

Tájékoztató

Tájékoztatom a tisztelt drosztengedélyes partnereket, taxis vállalkozókat, cégeket, gépkocsivezetőket a 2011. június 8-i demonstrációt követő - 2011. június 9. és 2011. augusztus 30. - között folytatott tárgyalások eredményeiről.

A tárgyalásokon részt vettek a demonstrációt szervező Országos Taxis Szövetség, Taxis Fuvarszervező Társaságok Szövetségén túl a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete, a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége, Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete. Részt vettek továbbá a fővárosi fuvarszervező társaságok vezetői, delegált képviselői, illetve a tárgyalások koordinációjára a Főváros képviselője által felkért Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Ipari Tagozat Elnöke, a BKIK vezetői és tagjai.

Tarlós István főpolgármester úr a Főváros képviseletére engem, a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. ügyvezetőjét jelölt ki.

A tárgyalások tartalma négy fő gondolat köré csoportosult az érdekképviselők javaslata alapján az alábbiak szerint:

- drosztok száma, létszám
- fix tarifa,
- repülőtéri helyzet,
- ellenőrzés

Repülőtéri helyzet:

A Repülőtéri helyzettel összefüggésben megállapítható, hogy nem volt kívánatos az a helyzet, hogy a speciális taxiállomáson taxiba ülő és az utas beszálló ponton rendelésre érkező taxiba ülő utas nem kapott azonos színvonalú szolgáltatást. Az egyik utas fedett helyen közelítette meg járművét, a másik utas fedetlen helyen, hosszú lépcsőn, rampán levezető úton keresztül. A taxis érdekképviselők a fenti körülményekre tekintettel a Gazdasági Versenyhivatalhoz fordultak több alkalommal.

A BA Zrt. ezt a helyzetet mindaddig fent kívánta tartani, amíg a taxis szervezetek egy olyan konszenzusos javaslattal nem álltak elő, amely a közúti előtér közlekedési rendjének fenntartása mellett biztosíthatja taxiszolgáltatási tevékenységüket.

A BKIK megvalósíthatósági tanulmányt készíttetett a pufferparkolóból a közúti előtérre történő rendelt és előrendelt taxi behajtás szabályozására. A Taxis érdekképviselők nyilatkozatot tettek arról, hogy a rend kialakítása érdekében anyagi áldozatot nem hoznak. A BKIK ezért felajánlotta a megvalósítás költségeinek fedezetét. A Repülőtéren a közeljövőben bevezetésre kerül az ott található átmeneti parkoló és a közúti előtérben található beszállópontok közötti szabályozott taxiközlekedést biztosító informatikai rendszer, amelyet megvalósítását követő 3 hónap után a Budapesti Közlekedési Központ fog üzemeltetni. Ennek megvalósulásáig ideiglenesen a BA Zrt. visszaállítja az eredeti állapotot, amelyhez a rendet biztosító Nyilatkozat és Szankciórendszer is elfogadásra került.

A tárgyalások sikerre vezettek és ennek eredményeként a BA Zrt. a Liszt Ferenc Repülőtér 2 Terminál érkezési szint beszállító pontjait 2011. szeptember 7-én megnyitotta mindazon taxitársaságok és taxisvállalkozások előtt, amelyek csatlakoztak, vagy a jövőben csatlakozni fognak ahhoz a Nyilatkozathoz, amelyben vállalták a repülőtéri közlekedési rend és a Repülőtéri Rend, továbbá a megfogalmazott ideiglenes rendszabályok betartását.

Azon taxigépkocsik, amelyek fenti rendszabályok betartását megsértik, az ideiglenes rendszerből így a fuvarok felvételének lehetőségéből kizárásra kerülnek, a fuvarszervezők részükre repülőtéri fuvart nem biztosítanak.

Fix tarifa:

A fix tarifa bevezethetőségével összefüggésben számos probléma merült fel. Egyes számú legfőbb probléma az érdekképviseltek tagjai egymás között sem jutottak kompromisszumra a tarifa mértékével kapcsolatosan, sőt a saját javaslatukat is többször módosították a tárgyalássorozat idején.

A tárgyan javasoltam a TGFSZ által összeállított javaslatcsomaggal összefüggésben az önálló előterjesztés lehetőségét, amennyiben az érdekképviseltek és a résztvevő tárgyalópartnerek egyetértenek annak tartalmával. A Főváros várja a fix tarifa bevezetésére vonatkozó Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete.

Tájékoztattam az érdekképviselteket arról a körülményről, hogy az ártörvény alapján a fix tarifának az érvényben lévő szerződésekre nincs visszaható hatálya, ezért előállhat az a helyzet, hogy kizárólag a fuvarszervező/társasághoz tartozó vállalkozások kerülnek a jövőben rendelkezésre a meglévő nyomott árak miatt. Ennek következménye lehet az úgynevezett „mezítlábas” vállalkozók piaci ellehetetlenülése, amelyet személy szerint én nem támogatok.

Drosztok száma:

A tárgyalások során konszenzus alakult ki abban, hogy a korábbi követelések tekintetében a drosztok számának alakulása a fővárosi fuvarok számával és így a taxisok létszámával sincs semmiféle kapcsolatban. Így a taxisok létszámának jövőbeni alakulása szempontjából a drosztok száma nem meghatározó.

A taxis érdekképviseltek által rossz szerkezetűnek ítélt droszthálózat javítása érdekében a Főváros képviselőjeként arra tettem ígéretet, hogy a fővárosi főútvonalakon kialakítandó parkolóhelyek terhére 500 férőhelynyi, mintegy 100-150 új állomás kerülhet kialakításra az érdekképviseltek javaslatainak figyelembevételével.

Az érdekképviseltek által tett javaslatok nem érték el az 500 férőhelynyi volumet, illetve döntő többségük nem fővárosi kezelésben álló főútvonalakra koncentrálódtak, így a Főváros képviselőjeként felhívtam az érdekképviseltek figyelmét a helyszínek újbóli egyeztetésére, kiegészítésére. Ez az egyeztetés javaslatom ellenére sem valósult meg.

A taxis érdekképviseltek javasolták, hogy a belső kerületekben létrehozandó új állomásokkal azonos arányban a külterületeken nem használt állomásokat (500 férőhely) javaslatainknak megfelelően a Főváros szüntesse meg. A Főváros képviselőjeként a véleményem, hogy addig, amíg a havi rendszeres állomás ellenőrzési tevékenységünk során, tevékenységet végző taxis vállalkozót tevékenység végzése során észlelünk az állomáson, addig azt az érdekképviseltek általi javaslat ellenére nem szüntetjük meg azokat.

Az új taxiállomások létesítése érdekében a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft a honlapján közleményt tett közzé, amely alapján a megadott e-mail címre várta a javaslatokat, erről tájékoztatta a tárgyalópartnereket is.

Ilyen javaslat az elmúlt három hónapban egy sem érkezett. A drosztok megszüntetésére taxis érdekképviseltektől javaslat nem érkezett. Olyan állomás, amely az ez évben végzett ellenőrzéseink során tevékenységet végző taxis nem tartózkodott, nem volt.

Létszám:

A létszámkorlátozás kapcsán többször felhívtam a figyelmet arra, hogy létszámot adminisztratív módon korlátozni nem lehet, mert az versenyjogot sértő. A tárgyalások időtartama alatt időközben az Európai Unió is szabályozta e kérdéskört, amely alapján a korábban más magyarországi városban meglévő létszámkorlátozások is feloldásra kerültek.

Ellenőrzés:

Az ellenőrzéssel összefüggésben kialakult az a konszenzus, hogy ha vannak szabályok, csak és kizárólag akkor lehet azok megtartását ellenőrizni. Amennyiben a taxis tevékenység szabályozatlan, úgy értelmetlen az ellenőrzés fokozásáról egyáltalán beszélni. Az elmúlt fél évtől az ellenőrzési módszerek és időszakok megváltozása kapcsán az érdekképviseltek részéről a visszajelzés pozitív.

Előző megállapítások alapján a tárgyalók arra a következtetésre jutottak, hogy a taxis szakmai szabályok komplex kialakításáról gondoskodni kell. Ennek érdekében áttekintésre kerültek a jelenleg hatályos jogszabályok és új jogszabályok rendelkezéseire tettek a résztvevők szakmai javaslatot, amelyet egyszerű többséggel elfogadtak.

Jogalkotás:

Javaslatot tettem az ősszel elfogadásra kerülő személyszállítási törvény rendelkezéseinek kiegészítésére, amely felhatalmazza a Fővárost a taxis tevékenységgel összefüggő részletszabályok megalkotására. Az érdekképviseltek egyhangú döntéssel támogatták a javaslatot. Javaslatot tettem a taxis érdekképviseltek felé, hogy a készülő taxis tevékenységet szabályzó kormányrendelethez tegyenek témajavaslatot. Indítványoztam, hogy tegyenek javaslatot a Fővárosi Közgyűlés új rendeletéhez, a taxis szakmai részletszabályokat tartalmazó rendelkezésekre.

A fuvarszervező társaságok és érdekképviseltek a Főváros képviselőjével a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara szervezésében lefolytatott szakmai – a komplex taxi-szabályozásra vonatkozó normaalkotáshoz elkészült – javaslatai

A személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló .../2011.() Korm. rendelet módosítására

1. 2013. január 1. után a Főváros területén személytaxi-szolgáltatást végezni kizárólag a gyártási év alapján számított maximum 10 éves gépkocsival lehet. (Tehát a személytaxiként üzemeltetett gépkocsi utolsó időszakos jármű-minősítő vizsgálatán a gyártási évtől számított 10 évnél fiatalabb kell, hogy legyen.)
2. A taxigépkocsit fel kell szerelni kizárólag a taxi szót tartalmazó kadmiumsárga alapszínű szemből és hátulról minimum 150 x 600 mm felülettel látszó, megvilágítható berendezéssel, amelynek megvilágítása – eltérő színű vészvillogtatást kivéve – a viteldíjjelző készülék „foglalt” állásában nem működtethető.
 - 2.1. (Ver:1) A szabadjelzőnek három használati módja lehetséges:
 - 2.1.1. a taxaméter működtetésekor a szabadjelző nem világíthat,
 - 2.1.2. a szabadjelzőnek világítania kell a taxaméter „szabad” állásában.
 - 2.1.3. amikor a személytaxi nem végez szolgáltatást, a szabadjelzőt a gépkocsiról le kell szerelni
 - (Ver:2) A szabadjelzőnek három használati módja lehetséges:
 - a taxaméter működtetésekor a szabadjelző nem világíthat,
 - a szabadjelzőnek világítania kell a taxaméter „szabad” állásában.
 - amikor a személytaxi nem végez szolgáltatást, a szabadjelzőt a gépkocsiról le kell szerelni, vagy le kell takarni

- 2.2. Amennyiben a szabadjelző a gépkocsira felszerelt állapotban van, úgy a járművet és vezetőjét szolgáltatást végzőnek kell tekinteni, függetlenül attól, hogy milyen az aktuális foglaltsági / rendeltségi státusza.
- 2.3. Minden olyan beavatkozás, ami a taxaméter szabad állapota mellett arra irányul, hogy a szabadjelző ne világítson, valamiféle szankciót kell, hogy maga után vonjon.
3. A Kormányrendelet 21 §-ában foglaltakat alkalmazni kell a személytaxi szolgáltatásokra is, tehát a szolgáltatásoknak üzleti feltételeket kell meghatározni és ezeket a feltételeket ki kell függeszteni, illetve rendelkezésére kell bocsájtani az utasoknak, igény esetén és a rájuk vonatkozó kivonatát a gépkocsiban el kell helyezni.
4. A 12 § 3/b. bekezdése kiegészítésére EÜ 2. alkalmassági besorolású egészségügyi minősítés szükséges.
5. A személytaxi időszakos járműminősítő vizsgálatával egy időben és annak végrehajtása előfeltételeiül „nullás igazolás” (köztartozás mentesség igazolása) szükséges.
6. A fuvarszervezők által nyújtott vagyoni biztosíték a fuvarszervező által az utasnak, vagy a fuvarszervező által az alvállalkozónak okozott károk megtérítésére használható fel.
7. A személytaxi szolgáltatás pénzügyi teljesítőképesség érdekében meghatározott mértékű biztosítékkal kell rendelkeznie, amely az utas felé okozott károk megtérítésén túl ki kell, hogy terjedjen a fuvarszervező/társaság részére okozott kár megtérítésére is.
8. A diszpécser szolgálatoknál a fuvaradatokat 3 hónapig szükséges megőrizni.

A Főv. Kgy. rendelet a fővárosi hozzájárulás megadásának feltételei a személytaxi szolgáltatás, a fuvarszervező/taxitársaságok részére

1. A fuvarszervező pénzügyi megfelelőségét a saját tőke biztosítja, amely valamennyi hitelezett fuvar fedezetét kell, hogy biztosítsa, és mértéke fuvarszervező vállalkozásonként/társaságonként minimum 20 millió forint, 400 gépkocsit meghaladó gépkocsi park esetén a 401. gépkocsitól plusz 25.000,- Ft/gépkocsi. Adóévente 1 alkalommal (pl.: január 15-ig) a megelőző adóév december 31-i állapotot alapul vett szolgáltatói gépkocsiszámnak megfelelő mértékben aktualizálni szükséges.
2. Amennyiben a személytaxin a tarifátlán túl viteldíjra vonatkozó felirat markáns módon jelenik meg, úgy az adott járművel az utas megtévesztése megelőzése érdekében kizárólag a megjelenített áron van lehetőség szolgáltatás teljesítésére. Az ár megjelenítése senki számára nem lehet megtévesztő és ezt a megtévesztést az „apró betűs,, megjegyzések tartalma sem oldja fel.
3. Tekintettel arra, hogy a Kormányrendelet és az Önkormányzati Rendelet is számos feltételt alvállalkozói/taglétszámhoz köt, szükséges egy naprakész szerződés/tagnyilvántartással rendelkezni a fuvarszervezőknek/társaságoknak.
- 3.1. Aki a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megállapítása szerint tisztességtelen piaci magatartást tanúsít, annak engedélyét a főváros visszavonja. Tisztességtelen piaci magatartásnak minősül (későbbiekben a részletszabályokról egyeztetést szükséges tartani a tárgyban) kiemelten:

- 3.1.1. ismétlődően, vagy súlyosan megsérti az alkalmazottak foglalkoztatására vonatkozó szakmai és jogi szabályokat,
 - 3.1.2. a Fuvarozói Szabályzatot megsérti,
 - 3.1.3. a rádiófrekvencia-használati és forgalmazási szabályokat megsérti,
 - 3.1.4. a taxaméter használatának szabályait.
4. A fuvarszervező irodának / taxitársaságnak rendelkeznie kell:
- 4.1. Valamennyi a cég értékesítéshez fűződő telefon-előfizetése – amelyből legalább 1 vezetékes – a vállalkozás nevére szól,
 - 4.2. A tevékenységi területükön ügyfélszolgálattal, amely a beérkező észrevételeket, panaszokat kezeli,
 - 4.3. Belső ellenőrzési rendszerrel, amely az árak és a szolgáltatás színvonalának megtartásáért felel,
 - 4.4. Honlappal, amelyen az árak feltüntetésén kívül nyilvánossá kell tennie az alábbi információkat:
 - 4.4.1. utasok számára a szolgáltatás igénybevételének feltételeit,
 - 4.4.2. a nyitó oldalon a vállalkozás nevére szóló „üzleti név” meghatározását, céglogóját, ezek védettségét igazoló dokumentumok azonosítóit,
 - 4.4.3. az NKH által kiadott „Tevékenységi engedély” és a BKK által kiadott „Területi Szolgáltatói Igazolás” számának, és a dokumentumok másolatának megjelenítése,
 - 4.4.4. a szerződött gépkocsik száma,
 - 4.4.5. a „TE” és „TSZI” érvényességének ideje,
 - 4.4.6. a tevékenységi engedélyhez kapcsolódó óvadék/felelősségbiztosítás értékének meghatározását,
 - 4.4.7. felügyeleti szervek megjelenítése,
 - 4.4.8. észrevételek, panaszok fogadásával kapcsolatos tájékoztatás,
 - 4.4.9. általános szerződési feltételek,
 - 4.4.10. vállalkozás neve és telephelyének címe, elérhetősége,
 - 4.4.11. vállalkozás szakmai vezetőjének neve és elérhetősége,
 - 4.4.12. vállalkozás ügyvezetőjének elérhetősége.
 - 4.5. A taxis alvállalkozókkal megkötött szerződésekkel, amelyek mellékleteikben tartalmazzák a pénzügyi és szolgáltatási feltételeket,
 - 4.6. Fuvarozási Szabályzattal,

- 4.7. Etikai kódex-el, amely a fuvarszervező iroda / taxitársaság működésének etikai normáit rögzíti,
 - 4.8. Diszpécserszolgálattal, amely a megrendeléseket rögzíti, és a megrendelés továbbítását, a szolgáltatást teljesítő személygépkocsi vezetőjéhez.
5. A diszpécserszolgálat működésére vonatkozó kritériumok:
- 5.1. Vezetékes telefonszámon hívható.
 - 5.2. Folyamatosan üzemben, 0-24 órában kell működnie.
 - 5.3. A beérkező és kiközvetített rendeléseket számítógépes nyilvántartásba kell rögzíteni.
 - 5.4. A diszpécserszolgálatnál a telefonhívásokat (a megrendelést, annak elfogadását és a feladatot teljesítő személygépkocsi vezetője részére történt továbbítását) – elektronikus formában – rögzíteni kell, és legalább 3 hónapig meg kell őrizni.
 - 5.5. 2015. január 1-jéig a rádió forgalmazási anomáliák feloldása, a hasznos futásteljesítmény növelése, Főváros környezetterhelésének csökkentése érdekében geopozíció alapján végzett „csendes címkiadást” kell valamennyi fuvarszervezőnek és alvállalkozójának/tagjának alkalmazni. A szolgáltatóhoz társasághoz nem tartozó „mezítlábas” (kizárólag drosztról dolgozó) személytaxi szolgáltatóknak ilyen rendszerrel nem kell rendelkezniük. (A taxis érdekképviseltek ellene szavaztak).
 - 5.6. 2013. január 1-től Főváros területén végzett taxiszolgáltatás során a gépkocsikban bankkártyás fizetési kötelezettséget kell biztosítani.
 - 5.7. (Ver:1) 2015. évtől a tengelytáv minimum 2510 mm. Öt személy szállítása esetén a csomagtartó mérete minimum 430 liter.

(Ver:2) 2013. január 1-től beszerzett járműveknél a tengelytáv minimum 2510 mm. Öt személy szállítása esetén a csomagtartó mérete minimum 430 liter.
 - 5.8. 2015. évtől Euro 4, 2020. évtől kizárólag Euro 5 motorral szerelt taxigépkocsi részére adható droszt-használati engedély.

A tárgyalások lezárásra kerültek fenti szakmai célok összeállításával és elfogadásával, illetve a repülőtéri ki-és beszállópontok átmeneti megnyitására vonatkozó ideiglenes vállalásokról készített nyilatkozat és szankciók elfogadásával.

Budapest, 2011. szeptember 8.

Dr. Komáromi Endre
ügyvezető
Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető
Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft.