



Nemzeti Újjáépítési Program

„Közlekedési reformcsomag 2026-2030”

Készült: Budapest, 2025. december 15.

Szakmai összefoglaló

I. BEVEZETÉS

Miért kell TELJESEN ÚJ KÖZLEKEDÉSPOLITIKA?

A magyar közlekedési rendszer problémái nem technikai jellegűek, és nem egyetlen kormányzati ciklus hibái.

A jelenlegi helyzet 30 év alatt alakult ki, és közös jellemzői:

- szétaprózott felelősségi rendszer,
- túlpolitizált döntéshozatal,
- rövid távú finanszírozási logika,
- a munkavállalókra áthárított rendszerhibák,
- folyamatos „tűzoltás” stratégia helyett rendszerszervezés.

Az ASP álláspontja szerint: a közlekedés nem ágazat, hanem nemzetstratégiai infrastruktúra, amely meghatározza:

- a gazdaság működését,
- a munkaerő mobilitását,
- a társadalmi egyenlőtlenségeket,
- az ország versenyképességét.

Ezért a közlekedési reform nem lehet részleges, és nem kezelhető alágazatonként elszigetelten.

II. RENDSZERSZINTŰ VÁLSÁGELEMZÉS

Mi romlott el Magyarországon a közlekedésben?

1. A „túlóra-alapú állam” kialakulása

A magyar közlekedés működési modellje az elmúlt évtizedekben fokozatosan átalakult:

Időszak Jellemző működés

- 1990–2005 stabil létszám, alacsony bér
- 2005–2015 létszámcsökkenés, túlóra
- 2015–2025 krónikus hiány, rendszeres túlóra

A rendszer nem a hatékonyságot, hanem a munkavállalók túlterhelését használta fel a működés fenntartására.

Ez rövid távon olcsónak tűnt, hosszú távon viszont:

- baleseti kockázatot növelt,
- betegállományt emelt,
- fluktuációt gyorsított,
- kiégést okozott.

2. Munkaerőhiány – nem véletlen, hanem következmény

A közlekedési ágazatban dolgozók száma nem azért csökkent, mert:

- „nincs elég ember”,
- „a fiatalok nem akarnak dolgozni”.

Hanem mert a feltételek nem versenyképesek.

Fő okok:

Ok Következmény

- Alacsony alapbér külföldre távozás
- Kiszámíthatatlan műszak pályaelhagyás
- Kötelező túlóra egészségromlás
- Jogbizonytalanság bizalmatlanság

A munkaerőhiány politikai döntések következménye, nem természeti csapás.

3. Intézményi káosz és felelőtlenség

A jelenlegi rendszerben gyakran nem egyértelmű, hogy:

- ki a megrendelő,
- ki a tulajdonos,
- ki a felelős.

Ez különösen igaz a nagyvárosi és állami közlekedésben.

Szereplő Gyakori probléma

- Állam politikai irányítás
- Önkormányzat forráshiány
- Szolgáltató végrehajtó szerep
- Dolgozó kockázatviselő

4. Szétaprózott közlekedéspolitika

Magyarországon jelenleg:

- nincs egységes közlekedési életpálya-modell,
- nincs ágazatközi bérlogika,
- nincs hosszú távú humánstratégia.

Minden alágazat:

- külön alkudozik,
- külön válságkezel,
- külön sztrájkol.

Ez gyengíti a dolgozókat és az államot is.

5. Mi történik, ha nem változtatunk?

Ha a jelenlegi modell marad: terület várható következmény

- Munkaerő további elvándorlás
- Biztonság több baleset
- Költségvetés rejtett kiadások
- Szolgáltatás romló minőség
- Társadalom elégedetlenség

II. FEJEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

- a válság rendszerszintű,
- a túlóra-alapú működés fenntarthatatlan,
- a dolgozók terhelése biztonsági kockázat,
- az állam felelőssége nem hárítható tovább.

III. FEJEZET

A REFORM STRATÉGIAI CÉLJAI ÉS ALAPELVEI (kötelező keretrendszer minden közlekedési ágazat számára)

1. MI A REFORM VALÓDI CÉLJA?

Az ASP általános közlekedési reformjának nem az a célja, hogy:

- gyors népszerűséget szerezzen,
- egyszeri béremelést osszon,
- vagy adminisztratív átszervezést hajtson végre.

A reform valódi célja: egy olyan közlekedési rendszer létrehozása, amely emberileg fenntartható, gazdaságilag kiszámítható, és politikailag nem zsarolható.

Ez a cél csak akkor érhető el, ha:

- a munkavállaló nem kényszerhelyzetben dolgozik,
- a munkáltató tervezni tud,
- az állam vállalja a stratégiai felelősséget.

2. STRATÉGIAI CÉLRENDSZER (2026–2035)

Az ASP közlekedéspolitikája 10 éves időtávra gondolkodik.

Ez tudatos döntés, mert:

- a közlekedés nem választási ciklusokra épül,
- az infrastruktúra és az emberi erőforrás lassan reagál.

Fő stratégiai célok:

- Stabil munkaerő nincs krónikus hiány
- Biztonság nem fáradt dolgozó üzemeltet
- Kiszámíthatóság többéves szabályozás
- Hozzáférés társadalmi esélyegyenlőség
- Fenntarthatóság nem túlóra-alapú modell

3. ALAPELV I. – AZ EMBER AZ ELSŐ

Az ASP kimondja: a közlekedési rendszer nem működhet úgy, hogy az emberi erőforrás kimeríthető tartalékként van kezelve.

Ez az elv minden döntésnél elsőbbséget élvez.

Gyakorlati következmények:

- munkaidő nem lehet korlátlan,
- túlóra nem lehet rendszer,
- pihenőidő nem lehet „adminisztratív akadály”.

Terület Elvi döntés

- Munkaidő fokozatos csökkentés
- Túlóra kivétel
- Egészség munkabiztonsági kérdés

4. ALAPELV II. – KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELELŐSSÉG

A közlekedés nem szabadpiaci termék.

Az ASP álláspontja szerint:

- ahol az állam megrendel,
- ott felelősséget is visel.

Ez azt jelenti, hogy az állam:

- nem hárítja le a kockázatot a szolgáltatóra,
- nem tolja át a rendszerhibát a dolgozóra,
- nem változtat szabályt ciklusonként.

Szerep ASP-felfogás

- Állam stratégiai felelős
- Szolgáltató végrehajtó
- Dolgozó védett szereplő

5. ALAPELV III. – EGYSÉGES JÁTEKSZABÁLYOK

Az ASP elutasítja azt a gyakorlatot, hogy:

- külön szabályok vonatkoznak állami és magáncégekre,
- alvállalkozással lehessen jogokat csökkenteni.

Kimondott elv: ahol közpénzből működik közlekedési szolgáltatás, ott egységes munkavállalói minimumok érvényesek.

Ez vonatkozik:

- állami cégekre,
- önkormányzati cégekre,
- magánszolgáltatókra (pl. Arriva).

6. ALAPELV IV. – KISZÁMÍTHATÓ FINANSZÍROZÁS

A közlekedés nem működhet:

- éves alkuk,
- évközi megszorítások,
- politikai zsarolás mellett.

ASP-elv:

- többéves finanszírozási ciklusok,
- előre rögzített szabályok,
- költségvetési stabilitás.

Elem Követelmény

- Bérek előre tervezhetők
- Szabályok nem évköziek
- Megrendelés kiszámítható

7. ALAPELV V. – ÁGAZATOK KÖZÖTTI ÖSSZHANG

A reform nem engedi, hogy:

- egyik ágazatot a másik rovására javítsák.
- bérek és feltételek szétszakadjanak.

Ezért:

- az általános reform keretet ad,
- az ágazati reformok azon belül mozognak.

Szint Funkció

- Általános reform elvek
- Ágazati reform konkrétum

8. MI NEM CÉLJA A REFORMNAK

A reform nem:

- teljes államosítás,
- piacellenes program,
- rövid távú osztogatás,
- szakszervezeti diktátum.

Ez állami felelősségvállalás, nem központosítás.

III. FEJEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

- emberközpontú rendszer,
- egységes játékszabályok,
- kiszámítható állami szerep,
- hosszú távú gondolkodás.

IV. FEJEZET MUNKAVÁLLALÓI KERETRENDSZER (ágazatsemleges garanciák minden közlekedési dolgozó számára)

1. MIÉRT KELL ÁGAZATSEMLEGES MUNKAVÁLLALÓI KERET?

A magyar közlekedés egyik legnagyobb problémája, hogy:

- a dolgozók ágazatonként elszigetelten küzdenek,
- az állam külön alkukkal kezeli őket,
- a jogok és terhek szétszakadtak.

Ez gyengíti:

- a munkavállalókat,
- a szakszervezeteket,
- végső soron az államot is.

Az ASP célja: egységes minimumjogok létrehozása minden közlekedési dolgozó számára, amelyek alól sem állami, sem magánszolgáltató nem mentesülhet.

2. A KERETRENDSZER HATÁLYA

A munkavállalói keretrendszer kiterjed:

- járművezetőkre,
- forgalmi szolgálattevőkre,
- jegyvizsgálókra,
- műszaki és karbantartó dolgozókra,
- irányítói és operatív személyzetre.

Érintett ágazatok:

- Közút BKV, Volán, Arriva
- Vasút MÁV-csoport
- Vízi MAHART, kompüzem
- Légi MALÉV (újraindítás után)

Tulajdonforma és foglalkoztatási jogviszony nem lehet kizáró ok.

3. BÉRRENDEZÉS – KERETELV SZINTEN

Az általános reform nem rögzít konkrét számokat, de kötelező elveket határoz meg.

Alapelvek:

- Megélhetési bér túlóra nélkül is
- Előre rögzített pálya többéves ütemezés
- Ágazati kibontás külön reformokban
- Átláthatóság bértábla kötelező

Bér nem lehet politikai alku tárgya évente.

4. MUNKAIÓDÓ ÉS PIHENŐIDŐ – KERETELVEK

A közlekedés biztonsági ágazat. Ezért a munkaidő nem pusztán munkajogi kérdés.

ASP-alapelv: a túlterhelt dolgozó közlekedésbiztonsági kockázat.

Kötelező keretelvek:

- Heti munkaidő fokozatos csökkentés
- Túlóra kivétel, nem rendszer
- Pihenőidő garantált
- Műszakterhelés korlátozott

A konkrét óraszámok és szabályok ágazati szinten kerülnek meghatározásra.

5. A „RABSZOLGATÖRVÉNY” KIVEZETÉSE – ELVI SZINTEN

Az ASP kimondja:

- az elnyújtott munkaidőkeretek nem egyeztethetők össze
- a közlekedés biztonsági jellegével,
- az utólagos elszámolás nem elfogadható,
- a túlóra csak önkéntes lehet.

A részletes jogszabályi átmenetet ágazati reformok és külön törvény szabályozza.

6. MŰSZAKPÓTLÉKOK – EGYSÉGES ELVI KERET

Az ASP általános elve: aki a társadalom működése érdekében rendkívüli időben dolgozik, az többletjogosultságra jogosult.

Kötelező pótlék-elv:

- Éjszaka kötelező pótlék
- Hétvége kötelező pótlék
- Ünnepnapi kiemelt pótlék
- Megosztott műszak külön szabály

Mértékek ágazati reformban.

7. KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS – KÖZLEKEDÉSI ALAPJOG

Az ASP általános reformja rögzíti: a kollektív szerződés a közlekedési ágazatban nem választható lehetőség, hanem a munkavállalói jogok alapja.

Kötelező elvek:

- Kollektív szerződés kötelező
- Egyoldalú módosítás tilos
- Szakszervezeti egyeztetés kötelező
- Alvállalkozók kiterjesztve

Ez kiterjed a magánszolgáltatókra is (pl. Arriva), ha közpénzből működnek.

8. MUNKAVÁLLALÓI ÉLETPÁLYA – ALAPLOGIKA

Az általános reform rögzíti az életpálya-modell elvét:

- belépési feltételek tisztázása,
- képzési utak biztosítása,
- egészségmegőrzés,
- pályán tartás idősebb korban is.

Részletezés: ágazati reformokban.

9. MUNKAVÁLLALÓI BIZTONSÁG ÉS MÉLTÓSÁG

Az ASP kimondja:

- zéró tolerancia a megfélemlítésre,
- retorzió tilos túlóra-megtagadás miatt,
- jogorvoslat gyorsított eljárással.

Terület Elv

- Munkahelyi nyomás tiltott
- Retorzió tiltott
- Jogvédelem garantált

IV. FEJEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

- egységes minimumjogok,
- ágazatok közötti igazságosság,
- biztonságközpontú munkaidő-logika,
- kollektív szerződés mint alapjog.

Ez a fejezet a dolgozók „biztonsági hálója”.

V. FEJEZET INTÉZMÉNYI ÉS MUNKÁLTATÓI MODELL (megrendelés, felelősség, működés)

1. MIÉRT KELL INTÉZMÉNYI ÚJRASZERVEZÉS?

A magyar közlekedési rendszer egyik legnagyobb strukturális hibája, hogy a felelősség és a döntési jog szétvált.

Jelenleg gyakori helyzet, hogy:

- az állam finanszíroz,
- az önkormányzat rendel,
- a szolgáltató végrehajt,
- a dolgozó viseli a következményeket.

Ez a modell:

- nem ösztönöz hatékonyságra,
- nem teszi elszámoltathatóvá a döntéshozót,
- állandó konfliktust termel.

Az ASP álláspontja: Ahol a pénz, ott a felelősség. Ahol a döntés, ott az elszámolás.

2. MEGRENDELŐI MODELL – TISZTA SZEREPEK

Az ASP általános reformja szétválasztja, de összeköti a szerepeket.

Szerepkörök újradefiniálása:

Szereplő Fő feladat

- Állam stratégia, finanszírozás
- Megrendelő (állam/önk.) szolgáltatási elvárások
- Szolgáltató végrehajtás
- Dolgozó biztonságos üzem

A dolgozó nem lehet többé puffert a rendszerhibákra.

3. AZ ÁLLAM SZEREPE – STRATÉGIAI FELELŐS

Az ASP szerint az állam:

- nem napi operátor,
- de nem is passzív finanszírozó.

Állami felelősségi körök:

- hosszú távú közlekedési stratégia,
- humánerőforrás-keretrendszer,
- többéves finanszírozási ciklusok,
- egységes munkavállalói minimumok.

Terület Állami felelősség

- Bérrendszer kerete
- Munkaidő kerete
- Finanszírozás
- Napi üzem

4. A MUNKÁLTATÓ SZEREPE – VÉGREHAJTÓ, NEM ZSAROLT FÉL

A reform nem tekinti ellenségnek a munkáltatót (BKV, Volán, Arriva, MÁV stb.).

Az ASP álláspontja szerint a jelenlegi rendszerben a munkáltató is:

- kiszolgáltatott,
- politikai nyomás alatt áll,
- év közben változó feltételekkel működik.

Új munkáltatói környezet:

Elem Jelenleg ASP-modell

- Finanszírozás bizonytalan többéves
- Szabályok évköziek stabil
- Bértárgyalás konfliktusos előre rögzített
- Felelősség szétolt tiszta

Ez a modell a munkáltatót is stabilizálja.

5. MAGÁNSZOLGÁLTATÓK (ARRIVA) HELYZETE

Az ASP egyértelműen kimondja: a magánszolgáltató nem kivétel, hanem a közszolgáltatás egyik formája.

Ez azt jelenti:

- közpénzből → közszolgáltatási szabályok,
- egységes munkavállalói minimum,
- kollektív szerződés hatálya.

De mit kap ezért a magánszolgáltató?

Előny Tartalom

- Szerződésbiztonság hosszabb ciklus
- Kiszámítható költség tervezhető bérek
- Munkaerő stabilabb állomány
- Verseny minőség alapú

A tiszta szabályozás nem veszteség, hanem üzleti előny.

6. INTÉZMÉNYI EGYSZERŰSÍTÉS – ÁLTALÁNOS ELV

Az ASP célja nem új hivatalok létrehozása, hanem:

- párhuzamosságok csökkentése,
- döntési lánc rövidítése,
- politikai befolyás mérséklése.

Általános irányok:

- kevesebb köztes szervezet,
- világos felelősségi szintek,
- átlátható döntéshozatal.

Konkrét intézményi lépések → ágazati reformokban (pl. BKK kérdése).

7. KONFLIKTUSKEZELÉS ÉS EGYEZTETÉS

Az ASP modellje szerint:

- a konfliktus nem hiba, hanem jelzés,
- a sztrájk végső eszköz, nem napi nyomásgyakorlás.

Kötelező elemek:

- rendszeres háromoldalú egyeztetés (állam–munkáltató–szakszervezet),
- előre rögzített egyeztetési naptár,
- gyorsított vitarendezési mechanizmus.

Elem Követelmény

- Egyeztetés rendszeres
- Döntés dokumentált
- Jogorvoslat gyors

8. MIT NYER AZ ÁLLAM EZZEL A MODELLEL?

- kevesebb krízis,
- kevesebb ad hoc mentőcsomag,
- kevesebb politikai konfliktus,
- stabil közszolgáltatás.

Az állam nem reagál, hanem irányít.

V. FEJEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

- tiszta szerepek,
- egyértelmű felelősség,
- stabil munkáltatói környezet,
- magánszolgáltatók integrálása,
- kevesebb intézményi káosz.

Ez a fejezet a rendszer „szervezeti váza”.

VI. FEJEZET

SZOLGÁLTATÁSI ÉS TÁRSADALMI HATÁSOK

A közlekedés mint társadalmi infrastruktúra

1. MIÉRT KELL A SZOLGÁLTATÁSI SZEMPONT AZ ALAPDOKUMENTUMBA?

A közlekedési reform nem csak a dolgozókról és az intézményekről szól, hanem a teljes társadalom mindennapi működéséről.

Ha a közlekedés:

- kiszámíthatatlan,
- drága,
- elérhetetlen,

akkor:

- romlik a munkába járás,
- nőnek a területi különbségek,
- csökken a munkaerőpiaci részvétel,
- nő az autóhasználat,
- romlik a környezet állapota.

A közlekedés minősége közvetlen társadalompolitikai kérdés.

2. HOZZÁFÉRHETŐSÉG MINT ALAPELV

Az ASP általános közlekedési reformja kimondja: a közlekedési szolgáltatás nem lehet privilégium, hanem alapvető hozzáférési jog.

Ez nem jelent automatikusan ingyenességet mindenhol, de jelent:

- tervezhető tarifapolitikát,
- szociális szempontokat,
- területi egyenlőtlenségek csökkentését.

Terület Elv

- Városi közlekedés hozzáférés elsődleges
- Elővárosi munkába járás támogatása
- Vidéki elérhetőség biztosítása
- Hátrányos térségek kiemelt figyelem

A konkrét tarifadöntések ágazati reformban jelennek meg.

3. MUNKAERŐ-MOBILITÁS ÉS GAZDASÁGI HATÁS

A közlekedés nem követi, hanem alakítja a gazdaságot.

Jelenlegi problémák:

- rossz műszakidő–járatkapcsolat,
- túl hosszú utazási idők,
- kiszámíthatatlan szolgáltatás.

Következmény:

- munkától való távolmaradás,
- alacsonyabb foglalkoztatás,
- helyi gazdaság gyengülése.

ASP-alapelv: a közlekedésnek a munkavállalóhoz kell alkalmazkodnia, nem fordítva.

4. KÖRNYEZETI ÉS KLÍMAPOLITIKAI SZEMPONTOK

A közlekedés az egyik legnagyobb:

- kibocsátó,
- zajterhelő,
- városi környezetromboló tényező.

Az ASP általános reformja rögzíti:

- a közösségi közlekedés elsőbbségét az egyéni autózással szemben,
- az állami közlekedéspolitika klímakompatibilitását,
- a hosszú távú fenntarthatóság elvét.

Eszköz Alapelv

- Közösségi közlekedés preferált
- Autóhasználat nem tiltott, de nem támogatott
- Városi tér élhető
- Levegőminőség közérdek

5. BIZTONSÁG ÉS KÖZBIZALOM

A közlekedésbiztonság nem csak járműtechnika, hanem emberi tényező.

Az ASP álláspontja szerint:

- a kipihent dolgozó = biztonságos szolgáltatás,
- a kiszámítható rendszer = közbizalom,
- a ritka meghibásodás = társadalmi elfogadottság.

Ezért a munkavállalói reform közvetlen szolgáltatási hatás.

6. TÁRSADALMI KOHÉZIÓ ÉS TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉG

A közlekedés hiánya:

- elszigetel,
- leértékeli a térségeket,
- elnéptelenedést gyorsít.

Az ASP általános reformja kimondja: a közlekedési szolgáltatás fenntartása nem lehet kizárólag gazdaságossági kérdés.

Ez különösen igaz:

- vidéki térségekre,
- peremkerületekre,
- idősek és alacsony jövedelműek esetében.

7. MIT NEM TESZ EZ A REFORM?

Fontos rögzíteni, mert támadni fogják.

A reform:

- nem tiltja az autózást,
- nem szünteti meg a piaci szolgáltatókat,
- nem vezet be országos ingyenességet automatikusan,
- nem bünteti a mobilitást.

Ez egyensúlyi politika, nem ideológia.

VI. FEJEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

- a közlekedés társadalmi infrastruktúra,
- hatása túlmutat az ágazaton,
- munkaerőpiacra, környezetre, esélyegyenlőségre hat,
- ezért állami felelősség.

A jó közlekedési rendszer nem látványos, hanem észrevétlenül működik jól.

VII. FEJEZET

FINANSZÍROZÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉSI KERET

(ágazatsemleges, állami felelősséggel)

1. MIÉRT KELL KÜLÖN FEJEZET A PÉNZNEK?

Az ASP álláspontja egyértelmű: > Egy reform nem attól komoly, hogy sokat ígér, hanem attól, hogy világosan megmondja: miből, mikor és milyen logika mentén finanszírozható.

Ez a fejezet nem számháború, hanem költségvetési gondolkodási keret, amelyhez: a Pénzügyminisztérium, az Államkincstár, az ÁSZ is tud viszonyulni.

2. ALAPELV: BRUTTÓ KÖLTSÉG ≠ NETTÓ KÖLTSÉG

A közlekedési reform egyik legnagyobb félreértése: > „Ez túl drága lesz.”

Az ASP ezzel szemben kimondja: > Az állami kiadás egy része visszafolyik a költségvetésbe. A kérdés mindig a nettó költség.

Mi folyik vissza automatikusan?

- SZJA magasabb bérek
- TB-járulék foglalkoztatás
- ÁFA fogyasztás
- Szociális kiadás csökkenése kevesebb segély
- Rejtett költségek csökkenése kevesebb túlóra, baleset

A reform nem csak visz, hanem hoz is.

3. MI A JELENLEGI RENDSZER VALÓDI KÖLTSÉGE?

A mostani modell költségei nem egy soron jelennek meg, de valósak. Rejtett, de rendszeres állami terhek:

Tétel Jelenlegi hatás

- Túlóra magas bérköltség
- Betegállomány kieső munka
- Fluktuáció képzési költség
- Balesetek kártérítés
- Szolgáltatásromlás gazdasági veszteség

4. A REFORM FINANSZÍROZÁSI LOGIKÁJA

Az ASP közlekedési reformja nem EU-forrás-függő. Ez tudatos döntés.

Finanszírozási pillérek:

Pillér Jelleg

- Progresszív adórendszer stabil
- Fogyasztási adók (ÁFA) visszacsatolt
- Állami vállalatok hosszú távú
- Költségszerkezeti tisztítás azonnali

5. BÉRREFORM – KÖLTSÉGVETÉSI SZEMMEL

Állami logika:

- a béremelés nem segély,
- hanem adóalap-növelés.

Egyszerűsített modell:

- Bruttó bér nő SZJA nő
- Foglalkoztatás stabil TB nő
- Nettó jövedelem nő ÁFA nő
- Elvándorlás csökken képzési költség csökken

A nettó költség alacsonyabb, mint a látszólagos.

VII/6. MUNKAIDŐ-CSÖKKENTÉS – MIÉRT NEM ROBBANT KÖLTSÉGET?

Papíron:

- kevesebb ledolgozott óra.

A valóságban:

- kevesebb túlóra,
- kevesebb baleset,
- kevesebb hiányzás,
- stabilabb állomány.

Hatás Rövid táv Közép táv

- Bérköltség nő stabil
- Túlóraköltség csökken csökken
- Betegállomány csökken csökken
- Minőség javul javul

Ez szerkezetváltás, nem luxus.

VII/7. KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS MINT KÖLTSÉGVETÉSI STABILIZÁTOR

Az ASP nem „szakszervezeti nyomásként” tekint a kollektív szerződésre, hanem mint:
> költségvetési előrejelzési eszközre.

Miért?

- rögzített bérpálya,
- rögzített pótléklogika,
- kevesebb évközi vita,
- kevesebb sztrájkveszély.

A bizonytalanság a legdrágább tétel.

VII/8. SZOLGÁLTATÁSI DÖNTÉSEK KÖLTSÉGVETÉSI KEZELÉSE

Az általános reform kimondja:

- szolgáltatási döntések nem ad hoc módon,
- hanem társadalmi–gazdasági hatásvizsgálattal történnek.

Döntéstípus Hol dől el

- Ingyenesség ágazati reform
- Kedvezmények ágazati reform
- Menetrendi sűrítés ágazati reform

Az alapidokumentum keretet ad, nem részletez.

VII/9. KOCKÁZATOK ÉS KEZELÉSÜK

Az ASP nem tagadja a kockázatokat.

Kockázat Kezelés

- Rövid távú költségnövekedés fokozatos bevezetés
- Munkaerő-átmenet életpálya-modell
- Politikai támadás átlátható számok
- Gazdasági lassulás rugalmas ütemezés

A legnagyobb kockázat a nem-cselekvés.

VII. FEJEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

- a reform nem költségvetési vakrepülés,
- a nettó teher alacsonyabb, mint a látszólagos,
- a jelenlegi rendszer rejtett költségei magasabbak,
- az állam hosszú távon nyer a stabil közlekedésen.

> Ez a fejezet teszi a reformot pénzügyileg védhetővé.