

A „személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról” kormányrendelet tervezetben foglaltakkal kapcsolatos észrevételek.

9. § 4. Gépkocsi bérlet engedélyezése a 10§ alapján. A leírtak szerint úgy tűnik, mintha az érvényes tevékenységi engedély birtokában, maximum 6 hónapra gépkocsit lehetne bérelni más vállalkozótól. Az engedélyeztetési folyamat alapján viszont kiderül, hogy az engedéllyel rendelkező taxi gépkocsi elválaszthatatlan része a taxióra, mely miatt csak a következő két eset megléte esetén bérelhet az egyik vállalkozás a másiktól taxi gépkocsit

- a bérlő vállalkozás taxióráját átszerelik a bérelt gépkocsiba, de ekkor a bérbeadó nem tudja használni a saját taxiját a saját vállalkozása nevében. A bérlet kezdetét megelőzően az engedélyeztetési folyamaton át kell futtatni a vállalkozást! Forgalmiba be kell íratni a másik engedély számot, stb!!

- a bérlet időtartamára a két vállalkozás vesz egy kétvállalkozós taxiórát. (kb. 150 000 Ft) A bérlet kezdetét megelőzően az engedélyeztetési folyamaton át kell futtatni a vállalkozást! Forgalmiba be kell íratni a második engedély számot, stb!! Ráadásul a kétvállalkozós taxióra memóriájának adatait utóbb nem lehet átíratni másik vállalkozásra, ezért minden ilyen alkalom egy-egy óra beszerzéssel, beszereléssel, hitelesítéssel, engedélyeztetéssel jár.

Az autóbérlet engedélyező megfogalmazás korrekcióra szorul! A vállalkozók közötti autóbérleti igény teljesen életszerű, mely kizárólag abban az esetben valósítható meg, mely rendelet szerint a taxióra nem a taxi gépkocsihoz, hanem a vállalkozáshoz kapcsolódik. Ezen alapelv szükséges, hogy a rendelet minden elemében megmutatkozzon. Erre vonatkozó javaslat, mely tartalmazza az on-line, naprakész nyilvántartást is megtalálható a Taxisok Világa magazinban! (1. sz. melléklet)

9.§. 5. - 5 évente minősítő vizsgát írnak elő a gépkocsik műszaki vizsgáztatása mellett. A korábbi egyeztetésen már az előterjesztők elfogadták azon javaslatot, mely szerint kizárólag a gépkocsi taxiként történő forgalomba helyezését megelőzően szükséges minősítő vizsgálaton részt vennie a gépkocsinak.

10.§. Tevékenységi engedély + kivonat

4. bekezdésben leírtak szerint az engedélyt a székhelyen a kivonatot a gépkocsiban köteles őrizni a vállalkozás. A következő mondat szerint az ellenőrzés során mindkettőt be kell mutatni! Egymásnak ellentmondó megállapítás, mely mellett teljesen felesleges dokumentumhalmozás.

Újabb papír+papír+ papír! Ezen rendeleti pont meghatározással már eljutottunk oda, hogy egy taxi gépkocsi engedélyezettségének létét a következő 5+2 hiteles, hatóság által kiállított dokumentum igazolja:

- igazolólap
- Tevékenységi engedély
- Tevékenységi engedély kivonat
- Sárga taxi rendszám
- bejegyzés a forgalmi engedélyben
 - A +1 dokumentum, ami további két részből áll, az a személyszállítói vezetői igazolvány!

Az említett 5+2 "dokumentum" helyett bőven elégséges lenne, egy dokumentum a sárga rendszám mellett, mely dokumentumon a jelenlegi igazolólap méretében, az üzemeltetett taxi gépkocsival kapcsolatosan minden szükséges adatot rögzíteni lehet. A gépkocsivezetőnek is elég egyetlen dokumentum annak igazolására, hogy az adott gépkocsit vezetheti!

- Amennyiben a gépkocsi eredeti rendszámát kapná meg sárga színben a taxi üzembe helyezést követően, akkor nem kell forgalmi engedélyt cserélni, és csak egyszer szükséges rendszámot cserélni. Taxiból kivonás esetén visszakapja az autó az eredeti forgalmi rendszámát. (2. sz. melléklet Taxisok Világa cikk.)

- Felesleges a forgalmiba beírni a taxi engedély számát, mert az engedélyen a gépkocsi rendszáma is megtalálható, tehát beazonosítható, hogy mely gépkocsihoz tartozik! Ez esetben szintén nem szükséges forgalmi cserélni autónként két alkalommal.

- Kérem megfontolni, hogy az Önkormányzatok (lásd. Főváros) által előírt egységes taxi szín megjelölését elégséges legyen az igazoló lapon feltüntetni. Ezen javaslat megvalósítása esetén szintén nem lenne szükséges forgalmi engedélyt cserélni.

11§.1.

A változásokat 15 napon belül kell bejelenteni a rendelet tervezet alapján!

Életszerű igény hogy egy vállalkozás egy elhúzó gépkocsijavítás miatt pl. 10 napig bérelhessen autót egy másik vállalkozástól! A jelenlegi rendelet tervezet szerint ez csak taxióra cserével tudja megoldani, melyet ezen pont alapján nem is szükséges bejelenteni!!

Bármely ellenőrzés alapja, a naprakész nyilvántartás! A naprakész nyilvántartás az engedélyeztetési eljárás egyszerűsítése nélkül nem valósítható meg! Az egy-két-öt napos autó bérleti igény megvalósítása napi gyakorlat, melyre tekintettel elkerülhetetlen az on-line adat bejelentő, és engedélyeztető rendszer kialakítása az 1. sz. mellékletben leírtakhoz hasonlóan! Kizárólag ez lehet egy hatékony ellenőrzés alapja. A mai nyilvántartási rendszer alapján egy alkalmazottakat foglalkoztató cég esetén, utólag megállapíthatatlan hogy ki vezetett egy olyan taxi gépkocsit, mellyel kapcsolatosan bejelentés érkezett!

Az engedélyeztetési eljárás logikájának ellentmond az a 24 évvel ezelőtti rendelet által megkövetelt napi gyakorlat, mely szerint a kiadott tevékenységi engedély területi korlátozása a gépkocsira, a gépkocsi rendszámára szól annak ellenére, hogy a tevékenység engedélyének kiterjesztéséhez szükséges képzést a gépkocsivezető szerzi meg!

13. § 1

Bekezdés szerint kizárólag maximum 5 évre kiadott személyszállítói vezetői igazolvánnyal szabad a személygépkocsis személyszállításra használt gépkocsit vezetni. A személyszállítói igazolvány kiváltásának ezen bekezdésben rögzített egyik feltétele, hogy maximum 1 éves vizsgaigazolás bemutatása esetén lehet kiváltani a személyszállítói igazolványt! Amennyiben ezen rendelkezés életbe lép, abban az esetben azon vállalkozók akik 3 évente cserélnék autót, azoknak nem 5 évente szükséges továbbképzésen részt venniük hanem 3 évente, ami hátrányos megkülönböztetés! Módosított javaslat: Maximum 5 éven belül megszerzett

vizsgaigazolással lehessen kiváltani a személyszállítói vezetői igazolványt, és az igazolvány a vizsgaigazolás megszerzésétől számított 5 évig legyen érvényes!

15 §.

Taxi engedély szám feltüntetés 10cm-s méretben. Teljesen felesleges. Egyetlen bejelentés nem érkezett ezen azonosító szám alapján a hatóságokhoz. A sárga rendszám alapján teljes mértékig azonosítható a gépkocsi. A Főváros 31/2013-s rendeletében 8 cm magasságban határozták meg a számok megjelenítését!

18 §.

A diszpécserközpontok működésével kapcsolatosan a kormányrendelet tervezet 2 míg a Fővárosi rendelet további egy féle pénzügyi kötelezettséget ró a vállalkozókra, melyek megfogalmazásuk szerint teljesen különbözőek!

Kormányrendelet tervezet szerint szükséges

- 4 pont j) „a tevékenységi engedélyhez kapcsolódó **felelősség biztosítás mértékének meghatározása**”
- (3) Az elkülönült szervezetben működő diszpécserszolgálatnak elkülönítetten kezelt, a 8. § (2) bekezdésében meghatározott formában, **vagyoni biztosítékkal kell rendelkeznie**, amelynek mértékét – a személyszállító szolgáltatást végző – vállalkozások által működtetett személygépkocsik száma határozza meg. A vagyoni biztosíték mértéke
 - a) 20 db személygépkocsiig egymillió forint,
 - b) 21-50 db személygépkocsiig kétmillió forint,
 - c) 51-100 személygépkocsiig hárommillió forint,
 - d) 101-200 személygépkocsiig ötmillió forint,
 - e) 200 személygépkocsi felett húszmillió forint.
- (4) A vagyoni biztosíték – legfeljebb negyven napos visszafizetési kötelezettség mellett és kizárólag a közlekedési hatóság rendelkezésével – a diszpécserszolgálat által a személyszállító szolgáltatást végző vállalkozásoknak vagy az utasoknak okozott és a más módon nem fedezett károkból eredő jogos kártérítési igények kielégítésére használható fel.
- **A fővárosi rendelet szerint viszont minimum 50 millió + 400 gépkocsi felett 25 000 Ft /gk. további saját tőke szükséges!**

Kérjük a rendelet alkotót, hogy a pénzügyi előírások halmozásával ne nehezítsék irreális mértékben, egymásra épülő kötelezettségekkel a vállalkozások helyzetét.

21§ a pont.

Engedélyezné a személygépkocsis személyszállító vállalkozásoknak, hogy utas-felvételi helyeket alakítsanak ki!

Ez teljesen lehetetlen meghatározás. Utas felvételi helye a taxi szolgáltatásnak van, melyet taxi állomásnak hívnak. Amennyiben ez a meghatározás megmarad, abban az esetben a személygépkocsis személyszállítók „bujtatott” taxi szolgáltatást végeznek! A személygépkocsis személyszállítók a rendelet meghatározása szerint kizárólagosan előzetes, írásos megrendelés alapján teljesíthetnek szolgáltatást, vehetnek fel utast. Nem lehet nekik egy előzetesen meghatározott helyen, ad hoc módon, írásos megrendelés nélkül utast felvenniük!

24§.

Hatályba lépés.

A kihirdetéstől számított 90 nap. A Fővárosi rendelet már 2013. szeptember 1-től előírja a fuvarközvetítő irodák működésének szabályozását, melynek alapja ezen rendeletben foglalt engedélyeztetési eljárás kellene hogy legyen!

25§.

Átmeneti rendelkezések:

1,2,3 pont

A 89/1988. (XII. 20. MT) rendelet alapján megszerzett vizsgaigazolások a tervezet szerint kizárólag 2014. december 31-ig érvényesek. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy kétségtelen 2014. december 31-ig ki lehet váltani az új taxi engedélyeket, de utána minden taxi gépkocsi vezetőnek részt kell vennie a teljes képzésen, mert a csökkentett elvárásokat tartalmazó után képzés kizárólag ezen rendeletben foglalt, teljes körű képzést követő 5 év múlva alkalmazható!

Az MT rendelet alapján megszerzett képesítéseket (vállalkozói, gk. vezetői) időkorlátozás nélkül kell elfogadni a rendeletnek, mely mellé be lehet fogalmazni, hogy 2015. január 1 után, 5 évente után képzésen kell részt vennie a gépkocsi vezetőnek.

5 pont

Kérjük visszatenni!!

6 pont.

TELJESEN ABSZURD ELKÉPZELÉS!!

2014. december 31. után fehér rendszámmal is használható a személygépkocsi személyszállító gépkocsi, és a korábbi pontok alapján még úgynevezett „utas beszállítási pontokon” az utas „megrendelheti”, (igénybe veheti) !! **URAIM: EZ A FEHÉR RENDSZÁMOS TAXI SZOLGÁLTATÁS BEVEZETÉSÉRE TETT KISÉRLET!! TELJESEN ELFOGADHATATLAN JAVASLAT!!**

27§ 2 bekezdés

A tevékenység megkezdését megelőzően legalább 30 nappal előbb be kell jelenteni a közlekedési hatóságnál, ha valaki tevékenységet szeretne végezni. Miért van benne a javaslatban a „legalább 30 nappal előbb,, megfogalmazás?

1. melléklet képzések.

A rendelet tervezet szerint 2015. január 1. után minden gépkocsiveetőnek, és vállalkozás vezetőnek legalább egyszer végig kell csinálnia az egész oktatási procedúrát, majd 5 évente a megújító képzést.

Az MT rendelet szerinti képesítés 2014. december 31-I hatályát veszti!

2. sz melléklet.

1. A személygépkocsira vonatkozó általános követelmények:

1.1. személytaxi szolgáltatáshoz a forgalmi engedélybe bejegyzett első forgalomba helyezés időpontjától számítva tíz évnél több nem telt el. **ORSZÁGOS VISSZAJELZÉSEK ALAPJÁN ELFOGADHATATLAN ELVÁRÁS! A VIDÉKI VÁLLAKOZÓK ELUTASÍJTJÁK.** Az önkormányzatok szabályozzák, ha szükségesnek látják saját hatáskörben.

2. es pontot kérjük kiegészíteni a **KIZÁRÓLAG** szóval. Azaz kizárólag a taxin lehet, kell használni a következő eszközöket.

2.5. a személygépkocsi személyszállító szolgáltatáshoz használt személygépkocsi szélvédőjén hologramos matricán fel kell tüntetni a tevékenységi engedély sorszámát

3.0 a személytaxi-szolgáltatáshoz kizárólag külön jogszabályban meghatározott sárga rendszámmal felszerelt személygépkocsi használható.

4.0 a személygépkocsi személyszállító szolgáltatáshoz használt személygépkocsi fehérrendszámmal üzemeltethető. **NE LEGYEN ÜZEMELTETHETŐ FEHÉR RENDSZÁMMAL.**

A minisztériumi rendelettervezet/ek/ véleményezését az elmúlt 3 évben az érdekképviseletek legalább 6-7 alkalommal elkészítették. Minden esetben a rendelet-előkészítők anyagát észrevételezték, minden alkalommal érvekkel alátámasztva indokoltak, vagy a tervezetben foglaltak ellenzését a taxis vállalkozók tiltakozó aláírásainak ezrével támasztották alá. Az érdekképviseletek észrevételeire a minisztériumi előterjesztők részéről egyetlen egy alkalommal sem érkezett részletes, indoklással kiegészített válasz. Jellemzően érkezett egy újabb és újabb változat, melyben – a kb. 20 oldalas anyagban – soronként kellett megkeresni az éppen aktuális változásra utaló

nyomokat. Nem tudom, hogy ez tudatos volt a minisztérium részéről vagy sem, de sokan belefáradtak a széfalomharcba.

A tárgyalássorozat eredményességének érdekében, a változtatás valódi szándékával születtett ez az írás, melyben megpróbálom a jelenlegi engedélyeztetési folyamatot vázolni, és – további tárgyalási alapnak – egy javaslattal is élek arra vonatkozóan, hogy megítélésem szerint miként lehetne egyszerűbb engedélyeztetési eljárás keretén belül, naprakész nyilvántartást vezetni a taxis vállalkozókról, gépkocsivezetőkről és a taxi gépkocsikról.

Az engedélyeztetés másik anomáliája, hogy a teljes nyilvántartás a gépkocsi adatai körül zajlik.

Hogy miért probléma ez? Pár kérdéssel igyekszem rávilágítani a lényegre:

– Ha valaki megszegi a szabályokat, akkor jelenleg kinek az engedélyt veszik el? A gépkocsi engedélyt vonják vissza. A szabályt szegő gépkocsivezető másnap ráül egy másik autóra, és folytatja áldásos tevékenységét.

– A területi kiterjesztést az autó, vagy a gépkocsivezető kapja? A gépkocsi kapja a területi kiterjesztést annak ellenére, hogy a taxi vezetője vizsgázik helyismeretből. Uram! Ez normális?

– Van olyan, aki elhiszi, hogy például a Fővárosnak fogalma sincs arról, hogy kik vezethetnek ma taxi gépkocsit? Pedig így van, ez a jelenlegi engedélyeztetési folyamat eredményeként így zajlik jelenleg. A hatóság csak annyit tud, hogy hány autóra van kiadva droszthasználati engedély. Csodálkozunk, hogy nem tudják kiszűrni a szabályt szegőket?

Minden egyéb, a tevékenység végzéséhez szükséges adat összegyűjtése után kapunk egy taxiengedélyt, mely semmi új adatot nem tartalmaz, de adnak neki egy számot, mely miatt borul minden. Ezt a sorszámot – melyet az NKH-n kívül senki nem használ – írjuk be a forgalmi engedélybe, tesszük fel a gépkocsi oldalára. Úgy ragaszkodnak ehhez az engedélyszámhoz, mintha az autónak nem lenne rendszáma. Ennek következményeként bármely adatváltozás esetén személyes megjelenés szükséges, mely engedélycserével jár, mely miatt ugye újra forgalmi csere stb. stb. A teljes, részletes engedélyeztetési eljárás, a bemutatandó iratok felsorolásával, és az ügymenettel egy ehhez hasonló terjedelmű cikket kitöltene. Mindannyian végigjártuk, végigültük, kifizettük már egy párszor a folyamatot, talán a következő számban nekifutunk, és „egy tükröt tartva a hatóság elé” leírjuk újra.

Az említett engedélyeztetési anomália jelenleg akadályozza a naprakész nyilvántartás meglétét. 5, 10, 12, 15 napos bejelentési, engedélykiadási határidőket alkalmaz a hatóság egy olyan szolgáltatási kör – taxi – engedélyeztetésekor, amely szolgáltatási körben Budapesten – az NKH 2011-es tá-

jekoztatása szerint már csak – 3600 vállalkozó és kb. 5700 gépkocsivezető tevékenykedik.

A vállalkozások mára átalakultak. A jelenlegi engedélyeztetési folyamat kialakításakor többségében egy autó – egy vállalkozás – egy gépkocsivezető volt a jellemző üzemeltetési forma. Ma már csak az autók kisebbik fele, a Fővárosban talán ha 2600 üzemel így. A fennmaradó 1000 vállalkozó viszont kb. 3000 „gépkocsivezetőt alkalmaz”, mely gépkocsivezetők körében nagyon jelentős a fluktuáció, mely megköveteli a naprakész nyilvántartást!

A gépkocsivezetők cserélődése mellett – a rendszeresen előforduló gépkocsisérülések, meghibásodások miatt – jelentős számú a vállalkozók közötti, rövid időtartamú (3-5 nap, 1-2 hét, a biztosítási ügymenet elhúzódsága esetén pár hónap időtartamú) „gépkocsibérlés”. Jelenleg a gépkocsibérlés esetén a teljes engedélyeztetési eljárást, illetve kétvállalkozós taxióra beszerzésével, alkalmankénti beszerelésével kapcsolatos költségek, és az egyéb ügyintézés során felmerülő költségek irreálisak, mely miatt ezen bérlés, illetve a pár napos foglalkoztatások jelenleg engedélyeztetés nélkül zajlanak. Ennek megfelelően az ügymenet hátterében nem létezik az eltiltott gépkocsivezetők és szabályszegő vállalkozások megyéken átívelő nyilvántartása.

A jelenlegi engedélyeztetési eljárási folyamat változtatása nélkül elképzelhetetlen az országos, naprakész taxi gépkocsi – vállalkozás – gépkocsivezető – területi érvényesség nyilvántartása!

Az engedélyeztetési és nyilvántartási reform tervezését megelőzően javasolt a napi üzemeltetési gyakorlatokat áttekinteni. Milyen módon működik manapság egy taxi?

1. A gépkocsinak ugyanazon személy vagy cég a tulajdonosa és üzemeltetője. Ugyanazon vállalkozásé a taxióra, illetve egy gépkocsivezető jogosult a gépkocsi vezetésére. (Ezen üzemeltetésnél hosszú távon nincs változás az adatokban. Az adatok általában csak a gépkocsicseré során változnak.)

2. A gépkocsinak különbözik a tulajdonosa és üzemeltetője. Az üzemeltető vállalkozásé a taxióra, illetve egy – általában a taxi tulajdonosa, mint – gépkocsivezető jogosult a gépkocsi vezetésére. (Ezen üzemeltetésnél jellemzően akkor van változás az adatokban, amikor az üzemeltető céget időszakonként változtatják.)

3. A gépkocsinak megegyezik a tulajdonosa és üzemeltetője, aki általában vezet a taxit. A taxióra viszont egy „rendszám bérbé-

A jelenlegi engedélyeztetési eljárás során a személyi, tárgyi, pénzügyi feltételeket a Nemzeti Közlekedési Hatóság ellenőrzi, és megfelelőség esetén „Taxi Engedélyt” ad ki. Az engedély kiadása a '80-as évek adminisztratív adatrögzítési szokásainak megfelelően történik. Igazolások másolása, kartonozás zajlik az automatikus, elektronikus adatbegyűjtés, és adatrögzítés helyett. A hatóság az igazolások begyűjtését a taxis vállalkozókkal végezteti annak ellenére, hogy létezik egy KET nevű törvény melynek előírásait minden hatóság köteles betartani. Hogy mi ez a KET, és miért írok róla harmadszorra? Ez a 2004. évi CXL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályait írja elő. Ez a törvény rögzíti, hogy mihez van joga, mire van lehetősége az ügyfélnek, és milyen kötelezettség terheli a hatóságokat. Ebben a törvényben van egy paragrafus, mely többek között a következőket írja elő:

„36. § 199

(2) 199. Az ügyfél azonosításához szükséges adatok kivételével az ügyféltől nem kérhető olyan adat igazolása, amely nyilvános, vagy amelyet valamely hatóság, bíróság vagy a Magyar Országos Közjegyzői Kamara jogszabállyal rendszeresített nyilvántartásának tartalmaznia kell. Az adatszolgáltatás iránti kérelmet nyolc nap alatt kell teljesíteni.

(3) Különleges adatok esetén az ügyfél kérheti, hogy az adattal rendelkező szerv az adatot az általa megjelölt hatóságnak továbbítsa. A kérelem alapján a hatóság a (2) bekezdés szerint jár el.

Mit csinál jelenleg a hatóság? Megsérti a KET-ben foglaltakat! A taxis vállalkozóktól várja el, hogy beszeressék az NAV (APEH) igazolásokat. A taxis vállalkozó futkározik például a 15-20 évvel ezelőtt kiadott PÁV 2 igazolás másolatáért. Minden gépkocsicseré alkalmával be kell mutatni a hatóság által már ismert taxis vezetői, illetve taxis vállalkozói képzettséget igazoló dokumentumokat („kis sárga”, „nagy sárga”). Forgalmi, jogosítványt másoltatunk stb. Kíváncsi lennék, mit reagálna a hatóság arra, ha holnap 5000 taxis küldene be néhány soros kérelmet arra vonatkozóan, hogy kéri a hatóságtól, hogy saját hatáskörén belül szerezze be a PÁV 2 igazolást. Erre egyébként 8 napja van a hatóságnak, a hatályos törvény szerint!

1989-2012, 2013?

adó" vállalkozás. (Ezen üzemeltetésnél jellemzően akkor van változás az adatokban, amikor a rendszám bérbe adó céget időszaként változtatják.)

4. A gépkocsinak megegyezik a tulajdonosa és az üzemeltetője, illetve a taxiórához kapcsolható vállalkozás is, mely mellett változó gépkocsivezetők vezetik a gépkocsit. (Ezen esetben minden gépkocsivezető cserénél – mely lehet akár 2-3 naponta is – szükséges a nyilvántartási adatokat frissíteni, mely jelenleg, a hagyományos „kartonozós, igazolás bemutatós” módszerrel zajlik. Ennek a legnagyobb hátránya, hogy a taxi vezetői igazolvány kiváltás még általában lezajlik, de az alkalmazotti viszony megszűnése esetén az igazolvány visszavadása már nem. El tudjátok képzelni, hogy van olyan taxi, melyre több tucat gépkocsivezetőnek van kiadva taxi vezetői igazolvány? Mindannyian tudjuk, hogy ez így nem jó.)

5. A gépkocsinak megegyezik a tulajdonosa és az üzemeltetője, de a taxi bérbe adás, illetve bérbe vétel a megállapodásból kifolyólag folyamatosan változik. A vállalkozás taxiórához kapcsolható, mely mellett a taxiórát adó vállalkozáshoz köthető gépkocsivezető/k vezetői/k a gépkocsit. Ez a klasszikus rövid és hosszú távú „autóbérlés”, mely jelen helyzetben a taxióracseré, és a teljes engedélyeztetési folyamat bonyolítás nélkül nem adminisztrálható, ezért ezek az autók engedély nélkül üzemelnek rövidebb, hosszabb ideig.

A jelenlegi helyzet felvázolása után álljon itt egy javaslat a naprakész nyilvántartás megvalósítása mellett az engedélyeztetési folyamat reformjára. (A bölcsek köve természetesen nincs a zsebben, mely miatt lehet, hogy hibákat is tartalmaz a javaslat, de legalább gondolkodjunk el a megvalósításon!)

Aktívan működik a vállalkozások, a Magyarországon forgalomba helyezett gépkocsik, és többek között a jogosítvánnyal rendelkező személyek adatait rögzítő és nyilvántartó hatóság, a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala, azaz a KEKKH. Ezen Hivatal által rendelkezésre bocsátott adatok a www.nyilvantarto.hu oldalon keresztül elérhetőek.

Az engedélyeztetés során javasolom elkülönítetten kezelni:

- a taxi gépkocsi tulajdonosát,
- a taxi gépkocsi üzemeltetőjét,
- a taxiórához köthető vállalkozást,
- a gépkocsivezetőt,
- illetve a jelenleg a gépkocsinhoz köthető területi engedély helyett, a gépkocsivezetőkhöz köthető területi kiterjesztést.

Mely változtatások szükségesek ezen rendszer kialakításához?

Taxi gépkocsik vizsgáztatása:

A gépkocsik vizsgálatát továbbra is az NKH, illetve az NKH által feljogosított szervizek vé-

gezzék, de kizárólag egy reális (egyéb közszolgáltatást végző személyszállító járművek minősítő vizsgájával megegyező felárú, azaz 950 Ft) felárat tartalmazó, időszakos műszaki vizsgák keretén belül. (Az adat az NKH.hu oldalon felelhető. Nem akartam elhinni, hogy létezik a 950 Ft-os minősítési díj, mikor mi az általános, 16 000 Ft-os, időszakos műszaki vizsga díján felül 22 000 Ft-os pótdíjjal vizsgáztatjuk a taxikat éventel)

Jelenleg a taxivállalkozók közötti bérlésének (5-ös üzemeltetési mód) adminisztrációját akadályozza, hogy a taxióra a gépkocsizhoz kötött, és nem a vállalkozáshoz.

Mily módon lehet megoldani, hogy a gépkocsik taxinak megfelelően oly módon is, hogy a gépkocsi a vizsga során nem rendelkezik taxiórával? Ez úgy kivitelezhető, hogy a bérbe adásra használt gépkocsik egységes (pl. 5000-es) „K” értékű jel kiadásra hitelesítsenek, az ezen gépkocsikba beépített eszköz segítségével. Ezek után a bérbe adható gépkocsikhoz az igényeknek megfelelően csatlakoztathatók az előzetesen meghatározott „fix 5000-es K” értékkel rendelkező taxiórák. Az 1,2,4-s módon üzemeltetett autóknál természetesen nincs szükség az egységes, 5000-es „K” érték használatára. Ők a jelenlegi módszerrel is üzemben tartják a taxijukat, taxióráikat. Amennyiben a gépkocsi megfelel taxinak, az NKH rögzítse a taxinak megfelelő gépkocsi fehér rendszámát egy Országos Taxi Nyilvántartó – OTNY – adatbázisában.

Taxis vállalkozás:

A vállalkozások engedélyeztetése vagy elektronikus felületen keresztül automatikusan, vagy az önkormányzati – illetve most már a járási – okmányirodáknak zajlik. Bár mely vállalkozásnak a taxitevékenység bejegyzéséhez a gyakorlatban kizárólag 2 előfeltétele van. Rendelkezzen a vállalkozás vezetője a taxis vállalkozói képesítéssel, és a vállalkozásnak legyen egy regisztrált taxiórája. (Igen, mondhatjuk, hogy az aktuális előírás szerint rendelkeznie kell pénzügyi letéttel, vagy a letétet kiváltó biztosítással. Ezek annyit érnek, mint ahányszor az elmúlt 20 évben szükség volt a letétből az NKH által engedélyezett kifizetésre. Mondjuk a szemébe néznék annak az NKH-s ügyintézőnek, aki jogerős bírósági végzés nélkül hozzájárul bármilyen összegű, az utas egyoldalú nyilatkozatán alapuló kifizetéshez. Bocsánat, elkalandoztam. Vissza az eredeti témához.) Amennyiben a vállalkozás vezetőjének van képesítése, és taxiórája akkor kerüljön be az – OTNY – taxis nyilvántartásába.

Taxi gépkocsi + taxis vállalkozás:

Amennyiben a nyilvántartásban szereplő taxi tulajdonosának, üzemeltetőjének adatai és a taxis vállalkozás adatai egyeznek, vagy a vállalkozások közötti szerződést bemutatták

a hatóságnak, akkor a taxira kiadható a sárga rendszám. Ez is rögzítendő az OTNY-ben.

Gépkocsivezetők:

Az NKH az adatbázisában tárja fel a jelenleg taxivezetői képesítéssel, és PÁV 2 vizsgával, vagy a 25-30 évvel ezelőtt megszerzett nehézgép kezelői vizsgával rendelkező, országosan kb. 10 000 fő igazolt minősítését. Feltételezzük, hogy az igazolások másolatai a megyei kirendeltségeken, a gépkocsicserék során sorozatosan leadott igazolások másolatai között megtalálhatóak.

Szűnjön meg a taxivezetői képesítés vizsga igazolásáról – kis sárga – kiállított 2 példányos vezetői igazolvány, illetve a vezetői igazolványról kiállított – általában 1 év után kifakult fényképeket, és olvashatatlan szöveget tartalmazó – másolat. Az NKH a rendelkezésre álló adatok alapján készítsen a papír alapú 1 példányos igazolvány és 1 példányos másolata helyett egy-egy olyan, a gépkocsi műszerfalára kihelyezhető, műanyag alapú, strapabíró, fényképpel ellátott igazolványt, mely a gépkocsik műszerfalán jó eséllyel azonosításra alkalmas állapotban marad 5-10 évig. Ez esetben egyetlen kártyával igazolható a gépkocsivezető képesítése, és a nyilvántartásba vételek alapuló jogosultsága. A nyilvántartás alapján minden gépkocsivezető kapjon egy maximum 5 karakteres számsort, melyet az utas a taxiban kihelyezett kártyáról a problémája esetén le tud olvasni. (5 karakter képes 99 999 gépkocsivezetőt nyilvántartani.) A kártya tartalmazza a gépkocsivezető engedélyének a területi korlátozását is.

Ezen adatokat az NKH töltsse fel a OTNY-bel!

Területi érvényesség:

Eldöntendő kérdés. A gépkocsi, vagy a gépkocsivezető rendelkezzen területi érvényesség korlátozással?

A tanfolyami képesítés eredményeként kizárólag a gépkocsivezető rendelkezik a területi korlátozás vagy kiterjesztés adottságait megalapozó ismeretekkel és vizsgával. E helyett jelenleg a gépkocsi területi korlátozását tartják nyilván! Amennyiben az önkormányzatok is elfogadják, hogy a két gépkocsivezetővel futó taxi kétszer annyi időt tölt a taxiállomásokon, illetve a gépkocsi helyett a gépkocsivezető rendelkezik képesítéssel, akkor belátják, hogy a területi korlátozást megvalósító drosztengedélyt nem a taxikra, hanem a gépkocsivezetőknek kell kiadni. E mellett a gépkocsivezetőknek kiadott önkormányzati engedély lehet az alapja az önkormányzatok taxivezetőkre vonatkozó nyilvántartásának is. (Az önkormányzatoknak jelenleg nincs nyilvántartásuk a taxi gépkocsivezetőkről.)

A kiadott önkormányzati engedélyt a hivatal jegyezze be az OTNY-bel. Ne kelljen évente papírokért futkároznunk. Utaljuk a díjat, az engedélyező hatóság meg az OTNY-ben aktiválja az engedélyünk hosszabbítását.

Eljutottunk oda, hogy az OTNY adatai

alapján megvalósuljon egy taxi naprakész, gyors engedélykiváltása.

Bármely szabályszegésből eredő következményt jelen helyzetben kizárólag a gépkocsi bejegyzett üzembentartóján keresztül lehet érvényesíteni a gépkocsi forgalomból történő kivonásának fenyegetettsége mellett, mely miatt az üzembentartót kell kötelezni arra, hogy aktív tevékenységének eredményeként naprakész legyen a gépkocsijának nyilvántartása.

A gépkocsi üzembentartójának szükséges adni az OTNY-hez egy belépési azonosítót, jelzőt a gépkocsi aktuális, naprakész engedélyének a változtatásához, aktuális engedélynek a kinyomtatásához. A szolgáltatás megkezdését megelőzően, az üzembentartó legyen köteles a rendszerben a gépkocsi adatai mellett a taxiba aktuálisan beszerelt taxiórához kapcsolt vállalkozás és az aktuális gépkocsivezető előzetesen rögzített adatait összekapcsolni. Az együttesen meglévő adatokra tekintettel, a rendszerből kinyomtatott „taxitevékenységi engedély” adatait tegye hitelessé egy könnyen ellenőrizhető vonalkód, QR kód, időbélyeg, vagy a rögzített adatok hitelességét tükröző számsor. Az előzetesen a nyilvántartásba rögzített vállalkozások, gépkocsivezetők, autók adatai egy jól működő rendszerben 2 perc alatt összesorolhatóak, és naprakész nyilvántartás valósul meg.

Ezt az egy dokumentumot kelljen a gépkocsiban tartani, mely az ellenőrzések során egyértelműen tartalmaz minden adatot, melyek a jelenlegi rendszerben 5-6 igazolvány, igazolvány-másolat együttes bemutatása mellett lehetséges.

Természetesen az „egy autó – egy vállalkozás – egy gépkocsivezetős” taxik üzemeltetőinek egyetlen egy alkalommal, a gépkocsi-

cserék során kell kinyomtatniuk ezen dokumentumot.

Bármely ellenőrzéskor az ellenőrzésre jogosult személy képes egy mobiltelefon segítségével, a rendszám betűinek a OTNY központba küldésével arra, hogy lekérdezze a taxi aktuális adatait. Ekkor is csupán a visszaérkező vagy a kinyomtatott dokumentumon lévő 3 adatot kellene ellenőrizni. (Rendszám, taxióra fejléce egyezzen meg a nyilvántartásban lévő vállalkozási bejegyzéssel, és az vezesse a gépkocsit, aki be van jelentve. Jelenleg így működik a BKK droszthasználati engedély meglétének ellenőrzése is annak ellenére, hogy kéri a drosztengedély meglétét igazoló matrica elhelyezését a szélvédőn. A parkolóőrök ellenőrzési tevékenysége is hasonló kommunikáción alapul.)

Vizsgáljuk meg a javasolt rendszer gyakorlati alkalmazását a panaszbejelentések oldaláról, mely adatokkal érkezhethet panasz?

Gépkocsi-rendszám.

A rendszám alapján a rendszerből megtudható, hogy mely vállalkozás üzemeltette, és aktuálisan ki vezethette a gépkocsit? Igen.

Az autóban leolvasható, 5 karakteres gépkocsivezető nyilvántartási szám.

Az 5 karakteres nyilvántartási szám alapján a rendszerből megtudható, hogy melyik gépkocsiban ült az utas, mely vállalkozás üzemeltette, és aktuálisan ki vezethette a gépkocsit? Igen.

A gépkocsivezető által kiadott taxióra-nyugtáról leolvasott vállalkozási adatok alapján.

A vállalkozás adatai alapján megállapítható a gépkocsi üzembentartójának, a gépkocsinak és gépkocsi vezetőjének kiléte? Igen.

Bármely hivatal ellenőrei által, **a rendszám ellenőrzése alapján** megállapítható, hogy aktuálisan ki vezetheti a gépkocsit, hogy rendelkezik-e területi kiterjesztéssel, illetve hogy kinek a vállalkozása alatt fut a taxi? Igen.

Közúti ellenőrzés során a kinyomtatott „**taxitevékenységi engedély**” alapján csupán 3 dolgot kell ellenőriznie az ellenőrzésre jogosult személynek? (Jelenleg legalább 5 személy szükséges egy taxi teljes körű ellenőrzéséhez, mely során kb. 12-13 iratot ellenőriznek.) Visszatérve a kérdéshez:

összesen 3 dolgot kellene ellenőrizniük. Az **autó rendszámát** és a forgalmival egyezőségét, **a gépkocsivezető személyét**, és azt, hogy a taxiban elhelyezett **taxiórán megjelölt vállalkozás** elnevezése megegyezik-e a „taxitevékenységi engedélyen” szereplő adatokkal. Amennyiben ez a 3 adat egyezik, akkor a naprakész adatbázisban regisztrált, az engedély kiadási feltételeknek megfelelő taxit ellenőriznek. Bármely adat nem egyezik, kezdeményezzenek eljárást a taxi üzembentartójával és a gépkocsivezetővel szemben.

Megítélésem szerint kizárólag egy, a leirtakhoz hasonló adottságokkal rendelkező, a XXI. század info-kommunikációs szintjét maximálisan kihasználó rendszer képes naprakész, országos nyilvántartást megvalósítani a taxiszolgáltatás területén. A vállalkozások, gépkocsik, gépkocsivezetők adatai az NKH nyilvántartásából kinyerhetőek a vállalkozások közreműködése nélkül.

Kizárólag a jogalkotó és a végrehajtók szándéka szükséges a rendszer kialakításához!

Köszönöm, hogy elolvasták írásomat.

Bösz Péter

Rendeletmódosítás-előkészítők figyelmébe

Sárga rendszám, de milyen karakterekkel?

Az előző lapszámokban kollégáink írásai mellett visszatérően olvashattatok észrevételeimet a készülő kormányrendelettel kapcsolatban. Az alábbi sorokat ismét a figyelemfelkeltés szándékával írom, erősen bízva abban, hogy a nyilvánosságra kerülő, jobbító szándékú javaslatokat megfontolják a rendeletalkotók. Ha hiszitek, ha nem, az előző cikkben írottaknak is volt eredménye. Ebben nehezményeztem, hogy bár már a hetedik-nyolcadik verzióját böngésszük a jogszabály-tervezetnek, az éppen aktuális változtatásokat nagyon nehéz észrevenni. Ez sok esetben ugyanis mindössze egy szó vagy mondat eltérés a hosszú jogszabály-szövegben. Ám láss csodát: elértük, hogy javaslataink átgondolása mellett a legutóbbi változatban már a minisztérium munkatársai megkülönböztető írásmóddal jelölték a változtatásokat. Köszönet érte!

Visszatérve a címben megjelölt, a rendelet szempontjából részletkérdésnek tűnő témakörhöz. A sárga rendszám karaktereinek milyensége a rendelet szempontjából tényleg részletkérdésnek tűnik, de az engedélykiváltás bonyolultságát jelenleg hangsúlyosan befolyásolja. Az engedélyezés aktuális gyakorlatának megértéséhez szükséges lenne ismerni minden a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelethez kapcsolódó intézkedést is, mivel az alaprendeletünk csak annyit tartalmaz, hogy a taxiengedéllyel rendelkező gépkocsit szükséges sárga rendszámmal ellátni. Az egyéb rendeletek ismeretében hiányossággal küzdök, ezért egy kisebb történelmi áttekintést kezdeményezek a folyamatról.

Számomra érdekesség, hogy a nyolcvanas évek végén, kilencvenes évek elején az éppen aktuális 89/1988-as rendeletünk intézkedései alapján nem volt szükség külön papírra nyomtatott taxiengedélyre, nem volt szükség sárga rendszámra, nem volt szükség sorozatos forgalmi engedély cserére, ha valaki taxizni szeretett volna. A többség biztos emlékszik rá, hogy kaptunk egy, a forgalmi engedély mellé illeszthető szolgáltatói igazolást, mely kb. a jelenlegi igazolólaphoz hasonlóan, semmi különösebb adatot nem tartalmazott. Csupán azt igazolta, hogy a szolgáltatáshoz használt gépkocsi taxi. A 90-es évek elején belemerültünk a taxivizsgákba, melyek a megtisztulás érdekében magával vonzották a sárga rendszám használatát. A sárga rendszámot megvásároltuk, és egy-két gépkocsicsere idejéig azt tapasztaltuk, hogy a saját tulajdonú sárga rendszámunkat vihetjük az egyik autónkról a másikra. Az engedélyezést nem könnyítette ugyanazon sárga rendszám autóról autóra vitele, de legalább a gépkocsicsere során nem kellett a taxiórában átíratni a rendszámot, illetve nem kellett újabb és újabb rendszámokat vásárolnunk. Ezt követően 1995 magasságában államosították a saját tulajdonú rendszámainkat. (Lehet, hogy kérhetnénk érte kárpótlást? Ha jól emlékszem, önként írtuk alá, hogy lemondunk a rendszám tulajdonjogáról. Volt pár kolléga, aki ezt nem tette meg, és még a mai napig használja az EAB kezdetű rendszámát.)

Innen kezdődött egy számomra érthetetlen intézkedés-sorozat. Az államosított rendszámain helyett, minden alkalommal újabb és újabb rendszámot kellett vásárolnunk. Talán '98 és 2003 között megvásárolhattuk a gépkocsinkon lévő fehér rendszámot sárga kivitelben. Ezen autókból is látni néhányat a mai napig futni H- és L- kezdetű, sárga színű azonosítókkal. Sajnos, ezen gépkocsik 12-15 éve taxi üzemből futnak. Ami ezután következett, az maga a csoda! Ha valaki az EU-s csatlakozásunk előtti gépkocsit vett, majd taxinak üzembe helyezte, és utána kivonta a taxiforgalomból, az minimum háromszor vásárolhatott az autójára újabb és újabb rendszámot. Ezen kilengések után jutottunk el oda, hogy a mai napi gyakorlat szerint az illetékesek szemrebbenés nélkül dobatták ki velünk az akár kétnapos fehér rendszámot, mely után vásároltatnak velünk egy karakterében ettől eltérő újabb sárgát, mely miatt forgalmicsere, majd a taxiüzem megszűnte után újabb rendszám és forgalmicsere.

Ha esetleg a minisztérium munkatársai között van olyan rendelet-előkészítő, aki az elmúlt 25 év folyamatát alá tudja támasztani rendeletekkel, és a rendeletalkotók átgondolt szándékának ismertetésével, kérem, jelentkezzen!

Jelenleg ott tartunk, hogy minden autóra újabb és újabb rendszámot szereltetünk akár a taxiként forgalomba helyezésnél, akár a taxi forgalomból kivonása során, ami a következő folyamat szerint zajlik (Kizárólag a rendszámot érintő feladatokat említem meg):

1. NKH (állítólag már új neve van az engedélyünket kiadó hivatalnak, de mi így ismerjük). Bejelentjük, hogy adott autót taxiként forgalomba akarjuk helyezni (igazolások, vizsgamások stb.).

2. Okmányiroda – sorbaállítás, új rendszám karaktereinek megismerése.
3. NKH (taxióra-átszerelés, módosítás, hitelesítés, minősítő vizsga után). Taxiengedély-kiváltás.
4. Okmányiroda, forgalmi- és rendszámcsere.
5. Taxiüzemből törté-

nő kivonás során az első helyszínen az NKH.

6. Okmányiroda, rendszám- és forgalmicsere

Ez a folyamat minimum 6 lépésből áll, és legalább 2 rendszámvásárlást és 2 forgalmiengedély-cserét követel. Ha valaki időszakosan szüneteltetni szeretné vállalkozását, akkor is szükséges a sárga rendszám bevonása. Ez esetben a következő folyamat zajlik.

1. NKH (igazolások, vizsgamások, stb.).
2. Okmányiroda – sorbaállítás, új rendszám karaktereinek megismerése.
3. NKH (taxióra-átszerelés, módosítás, hitelesítés, minősítő vizsga után). Taxiengedély kiváltása.
4. Okmányiroda, forgalmi- és rendszámcsere.
5. Ideiglenes kivonás első lépése NKH. Taxiengedély leadása.
6. Okmányiroda, rendszám-, forgalmicsere.
7. Ideiglenes kivonás után az újabb forgalomba helyezés az NKH-nál kezdődik.
8. Okmányiroda, újabb rendszám- és forgalmicsere.
9. Taxiengedély-kiadás az NKH-nál.
10. Taxiból kivonás során első helyszínen NKH.
11. Okmányiroda, rendszám- és forgalmicsere.

Ez a folyamat 11 lépésből áll, és összesen 4 alkalommal szükséges rendszámot és forgalmi cserélni! Szerintem senki nem csodálkozik azon, hogy a rendeletben előír-

takkal ellentétben senki nem jelenti be, ha szünetelteti a szolgáltatását!

Az elmúlt 25 évben zajlott folyamat áttekintése után javasolom, hogy minden taxinak forgalomba helyezett gépkocsi ugyanazon karakterekkel rendelkező rendszámot kapja sárga színben, mint amelyet normál gépkocsiként használ!

A javaslatot igyekszem a folyamat lépéseivel is alátámasztani.

1. NKH. Bejelentjük, hogy az adott autót taxiként forgalomba akarjuk helyezni (igazolások, vizsgamódszerek stb.). Az NKH rendelje meg a Plakett Kft.-től az aktuálisan használt rendszámot sárga színben.

2. NKH (taxióra-átszerelés, módosítás, hitelesítés, minősítő vizsga után). Taxiengedély és sárga rendszám kiadása. Ha esetleg a rendeletalkotók azt is elfogadnák, hogy a

Taxiengedély számát teljesen felesleges beírni a forgalomba, akkor forgalmat sem kell cseréltetnünk, ugyanúgy, mint a nyolcvanas évek végén! Egy igazoló-lap méretű papír alkalmas a tájékoztatásra arról, hogy a gépkocsi taxi.

3. Taxiüzemből történő kivonás során egyetlen helyszín NKH.

Így a teljes üzembe helyezés, és üzemből kivonási folyamat maximum 3 lépésből áll, és a forgalmi engedély cseréje nélkül, egyetlen rendszám vásárlására kötelezi a taxi üzemeltetőt! Az ideiglenes forgalomból kivonás és visszaállítás is rendszám- és forgalmi-csere nélkül zajlik, és csupán az NKH-t szükséges egy-egy alkalommal felkeresni. Ami nehézséget okozhat, hogy a sárga rendszám elkészülési ideje lehet, hogy igénybe vesz 5-10 napot. Nem nagy dolog! Addig a taxi kap egy igazolást arról, hogy vár a sárga rendszámra. Legfeljebb ez alatt az időszak alatt pár alkalommal ellenőrzés alá vonja a hatóság a fehér rendszámmal és szabadjelzővel közlekedés miatt. Szerintem ez a kisebb probléma ahhoz képest, hogy jelenleg milyen hátrányt szenvedünk az átgondolatlan rendszám- és forgalmi-engedély-cserék miatt.

Az előzőekben leírtak után, a minisztérium dolgozói elé tárok egy kormányrendeletet, mely megvalósításának érdekében kérem közreműködésüket!

1405/2011. (XI. 25.) kormányhatározat a vállalkozói adminisztratív költségek csökkentésére irányuló, „Egyszerű Állam” című középtávú kormányzati programról. Ha esetleg nem ismernék, a teljes program megjelent a Magyar Közlöny 2011. november 25-i, 139. számában, illetve a részletek megismerhetők a www.egyszeruallam.kormany.hu oldalon.

Tisztelt rendeletalkotók, rendeletmódosítást előkészítő minisztériumi, közlekedési hatósági illetékesek! Saját hatáskörben beszerezhető igazolásokat már most sem kérhetnének, és a kormányzati szándéknak, és intézkedéseknek megfelelően, szükséges a vállalkozók adminisztratív terheinek csökkentését megvalósító intézkedéseket előterjeszteniük.

Hajrá! Kollégáimmal együtt nagyon drukolunk Önöknek, hogy sikerüljön megfelelniük a kormányrendeletekben, törvényekben előírtaknak!

Üdvözlettel

Bősz Péter

