



Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete

1081 Budapest, II. János Pál Pápa tér 3.

telefon: +36 70 502 4507 web: www.tgfsz.hu e-mail: iroda@tgfsz.hu

Budapesti Közlekedési Központ
1052 Budapest, Városház utca 9-11.

Dr. Komáromi Endre úr részére.

Tárgy: A TGFSZ állásfoglalása a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült és 2012 szeptember 12.-én megküldött rendelettervezetről.

Tisztelt Komáromi Úr!

A BKK 2012. szeptember 12.-én levelet küldött a szakszervezetünknek, amelyben a tervezett határozati javaslatok véleményezését kérte a TGFSZ-től. Ezzel összefüggésben a TGFSZ továbbra is fenntartja a 2012. augusztus 17.-i állásfoglalásában megfogalmazott véleményét, miszerint ez a tervezet alapvetően nem alkalmas a személytaxi-szolgáltatás teljes körű szabályozására. A BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának véleményével egyetértve azt javasoljuk mi is, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviseltek támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, illetve egy teljesen új, egységes rendelet megalkotását.

A rendelet-tervezet alkalmatlansága szerintünk logikus következménye annak, hogy a kialakítását megelőző, és a tervezet elkészülte utáni szakmai egyeztetések sem vezettek érdemi eredményre. Ez alatt nem azt értjük, hogy csak az jelenti számunkra az érdemi eredményt, amit a rendelet tervezet készítője abban megjelenít. Érdemi eredmény lehet az is, hogy egy bizonyos témakört szakmailag rendesen megtárgyalunk, és ennek ellenére nem, vagy bennünket hátrányosan érintve kerül be a rendeletbe. Vannak dolgok például, amelyek a kezdeti, a tavaly tavaszi-nyári tárgyalások alkalmával még napirenden voltak, aztán valami érthetetlen és azóta is megmagyarázatlan ok miatt lekerültek a napirendről, és a rendeletből is hiányoznak.

Hiányzik például a szolgáltatási szabályzat, a fuvarszervezők szerződéskötési kötelezettsége a taxisokkal, vagy a fuvarszervezőknél az etikai szabályzatok. Ezt az OTSZ állásfoglalása is hiányolja. Mi azért tartjuk ezeket kiemelten fontosnak, és azért írunk itt most ezekről, mert az úgynevezett taxi társaságok e szerződések és szabályzatok hiánya illetve a meglévők tartalma miatt gyakorlatilag azt csinálnak a taxisokkal, amit kényük-kedvük szerint akarnak. Le kellene írni az utasok, taxis vállalkozók, a fuvarközvetítők és a Főváros jogait és együttműködési kötelezettségeit. Ez a rendelet tervezet sem beszél ezekről, pedig a taxisok nagy várakozással voltak ebben a vonatkozásban.

Véleményünk szerint amíg ez a dolog nem lesz rendbe téve, nem lesz megakadályozva a fuvarszervezők gazdasági erőfölénnyel való visszaélése, addig igazából rend sem nagyon várható a taxizásban.



Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete

1081 Budapest, II. János Pál Pápa tér 3.

telefon: +36 70 502 4507 web: www.tgfsz.hu e-mail: iroda@tgfsz.hu

Nem foglalkozik a rendelet a létszám szabályozásával sem. Az erre irányuló javaslatainkat érdemben meg sem hallgatta a Főváros képviselője az egyeztetések során. Rendszeresen azzal tért ki téma érdemi tárgyalása elől, hogy : „Kiktől vonjuk vissza az engedélyt? A szókéktől, vagy a barnáktól?” Ez olyan mértékben komolytalan felvetés, hogy nem is értjük, hogyan juthatott ilyesmi eszükbe. Világosan elmondtuk: nem visszavonni kell a taxiengedélyeket, hanem nem kell újabb droszthasználati engedélyeket kiadni egészen addig, amíg egy kívánatos szintre be nem áll a létszám. Ráadásul - álláspontunk szerint - a droszthasználati engedély feltételekhez kötött megvásárlási kényszerének bevezetése óta, a direkt szabályozás elől az alkotmányossági akadályok is elhárultak.

Van olyan pontja a rendelet tervezetnek, amely látszólag a taxisokat biztosítja a fuvarszervezők túlkapásai ellen, de végeredményét tekintve a taxisokra fog hullani ennek következménye. Ne gondolja senki, hogy a fuvarszervező nem a taxisokon fogja behajtani a működéséhez szükséges 50 millió Ft-ot.

A rendelet-tervezet alapvető hibájának tartjuk annak indoklási részét. Az indoklás a szó értelme szerint magyarázatot jelent, jelen esetben a rendelet paragrafusainak értelmére, céljára, lényegére, a rendelettel elérni kívánt hatásokra. Ebben az indoklásban a „Részletes indoklás” rész 2.§-hoz írtakon kívül egyetlen más §-hoz sem írt a rendeletalkotó magyarázatot, indoklást. Így nem derül ki számunkra, hogy a rendelet egyes szakaszai milyen célokkal, kalkulált hatásokkal, elvárt eredményekkel íródtak. Jó példa minderre az általunk kifogásolt 12.§ (6) bekezdés. Miért ne hagyhatná el a taxi vezetője az autót a taxiállomáson belül? Az indoklásban ez áll: A 12.§-hoz A rendelet 12. §-a a taxiállomások használatának rendjét szabályozza. Véleményünk szerint ez nem indoklás. Ez mindössze hivatkozás. Ezeket a rövid megjegyzéseket olvasva az jutott eszünkbe, hogy mintegy zanzásítva azoknak a képviselőknek készült, akik el sem akarják olvasni a tervezetet.

Hiba az is, hogy a rendelet tervezetről - pedig alapjaiban érinti a taxizást – nem készült semmiféle hatástanulmány. Az érdekképviselők és a szakmai szervezetek véleményét pedig egyszerűen nem vette komolyan a tervezet készítője.

A TGFSZ konkrét észrevételei, amelyekkel azt kiegészítve a TGFSZ egyetért az OTSZ részletes tartalmi észrevételeivel:

- Nem értünk egyet a 9.§ (2) bekezdésében foglaltakkal. Véleményünk szerint, arra tekintettel, hogy a rendelet hatására szolgáltatás egységessé válik, szakmai indokai nincsenek a repülőtéren taxiállomás kiszervezésének.
- Nem értünk egyet a 12.§ (6) bekezdésében foglaltakkal, mert bár érteni véljük a rendeletalkotó szándékát, annak szövegszerű betartása értelmetlen. Annak értelmében a taxi vezetője az autóból sem szállhatna ki. A következő módosítást javasoljuk. „(6) A taxiállomáson várakozó személytaxi vezetője a taxiállomás TERÜLETÉT nem hagyhatja el.”



Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete

1081 Budapest, II. János Pál Pápa tér 3.

telefon: +36 70 502 4507 web: www.tgfsz.hu e-mail: iroda@tgfsz.hu

- A 4.§ (6) bekezdésében foglaltakat teljes egészében elutasítjuk. Nem tudjuk mi a célja, és az elérni kívánt cél a rendelet tervezet indoklási részében sem szerepel. Amire elvileg jó lehetne - a futáskihasználtság növelése – annak hozadéka nem érné el a rendeletalkotó által kívánt mértéket. Itt 70%-os kihasználtságról beszélt a rendeletalkotó az egyeztetések során, holott a dolog természeténél fogva csupán ezzel a módszerrel egy taxi futáskihasználtsága mindössze 3-5%-al növelhető. Ráadásul azzal, hogy a szabad taxikat a rendelet 12.§ (5) bekezdése „bekényszeríti” a taxiállomásra, újabb fölösleges kilométereket terhel a taxisra, csökkentve ezzel a futáskihasználtságot. Egyébiránt megjegyezzük, hogy a 70%-os kihasználtság átlagosan, minden taxira vonatkozóan semmilyen nem extrém módszerrel sem érhető el normál taxi fuvarozás esetén. Ez a pont is érdemi szakmai vita nélkül került bele a tervezetbe.
- 12.§ (10). Nem fogadjuk el a droszt használati díj semmilyen indokkal való felemelését. Egyfelől, a rendszer bevezetések elhangzottak szerint az elkövetkezendő évekre árcsökkentést ígértek, másfelől meggyőződésünk, hogy egyfajta aduként, és alternatív adóbeszedésként használja a Főváros az általa szerény mértékűnek vélt iparüzési adóbefizetés kompenzálására.

Egészét tekintve az a véleményünk, hogy ez a rendelettervezet kiindulási alapot képezhet annak a kívánatos célnak az eléréséhez, hogy Budapesten egy jól, korrektül, és az összes érintett fél (utas, taxis, Főváros, állam) megelégedésére működő taxi szolgáltatás alakuljon ki. Ez azonban csak akkor képzelhető el, ha elfogadása, rendeletté alkotása esetén, a működése közben várhatóan szép számmal felmerülő problémákat, az érdekképviselletekkel és egyéb szakmai szervezetekkel történő folyamatos egyeztetés mellett a Főváros megoldja.

Budapest, 2012. október 10.

Farkas Zsolt
elnök

Telegdy Gábor
alelnök

Kovács Miklós
alelnök