

## Javaslat

a személytaxis és személygépkocsis személyszállítás (továbbiakban taxi) átfogó szabályozásra

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma, az MKIK Közlekedési és Infrastruktúra Kollégiumának egyéb Bizottsága (továbbiakban Kamara) a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (továbbiakban FUVOSZ), a Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége (továbbiakban KKVSZ), a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (továbbiakban MKFE), Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete (továbbiakban NiT Hungary), az Országos Taxis Szövetség (továbbiakban OTSZ), a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (továbbiakban TFTSZ), az alábbi javaslatot teszik a személytaxis és személygépkocsis személyszállítás (továbbiakban taxi) átfogó szabályozásra, annak érdekében, hogy a piac szolgáltatói oldala az utazóközönség érdekeinek figyelembe vételével az európai normákhoz igazítva megtisztuljon, valamint minden tekintetben ellenőrzötté váljon.

Előjáróban szeretnénk megjegyezni, hogy a tevékenységet szabályozó ma meglévő rendeletek, és törvények hatékony betartatása nagyban hozzá járulna a szakmában lévő anomáliák kiküszöböléséhez, valamint az utazóközönség biztonságos, korrekt kiszolgálásához. Ezért javasoljuk, hogy a születendő rendelet, vagy annak végrehajtási utasítása konkrétan határozza meg, hogy a rendelet megszegőjére ki és milyen mértékű büntetést KÖTELES kiszabni. (Zéró tolerancia)

Javaslatunk a taxi szabályozás négy fő eleme szerint:

I. A létszám szabályozása és a szolgáltatás színvonalának emelése, a pályára kerülés - személyes megbízhatóság – szakmai alkalmasság – megfelelő pénzügyi teljesítőképesség – taxi-szolgáltatás végzésére alkalmasnak minősített gépjármű - feltételeinek szigorításával.

1. A szakmai alkalmasság vonatkozásában a jelenlegi szabályozás alapján előírt szaktanfolyamok anyagának bővítésével, illetve átdolgozásával, valamint, a tanfolyamok megszervezésének reformjával, és a vizsgáztatás jelenlegi rendjének jelentős szigorításával lehet emelni a szolgáltatást végzők felkészültségének színvonalát.

Az oktatási tematika összeállításában, és a vizsgáztatásban a Kamara a Közúti Közlekedési Szolgáltatók Alágazati Párbeszéd Bizottságában (továbbiakban KKSZAPB) résztvevő szakmai érdekképviseltek (FUVOSZ, KKVSZ, MKFE, NiT Hungary), továbbá az országos taxis szakmai érdekképviseltek aktív közreműködését elengedhetetlennek tartjuk.

A pályán lévők újbóli vizsgáztatása és a vizsgák periodikus ismétlődése esetén legyenek meghatározva különböző szintek, amelyek a szakmai gyakorlatot figyelembe veszik.

Alternatívaként az ismétlődő vizsgák helyett az évenkénti szakmai továbbképzést, záró teszt kitöltésével, javasoljuk.

2. A személyes megbízhatóság igazolásánál évenkénti bemutatást tartanánk célszerűnek és az erkölcsi bizonyítvány bekérését a gépjármű ismétlődő műszaki vizsgáztatásának alkalmával, az egyéni vállalkozóknál, és a taxi gépkocsivezetőket foglalkoztatóknál egyaránt. A szakmai irányítók esetében (ott, ahol egynél több, nem azonos időben vizsgaköteles járművet üzemeltetnek) a mindenkori legidősebb jármű vizsgáztatásakor.

3. A pénzügyi teljesítőképesség vizsgálatánál átgondolásra javasoljuk az utas ülésenkénti 25.000 Ft-os kaució összegének mértékét, ill. annak a jelenlegi gyakorlatnak a megszüntetését, hogy ez, felelősségbiztosítással kiváltható legyen. Fontos azonban rögzíteni, hogy a vagyoni biztosítékot milyen formában kell biztosítani és milyen esetekben és mennyi időre csökkenthető le az előírt mértékű fedezet. Amennyiben megmarad a felelősségbiztosítási forma a biztosítók által adott fedezetigazolás ne csak átmeneti jellegű legyen, hanem valódi biztosításként működjön. A biztosítással megváltott vagyoni biztosíték legyen tényleges biztosítás, nevesítse a szerződésekben

vállalt kockázatokat, a kártérítések formáját, összegét. A már pályán lévőknek türelmi idővel kelljen megfelelniük a módosított elvárásoknak. A pénzügyi teljesítő képesség nyújtson fedezetet (garanciát), egy 3-5 éves időszak alatt megvásárolható licence tulajdon – mely tulajdon adható, vehető, örökölhető - részletekben történő megfizetéséhez is.

4. A piacon szereplő tisztességes vállalkozók érdekében javasoljuk, hogy az adófizetési kötelezettségek folyamatos ellenőrzésével szűrjék ki azokat a vállalkozásokat, amelyek két gépkocsi csere között jelentős adótartozásokat halmoznak fel, vagy úgy próbálnak kibújni az adófizetési kötelezettség alól, hogy vállalkozásukat visszaadva, tevékenységüket alkalmazottként folytatják tovább.

Az alkalmazottat foglalkoztatók esetén szükséges az APEH igazolás bemutatása is a foglalkoztatottak bejelentéséről. Elfogadhatatlannak tartjuk a 2-4 órás foglalkoztatásról szóló munkaszerződéseket.

Ezek ellenőrzésének módja az ismétlődő műszaki vizsgáztatás alkalmával, vagy a „Taxiállomás használati engedély” kiadáskor kötelező 0-ás papírok bemutatása vagy az Önkormányzat illetékes szervezetének az adóhatóságokkal történő szoros együttműködés, információ csere ebben a tekintetben.

5. A taxi gépkocsira vonatkozó 21/1992. (X. 27.) KHVM rendeletben foglaltak felülvizsgálata, különös tekintettel a környezetvédelmi osztályba sorolásra. Javasoljuk a 10 éves korhatár bevezetését. A jelenlegi rendeletről kerüljenek ki az elavult műszaki szempontok (pl. jobb oldali tükör, hátsó ablak páramentesítő, hátrameneti lámpa, stb.) Kerüljenek be utas biztonsági szempontok figyelembe vételével pl. a két légszák, ABS, szervokormány, klíma, stb.

6. Szükséges meghatározni a taxi szolgáltatásban résztvevő gépkocsik legkisebb méretét a tengelytáv, nyomtáv és csomagtér-léghőmérter alapján. Taxi üzemmódra 1+4 személy szállításánál kevesebbre és 1+6 személy szállításánál többre alkalmas autót ne kaphasson engedélyt. Az 1+6 személy szállításánál több személy szállítására, de nem autóbussznak vizsgáztatott személygépkocsik csak személygépkocsis személyszállítást végezhetnek.

7. A műszaki vizsgáztatással kapcsolatban azt az álláspontot képviseljük, hogy – utalva a korábbi elavult műszaki követelményrendszer szükséges felülvizsgálatára – az új autót beállítása esetén ne legyen megismételt műszaki vizsga a taxi üzembe helyezés esetében. Az időszakos felülvizsgálattal kapcsolatban az aláíró szervezetek álláspontja, hogy felesleges évente műszaki vizsgára vinni a fiatalabb évjáratú autót, hanem a jelenlegi vizsgáztatási rendhez kapcsolódóan az autót 6 éves koráig két évente, de legalább 100 ezer km megtétele esetén legyen kötelező felülvizsgálat, azt követően pedig 10 éves korig évente. Ez 6 éves korig illeszkedik a taxióra hitelesítési periódushoz is és figyelembe veszi a hazai átlagos futás teljesítményeket.

8. A régiós engedélyek kiadása csak abban az esetben támogatható, amennyiben a kiadáskor figyelembe veszik a helyi önkormányzat által támasztott működési feltételeket (Ármegállapítás, taxiállomás használati engedély, létszám korlátozás.) Az nem látható tisztán, hogy régiós engedély kiadása esetén ez hogyan valósulhat meg. Területi kiterjesztés esetén a régiós helyismereti vizsga legyen előfeltétele a kiterjesztés engedélyezésének.

9. Szükséges a szükséges és elégséges szolgáltatás szintjének a meghatározása és ennek alapján a licencek számának megállapítása és felülvizsgálata.

10. A személygépkocsis személyszállítás és taxi tevékenység közötti átjárhatóság tekintetében az aláíró szervezetek kezdeményezik, hogy kerüljön be a szabályozásba valamennyi díj ellenében végzett személyszállítási tevékenység a riksától a sofőrrel történő személygépkocsi bérbeadásig. Ide tartozónak tekintjük személygépkocsival végzett betegszállítás is. A motorkerékpáros taxi tevékenység is itt kerüljön szabályozásra.

11. Kerüljön megállapításra a taxis társaságok működésével kapcsolatban a fuvar (cím) közvetítés szabályozása, jogi megítélése.

A felelősségi jog megállapítása szóbeli, írásbeli megrendelés estén - utas - taxis társaság - taxis vállalkozó kapcsolatban ki milyen felelősséggel tartozik.

A taxis és fuvarközvetítő társaságok anyagi, erkölcsi, tárgyi megfelelése, közvetítői jutalékok elszámolása, a társaságok bejegyeztetése, ellenőrizhetősége.

Etikai kódex rendszerük kialakítása és annak betartatása.

A társaság és a vállalkozók közötti szerződések megreformálása.

Itt tartjuk szükségesnek megfogalmazni a taxi közlekedés alkalmazhatóságát a közforgalmú menetrendszerinti közlekedésben, valamint a napjainkban teret hódító egyéb díj ellenében történő személyszállítási formák szabályozását.

## II. A taxiállomás férőhelyek száma, a taxiállomások üzemeltetése és ellenőrzése

1. A helyi önkormányzatok kötelezettsége legyen a Kamarával a KKSZAPB-ben résztvevő szakmai érdekképviselők (FUVOSZ, KKVSZ, MKFE, NiT Hungary) helyi szervezeteivel, továbbá a helyi taxis szakmai érdekképviselőkkel egyeztetett számú és elhelyezkedésű taxiállomás üzembe helyezése és folyamatos üzemeltetése a várható forgalom generálódás területi eloszlásának ismeretében.

2. A taxiállomások használatának folyamatos biztosítása.

3. További taxiállomások kialakítása, valamint a meglévőkkel kapcsolatos bármilyen módosítás kizárólag egy „szakbizottságban” (ebben a bizottságban kapjanak helyet az Önkormányzat képviselőin kívül a Kamara és az érdekképviselők képviselői is) történt egyeztetést követően legyen lehetséges.

4. A taxiállomások rendjének ellenőrzése az Ellenőrzés címszó alatt kerül pontosításra.

## III. A tarifa meghatározása

1. A személygépkocsi személyszállítás árformája továbbra is a szabad ár, melyet azonban hirdetményben tudatni kell és szerződéskötéskor a megrendelővel előre meg kell ismertetni.

Nem értünk egyet az Ártörvény módosítási kezdeményezéssel, amely szerint megszüntetnék a hatósági maximált és fix ár alkalmazásának lehetőségét az önkormányzatok számára és a taxit ismét a szabadáras kategóriába helyeznék. Nem látjuk biztosítottnak egy Etikai Kódex keretein belül rögzített tarifa ajánlás kötelező érvényűnek elfogadását azon vállalkozók által, akik jelenleg is gondot okoznak az utasoknak és a tisztességes vállalkozóknak egyaránt. További aggályunk, hogy az Etikai Kódex nem hatékony, az nem tartalmazhat szankciókat, és nem tartalmazhat, egy rendelet számára biztosított jogi eszközöket.

Az utazóközönség bizalmának visszaszerzése, megtartása érdekében ott, ahol egy önkormányzat szükségesnek tartja a területén a taxi tarifák szabályozását a fix tarifa bevezetését, és egy db tarifa megállapítását javasoljuk. Ez hatékony ellenőrzés mellett kiegészíthető - például az alapidjban megjelenő, vagy a fuvar végén a taxióra által a fuvardíjhoz adható fix összeg formájában - kiállási díj, éjszakai, hétvégi, ünnepnap tarifákkal

2. A tarifa mértékének megállapításához elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-kínálat és a szolgáltatási költség szempontjából. A Kamara által kiadott „Tarifaképzési útmutató”-ban szereplő táblázatok bemutatják, hogy a kihasználtság kismértékű változása is milyen mértékű eredményességi változást okozhat.

3. A tarifa kialakításánál nem javasoljuk az üzemanyag ár alapján történő kalkulációt, tekintettel arra, hogy az üzemanyag ára a taxis vállalkozások összköltségének ma már mindössze egynegyedét teszik ki.
4. Javasoljuk, hogy a „szakbizottság” legyen jogosult megállapítani a tarifát (annak összes elemével).
5. Kerüljön rögzítésre, hogy a „szakbizottság” kivel és milyen szintű egyeztetést köteles végezni.
6. A tarifa rögzítése esetén milyen időközönként, és/vagy milyen gazdasági események hatására történik a tarifa korrekció.
7. A tarifa megállapításának alapja a Kamara által készített költség alapú „Tarifaképzési útmutató” legyen, vagy szakértők bevonásával kerüljön kidolgozásra új kalkulációs szabályzat. Ennek keretében kerüljön rögzítésre; milyen átlagos kihasználtság, milyen értékű gépkocsi és mekkora üzleti nyereség a kalkuláció alapja.
8. Kerüljön rögzítésre, ki vagy milyen szervezetek kezdeményezhetik a tarifa rendkívüli felülvizsgálatát?
9. Az Önkormányzat területére kiadott, illetve kiterjesztett engedélyek feltétele legyen, hogy a taxiórákban kizárólag a területre megállapított fix tarifa/tarifák szerepelhetnek.
10. A rendeletben szükséges rögzíteni, hogy személytaxi-szolgáltatás esetén az Önkormányzat közigazgatási határán belül transzfer-, illetve megállapodásos ár nem alkalmazható, kizárólag a taxiórában szereplő összeget köteles megfizetni az utas.
11. Rögzíteni kell, hogy a személytaxi-szolgáltatás díjából utólagos (halasztott vagy átutalásos) fizetés esetén sem adható és nem vonható le semmilyen jogcímen kedvezmény.
12. A vidékre irányuló fuvarok kezelése; a telephely közigazgatási határán belül taxiórával, a közigazgatási határon kívüli fuvarvégzés esetén az előzetes megállapodás alapján, kötelező számlaadás mellett.

#### IV. Ellenőrzés

1. Az ellenőrzés egy kézbe összpontosítása, a megfelelő jogosítványok delegálásával az illetékes hatóságok részéről. (Nemzeti Közlekedési Hatóság, Önkormányzat, Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kht., Közterület-felügyelet, stb.)
2. Egységes, a taxis vállalkozásokra vonatkozó „működési szabályzat” (Etikai kódex) kidolgozása, amelyben meghatározott, és az elkövetett vétségekhez megfelelő szankciókat rendel az új rendelet. Az Etikai kódexben foglaltak elfogadása a Taxiállomás használati engedély átvételekor nyilatkozat aláírásával történhet.
3. Az ellenőrzésre jogosult szervezet összetételének rögzítése. A Kamara, az érdekképviseltek és a hatóság/hatóságok delegáltjainak számszerűsítése.
4. Szükséges az ellenőrző szervezet ellenőrzési és szankcionálási rendjének kialakítása és annak a „szakbizottság” általi elfogadása.
5. Folyamatos, 24 órás, ellenőri jelenlét megszervezése az országban több településen nem kerülhető meg.

6. Az engedély visszavonása esetén a „Taxi vezetői engedély” kerüljön visszavonásra, amennyiben a gépkocsivezető vállalkozó is akkor egyidejűleg a „Taxi engedély” is kerüljön bevonásra. A bevont engedélyekről vezetett nyilvántartás alapján ne legyen lehetősége a szankcióval sújtott taxi gépkocsivezetőnek más vállalkozás működési engedélyének alapján „Taxi vezetői engedély” kiváltására. (ez ugyanis ma napi gyakorlat!)

7. Központi (országos, vagy regionális) panasziroda felállítása, mely munkaidőn túl üzenetrögzítő rendszerben teszi lehetővé a panaszok, illetve a talált tárgyak kezelését.

Összegezve:

Korábbi állásfoglalásainknak megfelelően ismételten hangsúlyozzuk, hogy a taxi piac hatékony szabályozása csak abban az esetben képzelhető el amennyiben annak valamennyi eleme egy időben az egymásra hatást figyelembe vételével kerül rendezésre.

Könnyen belátható, hogy a létszám – taxiállomás férőhely – tarifa mértéke szoros összefüggésben vannak egymással. Amennyiben a létszámot nem szabályozzuk és megállapítunk egy jövedelmező tarifát a pillanatnyi létszámhoz igazítva, rövidesen nem lesz elegendő taxiállomás férőhely a pályára beáramló magas száma miatt. Ezzel egy időben a jövedelmező tarifa is „elkopik” miután a növekvő létszám és a csökkenő fizetőképes kereslet miatt csökken a taxik kihasználtsága.

Természetesen azt is látni kell, hogy bármilyen jó szabályok kerülnek bevezetésre ellenőrzés és a vétkesek következetes szankcionálása nélkül azok semmit nem érnek majd. Azért, hogy ez ne így legyen megítélésünk szerint a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz – miután a taxi a tömegközlekedés egyénileg választható része - kell, hogy kerüljön, oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati döntést előkészítő bizottságban, döntési, illetve szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

Tisztában vagyunk vele, hogy a fentiekben leírtak egy része túlmutat a Minisztérium kezdeményezésén a rendeletmódosítás tekintetében, azonban úgy ítéljük meg, hogy problémák komplex megmutatása és azok megoldására való törekvés nélkül nincs esély a sikerre. Ennek érdekében, párhuzamosan felvettük a kapcsolatot a Főváros illetékeseivel, hogy meginduljon a párbeszéd és a közös gondolkodás!

Budapest, 2009. október 21.

.....  
Sipeki József elnök sk.  
BKIK VI.Taxis Szakmai Kollégium

.....  
Peredi Péter főtitkár sk. FUVOSZ

.....  
Dénes András főtitkár sk. KKVSZ

.....  
Nedeczky Tibor sk. MKFE

.....  
Dudás Zoltán elnök sk.  
MKIK Közlekedési Kollégium  
Egyéb Taxis Bizottság

.....  
Jakus József elnök sk.  
NiT/Autóbusztanács

.....  
Metál Zoltán elnök sk. OTSZ

.....  
Tamás Miklós elnök sk. TFTSZ