

Döntött a Fővárosi Közgyűlés

– elfogadták az előterjesztést –

Tisztelt Fővárosi Közgyűlés!

A fővárosi taxiszolgáltatás helyzetével a korábbi Közgyűlés több esetben foglalkozott, és a szükséges törvényi felhatalmazás alapján 1993 februárjában a Budapesten működtethető taxigépkocsik számának meghatározására rendeletet is alkotott. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény említett szakaszát azonban az Alkotmánybíróság hatályon kívül helyezte, emiatt az önkormányzati rendeletet is meg kellett semmisíteni. A jelenlegi helyzetben a taxiszolgáltatásra vonatkozó kormány- és miniszteri rendeletek normatív módon szabályozzák a taxis piacra kerülés műszaki, pénzügyi és személyi feltételeit. A szabályozási körben azonban maradtak olyan bizonyos hiányok, amelyek a közismerten anarchikus állapotok fennmaradását, esetenként folyamatos romlását idézik elő.

A taxiszolgáltatás területén ma olyan jelenségek tapasztalhatók, amelyek megszüntetésére több szintű jogalkotási folyamat indokolt. Előterjesztésünkben vázlatosan összefoglaljuk mindazokat a témaköröket, amelyek megítélésünk szerint feltétlenül beavatkozást igényelnek, és ezen intézkedések körében részletes javaslat szintjén foglalkozunk azokkal a feladatokkal, amelyek önkormányzati hatáskörben megoldhatók.

1. TAXIÁLLOMÁS-HASZNÁLAT

A ma meglévő taxiállomások a korábban állami tulajdonú, de időközben a kerületi vagy a fővárosi önkormányzatok tulajdonába került ingatlanokon, közterületeken működnek. Az összes férőhelyek száma – mely jelenleg mintegy 700–800 férőhely Budapesten – jelentősen alatta marad a kiegyensúlyozott kereslet-kínálatnak, ezért a taxiszolgáltatók kénytelenek vagy más eszközöket igénybe venni a fuvarszervezéshez (pl.: rádiós fuvarszervező társaságok), vagy különböző spontán vagy szervezett csoportosulással megragadni a meglévő állomások kizárólagos használatát. Ezen helyzet kialakulásában jelentősen közrejátszott az is, hogy a 10–15 évvel ezelőtt létrehozott taxiállomások tulajdoni és használati viszonyai igen zavarosak, így több tekintetben az utasok érdekei ellen ható tendenciák kialakulását teszik lehetővé. A vázolt helyzet megakadályozza a taxiállomások férőhelyeinek bővítésére, fejlesztésére, fenntartására irányuló összehangolt tevé-

kenység kialakítását, a kulturált utasforgalom feltételeinek biztosítását.

A közterületek tulajdonosai a kerületi önkormányzatok, illetve a fővárosi önkormányzat, melyek a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény felhatalmazása alapján alkotott önkormányzati rendeletek alapján ezen közterületek használatáért – meghatározott feltételek szerint – közterület-használati díjat jogosultak megállapítani és a hozzájárulás jogú sultja közterület-használati díjat köteles fizetni.

A hatályos jogszabályok, valamint a jelenleg kialakult helyzet alapján a probléma abból adódik, hogy a közterületek tulajdonosai a taxiállomások használatában csupán valamennyi taxissal külön-külön tudnának megállapodni, mivel ezzel foglalkozó, és erre jogosult szervezet (magánszemély) sem az önkormányzat oldaláról, sem a taxisok oldaláról nincsen. Az pedig megoldhatatlan, hogy az önkormányzatok külön-külön szerződjenek az érintettekkel, mivel az rendkívül nagy adminisztrációt jelentene, és a nyilvántartási rendszer, valamint a szankcionálás hiánya működésképtelen helyzetet teremtene.

A taxiállomások terén mutatkozó hiányhelyzetet a piac egyes résztvevői (haszonlesői) úgy használják ki, hogy korábban önszerveződő droszt-társaságokat, majd a taxisoktól függetlenedő rendfenntartó, illetve védő szolgáltatásokat hoznak létre. Ezen szervezetek a taxisokat csak a nekik történő díj fizetése ellenében engedik a megfelelő drosztokra beállni. Ugyanakkor a tulajdonos önkormányzatok a tulajdonukban álló közterületek használatáért semmiféle bevételből nem részesülnek, a használatlalt kapcsolatos helyzetet nem irányíthatják, holott ezen közterületek kezelői is többségében az önkormányzatok.

Ezek a tendenciák nem csupán az utasoknak jelenthetnek hátrányokat, hanem a taxisok többsége részére sem kívánatosak.

A probléma lényege tehát abban áll, hogy

- a meglévő taxiállomások státusza tisztázatlan, ezért az e helyzetet kihasználók többször jogosulatlanul tartják birtokukban a drosztokat,
- a taxiállomások nem hozzáférhetők valamennyi taxis szolgáltató számára, ami indokolatlan előnyök-hátrányokat, és megkülönböztetést eredményez közöttük,
- az utasok számára hátrányos a tisztázatlan állomás használat,

- a tulajdonos önkormányzatok nem jutnak hozzá a jogos bevételeikhez.

Az önkormányzati rendeletalkotás gyakorlatilag a fent hivatkozott törvényi felhatalmazáson alapuló rendeletalkotással – mégpedig a közterületek használatára vonatkozó kerületi és fővárosi önkormányzati rendelet megfelelő módosításával – oldható meg rövid távon.

A szabályozás lényegi eleme, hogy a taxi szolgáltatókat kötelezni kellene, hogy az önkormányzatok tulajdonában lévő közterületeken korábban létesített, illetve majdán létesülő taxiállomásokon használati díjat fizessenek. A fizetés módja átalánydíj lehetne.

A szabályozásban, illetve mellett a szervezeti kereteket is meg kellene teremteni. Erre célszerűnek látszik egy, az önkormányzatoktól elkülönült szervezet létrehozása – mely lehet társasági forma, vagy költségvetési szerv –, mely szervezet ellátná a taxi szolgáltatókkal és a közterületek tulajdonosaival kötött megállapodások alapján a drosztok üzemeltetésével, a díj fizetésével és annak ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat.

Ezen üzemeltető szervezetet a kerületi önkormányzatokkal egyeztetett módon és a kerületek tulajdonában álló közterületeken létesülő taxiállomásokra vonatkozó megállapodást figyelembe véve a Fővárosi Önkormányzat hozhatná létre. Az üzemeltető bevételeit képezné a taxisok által fizetendő állomáshasználati díj, kiadásai lennének a taxiállomások üzemeltetési költségei, valamint a közterület-tulajdonos önkormányzatok számára fizetendő (az önkormányzatok rendeletében meghatározott feltételek szerinti) közterület-használati díjak.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy a taxiállomások rendezésére irányuló tevékenység első lépéseként a jelenlegi férőhelyhiány megszüntetését kell tekinteni, hiszen **addig etikátlan bárkitől is területhasználati díjat szedni, amíg annak igény szerinti használata nem garantálható. A drosztüzemeltető szervezetnek tehát megalakulása után mintegy egy év alatt el kell érnie azt a férőhelykínálatot, amely kereslet-kínálat egyensúlyára épülő biztonságos működtetést lehetővé teszi. Ennek költségeit várhatóan a társaság létrehozójának – tehát a Fővárosi Önkormányzatnak – kell viselnie.** Ez azonban a későbbi üzemeltetés során a díjbevételekből megtérül. Alapvető fontosságú ugyanakkor, hogy a szervezet

további működését a taxisok által fizetendő taxiállomás-használati díj finanszírozza, tehát külső, szakmán kívüli erőforrással a későbbiek során nem igényel.

Az így létrejövő egységes taxiállomás-hálózat használata, fenntartása, bővítése és fejlesztése ettől kezdve összehangolt módon, az önkormányzati érdekeknek is megfelelően folyhat.

2. A LÉTSZÁM MEGHATÁROZÁSA

A taxiszolgáltatásban működő gépkocsik száma alapvetően befolyásolja a piac kereslet-kínalati egyensúlyát. Ez a piac azonban gyökeresen eltér az egyéb, helyhez kötött szolgáltatások piacának alakulásától. A helyhez kötött szolgáltatások esetében a vevő (a szolgáltatást igénybe vevő) választhat ár, minőség, megbízhatóság szerint, és saját döntésétől függ, hogy melyik szolgáltatót veszi igénybe. A helyhez nem kötött taxiszolgáltatás esetében azonban az utasnak nincs meg ez az előzetes mérlegelési lehetősége, hiszen az ár, a minőség és a megbízhatóság jellemzői lényegében akkor derülnek ki a szolgáltatóról, amikor a fuvar végén a fizetésre kerül sor. (A fuvar megkezdésekor, vagy a szállítást közben pedig számtalan visszaélésre, utaskárosító magatartásformára van lehetőség, akár a szolgáltatás minőségét, akár a kért viteldíjat vizsgáljuk.)

Egyik tisztességes piaci szereplő számára sem kívánatos, hogy az oda nem illő „fuvarozók” rontsák a szakma hírnevét, és ezzel a még valamelyest meglévő fizetőképes utasok is eltekintsenek a taxi használatától. Az egyre fogyatkozó fizetőképes kereslet és a piac anomáliái miatt aki ma taxiba ül, az számíthat rá, hogy a fuvaros rajta akarja megkeresni az egész napi bevételét. Ezt bátran megteheti, hiszen nem valószínű, hogy ezzel az utással rövidesen újra találkoznia kényszerül.

A jelenlegi jogi keretek között ha valamely szolgáltató bizonyítottan (!) szolgáltatói vétséget követ el, attól a közlekedési hatóság a taxiengedélyt visszavonhatja. Ha ez meg is történne, az elmarasztalt „szolgáltató” néhány napon belül újra megjelenhet a piacon, természetesen nem a saját nevében. A taxis piac pedig semmit nem javul az intézkedés hatására.

Amennyiben a létszám korlátozásra kerülhetne, a megvont engedély csak várakozás után, esetleg csak évek múlva lenne ismét megszerezhető, amikor a várakozói sorban a természetes fluktuáció révén az élre kerül a pályázó. Ez a körülmény önmagában is számottevően fegyelmező erőként hatna.

Ismeretes azonban, hogy az Alkotmánybíróság 21/1994. (IV. 16.) AB határozatában megsemmisítette a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 19. § (2) bekezdését, amely a települési önkormányzatokat feljogosította a területükön működő taxigépkocsik darabszámának meghatározására. A megsemmisítés oka-

ként a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát elismerő alkotmányos jogokra utalt a határozat.

A létszám meghatározása tehát direkt módon nem látszik lehetségesnek. A meglévő normatív jogszabályoknak a szigorításával ugyanakkor a piacra kerülés megnehezíthető, így a természetes fluktuáció révén a kíván egyensúlyi helyzet előállhat. Ilyen szigorítások lehetnek például (a teljesség igénye nélkül):

- a taxiengedély területi kötöttségének ismételt bevezetése.
- a taxiengedély bevonása esetén bizonyos időtartamon belül ne lehessen ismételt engedélyt szerezni ugyanannak a személynek vagy vállalkozónak.

Ezen intézkedésekre az önkormányzat nem jogosult, a jogszabályalkotásra azonban kezdeményezési joga van.

3. A TAXISZOLGÁLTATÁS SZAKMAI RANGJÁNAK MEGTEREMTÉSE

A létszám korlátozásának és szakmai tisztulásának eszköze lehet, ha a jelenleg foglalkozásként számon tartott szolgáltatás visszanyeri régi szakmai megbecsülését. Érdekvédelmi szervezetek küzdenek azért a helyes célért, hogy a személyszállító taxis sajátítsa el és a gyakorlatában alkalmazza azt a szakmai és etikai ismeretanyagot, amely elvárható egy hozzáértő fuvarostól. (Ma pl. sokan olyan alkalmazottakat dolgoztatnak, akik még a várost sem ismerik, nemhogy az utas udvarias kiszolgálásának – sokszor igen nagy emberismerttet igénylő – módját.)

Az elhangzott javaslatok szerint a szakmai elismerésnek formája lehetne tehát az államilag elismert vizsgabizottság előtt tett szakmunkás vizsga. A taxis szolgáltatásban csak az vehessen részt alkalmazottként, akinek ez a szakmunkás bizonyítványa megvan, és önálló vállalkozóvá csak olyan taxis szakmunkás válhasson, aki legalább 2 évig gyakorolta a szakmáját. Alkalmazottat pedig csak a minősített mestervizsgával rendelkező vállalkozó tarthasson.

Ezzel kiszorulnának a piacról a feketén foglalkoztatott alkalmi fuvarosok, és sokkal szabályozottabbá válna a taxizás mind pénzügyi, mind személyi oldalról.

4. A TEVÉKENYSÉG ELLENŐRZÉSE

A taxiszolgáltatás különböző megnyilvánulásait számtalan szervezet jogosult ellenőrizni:

- a vállalkozás jogszerűségét a vállalkozói igazolványok kiadására jogosult területi önkormányzatok jegyzői ellenőrizhetik (a gyakorlatban ilyen ellenőrzés nem történik).

- a járművek műszaki kialakítását, a taxis engedélyek jogszerűségét és a személyi feltételek meglétét a közlekedési hatóság (Budapesten a Fővárosi Közlekedési Felügyelet) ellenőrizheti.

- a közlekedési szabályok betartását, a jármű műszaki állapotát és a taxiállomások rendjét a rendőrhatalóság ellenőrizheti (a tapasztalatok szerint ilyen ellenőrzések csak az általános ellenőrzési tevékenység keretében folynak).

- a taxi járművek szabályos várakozását – az egyéb parkolási ellenőrzések keretében – a Fővárosi Közterület-felügyelet végezheti,

- a taxaméter szabályszerű használatát az Országos Mérésügyi Hivatal, valamint az APEH munkatársai ellenőrizhetik,

- a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség a szolgáltatás szinte teljes körű ellenőrzésére jogosult,

- bizonyos ellenőrzési joguk van a gazdasági kamaráknak is, a budapesti taxiszolgáltatás esetében konkrétan a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának.

A felsorolt összes szervezet összehangolt, együttes ellenőrzési tevékenysége – tudomásunk szerint – az eddigiekben még egyszer sem valósult meg. A Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség 1996. november hónapban (a Közlekedési Főfelügyelettel, az Országos Mérésügyi Hivatallal és a BRFK Vizsgálati Osztályával közösen) végzett ellenőrzést.

Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.

Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

Cím: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykörösi út 34/a.

(Eke u. sarok)

Nyitva: 8–17 óráig (igény szerint tovább is!)

Telefon: 291-8714

(Ezt közölte a *Taxisok Világa* is. A szerk.) A fuvarpiacon uralkodó állapotokra jellemző, hogy a vizsgált 106 szolgáltató közül 25 esetében a taxiengedély visszavonására kellett javaslatot tenni, annak ellenére, hogy – amint azt maga a jelentés is megfogalmazza – „a taxis hírhálózaton percek alatt elterjedt a napi ellenőrzés híre”, tehát aki valamilyen szempontból kifogásolhatónak érezte magát, az arra a napra „kiállt” a forgalomból.

A megoldást tehát csak a folyamatos, állandó és a teljes tevékenységet átfogó ellenőrzés jelenthetné. Előterjesztésünk készítése során az összes ellenőrzésre feljogosított szervezet részvételével egyeztetést folytattunk annak érdekében, hogy az ellenőrzési tevékenység hatékonyságát milyen módon lehetne az eddigiekhez képest megnövelni. A meghívott szervezetek arról számoltak be, hogy az általuk végzett ellenőrzések hatékonysága a mai jogi keretek között csak koordinált, együttes fellépés esetén remélhető. Más, kizárólag a taxiszolgáltatást ellenőrző új szervezet létrehozására nem láttak jogi lehetőséget.

Több szakmai fórumon is megfogalmazódott, hogy a szolgáltatás hatékony és folyamatos ellenőrzése azonban maguknak a tisztességes szolgáltatóknak az érdeke. Emiatt az is járható útnak látszik, hogy a folyamatos ellenőrzésének pénzügyi hátterét éppen ezek a szolgáltatók finanszírozzák meg. Ennek megvalósítására azonban a települési önkormányzat csupán javaslatot tehet, a végrehajtás – a szolgáltatók önszerveződő szakmai kezdeményezéseként – a taxis érdekvédelmi szervezetek, ill. a gazdasági kamara feladata lehet.

5. A TAXI VITELDÍJAK SZABÁLYOZÁSA

A taxi díjszabást jelenleg az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény a szabadáras kategóriába sorolja. Ez azt jelenti, hogy minden egyes vállalkozó saját maga állapítja meg a fuvarozás díjtételeit, amelyet a viteldíj jelző készülékében ennek megfelelően hitelesített. Elvileg tehát kialakulhatna a klasszikus piaci verseny az egyes szolgáltatók között, az utca képe mégsem ezt bizonyítja. A szolgáltatók akkor tudnak piaci módon versenyezni, ha ajánlatukkal közérthető módon meg tudnak nyilvánulni az utasok, mint fogyasztók előtt. Az egyes fuvarszervező irodák és a Főtaxi – mint gazdasági társaság – erre képesek, a független (ún. „mezitlábás”) fuvarozók azonban nem. A csökkenő fizetőképesség kereslet miatt tehát kénytelenek abból a napi néhány fuvarfeladattól megkeresni a napi bevételeiket, amely még mindig adódik számukra. Az utas pedig ilyenkor joggal érzi becsapottnak magát. Ilyen utaskárosító magatartást a szervezett taxisok köreiben is előfordul, a társaságok ezt

követően megválnak e nem kívánt tagjuktól, aki azonban a független szolgáltatók táborát gyarapítja, tehát változatlanul a piacon marad.

A helyzetet bonyolítja, és az utas számára teljesen áttekinthetetlenné teszi, hogy a taxaméterben nyolc különböző tarifa hitelesíthető, amelyek közötti választás az utas előtt átláthatatlan módon történik. Így érthető, ha az utas úgy érzi, hogy a taxisok becsapják, bizalmatlanná válik és jó esetben csupán a szolgáltatás igénybevételéről mond le a későbbiekben, rossz esetben azonban – külföldi utas esetében – negatív hírt kelti az országnak. Ez pedig sem az utasnak, sem a taxis szakmának, sem pedig az ország idegenforgalmi és üzleti érdekeinek nem előnyös.

Az előzetes egyeztetések során erőteljesen felvetődött tehát, hogy a taxi tarifák maximált hatósági árként történő hatósági megállapítása megoldást jelentene erre a problémára. (Ez a fent említett ártörvény kisebb módosításával technikailag lehetséges lenne.) Ezzel azonban az utasok elvárt védelme – ellenőrzés nélkül – a legkevésbé sem valósulhatna meg, mert a taxaméter befolyásolására továbbra is lehetőség lenne.

A VITELDÍJAK KÉRDÉSKÖRÉBEN TEHÁT KÉT INTÉZKEDÉSCSOMAG JAVASOLHATÓ:

a) A szabad ár további fenntartása és szigorú ellenőrzés megvalósítása

- Egyrészt érvényt kell szerezni az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. tv. 20. §-ban foglalt kötelezettségeknek: „A fogyasztói forgalomba kerülő termék árát jól látható és azonosításra alkalmas módon fel kell tüntetni. Az árfeltüntetésről a terméket fogyasztói forgalomba hozó, illetve a szolgáltató vállalkozó köteles gondoskodni.” (Eszerint tehát nem elégséges az 1. 2. ...8. tarifa megjelölés!) Ennek következtetés betartása elsődlegesen nem az önkormányzat feladata, hanem a taxis ellenőrzések során kell érvényt szerezni a törvényi követelménynek.

- Az árszínvonal szabadságának további fenntartása mellett mód lenne arra, hogy az árképzés konstrukciója kerüljön rögzítésre. Ezáltal az alapidíj – továbbítási díj – időarányos (várakozási) díj közötti összefüggés lenne rögzítve, kiszűrve ezzel az utas megkárosítására ma legálisan módot adó díjstruktúrákat. (Magasan megválasztott várakozási díj mellett ugyanis a taxióra gyakorlatilag a távolsággal arányos díjat nem rögzíti, hiszen az idővel arányos díj mindig magasabb. Az utas pedig a kilométerdíjat figyeli, és megkárosítva érzi magát.) A rögzített árképzési mechanizmus mellett az árképzés alapadata a továbbra is szabadon megválasztható kilométerdíj lehetne.

- Fokozott és egységes ellenőrzést kell megvalósítani a taxiszolgáltatók tevékenységével kapcsolatban, mégpedig olyan formában, amely a szolgáltatás összes vetületére kiterjed (műszaki és pénzügyi követelmények, személyi feltételek, szolgáltatással kapcsolatos fogyasztói elvárások, etikai normák betartása stb.).

Ennek során próbaútdíjakkal ellenőrizni kell az áralkalmazás megfelelését is! Az ellenőrzés útján feltárt hiányosságok alapján a szükséges hatósági szankcionálásra a kellően megalapozott javaslatok megtehetőek.

b) Maximált ár bevezetése törvény módosítás kezdeményezésével

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény melléklete megállapítja azon termékek és szolgáltatások körét, amelyek a legmagasabb hatósági ár kategóriába tartoznak. A szolgáltatások között felsorolható lenne a helyi személytaxi szolgáltatás díja is, melynek ármegállapító hatósága a települési önkormányzat lehetne. Ilyen formán az érdekvédelemből kiinduló törvény előzetes egyeztetés – és részletes költségelemzéssel alátámasztott indoklás – alapján a Fővárosi Önkormányzat rendelettel állapíthatná meg a Budapest területén alkalmazható legmagasabb személytaxi viteldíjakat (a menetrend szerint végzett közhasznú közlekedés viteldíjaihoz hasonlóan). Ennek érdekében azonban – egyetértése esetén – a T. Fővárosi Közgyűlésnek (az Ötv. 101. §-ban kapott felterjesztési jogával élve) kezdeményeznie kell a szóban forgó törvény megfelelő módosítását.

Az utasok megbízható tájékozódását, a megrendelt fuvar és az érte kérhető díj előre kiszámítható arányát – véleményünk szerint – a maximált ár (tehát a *b* változat) bevezetése jobban biztosíthatná, mint a szabad ár további fenntartása, ugyanakkor az utasok számára nehezen érthető díjszámítási módszer rögzítése (a változat).

6. TAXIS PANASZIRODA FELÁLLÍTÁSA

A taxi utasok panaszainak kezelésére ma nincs megfelelő szervezet. A fentiekben felsorolt intézmények mindegyike mellett önkormányzatunk is számtalan intézkedést kérő bejelentést kap különböző visszaélésekkel kapcsolatban. A megfelelő hatáskör hiányában e bejelentések általában a taxiengedély kibocsátójához, a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez jutnak el, akik azonban megbízható bizonyítottság hiányában általában nem tudnak intézkedni. A fentiekben javasolt taxiállomás üzemeltető szervezet ezt a jelentős hiányt is pótolhatná, és a bejelentések egyben az ellenőrzési munkájukat is orientálhatná.

(Folytatás a 9. oldalon)