

Tisztelt Tarlós István Főpolgármester Úr!

A Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezet jelen indítvánnyal fordul a Főváros vezetéséhez. A beadvány lényegi mondanivalója, hogy az elmúlt másfél évtized hiányosságait - rövid határidőn belül - meg kell oldania a Fővárosi Önkormányzatnak. Az alábbiakban vázoljuk mindazt, amit eddig nem sikerült orvosolni. A szakszervezet elképzelései határozottak, megalapozottak és halasztást nem tűrőek, amelyeket taxisok véleményezésével alakítottunk ki, a saját érdekeik védelmében.

Létszám:

Európában számos nagyvárosban sikeresen alkalmazzák a taxik számának korlátozását. Nemrég még Bukarest is csatlakozott az elgondoláshoz.

Pécs, Ózd. Két példa a legutóbb bevezetésre került létszámkorlátozásra hazánkból.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a jelenlegi jogi környezetre tekintettel konkrét számokat nem lehet megjeleníteni rendeletben a létszámra vonatkozóan, kizárólag közvetett eszközökkel lehet a létszámot korlátozni. A megítélésünk szerint Budapesten ennek egyik eszköze, ha a mindenkor rendelkezésre álló drosztok számához viszonyítottan határozzák meg a kiadható droszt használati engedélyek számát. Mivel a közeljövőben valószínű, hogy nagy áttörés nem várható a droszt férőhelyek számának növekedésében, ezért a megítélésünk szerint ez a szabályozás védhető a GVH-val szemben is. A nemzetközi tapasztalatok alapján a szabályozott piacokon 1000 lakosra 2 taxi jut. Ez fővárosunkban 4000 autót jelentene a mostani közel 6000 - 6500-al szemben. A konkrét tervezetünk szerint a 1:3 arányt javasoljuk a férőhely-engedély arányra. Így a kiadható engedélyek száma a mostani droszt férőhely alapján a kb. 4500 számban határozható meg. A pécsi tapasztalatok alapján a szabályozásnak ki kell térnie a várakozó listára feliratkozók nyilvántartási, illetve a lista aktualizálási kötelezettségére is. Javasoljuk, hogy a nagyarányú engedélykiadást függessze fel az Önkormányzat és mindaddig tartsa azt fenn, amíg a férőhelyek száma egyenes arányosságban nem realizálódik azzal.

Ellenőrzés:

A jelenlegi helyzetet áttekintve azt tapasztaltuk, hogy az ellenőrzésre jogosultak (Fővárosi Önkormányzat ellenőrei, Közterület felügyelők, Nemzeti Közlekedési Hatóság, Nemzeti Fogyasztóvédelmi Felügyelet) egymástól függetlenül nem kellő hatékonysággal tevékenykednek. Megítélésünk szerint a jelenlegi „droszt rendeletben” kell olyan hatékony felhatalmazással ellátni a Nonprofit kft. munkatársait, mely eredménye a hatékony ellenőrzés lehet. Ennek egyetlen olyan egyszerűen kezelhető formája van, ha a kiadott droszt használati engedéllyel kapcsolatosan a vállalkozó és a Nonprofit Kft. között minden évben megkötött szerződés tartalmi elemeit bővítjük oly módon, hogy jogalapot teremtsen a Nonprofit kft. képviselőinek az ellenőrzésre, a szabályokat megsértőkkel szemben a „pótdíjazásra” (mint a BKV-nál), vagy akár a droszt használati engedély visszavonására.

Szintén az ellenőrzés alapját jelenti, ha a lakosságot olyan helyzetbe hozzuk, hogy tudjon informálódni a taxi szolgáltatás alap adottságaival kapcsolatosan. Ha az utazás iránt érdeklődőknek lehetőségük nyílik megismeri az alkalmazható tarifákat, a bejelentés lehetőségeit akkor tudatos fogyasztóként tudja igénybe venni a szolgáltatást, illetve fel tud lépni a szabályokat megsértőkkel szemben. Ennek nagyon egyszerű eszközei állnak a rendelkezésünkre, melyeket az Önkormányzat nem használ ki.

A megfelelő ellenőrzés mit sem ér kellően hatékony szankcionálás nélkül. Ennek kialakítása elengedhetetlen része a szabályozásnak.

Tarifa:

A jelenlegi ártörvényben megfogalmazottak szerint három lehetősége van az Önkormányzatnak:

- Nem szabályozza a taxik tarifáit
- Hatóságilag maximált tarifát vezet be (15 éve ez a jelenlegi helyzet, mely nem hozta meg a várt eredményt)
- Hatóságilag rögzített árat vezet be (ez a fix tarifa)

A szabályozás fontossága mindannyiunk előtt ismert, illetve a maximált tarifaszabályozás hiányosságait az elmúlt 10-15 év bizonyította.

A jogszabályi környezet a módosítás esetén a fix tarifa bevezetésének lehetőségét biztosítja az Önkormányzatnak.

- Közgazdasági számításaink és tapasztalataink igazolják, hogy a jelenlegi költségek mellett veszteségesek a 11 évvel ezelőtt megállapított tarifák. Ezeket a számításokat figyelembe véve alakítottuk ki a saját elképzelésünket az egyetlen, hatóságilag rögzített árat illetően.. 600 Ft alap, 280 Ft/Km és 100 Ft/perc. Ezen összegek alatt nem tartjuk elfogadhatónak a fix tarifa létrehozását! A továbbiakban nem támogatjuk a taxaméterrel végzett személyszállítás esetében a transzferárak alkalmazását, így a korrekciós tarifa és a „fék” elvételét szorgalmazzuk. Csak taxaméter használatlalt lehessen fuvart végezni.
- Szintén a tarifaszabályozást érintő kérdés, mely utal a káros anyag kibocsátás mennyiségének csökkentésére. A telefonon rendelt taxik a címre érkezéskor azonnal kötelesek legyenek indítani a taxióráikat. A mai helyzetben nagyon sok esetben azért szidják az irreális helyzetben várakozó taxikat, mert a Kedves Utas a közösség érdekeit figyelmen kívül hagyva várakoztatja a megrendelt taxit, amely ez idő alatt nem számol fel várakozási díjat. Azt gondoljuk, hogy a szabályozással elérnénk, hogy az utasok várják a taxit, melyet azonnal igénybe is vennének és ezzel a taxik nem akadályoznák a forgalmat, és a várakozási idő csökkentésével csökkentenénk a káros anyag kibocsátás mértékét is.

Drosztok helyzete, kezelése:

Tárgyalásaink során minden érintett részéről felmerült az igény a hatékonyan működtethető, az utasok igényeit is szolgáló droszthálózat kialakítására. A jelenleg kialakított drosztok száma, és elhelyezkedése abszolút nincs összhangban a jelentkező kereslettel. Ezen túl úgy gondoljuk, hogy a szolgáltatási díj ellenében nem kapják meg a taxisok azt, ami megilleti őket.. Például: Felszíni munkálatok, építkezések következtében számos droszt szűnt meg Budapesten, amelyek helyett még ideiglenes sem létesült. Szelektív hulladéktárolót rendszeresen taxidrosztokon helyeznek el. Illetéktelenek parkolnak, várakoznak az őket nem megillető helyeken, miközben a munkáját végző taxi gépkocsivezető a várakozni és megállni tilos hatálya alatt kénytelen pozícionálni önmagát, amelyet harmincezer forintos csekkkel szoktak dotálni a rendőrség részéről.

Repülőtér:

Véleményünk szerint számos olyan probléma áll fenn a mai napig a nemzetközi repülőtéren, amelyet csak a Főváros képes rendezni. A kizárólagossághoz kétség sem fér. A tapasztalataink viszont azt mutatják, hogy az egyszerűbb megoldás lett választva. A TGFSZ- nek van saját koncepciója a repülőtéri drosztek gazdaságos üzemeltetésére, amely nem sértene versenyjogot, a szabad választás jogát, korrupció és kockázat mentes lenne. A jelenlegi helyzet számunkra elfogadhatatlan, ezért felajánljuk a segítségünket egy közösen kidolgozott projekt megvalósításában.

A TGFSZ úgy gondolja, a szakmai segítség eddig is rendelkezésére állt a Főváros mindenkori vezetésének ahhoz, hogy európai módon szabályozza a budapesti taxi közlekedést. Időben sem volt hiány, konkrétan több mint egy évtizede várjuk a munkánk megőrzése és annak védelmének érdekében hozott intézkedéseket. A taxi vállalkozók-munkavállalók nem tudnak több időt szánni a várakozásra! Ígéretük tucatjait hallhattuk eddig úgy, hogy a meg nem valósult szabályozás háttérben erre nem hivatott személyek álltak, nem a taxisok érdekeinek figyelembevétele mellett.

Hisszük, hogy számít hatezer választópolgár és annak családjának véleménye, sorsa, megélhetése. Hisszük, hogy a jelenlegi városvezetés nem kívánja folytatni mindazt, amit az előtte hosszan tevékenykedők bizonyítottak.

A TGFSZ a szabályozás megoldására a fent említett okok figyelembe vétele mellett úgy gondolja, hogy a folyamatos egyeztetések mellett 90 nap elegendő ennek megalkotására. Ha az egyeztetések során nem tudunk megállapodásra jutni a tagjaink védelmének érdekében, abban az esetben a szakszervezet kész az alkotmányos jogainak érvényesítésére, így a forgalom lassító demonstráció lehetőségének megvalósítására lépéseket fog tenni.

Tisztelettel:

Farkas Zsolt

TGFSZ
Elnök

Fárbás Tibor

TGFSZ
Alelnök - Szóvivő

Budapest, 2011.06.01.