

Jegyzőkönyv

Tárgy: Érdekképviseleti egyeztetés a „Személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállítás”-ról szóló kormányrendelet tervezet kapcsán.

Hely: Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara hivatalos helysége.

Jelen vannak: a jelenléti ív szerint.

Dudás Zoltán a BKIK VI. Közlekedési Szállítási és Szállítmányozási Osztály elnöke, mint a rendezvény házigazdája köszönti a megjelenteket.

Összefoglalja a legutóbb az NFM-ben tartott egyeztetésen elhangzottakat és elmondja, hogy Székely András ígéretéhez híven megküldte a módosított tervezete, amelybe átvezette az első 10 §.-hoz kapcsolódó javaslatokat, amelyeket az ott jelen lévők elfogadtak. Jelen ülés feladata a tervezet további paragrafusaival kapcsolatban kialakítani azt a közös álláspontot, amelyet a következő minisztériumi egyeztetésen az érdekképviseltek képviselni fognak.

A munka menetével kapcsolatban tájékoztatást adott, hogy minden témát határozati javaslattal kíván lezárni, aminek elfogadásához többségi támogatás szükséges. A megjelent érdekképviseltek 1-1 szavazattal rendelkeznek. A BKIK részéről csak a Személygépkocsis Személyszállító kollégium képviselője szavaz.

Metál Zoltán, OTSZ: A szavazások esetében, ha valakinek markáns különvéleménye van, az természetesen meg fog jelenni a jegyzőkönyvben, a korábbi gyakorlatnak megfelelően.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Javasolja, hogy ne a rendelet paragrafusain menjenek végig, hanem a sarokpontokkal kezdjék. Autók életkorának határa, vizsga, oktatás, tanfolyam, valamint az engedélyek öt évenkénti megújítása.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: Javasolja, hogy a jelen lévők jussanak kompromisszumra függetlenül attól, hogy vidék, vagy Budapest. Próbálják meg a vidék problémáit is figyelembe venni, ott mások a gondok, mint Budapesten.

A jelen lévők 4 igen, 1 nem szavazattal, 0 tartózkodás mellett úgy határoztak, hogy a rendelet tervezeten paragrafusonként mennek végig.

Általános rendelkezések.

1.§. Nincs módosító javaslat.

2.§.

Merhala Béla, TGFSZ: Nem ért egyet a személygépkocsis személyszállításához használt gépjármű hologramos matricával történő megkülönböztetésével, Véleménye szerint ez visszaélésre ad lehetőséget és tovább rontja a tevékenység ellenőrizhetőségét.

Dani Zoltán, BKIK Személygépkocsis Személyszállító Kollégium: Nem érti miért gond ez a taxisoknak. A személygépkocsis személyszállítók nem az utcai leintések alapján dolgoznak, hanem előzetes megrendelésre, rögzített áron

Dudás Zoltán, BKIK: Tájékoztatja a jelen lévőket, hogy a rendelet tervezet előkészítésének elmúlt három éves történetében a személygépkocsis személyszállítással nem foglalkozott senki, a tervezetbe változatlan formában maradt a 89/1988. (MT) rendelet valamennyi pontja. 2012-ben a BKIK VI. Osztályán belül megalakult a Személygépkocsis Személyszállító kollégium, amelynek tagjai elkészítették szakmai javaslatukat a rendelet ide vonatkozó részéhez. Ebből a minisztérium eddig egyedül a hologramos matrica megjelenítését támogatja. Álláspontja szerint a tervezet kapcsán a személygépkocsisok javaslatait tiszteletben kellene tartani, ahogyan ők is tiszteletben tartják a taxisokét.

Bósz Péter, OTSZ: Elmondja, hogy az elmúlt időszakban több alkalommal kezdeményezték, hogy a rendeletbe kerüljenek be azok a díj ellenében személyszállítási tevékenységet végzők is, akikre ma semmilyen szabályozás nem vonatkozik. Ilyenek a rikszak, a DOTTO vonat, a „meseautó”, a gépjármű bérbeadás sofőrrel, a sofőrsegély, stb. A minisztérium azonban ettől minden esetben elzárkózott és ragaszkodott ahhoz, hogy a rendeletben csak a taxi és a személygépkocsis személyszállítás szerepeljen.

Dudás Zoltán, BKIK: A rendelet alkotás folyamata 2009-ben indult, amikor a minisztérium úgy döntött, hogy a 89/1988 (XII.20.) MT rendeletből a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítást kiemeli, és külön jogszabályban jeleníti meg. Akkor lehetőséget biztosított arra, hogy az érdekképviseltek és a kamarák delegáljanak szakértőket a tervezet előkészítéséhez. Az első egyeztetésen a minisztérium ismertette álláspontját, amely szerint az érvényben lévő szabályozás további liberalizációját szeretnék és kezdeményezni fogják a maximált hatósági ár kiemelését az Ártörvényből. Akkor az érdekképviselati oldalról delegált szakértők azt javasolták, hogy a szakma megtisztulása és a piaci viszonyok rendezése érdekében szigorúbb szabályozást és létszámkorlátozást vezessenek be, valamint hatósági rögzített árat vezessenek be. Az egymástól igen távol lévő álláspontok mentén indult előkészítés odáig jutott, hogy bár, direkt létszám szabályozást semmilyen körülmények között nem volt hajlandó a minisztérium bevezetni, elfogadta az érdekképviselati szakértők javaslatát, amelyek a pályára jutás és pályán maradás feltételeinek szigorításával igyekeztek a létszám csökkenését elérni.

Metál Zoltán, OTSZ: Javasolja, hogy hívják fel a rendeletalkotó figyelmét a szabályozatlan területek szabályozásának szükségességére.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Megtámogatja az előtte elhangzókat és azt kéri, hogy a szabályok most zárják le a lehetőségét a később a taxizásból kiesők megjelenésének a szolgáltatásban.

Udvardi Sándor, FUVOSZ: A személygépkocsis személyszállítóknak is évente kell vizsgára vinni a gépkocsikat, ha majd nem lesz sárga rendszám?

Dani Zoltán, BKIK SZSZK: Igen, a gyakorlat megegyezik a taxi vizsgáztatásával. A személygépkocsis személyszállítók pedig azért kezdeményezték a javaslatukban a fehér rendszám használatának lehetőségét, mert gyakran kell olyan munkákat teljesíteniük, amikor e megrendelő nem veszi jónéven a sárga, megkülönböztető

rendszámot. Sajnos tudja, hogy most is vannak olyanok, akik engedély nélkül végzik ezt a tevékenységet és a taxis tevékenységet is, de ezt az ellenőrzés hiányának tudja be.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Nem szeretné, ha félreértenék, de itt az a lényeg, hogy láthatóvá kell tenni a személygépkocsis személyszállítókat. Ráadásul nincs leírva mekkora és hová kerül.

Dani Zoltán, BKIK SZSZK: A kollégium tagjai komolyszigorítást szeretnének a személygépkocsis személyszállítás terén.

Merhala Béla, TGFSZ: Javasolja, hogy a személygépkocsis személyszállítók ne kapjanak országos engedélyt. Nekik is, a taxisokéhoz hasonlóan korlátozzák a tevékenységi engedélyüket.

Dudás Zoltán, BKIK: Nem érti, hogy egy idegenforgalmi tevékenységhez kötött tevékenységet hogyan lehetne területileg korlátozni.

Merhala Béla, TGFSZ: Példaként hozza a Gold fesztivált, ahol a szervezők máshonnan hozták a személyszállítókat, ezzel rontották a helyi taxisok esélyeit.

Dani Zoltán, BKIK SZSZK: Az osztrákoknál a rendszám alapján különböztetik meg a különböző személyszállítási tevékenységet végzőket.

Metál Zoltán, OTSZ: Valamilyen módon védeni kell a taxisok érdekeit. Ezért azt javasolná, hogy fogadják el, amit a minisztérium képviselője mondott, a későbbiekben folytatják a személygépkocsisok szabályozását.

1. sz. Határozati javaslat:

A személygépkocsis személyszállító tevékenységi engedéllyel rendelkező gépjárművekre kerüljön fel egy hologramos matrica a tevékenység megkülönböztetősége érdekében.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett elfogadásra került.

2. sz. Határozati javaslat:

A nem busszal díj ellenében végzett személyszállítási tevékenységek szabályozását a minisztérium záros határidőn belül végezze el.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett elfogadásra került.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Javasolja, hogy ne mehessenek le vidékre a fehér rendszámú szolgáltatók, vagyis ne kapjanak országos kiterjesztést. Vagy a taxisok is kapjanak országos engedélyt.

Dudás Zoltán, BKIK: jelenleg nem látja, hogyan lehetne a struktúrájában egészen más tevékenységet végző személygépkocsis személyszállítók tevékenységi területét korlátozni. Kéri fejtsék ki részletesebben elképzeléseiket.

Merhala Béla, TGFSZ: Elválnék a limuzin szolgáltatás és a személygépkocsi személyszállítás, ő nem a biztonsági autókat akarja szabályozni. Példaként hozza fel a VOLT fesztivál, ahová leviszik a saját szerződött partnereiket szolgáltatni és kiszorítják a taxit.

Dani Zoltán, BKIK SZSZK: Ismeri a problémát, de ezt nem lehet megakadályozni, ha a megrendelő kifizeti azt a költséget is, amibe az autók lejuttatása kerül a vidéki helyszínre.

Metál Zoltán, OTSZ: Egyetért Merhala Bélával, mert az érdekképviselőknek feladata a területi érdekek védelme is. Kelljen a személygépkocsisoknak is területi kiterjesztést kérni.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: A mikrobuszosok megjelenés Pécsen is gondot jelen. Nincs létszámkorlátozás ott sem, az országban sehol nincs. Az valóban jó lenne, ha azokat a munkákat, amiket a taxi meg tud csinálni, ne vigye el más személyszállító. Támogatja Metál Zoltán elképzelését.

Dudás Zoltán, BKIK: Felhívja a figyelmet, hogy a vita olyan irányban megy el, amelyről éppen az előbb hoztak határozatot, az egyéb személyszállítások szabályozásáról. A személygépkocsi személyszállítás idegenforgalmi, vagy buszos tevékenységhez kötött tevékenység.

Udvardi Sándor, FUVOSZ: Nem érti Kovács József elképzelését. Ha nem taxi jellegű tevékenység országosan van kiadva, hogyan lehetne azt helyileg korlátozni.

Bósz Péter, OTSZ: A rendelet jelenleg országos kiterjesztést ad a személygépkocsi személyszállítóknak, mit érnének el azzal, ha ezt most korlátoznák? Mindenki kiterjesztést kérne, mind a 19 megyére. Miután ezzel kapcsolatban nincs önkormányzati szabályozás. Ezért azt kell elérni mindenkinek, hogy a helyi önkormányzatok korlátozzák a személygépkocsi személyszállítók engedélyeinek kiadását, mint a taxiét.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: Nem ért egyet Bósz Péterrel, Pécsen ezt már megoldották, de az önkormányzat ott is csak a közterület rendjét szabályozhatja, Ez viszont nem érvényes a személygépkocsi személyszállítókra.

Dudás Zoltán, BKIK: A Személyszállítási Törvény erre ma nem ad felhatalmazást. Ezért olyan határozati javaslatot kell elfogadni, ami arra kéri fel a minisztériumot, hogy ennek a szabályozásnak teremtsen meg a feltételeit. Ez azonban törvénymódosítással járna.

Metál Zoltán, OTSZ: Egyetért Dudás Zoltánnal, és köszön, hogy felhívta a figyelmet a törvényi korláttal. Mindamelllett fontosnak tartja az ilyen jellegű piacvédelmet, ezért ő is azt javasolja, fogadjanak el egy határozatot ebben a tárgyban.

3. sz. Határozati javaslat:

A minisztérium vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a személygépkocsi személyszállítási tevékenység területi szabályozása is kerüljön önkormányzati hatáskörbe.

Szavazás: 4 igen, 1 nem, 0 tartózkodás mellett elfogadásra került.

II. Fejezet

A személytaxi-szolgáltatás, személygépkocsis személyszállító szolgáltatás engedélyezése

3.§.-hoz nincs kiegészítés.

A jelen lévő érdekképviseltek létszáma egyel bővült. Bobko Attila az MKIK képviselőjében.

4.§.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Javasolja, hogy az erkölcsi bizonyítvány kerüljön vissza az engedély kiadás feltételei közé. Tekintettel arra, hogy ez törvénymódosítással jár, kezdeményezzék a minisztérium felé.

4. sz. Határozati javaslat:

Törvénymódosítást kell kezdeményezni, annak érdekében, hogy az erkölcsi bizonyítvány ismét feltétele legyen a taxi vezetői és személygépkocsis személyszállító vezetői engedélyek kiadásának.

Szavazás: 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

Udvardi Sándor, FUVOSZ: Szükséges-e az Igazolólap?

Metál Zoltán, OTSZ: Támogatja a FUVOSZ előterjesztését

Bósz Péter, OTSZ: Véleménye szerint a jelenlegi tartalommal nincs értelme az Igazolólapnak.

5. sz. Határozati javaslat:

Az Igazolólap alkalmazására a jelenlegi adattartalommal nincs szükség.

Szavazás: 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

2. Képzés és vizsga

5.§.

Bósz Péter, OTSZ: Javasolja, hogy az 5.§-t és a 25.§-t egyben értelmezzék a jelen lévők, mert ott van egy visszacsatolás.

Metál Zoltán, OTSZ: Itt kell nagyon komolyan átgondolni, milyen álláspontot képviselnek a jelen lévők.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: Nem érti, hogy a 25.§-ban foglaltakat az engedélyek kiadása és érvényessége tekintetében.

Dudás Zoltán, BKIK: Megnézte-e valaki, hogy a saját engedélyének milyen időkorlátja van, szerinte határozatlan időre szól.

Bósz Péter, OTSZ: Csavart lát a szövegben, mert a kis sárga valóban időkorlát nélkül érvényes, viszont a taxi engedély 2014. december 31-én lejár.

Dudás Zoltán, BKIK: Az értelmezése szerint adtak egy időkorlátot annak, hogy a személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvánnyal már rendelkezők meddig kell, hogy elmenjenek továbbképzésre. Ezt követően pedig – ha megtették – már csak öt évente továbbképzésen kell részt venniük. Akik pedig eddig az időpontig ezt nem teszik meg, újból kell, hogy elvégezzék a tanfolyamot és vizsgázniuk kell, mint az újonnan pályára kerülőknek.

Majercsik Tamás TGFSZ: Szerinte pontosítani kellene a minisztériumnak, hogy mit is gondoltak. Nem érti, miért kell 5 évre korlátozni az engedélyt. Ezt a TGFSZ teljes mértékben elutasítja.

Bósz Péter, OTSZ: Azt tarja aggályosnak, hogy a személyhez kötött képesítés megújítását egy tevékenységi engedélyhez kötik.

Dudás Zoltán, BKIK: Javasolja, hogy a 25-§.pontnak az értelmezését kérjék meg a minisztériumtól, annál is inkább, mert legutóbb, emlékei szerint azt a választ kapták, hogy a vállalkozás tevékenységi engedélyét nem vonhatják vissza, csak a gépkocsivezetőjét. Ezzel együtt a rendeletalkotó magyarázatát kérjék ebben a tárgyban.

Bósz Péter, OTSZ: A 1. számú mellékletbe kellene megjeleníteni, hogy a személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány mire ad mentességet a továbbiakban. Annál is inkább, mert a rendelet alkalmatlan arra, hogy naprakész nyilvántartás legyen.

Metál Zoltán, OTSZ: Várja, hogy a többi érdekképviselő véleményét nyilvánítsa. Azt javasolja, hogy ne legyen semmilyen korlátozás, és aki már egyszer megszerezte a képesítést, attól ne lehessen elvenni.

Dudás Zoltán, BKIK: Amennyiben az a cél, hogy semmilyen vizsga ne legyen, akkor nincs miről beszélni a dátumok tekintetében. Felhívja a figyelmet a rendeletalkotó szándékára a 2014. március 31-i határnapjával, hogy addig minden, jelenleg engedéllyel rendelkező vegyen részt a továbbképzésen.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Elutasítják a taxi tevékenységi engedély lejártát öt évenként, a továbbképzésről később beszéljenek.

Dudás Zoltán, BKIK: Röviden visszatekint a tervezettel kapcsolatos előzményekre. Elmondja, hogy a minisztérium teljes liberalizációt tervezett, nem, hogy létszámszabályozás. Akkor a szakmából szakértőként jelenlévők javasolták a 10 éves korhatárt és a pénzügyi feltételek szigorítását. Ezzel sikerült azt elérni, hogy a minisztérium nem kezdeményezte a maximált és hatósági rögzített ár Ártörvényből való kiemelését. Felhívja a jelenlévők figyelmét arra, hogy az 1988. évi I. Törvény a közúti közlekedésről a taxi-gépkocsivezetőket is közúti közlekedési szakembernek tekinti. Ennek alapján a közúti közlekedési szakember tevékenységét akkor folytathatja, ha a közúti közlekedési szakemberek képzésére, vizsgáztatására, valamint a tevékenységének végzésére vonatkozó rendeletekben előírt ismereteket - a vizsgakövetelmények teljesítésével igazoltan - megszerezte és az időszakos

szakirányú kötelező továbbképzésen részt vett és vizsgakötelezettségének eleget tett. Ez pedig az Európai Unió irányelveiből fakad.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Mitől lesz kevesebb taxi, ha szabályozzák az életkort, vagy emelik a pénzügyi megfelelés határát, talán meg kellett volna kérdezni azokat, akik értenek hozzá.

Dudás Zoltán, BKIK: Az eredeti javaslatot nyolc érdekképviselő írta alá, igaz akkor a TGFSZ még nem volt a palettán.

Majercsik Tamás, TGFSZ: A jelenlegi elképzelésekkel, legfeljebb a droidok száma emelkedhet, talán néhány nyugdíjas eshet ki.

Metál Zoltán, OTSZ: Tudjuk, hogy ez a rendelet nem old meg semmit, de nem kerülhetjük el a bevezetését. Eddig tudtuk halogatni. Mi a megoldás arra, hogy a tisztességes vállalkozások maradjanak talpon? Mikor kell majd a pékeknek is vizsgázni.

Dudás Zoltán, BKIK: Megismétli, hogy az EU irányelv a taxisokra vonatkozik, a pékekre nem.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Egyetért azzal, hogy szigorítani kell a pályára kerülés feltételeit, és kiszűrni a nem ide valókat. Ugyanakkor előtérbe került a 10 éves korhatár kérdése, ami a vidékiek szerint elsősorban fővárosi probléma. A vidékieket miért kell rákényszeríteni a magasabb színvonalú autó vásárlására.

Dudás Zoltán, BKIK: A jelenleg érvényben lévő jogszabály 5 évben határozta meg a korhatárt, akkor az érdekvédők annyit tudtak elérni, hogy az öt évnél idősebb autók megbontásos vizsgálattal pályán maradhatnak. Lehet, hogy most ezt a tíz éves autóknál kellene javasolni?

Majercsik Tamás, TGFSZ: Javasolja, hogy térjenek vissza a továbbképzés kérdésére. Megérti, hogy vizsga lesz, ezt azonban minimalizálni kell. Azt el tudja képzelni, hogy egy rövid áttekintéssel az öt éves időszak KRESZ változásairól kapjanak továbbképzést.

Dudás Zoltán, BKIK: A legutóbbi, minisztériumi egyeztetésen már igyekeztek minimalizálni az óraszámokat, persze lehet tovább próbálkozni a csökkentéssel.

Merhala Béla, TGFSZ: Nem hiszi, hogy a jelenlegi tervezet jót tenne a vidéki taxi piacnak. Támogatná Dudás Zoltán javaslatát a megbontással kapcsolatban. Elbizonytalanodott, hogy most mit vegyen figyelembe, ha érdeket véd.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: Nem egyszerű a feladat. Mit lehet tenni, csak két jó dolog van a rendeletben, az életkor határ és az öt évenkénti vizsga. Minden önkormányzat megkapta a lehetőséget a Személyszállítási Törvényben, hogy saját területükön szabályozza a taxi tevékenységet. Taxis érdeket és cégérdeket képviselni egyszerre nagyon nehéz. Dacia korszak most is visszatérhet, ha valaki olcsóbb üzemeltetésben gondolkodik. Pécs részéről a vizsga vállalható, annak érdekében, hogy kevesebb taxi legyen.

Metál Zoltán, OTSZ: Ez az a pont, ahol a korábbi években befejezték az egyeztetést. Szeretné, ha ma ez nem így lenne. Jó lenne, ha legalább a szegedi konferencián elfogadottakhoz tartanák magukat, és egyszer következetesek lennének. Sajnálja, hogy a TGFSZ a többszöri meghívás ellenére sem ment el Szegedre. A rendelet nem tökéletes, de a tökéletes megoldást senki nem tudja. A piac majd eldönti, hogy visszajön-e a Dacia korszak, bár eddig sem jött.

Udvardi Sándor, FUVOSZ: A FUVOSZ támogatja az 5 évenkénti továbbképzést, de vizsga csak KRESZ-ből legyen.

Bobkó Attila, MKIK: Milyen lesz ez a vizsga, aki nem megy át, elveszíti a jogosítványát is?

Udvardi Sándor, FUVOSZ: Szerinte nem veszíti el a jogosítványát, aki ezen a vizsgán nem megy át. Többször próbálkozhat.

Bobko Attila, MKIK: Valóban nem lenne szerencsés, ha valaki sokadik kísérletre sem megy át a vizsgán, kapjon engedélyt.

Metál Zoltán, OTSZ: Szóbeli ígéret van arra, hogy gyakorlati vizsga nem lesz a továbbképzésen. Ezt erősítsék meg. Javasolja, hogy csökkenjen tovább az óraszám, mert az biztos pénzbe fog kerülni.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Kéri, hogy az oktatásról az ebédszünet után szavazzanak, mert néhány telefont ebben az ügyben le kell bonyolítaniuk. Ez a törvény, amire itt hivatkoznak, arról nekik nincs információjuk.

6. sz. Határozati javaslat:

A jelenlévők elfogadják a TGFSZ javaslatát és az ebédszünet után szavaznak az oktatás kérdéséről.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 1 tartózkodás.

Dudás Zoltán, BKIK: Szavazásra teszi fel az oktatás kérdését. Két alternatívát tesz fel szavazásra.

7. sz. Határozati javaslat:

- 1. A Közúti Közlekedési törvényben foglaltak ellenére elutasítják a már pályán lévők öt évenkénti továbbképzési és vizsga kötelezettségét.**
- 2. A másik, hogy a jogszabályokban rögzítettek alapján elfogadják a továbbképzési és vizsga kötelezettséget.**

Szavazás: A 2. számú javaslatra 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Dudás Zoltán, BKIK: Megnyitja a vitát, hogy ebben a továbbképzési anyagban mi szerepeljen.

Udvardi Sándor, FUVOSZ: Javasolja, hogy a továbbképzésen a közlekedési és hibaelhárítási ismeretekre 6 óra, személyszállítási szerződés feltételek 2 óra. Semmi más tantárgyat nem javasolnak. Vizsga csak KRESZ-ből legyen.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Személyszállítási szerződés feltételek, oktatását értelmetlennek tartja, hiszen ebből naprakésznek kell lenni, egyébként pedig ott a könyvelő. Csak KRESZ és abból is óvatosan.

Dudás Zoltán, BKIK: Azért ezzel egy kicsit vitatkozna, napi gyakorlatban találkozik azzal, hogy bizony a kollégák egy része a számla kitöltésnél azt sem tudja mit, hová kell írni.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Elfogadja az érvelést.

Metál Zoltán, OTSZ: Kicsit meg van lepődve, hogy miközben a büfé ebéd alatt éppen arról beszéltek, mit lehet ma javítani egy autón, pont semmit. Erre Udvardi Sándor mégis javasolja. Hatósági előírások témájában ugyan mi változhat? Csak a KRESZ jöhet szóba, de a négy órát is sokallja. Ez pénzbe kerül majd mindenkinek, főlegesen ne kelljen fizetni semmiért.

Udvardi Sándor, FUVOSZ: Jelenleg ez úgy működik, hogy a 70 kérdésből 5 műszaki kérdés, amit egy központi adatbázis 50 kérdéséből emel ki a rendszer. ezért kell ezzel legalább fél órát foglalkozni. A vidékieknél a többség taxigépkocsivezető vállalkozó is, bizony nekik szükségük van erre a képzésre.

Dudás Zoltán, BKIK: Kiegészítené azzal, hogy öt éves időtávban sok minden változik, például az ÁFA törvényben, a Polgári Törvénykönyv általános szerződési feltételei. Vagy, hogy csak egy példát mondjon, ki tudja, a jelenlévők közül, hogy a talált tárgyak kezeléséről most milyen jogszabály, hogyan rendelkezik. Vélhetően a rendeletalkotó szándéka szerint is ezek lennének az oktatásban.

Metál Zoltán, OTSZ: Javasolja, hogy kezdeményezzék a minisztériumnál, hogy a taxisok számára egy speciális oktatási és vizsgaanyag kerüljön kidolgozásra.

Dudás Zoltán, BKIK: Jelzi, hogy a rendelet korábbi verzióiban több tíz óra továbbképzés szerepelt. Most gyakorlatilag egyszer nyolc óráról beszélünk. Azért időnként érdemes a rendeletalkotó fejével is gondolkodni. Szerinte ennél messzebbre nem kellene elenni, már mindent kivettettek ebből a továbbképzésből, amit csak lehetett. Nem hiszi, hogy öt évente nyolc óra a világ vége.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Tetszik Metál Zoltán ötlete, hogy abból kapjanak frissítést, ami valóban őket érinti, Ne „B” kategóriás KRESZ vizsga legyen, mert az csipőből megy mindenkinek.

Merhala Béla, TGFSZ: Az ő olvasata az, hogy itt taxisoknak szóló vizsga lesz. Viszont amiről nem beszélünk, a Taxis Etikai kódex. Pedig erre igazán szükség lenne.

Bobkó Attila, MKIK: Az etikai képzést a pályán lévőknek is be kéne venni néhány órában, rájuk is rájuk fér. A Kamarák öt évenként megtarthatnák a vállalkozóknak ezeket a továbbképzéseket.

Metál Zoltán, OTSZ: Egyetért, de összesen ne legyen több nyolc óránál.

Dudás Zoltán, BKIK: Javasolja, hogy csinálják vissza a közlekedési és hibaelhárítási ismereteket 4 óra, személyszállítási szerződés feltételek 2 óra, és az etikai ismerete 2 óra. Így hivatkozni lehet arra, hogy a pályára kerülők is kapjanak képzést etikai ismeretekből.

Farkas Zsolt, TGFSZ: A vállalkozóknak kell ezt tanulni?

Dudás Zoltán, BKIK: Ez a közúti közlekedési szakembereknek szóló továbbképzés.

8. sz. Határozati javaslat:

1. A közúti közlekedési szakemberek továbbképzésén a közlekedési és hibaelhárítási ismeretekre 6 óra, személyszállítási szerződés feltételek 2 óra.
- 2. A közúti közlekedési szakemberek továbbképzésén közlekedési és hibaelhárítási ismereteket 4 óra, személyszállítási szerződés feltételek 2 óra, és etikai ismerete 2 óra.**

Szavazás: 1. változat 0 igen, 0 nem, 0 tartózkodás. **2. változat 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.**

Dudás Zoltán, BKIK: A előző határozat alapján most a következő témában kell határozatot hozni. Milyen időintervallum legyen meghatározva a pályára kerülők számára az etikai szabályok oktatására.

Merhala Béla, TGFSZ: Javasolja, hogy 2 nap legyen.

Metál Zoltán, OTSZ: A jelenlegi feltételeket sem tartják be a most pályára kerülőkkel szemben, Amikor feltételeket határozunk meg egyben arra is hívjuk fel a figyelmet, hogy mostantól figyeljenek oda a közlekedési hatóság emberei.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: Nem akar vitatkozni, de a kettő nem zárja ki egymást. Legyen szigorúbb az oktatás, az etikai kódex pont a taxizásról szól, ebből kell a legtöbbet oktatni.

Bobkó Attila, MKIK: Óvatosan azzal, hogy mit akarunk a közlekedési hatóság felé kommunikálni, mert pórul járhatunk.

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: Saját tapasztalata, hogy a vizsgák igen komolyan megszigorodtak az elmúlt időszakban. Nincs már lehetőség a vizsga kijátszására.

9. sz. Határozati javaslat:

1. A pályára lépők számára legyen kötelező a taxis etika oktatása a meglévő tárgyak és oktatási óraszámok mellett 4 óra legyen.
- 2. A pályára lépők számára legyen kötelező a taxis etika oktatása a meglévő tárgyak és oktatási óraszámok mellett 16 óra legyen.**

Szavazás: 1. változat; 0 igen, 0 nem, 0 tartózkodás. **2. változat; 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.**

3. Személyes megbízhatóság

6.§.

Merhala Béla, TGFSZ: Túl szigorúnak tartja, a szankciókat. Egy számla adás elmulasztása miatt ne vonják be valakinek három évre az engedélyét.

Dudás Zoltán, BKIK: Ez félreértés, a rendelet azt mondja ki, hogy amennyiben bevonták az engedélyt, akkor három éven belül nem kaphat újat.

Vita alakult ki ebben a témában, végül nem született határozati javaslat.

4. Szakmai alkalmasság

7.§. Szakmai alkalmasság.

Kovács József, Pécsi Ipartestület: Nem érti, miért csak egy évre kap felmentést az, aki több éven keresztül szakmai vezető volt hasonló vállalkozásban.

Dudás Zoltán, BKIK: Beidézi a rendelet tervezet tartalmát.

Regényi János, FUVOSZ: Miért adunk egy év türelmi időt a visszatérőknek, amikor csökkenteni akarjuk a pályára kerülők számát?

10.sz. Határozati javaslat:

A 7.§. (2). pontja kerüljön ki a szabályozásból.

Szavazás: 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

5. Pénzügyi teljesítőképesség

8.§.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Szeretné megtudni a pénzügyi teljesítőképességnek mi az értelme, miután ez biztosítással is kiváltható.

Dudás Zoltán, BKIK: A pénzügyi teljesítőképesség az engedély kiadás három alapfeltételének egyike. A másik kettő, szakmai alkalmasság, személyes megbízhatóság. Ez hivatott bizonyítani a vállalkozás pénzügyi megbízhatóságát. Korábban ez kizárólag elkülönített bankszámlán elhelyezett pénzről szólt, csak az érdekképviseltek a '90-es években elérték ennek felpuhítását azzal, hogy érdekképviseltek is vállalhattak kezességet, később pedig ez biztosítók által is kiválthatóvá vált. Így a pénzügyi teljesítőképesség értelmét veszítette, mint fogalom viszont bent maradt. A buszosoknál hasonló a helyzet, ott lényegesen magasabb

pénzügyi biztosítékot kell prezentálni buszonként. A kifizetéssel kapcsolatban a közlekedési hatóság határozata az irányadó. A pénzügyi teljesítőképességet a minisztérium nem fogja kivenni a feltételek közül.

Bobkó Attila, MKIK: Megerősíti Dudás Zoltán által elmondottakat a 1994-ben hogyan alakult ki ez a helyzet.

Metál Zoltán, OTSZ: Sajnos megint van valaki, akit győzködni kell, miközben erről volt már megállapodás, az, hogy a 25 eFt-os összeg ne emelkedjen.

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: Támogatja a taxisok törekvéseit, viszont a személygépkocsi személyszállítóknál ennél lényegesen szigorúbb szabályt szeretnének bevezetni. Nevezetesen, az első autónál 1,5 Mft, minden további autónál 1 Mft. Ezt pedig könyvvizsgálói nyilatkozattal kelljen igazolni.

11.sz. Határozati javaslat:

A pénzügyi teljesítőképesség meghatározására a taxi tevékenységet vágzók esetében az utas ülésenkénti 25 eFt összeg ne változzon. A személygépkocsi személyszállítók esetében a pénzügyi biztosíték az első üzembe helyezésre kerülő gépjármű 1,5 Mft, minden további gépjárműnél 1 Mft, valamint könnyvizsgálói igazolás a pénzügyi biztosíték meglétéről.

Szavazás: 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

6. Minősítő vizsgálat

9.§.

Dudás Zoltán, BKIK: Az elmúlt években már minden variációban szerepelt a minősítő vizsga. Évente, öt évente, stb. A legutóbbi alkalommal a közlekedési hatóság emberei felhívták a figyelmet arra, hogy amennyiben öt évente lesz csak minősítő vizsga, a szabálytalanul megjelenő taxi gépjárműveket csak műszaki szempontból ellenőrizhetnék. Az alapkérdés az, hogy milyen időszakonként legyen minősítő vizsga.

Metál Zoltán, OTSZ: A legutóbbi minisztériumi találkozó esetén elhangzott, hogy a közlekedési hatóság emberei valamilyen megoldást várnak tőlünk a minősítő vizsga időintervallum kapcsán. A február elején megjelent pénztárgép rendeletben foglaltak szerint a hitelesítés minden beavatkozás esetén kötelező. Ezért javasolja, hogy egy alkalommal legyen minősítő vizsga, a taxi üzemmódba állításkor.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Egyetért Metál Zoltánnal, és kiegészíti azzal, hogy műszaki szakértőjük szerint a minősítő vizsgálaton kívül is kötelesek a vizsga esetén ellenőrizni a taxi jelleget.

12. sz. Határozati javaslat:

Minősítő vizsgálaton egy alkalommal, a gépjármű taxi üzemmódba helyezésekor kelljen részt venni. A továbbiakban évenként csak műszaki vizsgálat legyen.

Szavazás: 5 igen, 1 nem, 0 tartózkodás.

Bósz Péter, OTSZ: A 9.§. (4) pontjában a gépkocsi bérlés leírása szerinti rendszer nem működik. Kezdeményezzük azt, hogy a közlekedési hatóság köteles legyen olyan napra kész nyilvántartást vezetni, amelyben elválnak az autók és a vállalkozások.

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: Náluk nincs taxióra, náluk mi a megoldás? Javasolja, hogy a személygépkocsis személyszállítók esetében bejelentési kötelezettség és maximum legyen a bérlés időtartama.

Metál Zoltán, OTSZ: Ne zárjuk ki annak a lehetőségét időkorlátozással, abból a lehetőségéből, hogy taxi gépjárművet adjanak bérbe legálisan.

13. sz. Határozati javaslat:

Felhívjuk a rendeletalkotó figyelmét, hogy a rendeletervezet 9.§. (4) pontjában leírtak szerinti gépjárműbérlés folyamata nem életszerű, nem működik.

Szavazás: 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

Kovács József, Pécs Ipartestület: Taxi szabadjelző kapcsán hiányolja annak leírását, ami azt korlátozza, hogy mi jeleníthető meg a szabadjelzőn.

Metál Zoltán, OTSZ: A szabadjelzők kapcsán elmondja, hogy az elmúlt időszakban számos olyan szabadjelzőt fotózott le, amelyek nem felelnek meg az érvényben lévő jogszabálynak. A gond az, hogy ennek éppen a közlekedési hatóság nem szerez érvényt. Ez azt is leírja, hogy a szabadjelző milyen színű lehet, és milyen feliratot tartalmazhat.

9.§. kapcsán a 2. számú mellékletben a tevékenységi engedély feltüntetésének leírása.

Metál Zoltán, OTSZ: A korábban általuk javasoltakhoz ragaszkodik, hogy ne ez az engedélyszám jelenjen meg a kocsi oldalán, hanem a rendszám, csak nem azonos méretben és színben a rendszámmal.

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: A személygépkocsis személyszállításnál ez ne legyen kötelező.

Metál Zoltán, OTSZ: Az a gond, hogy az ellenőrizhetőségük egyre kevésbé megvalósítható, amelyet a rendeletalkotó nem fog támogatni.

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: Példát hoz a világból, ahol nincs azonosíthatóság az ilyen típusú szolgáltatásokat végző gépjárműveken.

Dudás Zoltán, BKIK: Szerinte most érkeztek ahhoz a ponthoz, hogy valamilyen módon kivenni a limuzin szolgáltatást a taxi és személygépkocsis személyszállítást szabályozó rendeletből. Valószínűleg ezt a szolgáltatást abba a jogszabályba kellene szabályozni, amellyel kapcsolatban az elején hoztak határozatot, a minden egyéb díj ellenében végzett személyszállítást szabályozásába.

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: Szerinte az egész személygépkocsis személyszállítást kellene kiemelni a rendeletből.

Bobkó Attila, MKIK: A 28.§. mire vonatkozik?

Nem hallható vita a személygépkocsi bérbeadásról gépkocsivezetővel.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Elérkeztek ahhoz a ponthoz, amely a taxi-gépjármű életkorát 10 évben korlátozza. Ehhez a ponthoz kapcsolódóan el kell mondania, hogy kb. 4000 aláírással támasztják alá, hogy a „kissebség” ezt a korlátozást nem támogatja. ezért jónak tartaná, ha a többi érdekképviselő is megváltoztatná az álláspontját és ebben a kérdésben felzárkózna melléjük. ellenkező esetben kénytelenek lesznek most már országos demonstrációkat szervezni annak érdekében, hogy ez a pont kikerüljön a tervezetből.

Metál Zoltán, OTSZ: Ebben a kérdésben, a Kamarában az elmúlt 2 évben az érdekképviselők többsége alakította ki ezt az álláspontot. Kétségtelen, hogy ebben a TGFSZ korábban más álláspontot képviselt. A kérdés ismét úgy vetődik fel, hogy valóban lehetséges-e mindenkinek az érdekeit képviselni egy ilyen kérdésben. Ez a szabályozási elem is annak érdekében került be, mert abban mindenki egyetértett, hogy túl sokan vagyunk a pályán. Valamint az utas érdeke is szempont kell, hogy legyen. Telegdy Gábor ezeken az egyeztetéseken végig részt vett, meg van az az okirat, amelyben a TGFSZ is elfogadta a 10 éves korhatárt kifutással.

Farkas Zsolt, TGFSZ: 2011-ben azzal zárták le a tárgyalást és tomboltak, hogy nem került be a fix tarifa.

Dudás Zoltán, BKIK: A történelmi hűség kedvéért a kamarában 2011. márciusában készült egy anyag, amelyben a 31 számú észrevételként a TGFSZ különvéleménye megjelenik, már itt sem támogatják a 10 éves életkorhatár bevezetését.

Farkas Zsolt, TGFSZ: Sokan vannak, akik hitel miatt nem tudnak kocsit cserélni, és ellehetetlenülnek. Nincs meggyőződve arról és csak budapesti problémának tartja a ezt a korhatár problémát, a létszám szabályozást ez nem fogja megoldani. Inkább arra kellene törekedni, hogy az ellenőrzés erre is jobban kiterjedjen.

Dudás Zoltán, BKIK: Ellentmondást érez abban, ha azt mondja Farkas Zsolt, hogy sokakat érint a korhatár bevezetése és ellehetetlenülnek, akkor lehet, hogy ez mégis megoldás lehet a létszám problémára.

Merhala Béla, TGFSZ: Az életkorhatárt ő is budapesti problémának tartja, de egyébként is, ha a környezetvédelmi szabályozás életbe lép ez a kérdés megoldódik. Ugyanakkor úgy gondolja, hogy egy felső kategóriás autónak még 10 éves kora után is meg kell felelnie. Annak viszont valóban nem, amely 10 évet töltött a taxi szolgáltatásban.

Majercsik Tamás, TGFSZ: Óvatosan bána azzal, hogy ki mennyi taxist képvisel, nem szeretne ezen vitatkozni. Saját példájával élve, az ő 15 éves Mercedesét ki kell tolnia a piacra és annak árából majd egy 7 éves Daciát fog tudni venni. Hol van itt a minőségi javulás, és hogy kerül ide az utas érdeke?

Somogyi Zsolt, BKIK SZSZK: Szerinte a 10 éves 5-ös BMW-vel eleve nem érdemes taxizni, nem gazdaságos. javasolja, hogy ez is kerüljön önkormányzati hatáskörbe.

ezzel megoldódna az életkorhatár probléma vidéken. A személygépkocsis személyszállításban a 4-6 személy szállítása esetén 5 év, 6-8 utas szállítása esetén 10 év legyen.

Metál Zoltán, OTSZ: Hozzászólásában ismét arra hívja fel a figyelmet, hogy a rendelet alkotás folyamán a környezetvédelmi besorolással akarta a minisztérium szabályozni az életkort. Ez az EURO 4-es besorolásban testesült volna meg, de ezt túl szigorúnak tartották a szakértők. Ezért maradt a 10 éves korhatár. természetesen a különvélemény most is megjelenítésre fog kerülni.

Kovács József, Pécsi Iparkamara: Vidéken is vannak ellenzői a korhatár bevezetésének, de a többség támogatja. Valamilyen kompromisszumra törekedni kell.

Határozati javaslat:

1. Legyen életkorhatár, amelyet 10 évben állapítson meg a rendelet.
2. Ne legyen életkor határ a taxi-engedélyek kiadásakor.
3. A kormányrendeletben ne legyen életkorhatár, ez kerüljön át az önkormányzatok hatáskörébe.

Metál Zoltán, OTSZ: Felhívja a figyelmet, hogy a Személyszállítási Törvény már most is biztosít lehetőséget az önkormányzatoknak a szabályozásra.

Dudás Zoltán, BKIK: Akkor a 3. határozati javaslatot kiveszi, azzal, hogy amennyiben a 2. határozati javaslat kap többséget, ott indoklásként feltüntetik, hogy az önkormányzatoknak erre van jogosultsága.

14. sz. Határozati javaslat:

1. Ne legyen életkor határ a taxi-engedélyek kiadásakor.
- 2. Legyen életkorhatár, amelyet 10 évben állapítson meg a rendelet.**

Szavazás: 1. változat 1 igen, 4 nem, 1 tartózkodás. **2. változat 4 igen, 1 nem, 1 tartózkodás.**

A TGFSZ elutasítja a taxik életkorának korlátozásához kötött engedély kiadást.

15. sz. Határozati javaslat:

- 1. A személygépkocsis személyszállító gépjárművek esetében maximum 4 utas szállíthatósága esetén 6 év, maximum 8 utas szállíthatósága esetén 10 év legyen az életkorhatár.**

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 1 tartózkodás.

8. Adatváltozás bejelentése

11.§. Nincs kiegészítés.

12.§. Nincs kiegészítés.

10. A személyszállító vezetői igazolványra vonatkozó rendelkezések

13.§.

Bósz Péter, OTSZ: A (2) bekezdésben az 1 évnél nem régebben megszerzett vizsgaigazolást javasolja 5 évre módosítani. Nem életszerű, hogy a vizsgaigazolást kiadó szervezetnek vigyen igazolást a kiadott igazolásról.

Vita arról, hogy kire vonatkozik az engedély kiadása.

16. sz. Határozati javaslat:

A 13.§.-ban foglaltak kerüljenek pontosításra, abban a tekintetben, hogy ez kire vonatkozik.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

11. A személygépkocsival szemben támasztott követelmények

14.§. Nincs kiegészítés.

15.§. Nincs kiegészítés.

12. A szolgáltatás igénybevétele

16.§. Nincs kiegészítés.

17.§.

Bósz Péter, OTSZ: Javasolja bevenni az utas kötelezettségeit. Vélhetően az a jogalkotó célja, hogy a Polgári törvénykönyv vonatkozó részeit emelte ide, de nem kerültek be a szolgáltatás igénybe vevő kötelezettségei. Mint például az igénybe vett szolgáltatás ellenértékének megtérítése.

17. sz. Határozati javaslat:

Az utas kötelezettségei is kerüljenek be a rendeletbe.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

13. A diszpécsterszolgálat

18.§.

Merhala Béla, TGFSZ: A kisebb településeken dolgozó taxi-társaságokat komolyan sújtja a magas pénzügyi biztosíték. Azt javasolja, hogy ahol a taxisok többségében tulajdonosai a diszpécserközpontnak, ott ne legyen szükség pénzügyi letételre.

Metál Zoltán, OTSZ: A diszpécser központok működésével kapcsolatban az érdekképviselők tették azt a javaslatot, hogy csak olyan cég kapja meg a tevékenységi engedélyt, amely nem tudja továbbra is kijátszani a jogszabályokat és átmenteni a tevékenységet egy másik vállalkozásba. Sajnos ezzel együtt továbbra sincsenek benne a megfelelő fékek.

Dudás Zoltán, BKIK: Álláspontja szerint a 19.§. pont ezt fogja megakadályozni.

18. sz. Határozati javaslat:

A 18.§-ba kerüljön be a nevezetes telefonszám, a védjegytalalom alatt álló céglogó, és az üzleti név is.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

19.§.

Merhala Béla, TGFSZ: Megismétli a 18.§. kapcsán elmondottakat. Valamint azt, hogy miért nem az önkormányzatok adják ki ezt az engedélyt, miért a közlekedési hatóság.

Dudás Zoltán, BKIK: Milyen egyéb javaslat van az összegekre?

Merhala Béla: A vidékiek, ha külön adják össze vidéken, akkor többet fizetnek, mint máshol. Változatlanul fenntartja azt a javaslatát, hogy ahol az iroda a taxisok tulajdonában van, ott ne kelljen fizetni. Fizessen az, akik kizárólag fuvarközvetítési célból végzi a tevékenységet és aktív taxi szolgáltatása nincs.

Dudás Zoltán, BKIK: Kéri, hogy tegyenek javaslatot a módosított összegekre.

Bósz Péter, OTSZ: A 2. sz. mellékletbe kerüljön be, hogy a gépjármű jobb és bal oldalán 2-2 utastérre nyíló ajtóval kell rendelkeznie.

19. sz. Határozati javaslat:

A 2. sz. mellékletbe kerüljön be, hogy a gépjármű jobb és bal oldalán 2-2 utastérre nyíló ajtóval kell rendelkeznie.

Szavazás: 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodás.

Dudás Zoltán, BKIK: Az ülést 17 órakor berekesztette.

Budapest, 2013. február 18.

Lejegyezte: Dudás Zoltán

