

Az érdekérvényesítéshez szükséges feltételeket legitimizálni kell a gazdasági önkormányzatiság keretein belül, ezért szükséges:

a) érdekképviselői törvény megalkotása,
b) az alkotmányreform kapcsán lehetővé tenni, hogy kétkamrás parlamenti rendszerben a köztisztviselői kamarák és a szakmai szövetségek képviselője is megoldott legyen.

A kamarai tagdíj társasági adóból történő levonásának lehetőségét az eredeti elképzelések szerint meg kell teremteni.

Szakértők bevonásával meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy a szakma speciális biztosítási igényeit teljesen, vagy véglegesen hogyan lehet szakmai biztosító egyesületek létrehozásával ki-egészíteni és a lehetőségekről a résztvevőket tájékoztatni kell.

A közúti közlekedési alágazat szolgáltatói szükségesnek tartják szakmai elismerésüket, és ezért követelik, hogy az Országos Képzési Jegyzékben szakmaként jelenjenek meg a jelenleg tevékenységet végzők oktatási és vizsgakötelezettsége nélkül.

A szakma valamennyi művelőjét erősen sérti, hogy a gazdasági szabályozás a közúti közlekedési szolgáltatókat korlátlanul terhelhetőnek tekinti, ezért tiltakoznak:

- a már bevezetett gépjárműadó rendszere, mértéke, alkalmazhatóságának viszonylagos kötetlensége ellen,
- a már közpénzből megépített autópályákon a tervezett autópályadíj bevezetésének terve ellen,

- a társadalombiztosítási terhek, mint a betegszabadság mértékének növelése, a munkáltatót terhelő táppénzfizetési kötelezettség bevezetése ellen,
- az iparűzési adó alapjának mai megállapítási módszere ellen,
- az ÁFA visszaigényelhetőségének diszkriminatív megkülönböztetése ellen.

Ezt a záródokumentumot a Fuvarozók V. Országos Konzultációs Szakmai Konferenciája plenáris ülésen jóváhagyta és megbízta a konferenciaszervezőket, hogy nevében küldje meg tájékoztatósi céllal az MKIK-nak és regionális szervezeteinek, az országos közúti közlekedési érdekképviselőket, az ÉT munkaadói érdekképviselőket, akik csatlakozhatnak, továbbá dr. Lotz Károly KHVM miniszter úr részére, aki a konferencia fővédnöke volt és személyesen előadást tartott, amely után vállalta, hogy a szükséges teendőkrol egyeztető megbeszélést folytat a szervezők képviselőivel, akiket erre a tárgyalásra a szervezők is felkérnek.

Szeged, 1996. január 27.

A konferencián részt vettek nevében:

Peredi Péter, FUVOSZ

Saslics Elemér, Volán Egyesülés

Az ajánláshoz csatlakozó szervezetek:

MKFE, MKIK, MTSZ, KKV SZ, VÁLTOÓE, TSZSZ

Áprilisban a Fővárosi Közgyűlés elé kerül a taxiszolgáltatás helyzete

– beszélgetés Rusznák Imrével, a Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Bizottság elnökével –

– A Fővárosi Önkormányzat meglehetősen régóta tervezgeti a taxipiact rendezését, ámde ebből – például a taxiállomások terén – szinte semmi nem valósult meg. Ezért aztán a taxisok, amikor az időről időre előkerülő rendezési elképzelésekről hallanak, már csak mosolyognak. Ön szerint mikorra várható valamilyen rend a fővárosi taxifronton?

– Tudom, hogy a taxisoknak is nagyon sok a problémájuk, és ezért nem nagyon hiszem, hogy mosolyognak. Sajnos arra nem tudok konkrét választ adni, hogy mikorra várható a REND. Mindenesetre áprilisban a közgyűlés elé kerül a taxiszolgáltatás helyzete, és ez remélhetőleg előrelépést jelent majd az elmúlt időszakhoz képest. Sajnos azt sem merem állítani, hogy a Fővárosi Önkormányzat az összes problémát képes megoldani, mert ebből jó néhány nem a mi hatáskörünk.

– Melyek azok a kérdések, amelyek a főváros vezetése szerint megoldásra várnak, és ebből mi az, amit saját hatáskörben lehet(ne) rendezni?

– Az egyéni véleményem az, hogy ma a taxiszolgáltatás egésze problémás. Számítatlan rendezetlen kérdés van. Ezért indult el Vajda Pál főpolgármester-helyettes úr és az illetékes ügyosztály vezetésével az az előkészítő munka, amelynek keretében megvizs-

gálták, hogy ebből a problémakörből mit tud a főváros megoldani? A Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Bizottság első ütemben két szempontból tárgyalta ezt a kérdést.

Először is azt vizsgáltuk, hogy a lakosság hogyan ítéli meg ezt a helyzetet. Ehhez nagyszerű anyagot adott a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség (Ezt közölte teljes egészében a Taxisok Világa is a februári számában. – A szerk.), és aminek bizonyos részleteit a nagy nyilvánosság is megismerhette a napilapokból. Ehhez a témakörhöz csatlakozott a főváros illetékes ügyosztálya által készített anyag, amely a tárcák és a kamara álláspontját is figyelembe vette. Ez utóbbi anyag még nem a végleges, közgyűlés elé kerülő változat volt. Ezen még lehet változtatni igény szerint.

A szakanyagokból úgy látszik, hogy az egyik égető problémát a taxiállomások jelentik. Abban konszenzus van, hogy létre kellene hozni egy szervezetet, amelyik a drosztok üzemeltetését megoldaná. Természetesen a részleteket még ki kell dolgozni, de jelenleg úgy tűnik, hogy a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával együttműködési szerződést tudunk kötni a drosztok fővárossal történő közös üzemeltetésére. A részleteket illetően sok tisztá-

zatlan kérdés van. Például: kik azok, akik ezeket az állomásokat igénybe vehetik, kötelező-e fizetni minden taxisnak, vagy nem, az agglomerációhoz tartozók, vagy esetleg a vidékiek beállhatnak-e stb. Mindenesetre az biztos, hogy ez az a kérdés, amelyben a főváros tud lépni. Amennyiben a közgyűlés kimondja, hogy jöjjön létre egy ilyen szervezet, akkor úgy gondolom, már tettünk egy lépést a helyzet javítása érdekében.

A másik szempont, amit a Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Bizottság vizsgált, az az ellenőrzések kérdése. Abban sincs vita, hogy erre szükség van, (vagy lenne). Tudjuk azonban azt is, hogy nagyon sok szervezet van, amelyik ellenőrzésre jogosult. Ezzel kapcsolatosan is volt olyan javaslat, hogy erre valamiféle külön szervezetet kellene létrehozni, azonban én úgy látom, ennek ma nincsenek meg a jogi alapjai, hiszen nem lehet elvenni a meglévő hatóságoktól az ide vonatkozó jogait. Legfeljebb koordinációról lehet szó, és az összehangolt, folyamatos ellenőrzés valószínűleg megfelelő eredményt hozna.

A szabad ár-hatósági ár kérdéskörrel szintén foglalkozunk majd. Azonban ebben az esetben csak javaslattevési jogunk van. A döntés a szakminisztérium, illetve

az országgyűlés joga. A mi bizottságunkban az a vélemény alakult ki – ez nem határozati javaslat volt –, hogy a jelenlegi tarifarendszer nem jó, ezen változtatni kellene. Valószínűleg a legjobb megoldás a legmagasabb ár meghatározása lenne. Ezzel nyilván a taxisok jelentős része is egyetért. Tudomásom szerint az érdekképviseltek sem örülnek a jelenlegi nyolctarifás rendszernek.

Sajnos vannak még egyéb problémák is. Ilyen például a taxaméter, a rendszámtábla és az engedélykiadás kérdése. Vita volt a szakmátsításról is. Végül is az a határozat született, hogy a felvetődött problémákat összegyűjtjük és átadjuk a Közmű Ügyosztálynak, ahol majd feldolgozzák. Ennek alapján további konzultációkra van szükség az érdekvédelmi szervezetekkel és a kamarával, mert az lenne az ideális – tudom, hogy ez illúzió –, ha olyan szabályozás születne, amellyel mindenki meg lenne elégedve.

Külön vita van a taxik számának korlátozásáról. Tudjuk, hogy a vállalkozók számának korlátozása nem járható út, ezt az Alkotmánybíróság is kimondta. Azonban, ha a parkolási, közlekedési szempontok alapján vizsgáljuk meg a kérdést, az talán eredményre vezet. A főváros által készített szakanyagból kitűnik, hogy nem Budapest lenne az egyetlen, ahol a taxik számát korlátozzák. Mindenesetre nem szeretnénk olyan rendeletet alkotni, amit az Alkotmánybíróság néhány hónap múlva eltöröl, ezért előzetesen alkotmányjogszókkal is tárgyalni kell.

A jelenlegi helyzettel szinte senki sincs megelégedve, legfeljebb azok, akik ezt a zavaros helyzetet kihasználva visszaélnék a lehetőségekkel. Nekem szent meggyőződés, hogy a taxisok többsége békében, nyugodtan szeretne dolgozni, és ez az anarchia nekik sem jó. Nekünk pedig a tisztességes többség érdekeit kell képviselnünk. Ha a jelenlegi helyzet hosszútávon megmarad, az rendkívül rossz hangulatot okoz majd nemcsak a taxisok, hanem az utazóközönség és a turisták köreiből is, és ez nem használt Budapest arculatának.

Ha

Önnek már van/volt autó ülés-huzata, akkor minden bizonnyal tapasztalta: a legtöbb huzat vagy összegyűrődik vagy hamar elszakad.

Profí ülés-huzatot csak kevesen készítenek.

**1173 Budapest, Hóbagoly u. 8.
(Madártelep)**

Tel.: 256-3256

– A drosztkelző szervezet felállításának igényéről én már 1991-ben írtam e lap hátsólapjain. Most 1996-ot írunk. Milyen esély van ma arra, hogy 23 kerület és a Fővárosi Közgyűlés érdekei ebben a vonatkozásban egybeessenek?

– Arra, hogy ezek az érdekek egybeesnek vagy sem, nem tudok válaszolni, de nyilván

tulajdonában lévő drosztkelzőket? Lesz erre pénz? Ma már szinte minden frekvenciált drosztra egy-egy nem korrump Superman kellene.

– Én azért ennél optimistább vagyok. Ha van egy rendelet, az azt jelenti, hogy aki megszegi és rajtakapják, annak viselnie kell a következményeket. Jelenleg ilyenre nem



Rusznák Imre: Ma a taxisolgáltatás egésze problémás

ván nehéz úgy egyeztetni, hogy mindenkinek egyformán jó legyen. Szerintem a fővárosnak megvan a jogi lehetősége egy közös drosztkelző szervezet létrehozására.

– Szükség esetén hatalmi úton is érvényesíthető ez a jog?

– A Fővárosi Önkormányzat nem szeretni hatalmi úton érvényesíteni jogait. Inkább a folyamatos egyeztetésre törekszünk a kerületekkel. Mindenesetre a főváros már elfogadott egy közterületi rendeletet a főváros egészére azzal, hogy annak végrehajtására és keretei között, helyi sajátosságainak megfelelően minden kerület szabályozhatja saját „közterület-rendeletét”. A főváros pedig elfogadott a saját tulajdonában lévő útvonalakra egy másik rendeletet. Ez ad alapot arra, hogy bizakodjam abban, hogy meg tudunk majd állapodni ebben a kérdésben a kerületek képviselőivel, a polgármesterekkel, mert a rend nekik is érdekük. Ennek természetesen anyagi oldala is van, hiszen a befolyt összegből majd részesednek a kerületek is.

– Úgy gondolom, hogy a fővárosban ma olyan gondok jelentkeznek, amelyek már ezen a huzavonán túlmutatnak. A taxiállomások 90%-át különböző csoportok foglalják el, és nem egy esetben a háttérben maffiaszerű szerveződés áll. Külső szemlélő ebből mit sem lát, hiszen a taxiállomásokon taxik állnak szépen sorban. Hol itt a probléma? – kérdezik. Lehetségesnek tartja, hogy a főváros ezektől az „erős” emberektől visszaszerezze a

lehet számítani, mert nincs szabályozás. Amennyiben a kezelői szervezet létrejön, a Fővárosi Közterület Felügyelet – amelyet szeretnénk megerősíteni – érvényt fog szerelni a közterületekre vonatkozó rendeleteknek.

Ismétlem, a rendezésre a szándék megvan, azt viszont tudni kell, hogy a budapesti problémáknak ez csak nagyon kicsi szegmense, de a kihatása ennek a többszöröse.

Bizottságunk kiemelt feladata a turisztikával való foglalkozás, ezért ezt a taxikérdést ilyen szempontból is vizsgáltuk. Itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy minden taxis figyelmét felhívjam a turistákra, akik sokszor az első és utolsó képük az országról az, amit a taxiban töltenek, és az így szerzett tapasztalat bizony komolyan befolyásolja az országról, és a fővárosról kialakult véleményt. Ezért is foglalkozunk mi a taxikérdéssel ilyen alaposan, sőt ezt a problémakört a továbbiakban sem szeretnénk lezárni.

A főváros vezetése érzi, hogy ebben a kérdésben feladata, felelőssége van, és mindent meg fogunk tenni annak érdekében, hogy előrébb lépjünk. Én, mint a Kereskedelmi Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Bizottság elnöke, úgy gondolom, hogy miután évek óta mondják a taxisok, az utasok, a turisták, hogy ez így nem jó, és lényeges változás mégsem történt, most azon leszünk, hogy ez hamar változzon.

– kó –