
ikt. szám: FPH070/66- /2023

tárgy: Törvényességi felhívás a 92/2011. (XII. 30.) önkormányzati rendelettel összefüggésben

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

Budapest Főváros Kormányhivatala (a továbbiakban: Kormányhivatal) a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mötv.) 132. § (1) bekezdésének a) pontjában biztosított törvényességi felügyeleti jogkörében, az Mötv. 132. § (3) bekezdésének b) pontja alapján vizsgálta Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének a Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 92/2011. (XII. 30.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Föv. Kgy. rendelet) – behajtási hozzájárulási díj megfizetésének kötelezettségét előíró – 9. § (12) bekezdésének, 15. § (1) bekezdésének, valamint – a behajtási hozzájárulás költségtérítésére, továbbá a regisztrációs költségekre vonatkozó – 5. § (6) bekezdésének, 7. § (3) bekezdésének és 13. § (2)-(3) bekezdéseinek magasabb szintű jogszabályi előírásokkal, illetve az irányadó bírói gyakorlattal való összhangját. A vizsgálat alapján 2023. november 20-án a BP/2800/00622-1/2023. számú törvényességi felhívással fordult a Fővárosi Közgyűléshez (1. sz. melléklet). A Kormányhivatal a Föv. Kgy. rendelet hivatkozott rendelkezéseinek törvényességi szempontú vizsgálata során jogszabály-sértésként az alábbiakat kifogásolta:

1. A Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló 2011. évi CXCV. törvény (a továbbiakban: Stv.) 29. § (1) bekezdésének első mondata szerint: *„Fizetési kötelezettséget előírni, a fizetésre kötelezettek körét, a fizetési kötelezettség mértékét, a kedvezmények, mentességek körét és mértékét megállapítani kizárólag törvényben, vagy törvény felhatalmazása alapján önkormányzati rendeletben lehet, kivéve, ha az Európai Unió kötelező jogi aktusa vagy nemzetközi szerződés eltérően rendelkezik.”*
2. A Kormányhivatal szerint a vonatkozó ágazati törvény, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) a közutak használatához kötődő díjfizetési kötelezettségről mindössze két esetben rendelkezik: úthasználati díjat egyrészt az országos közutak közlekedési célú használatát illetően a Kormány, a közlekedésért felelős miniszter írhat elő a Kkt. 33/A.§ - 33/C. §-ai, 48. § (3) bekezdés a) és g) pontjai alapján, illetve azok koncesszió keretében történő üzemeltetésekor a koncessziós társaság szedhet a Kkt. 9/C. § (1) bekezdésében foglaltak szerint; másrészt a közutak

nem közlekedési célú igénybevételekor szintén a közlekedésért felelős miniszternek van lehetősége úthasználati díjfizetési kötelezettség szabályozására, a Kkt. 37. §-a és 39. § (3) bekezdése szerint.

A Kormányhivatal szerint a helyi közutakat érintően azonban nem található a Kkt.-ben olyan felhatalmazás, amely az önkormányzatoknak is lehetőséget adna arra, hogy a kezelésükben lévő közutak közlekedési célú használatáért rendeleteikben úthasználati díjfizetési kötelezettséget állapítsanak meg, illetve a közút fenntartása és üzemeltetése körében kiadható úthasználati engedély kiadását költségtérítéstől, illetve díjfizetéstől tegyék függővé.

3. A Kúria Önkormányzati Tanácsa több alkalommal — például a Köf. 5.029/2021/4., Köf. 5.032/2021/3. és Köf. 5033/2021/3. számú határozatainál — vizsgálta helyi önkormányzati rendeleteknek a tehergépjárművek súlykorlátozási övezetbe történő behajtásával kapcsolatban úthasználati díjat megállapító rendelkezéseit, amelyekben a behajtási engedély kiadásának feltételeként írta elő a képviselő-testület a rendelet mellékletében meghatározott úthasználati díj befizetésének igazolását. A Kúria ezekben az esetekben minden alkalommal megállapította, hogy az érintett önkormányzatnak erre irányuló törvényi felhatalmazás hiányában nem volt lehetősége úthasználati díj előírására, ezért a vonatkozó rendelkezéseket megsemmisítette. E kúriai határozatoknak a Kormányhivatal által hivatkozott elvi tartalma szerint: *„Törvénysértő az önkormányzati rendelet, ha törvény jelöli ki a díjszedésre jogosultakat és ezek között az önkormányzat nem szerepel, mégis megállapít díjfizetési kötelezettséget. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény nem jogosítja fel az önkormányzati jogalkotót a közút közlekedési célú használatáért történő díjmegállapításra.”*

Figyelemmel az Stv. 29. § (1) bekezdésében rögzített követelményre, a Kormányhivatal álláspontja szerint a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlésének mint helyi jogalkotónak nincs törvényi felhatalmazása úthasználati díj megállapítására, valamint nem jogosult a hozzájárulások kiadásával kapcsolatban sem költségtérítés, sem regisztrációs díj megfizetését előírni. Mindezekre tekintettel a Kormányhivatal felkérte a Tisztelt Fővárosi Közgyűlést, hogy a felhívást, annak kézbesítésétől számított 30 napon belül vizsgálja meg, és a felhívásban részletezett megállapításokra tekintettel a fennálló jogszabálysértő helyzetet a Főv. Kgy. rendelet 5. § (6) bekezdésének, 7. § (3) bekezdésének, 9. § (12) bekezdésének, 13. § (2) - (3) bekezdésének, valamint 15. § (1) bekezdésének hatályon kívül helyezésével vagy megfelelő módosításával szüntesse meg.

Az Mötv. 134. § (1) bekezdése értelmében a Fővárosi Közgyűlés a Kormányhivatal felhívásában foglaltakat köteles megvizsgálni és a megadott határidőn belül az annak alapján tett intézkedésekről, vagy egyet nem értéséről a Kormányhivatalt írásban tájékoztatni.

I.

Mindenekelőtt rá szeretnék mutatni arra, hogy a teherforgalmi behajtási hozzájárulási díjat a Fővárosi Közgyűlés a Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 80/2008. (XII. 30.) önkormányzati rendelet megalkotásával 2009. január 1-jei hatálybalépéssel vezette be. Ezt a rendeleti szabályozást váltotta fel koncepcionális változtatás nélkül a Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 92/2011. (XII. 30.) önkormányzati rendelet 2012-től. A jelen önkormányzat ciklusban a hatályos rendeletet a Fővárosi Közgyűlés mindössze egy

alkalommal és kis terjedelemben, egy érintett csepeli útszakasz éjszakai használatának korlátozása érdekében módosította.

Megállapítható tehát, hogy Budapest területén tizenöt éve működik a főispán által koncepcionálisan kifogásolt szabályozás, amelyre mindeddig érdemi törvényességi észrevételt a Kormányhivatal nem tett. Három, különböző pártállású főpolgármester összesen négy önkormányzati ciklusa alatt nem jutott eddig eszébe a Kormányhivatalnak, illetve a főispánnak kifogásolnia a tehergépjárművek fővárosi forgalmát szabályozó jogintézményt – csak éppen most, a 2024-es önkormányzati választási kampányhoz közeledve tette ezt meg.

Minimálisan magyarázatra szorul az, hogy miért most tartotta indokoltnak Sára Botond főispán, hogy a fővárosiak megalégedésére működő teherforgalmi szabályozás ellen jogi támadást intézzon.

II.

Budapest Magyarország közlekedésében, így a közúti teherforgalomban is az országos infrastruktúra csillagszerű kiépítése miatt kiemelkedő jelentőséggel bír, illetve kiemelkedő forgalmi terhelés hárul a fővárosra. Ennek enyhítése, az indokolatlan teherforgalomnak a városból való kiszorítása érdekében épült ki az M0 körgyűrű a főváros körül. Az M0 autópálya azonban teljes egészében fizetős: a tehergépjárműveknek használatarányos útdíjat kell fizetniük az autópálya használatáért.

A teherforgalmi behajtási hozzájárulási díj rendeltetése az, hogy közgazdasági ellenőztőnzőt jelentsen azzal szemben, hogy a tehergépjárművek a budapesti belterületi utakat használják. A városon belüli teherforgalom díjfizetéshez kötése önmagában is terhesebbé teszi az infrastruktúra ilyen használatát, annak fényében viszont, hogy a várost elkerülő M0 autópályán használatarányos díjfizetési kötelezettség van, az ennek a budapesti teherforgalmi behajtás szabályozásának alkotóelemeként kialakított hozzájárulási díjnak a megszüntetése kifejezetten arra ösztönözne, hogy a jelenlegi szabályozás miatt a város belterületét elkerülő teherforgalom szinte teljes egészében a város belterületére terelődjön. Ennek a közvetlen következménye a forgalmi dugók és a teherforgalommal járó zaj ugrásszerű növekedésén túl az is lenne, hogy a városi légszennyezettség jelentősen növekedne, holott éppen uniós kötelezettségsszegési eljárás is van folyamatban Magyarország ellen a levegőminőségi előírások be nem tartása miatt. A szabályozásnak a Kormányhivatal által kívánt megváltoztatása emellett a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvénynek a légszennyezettséggel valamint a zaj és rezgés elleni védelemre vonatkozó általános szabályaival, a megelőzés és elővigyázatosság elvével, az Alaptörvény XXI. cikkében foglalt egészséges környezethez való jogot sértené és e jog biztosítása terén az Alkotmánybíróság gyakorlatában e tekintetben töretlenül érvényesített a visszalépés tilalmát is megvalósítaná.

Éppen ezért a budapesti teherforgalmi behajtási hozzájárulási díj megszüntetése a városlakók életminőségére és általában a fővárosi környezetre kirívóan negatív hatással lenne, azt főpolgármesterként elfogadhatatlannak tartom.

III.

A törvényességi felhívásban foglalt jogi érvek álláspontom szerint az alábbiakra figyelemmel megalapozatlanok.

Ad 1.: Az Stv. fentebb hivatkozott 29. § (1) bekezdésében szereplő „fizetési kötelezettség” fogalmat egy rendelkezéssel korábban az Stv. 28. § (1) bekezdése definiálja. Ennek megfelelően az Stv. 29. § (1) bekezdésében fizetési kötelezettségen adót, járulékot, hozzájárulást, vagyonszerzési illetéket, pótlékot vagy más hasonló, *az állam közvetlen ellenszolgáltatása nélküli* rendszeres vagy rendkívüli fizetési kötelezettséget, illetve *az állami közhatalom birtokában nyújtható szolgáltatásért, eljárásért fizetendő* felügyeleti díjat, eljárási és felügyeleti illetéket, igazgatási szolgáltatási díjat, pótdíjat kell érteni.

A Föv. Kgy. rendelet szerinti teherforgalmi behajtási hozzájárulási díj ennek a definíciónak nem felel meg. Egyfelől a díj megfizetéséhez közvetlen ellenszolgáltatás (tehergépjárművel behajtási jogosultság szerzése az egyébként védett övezetbe) kapcsolódik, másfelől pedig a behajtásra jogosító közútkezelői hozzájárulás kiadásával a közút kezelője nem állami közhatalmat gyakorol, hanem az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutak forgalmi rendjét határozza meg, illetve gondoskodik arról, hogy a kezelésében lévő helyi közút biztonságos közlekedésre alkalmas legyen. Itt szeretnénk megjegyezni, hogy a Fővárosi Önkormányzat által megbízott közútkezelő Budapest Közút Zrt. gazdasági társaságként eleve nem gyakorol, nem gyakorolhat állami közhatalmat.

Ennek megfelelően a Föv. Kgy. rendelet szerinti teherforgalmi behajtási hozzájárulási díj előírására nem vonatkozik az Stv. 29. § (1) bekezdése, vagyis azt nem csak törvény kifejezett felhatalmazása alapján vezethette be a Fővárosi Önkormányzat, ezért a szabályzás nem sérti az Stv. 29. § (1) bekezdését.

Ad 2.: A meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló 13/2010. (X. 5.) NFM rendelet (a továbbiakban: NFM rendelet) vonatkozó előírásai [1. § (1) és (3) bekezdés, 3. § (1)-(2) és (4) bekezdés, 4. § (2) bekezdés] értelmében a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 14. § (1) bekezdés z/2.pontjában meghatározott, *„Korlátozott forgalmú övezet (zóna)” közúti jelzőtáblával elrendelt össztömeg-korlátozást meghaladó járműre és járműszerelvény közlekedéséhez közútkezelői hozzájárulás szükséges, a főváros közigazgatási területén a helyi közutak tekintetében pedig a Fővárosi Önkormányzat minősül útkezelőnek. A közútkezelői hozzájárulás igénylésével egyidejűleg az NFM rendelet kifejezett szabályai szerint a közútkezelői hozzájárulás kiadásának költségeivel arányban álló eljárási díjat kell a közútkezelői hozzájárulás kiadására jogosult útkezelő részére fizetni, a megengedett össztömeget, illetve a megengedett legnagyobb tengelyterhelést meghaladó járművek közlekedése esetén továbbá túlsúlydíjat is kell fizetni. A túlsúlydíjat a közútkezelői hozzájárulásban meghatározott érvényességi idő és a jármű össztömegének alapul vételével kell meghatározni, növelve a mindenkor hatályos általános forgalmi adó mértékével. Jelzőtáblával elrendelt össztömeg-korlátozás esetén a díj közvetlenül illeti meg a hozzájárulás kiadóját.*

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (a továbbiakban: KM rendelet) 10/A. § (1) bekezdése értelmében *„a közúthálózatba tartozó utak lakott területen belüli teljes szakaszán vagy annak egy részén a település lakókörnyezetének védelme érdekében a közút*

kezelője — a fővárosi közutak esetében az Möt. 23. (4) bekezdés 1. pontja szerint a fővárosi önkormányzat, egyéb közutak esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (1) bekezdésében meghatározott közútkezelő — a hatáskörrel rendelkező közlekedésrendészeti szerv állásfoglalása ismeretében a 7,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik behajtását időszakos vagy állandó jelleggel — korlátozhatja, a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik, vontatók, mezőgazdasági vontatók és lassú járművek közlekedését tiltó korlátozott forgalmú övezetet (zóna) alakíthat ki...”

A Föv. Kgy. rendelet díjazásra vonatkozó, kifogásolt rendelkezései nem önmagukban álló, öncélú előírások, hanem a fővárosi teherforgalmi közlekedés korlátozását jelentő szabályozásnak csupán az egyik – ám nélkülözhetetlen – közlekedés-szakmai alkotóelemét jelentik. A Föv. Kgy. rendelet nem a helyi közút közlekedési célú használatáért fizetendő díj megállapításáról szól, hanem Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról. Ezzel a szabályozással a Fővárosi Önkormányzatnak nem bevételszerzés a célja, hanem – az NFM rendelet és a KM rendelet előírásával összhangban – a tehergépjárműforgalomban részt vevő jogalanyok magatartásának szabályozása a közúthálózatba tartozó utak lakott területen belüli teljes szakaszán vagy annak egy részén a település lakóközösségének védelme. A Föv. Kgy. rendelet ezért a teherforgalom általános korlátozását írja elő az un. korlátozott forgalmú övezetekre vonatkozó szabályokkal, melyek szerint a tehergépkocsik csak kivételesen, a rendeletben meghatározott területekre és időtartamban hajthatnak be ezekre a védett területekre a közútkezelő által kiadott behajtási hozzájárulás birtokában. A behajtási díj összegét befolyásoló egyes, a Föv. Kgy. rendeletben szereplő tényezők (a tehergépjármű tömege és környezetvédelmi besorolása, a behajtás időtartama, a tehergépjárművel igénybe venni kívánt övezetek száma stb.) a korlátozott forgalmú övezetek közúti forgalmi rendjének kialakításában is fontos szempontok, ezért az ezek figyelembevételével meghatározott behajtási díj összege a fuvarozók, tehergépjármű-használók magatartására az anyagi érdekességükön keresztül ható szabályozási elemként, a forgalom mértékét befolyásoló tényezőként kap szerepet a főváros teherforgalmi közlekedésének szabályozásában.

A Föv. Kgy. rendelet egésze, így annak díjfizetési szabályai is az NFM rendelet előírásainak megfelelően lettek kialakítva. A Föv. Kgy. rendeletben szereplő költségtérítés és regisztrációs költség az NFM rendelet szerinti közútkezelői hozzájárulás kiadásának költségeivel arányban álló, az NFM rendelet 4. § (2) bekezdése szerint a közútkezelői hozzájárulás kiadására jogosult útkezelő részére fizetendő eljárási díjnak felel meg. A behajtási díj az NFM rendelet szerinti túlsúlydíjnak felel meg, az az NFM rendelet vonatkozó 6. § (5) bekezdésében előírtakkal összhangban alapvetően közlekedésszakmai okokból került megállapításra.

Ad 3.: Az Möt. 23. § (4) bekezdésének 1. pontja szerint Budapest Főváros Önkormányzatának a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó feladatai közé tartozik: *„a törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott kiemelt forgalmú vagy országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonalak, sugár- és gyűrűirányú közutak, kiemelt tömegközlekedési csomópontok, kiemelt közparkok és közterek kezelése, fejlesztése, üzemeltetése, valamint ezeken a területeken a közterület-felügyelet működtetése, illetve a főváros teljes területén a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása, forgalomszervezés;”*

A Kkt. 33. § (1) bekezdés b) pontjának bb) alpontja értelmében az út kezelője a helyi közutak, a lakott területen lévő járda tekintetében a helyi önkormányzat vagy a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő

üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy olyan gazdálkodó szervezet, amelyben a helyi önkormányzat 100%-os tulajdoni részesedéssel rendelkezik. A közút kezelőjének a közúti közlekedéssel kapcsolatos feladatait a Kkt. 8. § (1) bekezdésének a) pontja szabályozza az önkormányzatokra is kiterjedő hatállyal. E rendelkezés szerint a feladatok közé tartozik *a közúti közlekedés tervezése, fejlesztése, szabályozása és ellenőrzése; a közúti közlekedés szervezeti és működési feltételeinek meghatározása; a közúthálózat fejlesztése, fenntartása, üzemeltetése.* A Kúria Önkormányzati Tanácsa Köf.5014/2012/8. számú határozatára, amely egyértelműen rögzítette, hogy a helyi közút közlekedési célú használatának biztosítása közszolgáltatás, amelynek tartalmát a Kkt. határozza meg, a helyi jogalkotó ezen törvényi keretek között alkothat szabályokat, a helyi közút fenntartása és üzemeltetése körében kötheti a közút használatát engedélyhez. A Fővárosi Önkormányzat pedig helyi jogalkotóként pontosan ezt tette, amikor a Főv. Kgy. rendeletben Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedését szabályozta.

Az Alkotmánybíróság és a Kúria következetes gyakorlata szerint a helyi önkormányzat eredeti jogalkotói hatáskörében is alkothat rendeletet helyi közügyben, amelynek során a helyi sajátosságokhoz illeszkedő, a központi jogszabályokkal nem ellentétes, kiegészítő szabályok alkotására kifejezett törvényi felhatalmazás nélkül is jogosult. Amint arra a Kúria külön is emlékeztetett, *„[a] Kúria Önkormányzati Tanácsa a Köf.5019/2014. számú határozatában – a 17/1998. (V. 13.) AB határozat megállapításait az Alaptörvény alkalmazási körébe vonva – elvi élel mutatott rá: „[ö]nmagában véve az, hogy a társadalmi viszonyok meghatározott körét országos érvényű jogszabály a szabályozási körébe vonta, nem akadályozza az önkormányzati rendeletalkotásnak. Az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés a) pontja szerint a helyi önkormányzat a helyi közügyek intézése körében törvény keretei között rendeletet alkot. Így amennyiben helyi közügyről van szó, az önkormányzati képviselő-testület közvetlenül az Alaptörvényben biztosított jogkörében, vagy az adott tárgyában rendeletalkotásra vonatkozó általános törvényi felhatalmazás alapján is jogosult az országos szintű szabályozással nem ellentétes, ahhoz képest kiegészítő jellegű helyi jogalkotásra.”* [Köf.5.024/2014/11.]

A Kúria gyakorlata ugyancsak állandó abban, hogy a helyi sajátosságokhoz való illeszkedést az adott település vonatkozásában szükséges vizsgálni. A település jellemzői alapján egyes helyi önkormányzatok olyan kérdéseket is az eredeti jogkörben való, kiegészítő jellegű szabályozás körébe vonhatnak, amelyek más önkormányzatok esetében – eltérő ténybeli körülményeik okán – kívül esnek ezen a körön. A már hivatkozott Köf.5.024/2014/11. számú végzésében Mogyoród település esetében a Hungaroring versenypálya meglétét és az ottani versenyek rendezését olyan különleges helyi sajátosságnak tekintette a Kúria, amely megalapozza kiegészítő szabályok alkotásának lehetőségét. Ehhez hasonlóan a Köf.5.022/2023/4. számú határozat kifejezetten akként foglalt állást, hogy Siófok városa a turisztikai jellegzetességei miatt az üzletek nyitvatartásával kapcsolatban olyan feltételeket is támaszthat a kiegészítő jellegű jogalkotó hatáskörében, amelyeket más, ilyen turisztikai jellegzetességekkel nem bíró településnél törvénysértőnek ítelt a bíróság.

Álláspontom szerint a Főv. Kgy. rendelet szerinti teherforgalmi behajtási hozzájárulási díj szabályozása a felsorolt példákhoz hasonlóan olyan, Budapest főváros közlekedésszervezési és forgalomszabályozási sajátosságaihoz igazodó, kiegészítő jellegű normaalkotás, amelyre a Fővárosi Önkormányzat eredeti jogalkotói hatásköre akkor is kiterjed, ha más jellegű településeken esetlegesen az nem minősül kiegészítő szabályozásnak. Ilyen helyi jellegzetesség egyfelől az útdíjfizetéshez kötött M0-ás autópálya létezése, az

ország közúti hálózatának Budapest-centrikussága, valamint az a körülmény, hogy egyszerre szükséges az átmenő teherforgalom korlátozása, és a város számos része tehergépjárművel való indokolt megközelíthetőségének biztosítása is. A szabályozott terület nagysága és az érintett teherforgalomban részt vevő járművek kiemelkedő száma és folyamatos forgalma miatt a megfelelő forgalomszabályozási intézkedések hatékony érvényesítése már típusú ösztönzők és intézkedések révén nem – még jelentős költség- és erőforrásráfordítás mellett sem – biztosíthat. Éppen ezért a hivatkozott kúriai gyakorlatra is figyelemmel a Fővárosi Önkormányzat kifejezett törvényi felhatalmazás nélkül is jogosult volt a szabályozás megalkotására (amit egyébként tizenöt éve nem vitatott senki), különös tekintettel arra, hogy a szabályozás a fentebb kifejtettek szerint az Stv.-vel nem ellentétes, az NFM rendelettel pedig kifejezetten összhangban van.

Fentiekre tekintettel a Kormányhivatal tárgyi törvényességi felhívásában foglalt kifogások – álláspontom szerint – nem megalapozottak, ezért javaslom, hogy a Fővárosi Közgyűlés a fentiekben kifejtettek alapján a Kormányhivatal tárgyi törvényességi felhívásában foglaltakkal ne értsen egyet.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést az előterjesztés megtárgyalására és az alábbi döntések meghozatalára:

Határozati javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

1.

Budapest Főváros Kormányhivatala BP/2800/00622-1/2023. sz. törvényességi felhívásában foglaltakkal nem ért egyet. Felkéri a főpolgármestert, hogy erről tájékoztassa Budapest Főváros Kormányhivatalát.

határidő: 2024. január 31.
felelős: főpolgármester

Határozathozatal módja: az 1. pont elfogadásához egyszerű szavazattöbbség szükséges.

Kelt Budapesten, a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.

Karácsony Gergely
főpolgármester

Láttam:

dr. Számadó Tamás
főjegyző

melléklet:

1. Budapest Főváros Kormányhivatalának BP/2800/00622-1/2023 sz. törvényességi felhívása