számára indokolatlanul magas támogatás és jelentős bevételtől fosztja meg a tulajdonost.
2. A különböző tulajdonosok (főváros, kerületek) között *az elszámolás fiktív*, nem a korábbi tényleges – egyébként pontosan mérhető - használaton alapul, ez egyes tulajdonosokat jogtalan előnyhöz juttat mások kárára.
3. Az átalánydíj nem tükrözi a tényleges üzemeltetési ráfordítás költségeit és a szolgáltatás egyenértékűségét sem, holott a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/A (4) bekezdése szerint *„A várakozási díj mértékének meghatározása során figyelemmel kell lenni a szolgáltatás és ellenszolgáltatás egyenértékűségére. A várakozási díjat úgy kell megállapítani, hogy legalább a ráfordításokra és a működéshez szükséges kiadásokra fedezetet biztosítson.”*

Össességében közlekedés-szakmai szempontból nem indokolható a korábbi tételes elszámolás átalánydíjassá változtatása.

Budapest, 2023. január 13.

Sipos László
közlekedési szakértő
01-0199 KÉ-Sz