

Tisztelt Olvasó!

Az utóbbi hetekben naponta kaptuk a kérdéseket a TELE 5 TAXI-nál kialakult helyzettel kapcsolatban. Miután lapzártakor még semmi nem tisztázódott, a problémával csak a következő számunkban foglalkozunk.

A szerk.

BTI-gyórhír

1996. május 1-jei hatállyal megváltozott a társadalombiztosítási járulékok minimumának mértéke.

Ennek megfelelően a magasabb díjbefizetést az 1996. június 10-i befizetésre kell teljesíteni, melynek értéke 7613 Ft. Korábban ez 6405 Ft volt. Az új szabály már nem a január 1-jén érvényes minimálbérhez, hanem a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbérhez köti a minimális fizetési kötelezettséget. Tehát az új értéket a június 10-i befizetésre kell először alkalmazni. A fentiek a társadalombiztosításról szóló 1975. évi 2. törvény módosításában a Kódexpressz 206. számában jelentek meg.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

Készült a Magyar Taxis Szövetség és a

Budapesti Taxisok Ipartestületének támogatásával.

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

TÖRDELŐSZERKESZTŐ:

Hanusz Györgyi

NYOMDA:

Verseghy Nyomda Kft.

Felelős vezető:

az ügyvezető igazgató

KIADÓ: O-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ:

a Budapesti Taxisok

Ipartestületében.

Cím: 1191 Budapest XIX. ker.,

Attila u. 49-53.

Telefon: 282-9887

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1191 Bp XIX. KER., ATTILA U. 49-53.

TELEFON/FAX: 280-1864

LASSÚ VÍZ PARTOT MOS. ÉS A GYORS?

– ismét megoldatlan maradt a fővárosi drosztkérdés –

Hosszú ideje úton-útfélen mást sem lehetett hallani az illetékes fővárosi vezetőkől, mint hogy a tragikussá váló taxiállomás-problémáról áprilisban tárgyal majd a Fővárosi Közgyűlés. Ettől az időponttól taxisok és utasok egyaránt azt várták, hogy a kialakult helyzetre megoldás születik. Tévedtek. A Közgyűlés elé sem került a kérdés. Minden maradt a megszokott mederben. A kiadott nyilatkozatokból az derül ki, hogy legközelebb valószínűleg egy év múlva kerülhet ismét szóba e problémakör. (Ez sem jelent azonban megoldást. Mindössze azt, hogy majd vitatkoznak róla. Ha igaz...)

Pedig a probléma igazán nem új keletű. Még 1982-ben kezdődött, amikor a megjelenő magántaxisok a Főtaxi által bérelt taxiállomásokat következmény nélkül elkommunizálták.

A következő jelentős lépcsőfok e kérdéskörben a '90-es évek elejére tehető, amikor a repülőtéren kialakult (kialakított?) helyzet kapcsán világossá vált, hogy a mai Magyarországon az erőszak, a jogtalanság ellen a jog eszközeivel fellépni kilátástalan, értelmetlen folyamat. Aki mégis ezt az utat választja, biztos vesztes.

A következmények elmaradását, a tehetetlenséget látva egyre többen kezdek maguknak megfelelő „életteret” kisajátítani. Azonban ezért nem érdemes a taxisokat hibáztatni, mert nem elsősorban ők a bűnösök. A probléma igazi gyökere valószínűleg ott van, hogy rendkívül kevés a legális férőhely a drosztkon. Az oly sokszor emlegetett Nyugaton a taxik számának legalább 1/3-ára van beállóhely kijelölve. Amennyiben a főváros ezt a példát követné, úgy 2500-3000 taxi megállását kellene biztosítani, a jelenlegi kb. 1000-rel szemben. (Ez a szám is jóval kisebb, mert a kijelölt taxiállomások nagy részén jelenleg magánautók parkíroznak.) Amíg a kérdésben nincs előrelépés, addig csak látszatintézkedéseket lehet hozni, mert utas alig van, és a kiadott taxiengedélyek birtokosai teljes joggal gondolják, ha (helyi) adót, és különböző néven beszedett sokfajta sarcot fizetnek, akkor jogukban áll a szabad vállalkozás-gyakorlás is, aminek elengedhetetlen része a taxiállomás-használat is. Amennyiben erre nincs mód, megállnak a tilosban, a járdán, vagy ahol tudnak. A terület tulajdonosa (hosszú évek alatt még ezt sem sikerült a fővárosnak és a kerületeknek rendezni) pedig e problémakörrel szemben csak az „albán légvédelem” eszköztárát képes bevetni. Illetve megpróbálja a felelősséget a megosztott, időnként egymással is ellenséges taxis érdekképviseletre hárítani. Nem túl sok sikerrel.

Sokan úgy gondolták, hogy az új kamarák felállításával a gondoknak ez a része megoldódik. Létrejön majd egy drosztfenntartó szervezet – benne a BKIK-val, amely elvégzi a fenntartási munkákat, beszedi és elosztja a bevételeket. Azonban egyelőre ennek is löttek. Az okokról Kovatko Istvánt, a BKIK alelnökét, a Közlekedési Osztály vezetőjét kérdeztük.

– A tervek szerint a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) és a Fővárosi Önkormányzat között szerződéses kapcsolat jön létre a taxiállomások hasznosítására és működtetésére. Azonban a napilapokból azt az információt kaptuk, hogy a BKIK a jelenlegi körülmények között nem vállalja el a neki szánt feladatot. A taxisok csalódottak és úgy érzik, hogy az új kamara is cserbenhagyta őket.

– Nem, erről szó sincs! A Fővárosi Közgyűlés számára készült előterjesztéssel egyetértettünk, mert megfogalmazta azokat az elvárásokat, amelyeket a taxisok érdekében meg kellene valósítani. Azonban bármilyen szimpatikus volt is e tervezet, a BKIK meggyőződése, hogy ez az együttműködés a 23 kerület nélkül nem valósulhat meg. Hiába kötne meg a Fővárosi Önkormányzat és a BKIK.

Ezenkívül, amikor belementünk e szerződés részleteinek megtárgyalásába, kiderült: alapvető jogszabályok, rendeletek hiányoznak ahhoz, hogy a kivitelezést tisztelegesen, mindenféle akadály nélkül meg lehessen valósítani. Csak a példa kedvéért: nem valószínű, hogy minden taxisal be tudnánk fizettetni a taxiállomás használati díját akkor, amikor ma erre őket semmilyen jogszabály nem kötelezi. Ha pedig nem fizet, de a drosztkonkat használja, akkor sem tehetünk ellene. Eltávolításukra nincs mód. Amennyiben emblemmával, vagy más módon jelöljük meg azokat a autókat, melyek jogosultak a beállításra, úgy nagyon rövid időn belül tele lesz a város hamisított engedélyekkel. Ez így egy örök körforgás, és nem vezet sehova. Ezért nem vállaltuk ilyen körülmények között az együttműködést. Egyébként az előterjesztő



Kovatkó István, a BKIK alelnöke

Vajda főpolgármester-helyettes úr is elismerte, hogy bizony itt komoly hiányosságok vannak. Ők ennek ellenére azt szeretnék volna, ha valamit elkezdünk közösen.

– Most viszont úgy tűnik, hogy '97 tavasza előtt itt nem lesz rendezés, minden marad a régiben. Pedig a BKIK által regisztrált taxiknak alapvető joga, hogy az engedélyezett

vállalkozásukat gyakorolják. Ehhez viszont – hasonlóan a BKV-hoz – megállókra van szükség. Hogyan képviselik akkor Önök ezeknek a tagjaiknak elemi gazdasági érdekeit?

– A kialakult helyzet megoldását mindenki szorgalmazza, az érdekvépviseletek, a Fővárosi Önkormányzat, és természetesen a BKIK is. Abban közös nevezőre jutottunk, hogy fel kell mérni, melyek azok a jogszabályok, amelyeket

sürgősen meg kell változtatni, illetve meg kell hozni, hogy azok a Parlament elé kerülhessenek. Ez legalább egyéves folyamat, azonban a megfelelő rend kialakításához elengedhetetlen feltétel.

– Tudom, hogy a BKIK néhány hónapja foglalkozik ezzel a problémakörrel. A Fővárosi Önkormányzat azonban hatodik éve nem ké-

pes még a hiányzó jogszabályok felmérésére sem, nemhogy megoldására. Tudnak-e az események felgyorsítása ügyében segíteni?

– Természetesen! Magunkra vállaltuk, hogy a hiányzó jogszabályokat feltérképezzük, elkészítjük. Ehhez a feladathoz megvan a szakmai felkészültségünk, bázisunk. Felállítunk egy szakértői bizottságot, amely majd ezzel foglalkozik. Amennyiben elkészülnek, mi magunk adjuk majd a Fővárosi Önkormányzat kezébe a szükséges javaslatokat.

Mindenképpen látni kell, hogy mi nem megtorpanni akarunk, hanem a precízebb, jobb lehetőségek irányába elmozdulni.

– Miután a főváros és a 23 kerület évek óta képtelen ebben a kérdésben megegyezni, miért gondolják, hogy majd jövőre ez sikerül? Hisznek ebben?

– Szeretnénk hinni benne! Ez bevételi forrás lenne minden kerületnek, ezért ebben a társulásban érdekünk lenne részt venni. Ismerve azonban a főváros kontra kerületek problémakörét, túlzott optimizmussal mi sem vagyunk vádolhatók.

– kó –

Taxival tilos behajtani Ausztriába?

FELJEGYZÉS

Udvardi Sándor, a VMKIK 9. sz. osztályának elnöke a következő kérdéssel fordul a kamara főtitkárához, dr. Kövesdi Zoltánhoz.

Mint ismeretes, az osztrák hatóságok 1996. március 22-től a személyszállító kisiparosokat azokkal a járművekkel, amelyekkel a tevékenységüket folytatják, nem, vagy csak nehézségek árán engedik be osztrák területre. Ezzel a problémával 1996. március 25. körül szóban már megkerestem a főtitkár urat, tudomásom szerint akkor a burgenlandi kamarával fel lett véve a kapcsolat. Mellékelném a magyar hatóságok kérelmére érkezett osztrák választ.

Kérem a főtitkár urat a személyszállító kisiparosok nevében, hogy a probléma megoldásában hathatós segítséget nyújtson. Nemcsak a fuvarozás miatt van gondunk, mivel ezek a gépjárművek nemcsak üzemi gépjárművek, hanem magáncélra is használjuk őket. Sajnos nem egyszer előfordult olyan dolog, hogy az osztrák hatóságok magáncélú beutazást sem engedélyeztek annak ellenére, hogy a gépjárműről a taxira utaló jelzés (szabadjelző) még magyar területen el lett távolítva.

Szombathely, 1996. április 24.

Udvardi Sándor
osztályelnök
FODESZ mb. alelnök

Az alábbi fordítást Udvardi Sándortól, a FODESZ alelnökétől kaptuk meg Szombathelyről. Köszönet érte!

A szerk.

Ausztria és Magyarország közötti nemzetközi taxiforgalom

Az olyan gépjárművekkel végzett nemzetközi személyszállítás, amelyek a vezetőt is beleértve kevesebb mint 9 személy szállítására alkalmasak, Ausztria és Magyarország viszonylatában sem bilaterális, sem pedig multilaterális szabályozásnak nincs alárendelve. A vonatkozó osztrák rendelkezések értelmében így tehát ezen szállítások az osztrák különjáratú személyszállítási törvény 9. §-a értelmében engedélykötelesek. A nemzetközi taxi-forgalomra szóló engedély az osztrák különjáratú személyszállítási törvény 9. §-a szerint a Szövetségi Államosított Ipari és Közlekedési Minisztériumban (Zechner asszony, Tel.: 431 711 62 1210, Fax: 431 711 62 1299) igényelhető. Ezen túlmenően ezek az engedélyek a nickelsdorfi és heiligenkreuzi határvámhivataloknál is kaphatók. Egy engedély egy oda- és visszaútra érvényes, ára 1140 ATS.

Azon javaslatát illetően, hogy az Ausztria és Magyarország közötti nemzetközi taxiforgalomban liberalizáljuk

– azon gépjárművek közlekedését, amelyek a bejegyzésük szerinti országban felvett utast a szomszéd ország területére átszállítják, és ugyanazon utast onnan visszaszállítják, illetve a feladat befejeztével üresen térnek vissza a honos országba, valamint

– a repülőtéri szállításokat, tisztelettel tájékoztatjuk Önöket, hogy Ausztriában jelenleg egy átfogó tanulmány elkészítése van folyamatban taxi-közlekedés témájában. E tanulmány, amely 1996. június végéig készül el, az Ausztria és Magyarország közötti nemzetközi taxi-forgalom területén folytatandó további eljárás módjára fog szolgálni. A tanulmány elkészültéig, és a további intézkedések rögzítéséig az osztrák fél jószomszédi kapcsolatainkra, továbbá egy pragmatikus és gyors eljárás módra törekedve meghatározott számú, Ausztria és Magyarország közötti nemzetközi taxiközlekedésre jogosító engedély cseréjével tudna egyetérteni (ezen engedélyek kiadása történhet mind a minisztériumokon keresztül, mind pedig a határvámhivatalok által).