



Dr. Komáromi Endre
divízióvezető úr részére

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

Tárgy: Állásfoglalás a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült rendelettervezetről

Tisztelt Divízióvezető Úr!

A BKK részéről 2012. szeptember 12-én megküldött levélre, amelyben a mellékletbe szereplő határozati javaslatok véleményezését kéri, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma az alábbi szakmai álláspontot alakította ki.

A határozati javaslat 1/a pontjában szereplő hatósági rögzített ár megállapítását javasoljuk az alábbi értékekkel:

Alapdíj legyen a távolsággal arányos egységdíj kétszerese: 580 Ft, vagy minimum 550 Ft,

Távolsággal arányos egységdíj: 290 Ft/km

Idővel arányos egységdíj a 15 km/óra határsebesség figyelembe vételével legyen az útdíj egynegyede: 72 Ft/perc, vagy maximum 80 Ft

A határozati javaslat 2/a pontjában szereplő önkormányzati rendelet megalkotását javasoljuk, az alábbi észrevételek és javaslatok figyelembe vételével:

Jogi aggályok

Ahogy az 2012. augusztus 13-án kelt levelünkben is jeleztük, törvényi rendelkezések figyelembevételével, álláspontunk szerint a fővárosnak jelen pillanatban nincs felhatalmazása a rendelet alábbi pontjaiban megfogalmazott előírások meghozatalára. Ettől függetlenül szakmai álláspontunk ezekben a pontokban a következő, nagyobb részét az alábbi formában elfogadhatónak tartjuk:

2.§ (5): a gépkocsi életkorának meghatározása. Szakmai álláspontunk szerint rövidesen hatályba lépő, vonatkozó kormányrendelettel összhangban elfogadhatónak tartjuk a 10 éves korhatárt.

2.§ (6): a gépkocsi motorteljesítményének meghatározását nem támogatjuk. Álláspontunk szerint a gépjármű egyéb paramétereinek meghatározásából (tengelytáv, csomagtartó úrtartalom) eredően a beépítésre kerülő motor teljesítménye a gyártó által garantáltan elegendő kell, hogy legyen a személyszállítási tevékenység végzéséhez.

2.§ (8): légkondicionáló berendezés előírására. A hatósági rögzített ár alkalmazásával együtt elfogadhatónak tartjuk az erre vonatkozó szabályozást.

4.§ (1): „névére szóló vezetékes telefon előfizetésről” szóló igazolás feltételül szabásához

4.§ (2): a „folyamatos diszpécser szolgálatás” feltételül szabásához

Ipari Tagozat

- 4.§ (3): a „köteles ... rögzíteni” megfogalmazásra, helyette a rendeletek rögzítésre alkalmasnak kell lennie előírás megfogalmazására lenne csak törvényi felhatalmazás,
4.§ (4): a telefonszám előfizetés tulajdonosának meghatározására,
4.§ (5): a „rögzíteni kell” megfogalmazásra, helyette a rögzítésre alkalmasnak kell lennie előírás megfogalmazására lenne csak törvényi felhatalmazás

Szakmai és közgazdasági javaslatok és aggályok:

- 2.§ (3): Az ebben a pontban leírt szabadjelfő alkalmazását - BKK logó nélkül - javasoljuk a Fővárosi Önkormányzattal szerződésben lévő fuvarszervező irodához nem tartozó vállalkozók számára kötelezővé tenni. A fuvarszervezővel szerződésben álló vállalkozók számára javasoljuk a fuvarszervező védjegyotalom alatt álló szabadjelfőjének használatát tegye lehetővé a rendelet.
- 2.§ (6): az euro 4 környezetvédelmi besorolás 2013. május 1-jei bevezetésére a hatósági rögzített ár javaslatunkban szereplő értékekkel, a rendelet hatálybalépésével egyidőben történő bevezetését követően kerüljön sor. Az euro 5 környezetvédelmi besorolás 2018. január 1-jei bevezetését támogatjuk,
- 2.§ (7): csomagtartó méretének meghatározását elfogadjuk azzal a kiegészítéssel, hogy kombik és egyterűek esetében a kalaptartóig megadott űrtartalom +30% legyen az űrtartalom megállapítás alapja.
- 2.§ (11): a reklámkihelyezések korlátozása esetén javasoljuk, hogy a kihelyezés hátsó lökhárítón és a hátsó szélvédőn 100x700 mm méretben legyen engedélyezett.
- 4.§ (6): a diszpécseralkalmazás indokolatlanul részletes és túlzott műszaki elvárású követelményeit, javasoljuk a frissítési időintervallumot 20 mp-re módosítani, bevezetésének határidejét a rendelet hatályba lépésétől számított 12 hónapban megállapítani.
- 5.§ (2): fuvarszervezők felé a túlzottan nagy összegű (50M HUF) sajáttőke érték előírását, javaslatunk 30M HUF.
- 12.§ (5): utas-felvételre világító szabadjelfővel várakozás csak a taxiállomáson előírást, jelenleg nem tartjuk támogathatónak, mivel jelen pillanatban a meglévő taxiállomás hálózat hiányos, és férőhelyszáma a kiadott engedélyekhez viszonyítva kevés.
- 12.§ (10): a taxiállomás használat éves díjának emelését elfogadhatónak tartjuk, abban az esetben, ha azt az ellenőrzések hatékony rendszerének kialakítására és működtetésére, valamint a taxiállomás hálózat rendszerének felülvizsgálatára és átalakítására fordítja a BKK.
- 16.§ (1):
Támogatjuk az éjszakai tarifa megszüntetését. A jogszabályi megfeleléség érdekében, Budapest közigazgatási határán kívül a hatósági rögzített árnak megfelelő vidéki tarifa megállapítását javasoljuk.
- Az 1. számú mellékletben az egységes arculatra, valamint az autók színét illetően két alternatívát mutatunk be: fehér-sárga és fekete-sárga kombinációt. A védjegyotalom alatt álló céges egyedi szabadjelfők és egyéb társasági színhelyes és jól látható méretben elhelyezhető jelzések megjelenítését, az autók fehér-sárga színekombinációjával támogatjuk a mellékletben szereplő módon.
- A 2. számú mellékletben bemutatjuk több európai nagyváros taxijainak színvilágát, valamint a reklámozási szokásokat.



Javasoljuk a rendeletben az alábbiak szabályozását:

- A hatósági rögzített ár évenkénti felülvizsgálatának kötelezettségét.
- A 7.§ (2) bekezdéséből olyan taxiállomás BKK általi létrehozásnak lehetőségét, amely rövid ideig tartó kiemelt rendezvények esetére a rendezvényt nem szerződött, vagy taxi-társaságokhoz nem kapcsolódó taxisok részére kizárólag utas-felvételi, illetve utas-kiszállítási lehetőséget ad. Tehát nem a várakozásra is alkalmas hagyományos taxiállomás lehetőségét, hanem a csak ki- és beszállási-hely létrehozásnak szabályozását. Álláspontunk szerint ilyen speciális taxiállomási szabály meghozatalára a fővárosnak, mint a közterület tulajdonosának, és mint a 2012. évi XLI. törvényben felhatalmazott szervnek lehetősége lenne.
- a Tv.12.§. (3) Az adott település területén lévő taxiállomások igénybevételének rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg.

Továbbra is javasoljuk, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviselők támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, ezáltal egy új, egységes rendelet megalkotását. Annak érdekében, hogy a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz, kerüljön, oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati testületben, döntési, illetve szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

Fenti javaslataink részletes kidolgozására, felkérés esetén, a fővárosi taxis szakma képviselői vállalják az együttműködést a Főváros szakértőivel.

Budapest, 2012. október 8.

Dudás Zoltán sk.
elnök

VI. Közlekedés, Szállítás,
Szállítmányozás Osztály

Tamás Miklós sk.
elnök

Taxis Szakmai Kollégium
VI. Közlekedés, Szállítás,
Szállítmányozás Osztály