
MŰHELYTANULMÁNYOK

DISCUSSION PAPERS

MT-DP – 2014/21

**Szabályozóalku szabadpiaci környezetben:
a budapesti taxipiac**

RÉTI PÁL

Műhelytanulmányok
MT-DP – 2014/21

MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont
Közgazdaság-tudományi Intézet

Szabályozóalku szabadpiaci környezetben: a budapesti taxipiac

Szerző:

Réti Pál
E-mail: reti.pal.hu@gmail.com

2014. szeptember

ISBN 978-615-5447-38-9
ISSN 1785-377X

Kiadó:
Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont
Közgazdaság-tudományi Intézet

Szabályozóalku szabadpiaci környezetben: a budapesti taxipiac

Réti Pál

*„Lehet, hogy nem értem a közgazdaságtant, de a közgazdaságtan sem ért engem.”
(LinYutang, 1937¹; pesti taxis, 2013)*

*„Kell még torzítanunk ezen a piacon ahhoz, hogy helyreálljon.”
(pesti taxis, 2013)*

Összefoglaló

A tanulmány a budapesti taxipiacot radikálisan átalakító 2013 áprilisi fővárosi közgyűlési határozat létrejöttének előzményeit és közvetlen következményeit elemzi „A piacszabályozás nem várt következményei és hatásai” című OTKA-kutatás keretében. A „rendteremtés” igényével indult fővárosi szabályozás fő vonalaiban belesimul a taxisabályozás nemzetközi trendjébe – noha ilyen irányú vizsgálatok nem előzték meg. A rendelethez vezető, 2011-ben indult alkufolyamatban egyre inkább megmutatkozott az érdekképviseltek gyenge legitimációja, s vált egyeduralgokodóvá a tárgyalópartnerek megosztására játszó főpolgármesteri akarat. A teljesíthetetlenül szigorúra sikerült rendeletet már két hónappal a megalkotása után módosították. A szabályozás így is minden tekintetben uniformizálja az egyébként erősen szegmentált taxipiacot, aminek az egyik nem várt következménye az lehet, hogy bérfuvarozásból egyre nagyobb szeletet hasítanak ki a szabályozott taxipiacon kívüli szereplők.

Tárgyszavak: piacszabályozás, taxi piac, nem várt hatások, rereguláció

JEL kód: K23, L51, L92, L98

¹ LinYutang (2000), 121. old.

Regulatory bargain in free market environment: the Budapest taxi market – a case study

Pál Réti

Abstract

In April 2013, the Assembly of the Budapest Municipality radically transformed the taxi market in Budapest. This case study analyses the events that led to this decision and also the measure's immediate impact. The study is part of the research project, titled „The Unexpected Consequences and Impacts of the Market Regulation”, financed by the Hungarian Scientific Research Fund. The new rules were aimed to establish “law and order” in the taxi market, and basically correspond to the main trends applied worldwide – although the municipality failed to do any studies concerning the international developments in this area. It soon became obvious that the trade unions and the employees' organizations, in their negotiation with the Budapest local Government, (ongoing from 2011) got into a subordinate position, due to their weak legitimacy. The mayor could successfully divide the participating interest groups. The unrealistic new rules had to be modified as soon as two months after their introduction. Even after this modification, the new rules impose uniform tariffs in a market, which previously had been extremely segmented: different tariffs applied to cruising on the street, preordering by phone, or hiring a taxi based on long term agreement. The result of the new rules could surprise the Municipality, if players outside the regulated market increase their share significantly.

Keywords: taxi market regulation, reregulation, unexpected consequences

JEL classification: K23, L51, L92, L98

Az alábbi esettanulmány A piacszabályozás nem várt következményei és hatásai című kutatási program keretében készült. Magyarázatra szorul, ha piacszabályozás nem várt következményeinek illusztrálására egy olyan rendeletet választunk – annak előzményeivel együtt –, amely az anyaggyűjtés megkezdésekor lépett életbe, és teljes körű alkalmazására csak a tanulmány befejezése után kerül sor.

Honnan tudjuk már most, hogy az új szabályozásnak lesznek nem várt következményei? ²

Természetesen ezt nem tudjuk. Azt viszont igen, hogy esetünkben egy piac szokatlanul mélyreható átalakításáról van szó: egy addig alig szabályozott piacon³ nemzetközi mércével mérve is kiemelkedően szigorú, a versenyt erősen korlátozó szabályozást vezettek be. A rendeletalkotást ugyanakkor nem előzték meg hatástanulmányok, az új szabályozást maguk a szabályozók is az ismeretlenbe való merész ugrásként élték meg⁴.

Az alábbiakban először áttekintjük a taxi-szabályozás elméleti irodalmát, különös tekintettel arra, hogy vajon miért is tanúsít kitüntetett érdeklődést a közgazdasági elmélet a taxi-piac iránt. A továbbiakban a hazai szabályozás történetét mutatjuk be, összekapcsolva a nemzetközi tendenciákkal. Részletesebben tárgyaljuk a 2010 után intenzívebbé vált szabályozóalku folyamatát és a 2013. áprilisi fővárosi taxi-rendelet megalkotásának körülményeit. Végül jelezzük az új szabályozás már megmutatkozó illetve várható hatásait.

1. A BÉRKOCISZÁS ÉS A SZABAD VERSENY

A taxizás – vagy általánosabban a bérkocsizás - látszólag ideális terep a szabad verseny kibontakozására. A piacra könnyű belépni: kevés tőke, minimális vállalati méret (akár egyszemélyes cég) szükséges; a kereslet egyszerűen fölmérhető, nincsenek technikai akadályai a hozzá való gyors alkalmazkodásnak; minden egyes ügyletnél lehetőség van szabad áralkura. Mégis, a bérkocsizás az első ágazatok egyike, ahol a korlátozásmentes szabadpiac már nem sokkal az iparág kialakulása (a XVII. század közepe) után kudarcot vallott. Az elszaporodó –

² Példák a szabályozások nem várt következményeivel foglalkozó irodalomból: 1. Kiderült, hogy azokra a betegekre, akiknek (olcsó) biztosításában felső korlátot szabtak a gyógyszerfogyasztásra, összességében többet költött a biztosítójuk, mint azokra, akikre ilyen korlát nem vonatkozott (Hsu, 2006) 2. Az alacsony fogyasztású autók gyártásának állami ösztönzése miatt kevesebb jutott az üzemanyagadóból fedezett útkarbantartásra (Goulder, 2009) 3. A szeszes italok reklámjának tiltása akár növelheti is az alkoholfogyasztást, mert csökkenteni lehet az árakat a reklámköltséggel. (Nelson (2000), 17. old)

³ Bekken (2003) adatai alapján Budapest a legkevésbé szabályozott piacok egyike volt Európában.

⁴ „Valóban elég durva ez a rendszer: csak egy tarifa létezik és pont. De azt mondtuk, most először legyen rend, aztán – és ezt Tarlós is megígérte – a jövő évtől lehet begyűjteni a javaslatokat, és elkezdődhet a finomítás.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

„Meglátjuk, hogy az élet próbáját majd a rendelet, ha alkalmazásra kerül, kiállja-e.” György István főpolgármester-helyettes a taxis rendelet módosításáról folyó fővárosi közgyűlési vitában, 2013. június 12. (Fővárosi Közgyűlés (2013. június), 36. old.)

gyakran üresen száguldozó - bérkocsik - tönkretették a londoni utakat, forgalmi dugókat okoztak, nem alakult ki egyensúlyi ár, sőt, üzemszerű volt az utasok lehúzása. Londonban, Párizsban már a XVII. századtól szabályozták, a bérkocsi-piacot⁵: korlátozták a piacra lépést, a piaci szereplők számát, a bérkocsisokat az árak kifüggesztésére kötelezték, hatósági árat szabtak meg. Ezeket az eszközöket – újabbakkal kiegészítve. mint a műszaki és az üzleti paraméterek -, azóta is koronként, városenként különböző arányokban keverték, regulációs és deregulációs korszakok váltották egymást.

Változott a reguláció célja is: kezdetben a fogyasztót védte szűkebb és tágabb értelemben (a túlszámlázástól illetve a közutakat a fölösleges használatól), később, főként a 20. században, egyre inkább a már a piacon lévők érdekeit a potenciális új szereplőktől.

Mindez együtt aranybánya a piaci szabályozás tanulmányozásához, elméleti következtetések levonásához, amit a 19. század közepe óta kutatók meg is tettek.

1.1. MIRE JÓ A REGULÁCIÓ?

Ma a taxizás erősen szegmentált piac, az egyes szegmensek eltérő jellemzőkkel írhatók le⁶. A taxi-szabályozás irodalma alapvetően a hagyományos, utcán leintheső bérkocsi-piac (cruising-taxi market) sajátosságaival foglalkozik. Itt a minőség gyakorlatilag egyetlen mutatója, hogy mennyi idő alatt sikerül taxit fogni, hiszen ha megáll egy kocsi, akkor jellemzően nem küldik el azért, mert nem elég nagy, nem elég modern, nem elég tiszta vagy nem elég olcsó. A vevő tehát nem választ a szolgáltatás minősége, ára vagy a márka alapján, és a taxisoknak sincs lehetőségük arra, hogy versenyezzenek az ár illetve a minőség terén⁷.

Az elméleti irodalom közös, empirikus tapasztalatokon nyugvó megállapítása, hogy a szabályozatlan bérkocsi-piac - piaci kudarc (market failure). Erre először Edwin Chadwick tanulmánya mutatott rá⁸. Chadwick megfigyelte, hogy Londonban egy-egy bérkocsi-állomáson minden nap- és évszakban legalább tucatnyi üres kocsi állt, miközben további üres kocsik

⁵ I. Károly 1635-ben rendelte el a bérkocsizás engedélyhez kötését, hogy „korlátozza a bérkocsik tömeges és áttekinthetetlen használatát”, majd 19 évvel később az angol parlament szabályozta a piacot, a bérkocsik számának korlátozásával. (Dempsey, 1996) A bérkocsi-piac szabályozásának történetéhez lásd még: Bergantino (2007); Koehler (2004)

⁶ Három fő szegmenst különböztet meg általában az irodalom: a droszton álló taxik piaca (taxi rank segment), az utcai leintéses piac (hailing segment) és a telefonos rendelések piaca (telephone-booking segment) (Bekken, 2005). Budapesten emellett sajátos jellemzői vannak a szerződéses piaci szegmensnek, ahol taxis fuvarszervező cégek intézményekkel, cégekkel kötöttek a szokásosnál alacsonyabb tarifával, speciális fizetési móddal (taxi-csekk) hosszabb távú megállapodásokat.

⁷ Másképpen működik a telefonos taxipiac, ahol a vevőnek van választási lehetősége a fenti szempontok alapján. Korlátozottan, de van lehetősége a vevőnek választásra a harmadik piaci szegmensben, drosztonon álló taxik piacán is.

⁸ Chadwick (1859)

cirkáltak tömegével fuvarra vadászva. Elemzése szerint a kocsik legalább egyharmada fölösleges, a fogyasztó viszont a rájuk jutó költségeket is megfizeti a fuvardíjban, ami így a duplája annak, amit a keresletnek megfelelő számú bérkocsi esetén a költségek indokolnának. Demonstrációikkal a bérkocsisok éppen akkoriban kiharcolták egy tarifaemelésre vonatkozó törvényjavaslat benyújtását is, ami Chadwick szerint a bérkocsisok számának további növekedéséhez, további fölösleges kapacitásokhoz és így további tarifaemelési követeléshez vezet. A megoldást azonban nem a szabályozás enyhítésében látta. Sőt, a piac teljes liberalizálásáról éppenséggel azt írta, hogy „törvényi szabályozás nélkül ez a szolgáltatás megölné önmagát”.

Chadwick következtetése az volt, hogy az ilyen szolgáltatások piacán, ahol a vevőnek nincs lehetősége a választásra, illetve a szolgáltatók nincsenek rákényszerítve az árversenyre, nem a piacon kellene versenyezni – hanem a piacért. Magyarán: a szabályozó hatóságnak a bérkocsis cégeket kell versenyeztetnie, és a legjobb(ak)nak kell a szabályozott szolgáltatást ellátni.

Több mint egy évszázaddal később - a piaci kudarcot illetően - Chadwickéhez hasonló eredményre jutottak amerikai városok taxipiacairól készült elemzések⁹. Az 1960-as, 70-es években ugyanis az általános liberalizációs, deregulációs divatnak megfelelően sok helyen liberalizálták a helyi taxipiacot, vagy legalábbis részben megszüntették az 1920-as évektől kezdődően bevezetett piacr lépési illetve tarifa-korlátokat. Az eredmény feltűnően nem igazolta a szabad piachoz fűzött hagyományos várakozásokat. Természetesen megnőtt a piacra lépők száma, viszont a várakozással ellentétben nem csökkent, hanem emelkedett a fuvardíj, romlott a szolgáltatás minősége, csökkent a sofőrök jövedelme, nem változott vagy éppenséggel nőtt az adminisztrációs költség.

Minderre utóbb a hagyományos taxipiac már említett sajátosságaiban találták meg a magyarázatot: a piac jellegéből adódóan nincs árverseny, a sofőrök viszont érvényesítették az árban a megemelkedett költségeket (a taxik elszaporodása miatt több lett az üres fuvar és az állásidő). A piacra ellenőrizetlenül benyomult új szereplők viszont jelentősen rontották a minőséget. Nem alakult ki egyensúlyi ár illetve tarifa, az egyes fuvarokért felszámított ár a két szélsőérték – az önköltségi minimum és az utas által még elviselt maximum – között oszcillált.

De nem volt fenéig tejfel a szabályozott piac sem.

⁹ Milton Friedmann 1962-ben megjelent *Price Theory. A provisional text c.* könyvének egy, a taxi-engedélyekkel foglalkozó lábjegyzete adott lendületet a taxi-szabályozás kutatásának (Bergantino, 2000)

1.2. MIRE JÓ A DEREGULÁCIÓ?

A taxi-szabályozás – mint említettem – a kezdetektől fogva hagyományosan fogyasztóvédelmi jellegű volt (például az 1634-es londoni rendelkezés, miszerint a tarifát ki kell függeszteni, vagy az 1831-es átfogó London Hackney Carriage Act¹⁰). A fogyasztót volt hivatva védeni a fix tarifa is, noha a szabályozás sokáig illuzórikus maradt – távolságmérő hiányában ugyanis továbbra is alku tárgya maradt az út hossza. Még azután is, hogy 1891-ben megalkották az első taxiórát¹¹, két évtizedig tartott, amíg, a bérkocsisok ellenállását leküzdve, elterjedhetett a használata (először a bérkocsizásban Angliánál rövidebb hagyományú Németországban).

Új korszak kezdődött azonban a szabályozás történetében a világválság hatására. A taxis New Deal jegyében a szabályozó hatóság immár nem a fogyasztót, hanem a taxis vállalkozások jövedelmét próbálta védeni. A fordulat a leglátványosabban a chicagói szabályozásban öltött testet. Addig az 1866 óta érvényben volt korábbi rendelet ott is a fogyasztót védte: a tarifa korlátozásával, minőségi minimum követelményekkel, pénzügyi garancia megkövetelésével. A válság gyökeresen átírta a szabályozói szándékot, ami immár az iparág stabilizálása lett: fix tarifa, rögzített létszám és a piacon lévők piaci részesedésének bebetonozása. Az 1934-es chicagói rendelet ugyanis kimondta, hogy ha a forgalomhoz viszonyított költség adott szint fölé nő, az iparág folyamodhat tarifyenövelésért, ha az alá csökken, a taxis cégek kiadhatnak új engedélyeket, azaz növelhetik a taxikínálatot. De utóbbi esetben is meg kell maradnia az eredeti piaci részesedési arányoknak, ami a Yellow Cab és a Checker Cab együttesen 80 százalékos részesedését jelentette. A hatóság ezenközben kizárólag maguknak a taxis cégeknek az információira támaszkodhatott, független szakértő igénybevételét a rendelet nem tette lehetővé. Magyarán a már bent lévő taxis cégek állandó előjogot kaptak egy olyan piacon, ahol jövedelmezőségüket maga a hatóság védte. A példa ragadós volt, ennek tulajdonítható például, hogy New York-ban, ahol a 1937-ben a Haas Act hozta létre a chicagói szisztémát, 2004-ben kevesebb taxiengedély volt forgalomban, mint hét évtizeddel korábban.

Mindenesetre ezek a szigorú, alapvetően piacvédő szabályozások provokálták ki a 60-as, 70-es évek deregulációs hullámában a taxizás liberális újraszabályozását. A szakirodalom ekkoriban elsősorban a piacra lépés megkönnyítése, a minőségi versenynek a szabályozásba való beépítése (rosszabb autó – alacsonyabb rögzített tarifa) mellett érvelt¹². Az a szempont is fölmerült, hogy a taxisok nem csak egymással, hanem a – támogatott - tömegközlekedéssel is versenyeznek, amiben a rögzített ár eleve hátrányos helyzetbe hozza őket.

¹⁰ Koehler (2004)

¹¹ Innen ered valószínűleg a taxi szó is, amit eredetileg csak a taxiórával ellátott bérkocsira használtak

¹² Koehler (2004)

Bekken (2003) két szempont, a minőségi követelmények és a mennyiségi kontroll lehetséges variációinak elemzése során arra a következtetésre jutott, hogy a szigorú minőségi követelmények és a szabad piacralépés együttes alkalmazása ígérkezik a legjobb piaci szabályozásnak. Ez egyébként egyre népszerűbb Európában. Mint a későbbiekben látni fogjuk, a szabályozási alku eredményeként a 2013 tavaszán megalkotott budapesti taxirendelet is ebbe az irányba változtatta meg a viszonyokat. Bekken szerint egyébként e modellben fennáll a túlkínálat kialakulásának veszélye (budapesti taxisok is ettől tartanak), amire a szabályozó mennyiségi kontroll bevezetésével reagálhat (a piacon lévők nyomására), ami viszont a minőség eróziójához vezethet. Ha viszont a szabályozó ellent tud állni a túlszabályozási nyomásnak, akkor feltehetően beindul egy koncentrációs folyamat a fuvarszervezők körében. Az összeesküvés-elméletekre fogékony (vagy realistán előrelátó) budapesti taxisok körében is elterjedt, hogy az új szabályozás célja valójában kiszemelt fuvarszervezők helyzetbe hozása – de erről majd később bővebben.

2. A BUDAPESTI TAXI-PIAC

Hiteles adatokkal a budapesti taxipiacról nem rendelkezünk. A KSH nem gyűjt adatokat a taxizásról (csak az árakról). Nincs nyilvános adat a kiadott taxiengedélyek számáról, a taxis jogosítvánnyal rendelkezőkről, a taxis vállalkozásokról, illetve a taxizásból élőkről, a piaci forgalomról. Az alábbiakban különböző források (céginformációs elemzések, interjúk, újságközlemények) alapján próbáljuk megbecsülni a budapesti taxik, a taxis vállalkozások számát és megoszlását valamint a fővárosi taxipiac éves forgalmát.

TAXIK SZÁMA

Szakmabeliek a Budapesten 2012-ben illetve 2013 első felében (az új fővárosi taxirendelet 2013. szeptember 1-i hatálybalépése előtt) forgalomban volt taxik számát 5,5- 6 ezerre tették. A rendelet fővárosi közgyűlési előterjesztése szerint „Budapesten 2012-ben nagyságrendileg 5500 személytaxira kötöttek taxiállomás-használati megállapodást, amelyekkel rendszeresen és folyamatosan Budapest közigazgatási területén belül végzik a személytaxi-szolgáltatást”¹³. Az általam meginterjúvott érdekképviselői vezetők általában 6 ezer budapesti taxiról beszéltek, hozzátéve, hogy ezen felül több száz, az agglomerációban regisztrált taxi is közlekedik rendszeresen a fővárosban.

A budapesti taxipiacon az utóbbi évtizedben meghatározóvá váltak a saját autóval nem rendelkező fuvarszervező cégek (erről bővebben lásd a 2.1. részt). A velük szerződésben álló

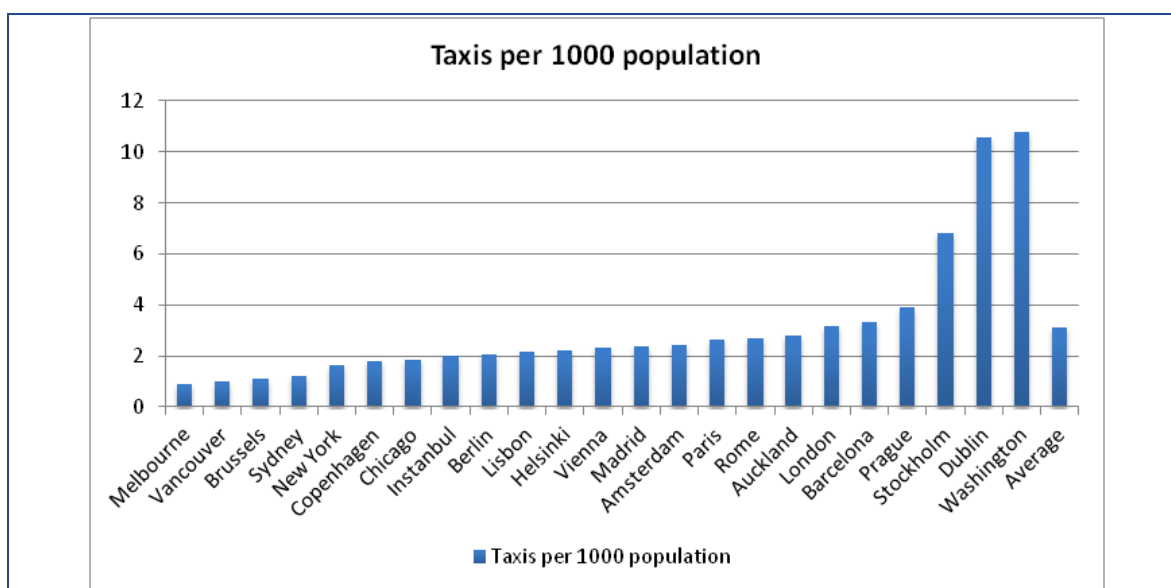
¹³ Tarlós (2013)

taxisok által bonyolított forgalmat 80-90 százalékra becsülik a szakmában¹⁴, az autók számát tekintve részesedésük kisebb ennél¹⁵.

Összességében a budapesti taxik számát a taxisok, a fuvarszervezők, az illetékes kamarai és érdekképviselői vezetők egybehangzón túl magasnak tartják¹⁶. Pedig nemzetközi összehasonlításban, az ezer főre jutó 3 taxival Budapest az átlagos taxi-sűrűségű városok közé tartozik (lásd az 1. ábrát). A taxi-ellátottság itt ugyan valóban duplája a brüsszelinek vagy a New York-inak, de kisebb, mint Prágában (4/ezer fő) Stockholmban (7) vagy Dublinban (11)

1. ábra

Ezer főre jutó taxik száma néhány városban (Budapest: 3)¹⁷



¹⁴ „2010-11-ben 6 ezer taxis volt Budapesten, 4 ezer fuvarszervezőnél, 2000 egyéni, de az utóbbiak között sok az olyan, aki csak mellékesként, nyugdíjasként taxizik néhány órát naponta, az ilyenek nem is kellenek a fuvarszervezőknek. Budapesten havi 1 millió fuvar van, ennek 80-90 százalékát a fuvarszervezők közvetítik.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

¹⁵ „Fuvarszervező társasággal vállalkozói szerződéses viszonyban mintegy 3700 taxi vállalkozás dolgozik, míg a piaci szereplők közel egyharmada önállóan, fuvarszervezőhöz nem tartozva végzi a személytaxi-szolgáltatást.” (Tarlós, 2013)

„Számításaink szerint ma Budapesten kb. 5.000 valamelyik fuvarszervező égisze alatt dolgozó, 1000 szabadúszó taxis van” (TGFSZ, 2012)

¹⁶ „Dani Zoltán, a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ) elnöke...szerint egy Budapest méretű városban általában feleannyi taxi működik” (<http://vallalkozoi.negyed.hu/vnegyed/20110420-novekedett-a-taxisok-szama-a-piac-szorogatott-helyzete-ellenere.html>)

„Nehezen fogadható el az az állítás, hogy az elmúlt öt évben a versenyben kialakult árak tartósan nem nyújtanak fedezetet a fuvarozás tényleges költségeire, hiszen mégis folyamatos túlkínálat jellemzi a piacot.” (Tarlós, 2013)

¹⁷ Review Group (2011), 101. old

VÁLLALKOZÁSOK SZÁMA

A 40-es évek végétől Budapesten egyedül az állami tulajdonú Fótaxi végzett taxis szolgáltatást, 1972-ben jelent meg az ugyancsak állami Volán Taxi. Magán taxi-vállalkozások 1982-től működhetnek. Ma a piacon kétféle taxis vállalkozás van: a fuvarszervezők és a taxikat tulajdonló-működtető taxis vállalkozások.

A 2000-es évek közepe óta csak profiltiszta vállalkozások léteznek: a fuvarszervezőknek nincs autójuk (több ilyen kísérlet is volt, de néhány év után sorra kudarcba fulladtak), a taxis vállalkozók nem foglalkoznak fuvarszervezéssel.

A taxizással (beleértve a fuvarszervezést is) foglalkozó vállalkozások számát két céginformációs cég próbálta az utóbbi években megbecsülni (mindkettő a főtevékenységként a 4932 TEÁOR-számú taxizást megjelölő cégek számbavételével). A Bisnode 870 ilyen céget (betéti társaságok, kft-k, részvénytársaságok) talált 2011-ben Magyarországon (2007-ben 605-öt)¹⁸. Az Opten, amely nemcsak a vállalatokat, hanem az egyéni vállalkozókat is számba vette, 7900-at, amelyek „90 százalékban egyéni vállalkozók”¹⁹. Közülük „Budapesten 3700, a főváros környéki településeken pedig további 300-400 taxis cég van bejegyezve. Feltehetően ők azok, akiket most érint a főváros új taxirendelete.”²⁰

Információk hiányában, arról még a szakmabeliek körében is csak legendák keringenek, hogy a taxis vállalkozások hogyan oszlanak meg a tulajdonukban lévő gépkocsik száma alapján²¹. Az egyik érdekképviselői vezető szerint „a fővárosi taxik 55-60 százaléka egy autóval rendelkező önálló vállalkozás. A többi egynél több autóval rendelkezik, de, hogy mennyien, hány autóval, azt senki nem tudja, ilyen nyilvántartás nincs”²².

ÁRBEVÉTEL

A budapesti taxipiact árbevételére a cégszámok nem adnak eligazítást. Az Opten szerint az egész országban „a mérleget leadó taxis cégek összesített árbevétele 2011-ben alig haladta meg a 6

¹⁸ <http://www.bisnode.hu/rolunk-es-kapcsolat/sajto/54/csak-a-nagy-taxicegeknel-lathato-nemi-nyereseg>

¹⁹ <http://www.opten.hu/kozlemenyek/on-rendelt-taxit>

²⁰ u.o.

²¹ „Olyan volt, mint az eredeti fölhalmozás. Amikor még jó üzlet volt taxizni, voltak, akik elkezdtek több autót is üzemeltetni. Néhány nagyobb kinőtte magát, de a legnagyobbak se volt száznál több autója. Ezek nem fuvarszervezők voltak. Most is sokaknak van 4-5-8-10 autója.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

²² Interjú

milliárd forintot”²³, miközben iparági források csak Budapesten 23-35 milliárd forintra teszik az éves árbevételt. Az illetékes fővárosi vezető szerint a taxizásból származó éves árbevétel Budapesten 35 milliárd forint²⁴. A TGFSZ egy 2012-ben készült elemzése viszont ugyanezt havi 1,9 milliárdra azaz évente 23 milliárd forintra becsülte²⁵. Abban lényegében megegyeznek a piaci résztvevők és szabályozók, hogy összesen havonta 1 millió fuvart bonyolítanak le a fővárosban. A már idézett előterjesztés e tekintetben nem saját becslésre, hanem kölcsönadatra hivatkozik: „A személytaxi-szolgáltatás piacán a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete felmérései szerint havonta egymillió utazás történik, 2,5-3 milliárd forint árbevétellel.” (A jelek szerint tehát a TGFSZ több becslést is készített.)

Az árbevétel-adatok bizonytalanságának²⁶ fő oka, hogy a piac szereplői az új rendelet megjelenése előtt jövedelmük jelentős részét nem vallották be²⁷.

2. 1. A BUDAPESTI TAXI-PIAC UNORTODOX VISELKEDÉSE

A nyolcvanas évek elejétől kialakuló hazai taxipiac első ránézésre másképpen viselkedett, mint ahogy az a reguláció-dereguláció váltakozásának hatását leíró – az 1. részben röviden bemutatott – irodalom alapján „elvárható” lett volna.

A százszázalékos állami tulajdonon alapuló szocialista szabályozást felváltó spontán dereguláció a nyolcvanas évek második felétől a kilencvenes évek közepéig bizonyos mértékben még hozta a fentiekben leírt eredményt: romlott a minőség, nem alakult ki egyensúlyi ár, a zavarosban halászás nem marginális jelenség volt, hanem a rendszer szerves része²⁸.

²³ <http://www.opten.hu/kozlemenyek/on-rendelt-taxit>

²⁴ Komáromi Endre, a Budapesti Közlekedési Központ Forgalombiztonság, Taxi és Parkolásszervezés Divíziójának közlése e-mailben.

²⁵ TGFSZ (2012)

²⁶ „Adatokat üzleti titokra hivatkozva nem kaptunk...A taxisok... valódi könyvelési adatokat nem voltak hajlandók mutatni.” – magyarázta egy szakigazgatási középvezető, hogy miért nem sikerült még a rendelet előkészítése során sem a piac méretét, struktúráját bemutató tanulmányt összeállítani. (interjú szakágazati középvezetővel)

²⁷ „A legolcsóbb, 150 forintos kilométerdíjat kínáló fuvarszervezőnél például minden szabálytalan volt, összesen 3 főt foglalkoztattak hivatalosan.” (Interjú fuvarszervező cég középvezetőjével)

„Volt olyan fuvarszervező, amelyik egy panelház egyik 8. emeleti lakásába volt bejelentve. Volt amelyik több kis cégbe szervezte ki a tevékenységét.” (interjú szakigazgatási középvezetővel)

„Ha ránézünk a költségeinket részletező felsorolásra, az állandó költség oldalra, jól látható, hogy milyen költségeket lehet megspórolni az életben maradás esélyeinek növelése érdekében (*a megspórolhatóként jelölt tételek között vannak a járulékok és a gépjárműadó is – R.P.*). Hát körülbelül így élnek meg a taxisok.” (TGFSZ (2012) 11. old.)

²⁸ Bara (1999) mindezt egy általa definiált jelenség, a bezáródó versenypiac tünetének tekinti. A bezáródó versenypiacra könnyű belépni, de nehéz kilépni (mert – ahogy a taxizás esetében is – más irányú szakértelemmel és tőkével nem rendelkező kényszervállalkozókról van szó). Bara szerint a bezáródó piacon minőségromláshoz vezető romboló hatású verseny alakul ki, amit csak állami szabályozással lehet

A kilencvenes évek végétől azonban, anélkül hogy a piaci kudarcra re-regulálással válaszolt volna a szabályozó hatóság, valamelyest rendeződött a piac. Pontosabban, két jól elkülönülő szegmensre szakadt: a leintéses, illetve a telefonos (illetve, ezen belül a szerződéses) taxipiacra. Az előbbin továbbra is a szabályozatlansággal együtt járó piaci kudarc volt jellemző. Az utóbbin azonban a verseny jótékony hatása mutatkozott meg: minőségi verseny javuló minőséggel, árverseny mérséklődő árakkal. Jól látszott mindez a forgalom átalakulásán is: a telefonos taxis piac folyamatosan nőtt, az új szabályozás előtti évekre elért 80 százalék körüli részesedése nemzetközi mércével mérve szokatlanul magas²⁹. A piac egészét tekintve mindenesetre az a paradox helyzet alakult ki, hogy a jobb minőségű szolgáltatás (jobb autó, megbízható telefonos rendelés, megbízható minőségű kiszolgálás) ára alacsonyabb volt a rosszabb, de legalábbis kiszámíthatatlanabb szolgáltatásénál (utcán leintett taxik)³⁰.

A leintéses és a szerződéses piacon kialakult ár- és minőségi verseny szereplői azonban nem maguk a taxis vállalkozók. Az árat és a minőségi követelményeket ugyanis nem ők szabják meg, hanem a – gépkocsival nem rendelkező, sofőrököt nem foglalkoztató - taxis fuvarszervező cégek³¹. A fuvarszervező tehát egy olyan szolgáltatás árát szabta meg, amit nem ő teljesít, az ár nem a vevő és az eladó „alkujában” alakul ki. A fuvarszervezők bevétele nem a fuvardíj, hanem a

orvosolni. Ennek alapvetően két eszköze ismeretes a gyakorlatban: a piaci szereplők számának korlátozása és/vagy árszabályozás. A Bara által leírt bezáródó versenypiac a taxizás esetében a tanulmány megírása után jelentősen átalakult, ha úgy tetszik konszolidálódott – noha nem történt radikális állami beavatkozás.

²⁹ Tetten érhető a kettőség a fogyasztói reakciókon is: míg a zömmel „leintő” külföldiek a balkáni viszonyokra panaszkodtak, a helybeliek alkalmazkodtak és telefonon rendelnek az általuk már jól ismert fuvarszervezőtől. (Lásd pl: In Budapest, ruin pubs, a cat cafe, thermal baths and a nightlife scene that hardly quits, washingtonpost.com 2013. 1. 13. http://www.washingtonpost.com/lifestyle/travel/in-budapest-ruin-pubs-a-cat-cafe-thermal-baths-and-a-nightlife-scene-that-hardly-quits/2013/10/10/ce17da44-2221-11e3-966c-9c4293c47ebe_story.html)

³⁰ „A főpolgármester szerint az elmúlt években a taxis piacon nem érvényesültek megfelelően a verseny önszabályozó mechanizmusai. A fuvarszervezők által uralt piacon kategorizálásra kerültek a taxi vállalkozások gépkocsijai. A magasabb műszaki színvonalat képviselők kapták a szerződéses vagy előrendelt címeket kedvezményes díjtétellel, míg az alacsonyabb műszaki színvonalúak, korosabb gépkocsijúak a drágább fuvardíjas telefonos megrendeléseket. Figyelemmel arra, hogy a szolgáltatási piacon 80%-ban előrendelt vagy telefonon rendelt taxi szolgáltatás a jellemző, ezért a taxis szakmai és érdekképviseleti szervezetek ragaszkodtak az egységes, hatóságilag rögzített árhoz – hiszen korábban az alacsonyabb szolgáltatás volt a drágább.” AJBH (2013)

³¹ „Ők (a taxis cégek-RP) versenyeztek – és mi finanszíroztuk ezt a versenyt.” (Interjú érdekképviseleti vezető taxissal)

„A magyar taxis piac a fuvarszervezőké. Nem az utasok által szabályozott piac, hanem a fuvarszervezők által, akik franchise vagy egyszerű vállalkozási szerződéssel kötik magukhoz a taxisokat. Azért alakulhatott ez így, mert a sok szélhámosság, lenyúlás miatt elveszett az utasok bizalma az utcán leintett taxikban, az utas ellenőrizhető taxiba akar beülni. A fuvarszervezők versenye aztán leszorította az árakat. Így álhott elő az az abszurd helyzet, hogy ha a taxiállomáson beszálltam egy taxiba 240 forintot kellett fizetni, ha ugyanonnan telefonon hívtam egyet – ami lehetett akár ugyanaz, amelyik ott áll -, akkor csak 180-at.” (Interjú szakhatósági közepvezetővel)

hálózathoz csatlakozó kisvállalkozók havi fix összegű tagdíjbefizetése³². A fuvarszervező tehát a tagok számának növelésében érdekelt. A taxis vállalkozó viszont a saját árbevétele növelésében, amit alapvetően két tényező határoz meg: a tarifa és a fuvarok száma.

Ebben a rendszerben a fuvarszervezők által megállapított árat (fuvardíjat) felülről a többi fuvarszervezővel szembeni verseny korlátozza (túl magas fuvardíj esetén nem tőle rendelnek kocsit), alulról pedig a taxisok hajlandósága, hogy az adott fuvarszervezőhöz szegődjenek (túl alacsony fuvardíj esetén nem szegődik hozzájuk taxis).

A piacra újonnan belépő fuvarszervezők általában a beálltnál alacsony tarifával indítottak, növekvő forgalmukra alapozva egyre több vállalkozót tudtak foglalkoztatni, akik a maguk részéről a több fuvarért cserében elfogadták az alacsonyabb tarifát³³. Ez a lefelé menő spirál – kiegészülve a válság idején visszaesett kereslettel és az így kialakuló túlkínálattal³⁴ - jóval az önköltség alatti árakhoz vezetett. Hasonlóan viselkedett a harmadik piaci szegmens, a szerződéses fuvarok piaca is – még a fentieknél is nyomottabb árakkal³⁵. (A 2. ábra mutatja a taxiárak relatív csökkenését a 2000-es évek elején.)

Az, hogy az ár alsó korlátja ilyen puha lehetett (és ezt a taxis vállalkozók hosszabb távon is elviselték), négy tényezőnek tulajdonítható. 1. A válság kirobbanása után romló munkaerő-piaci helyzet³⁶ (a más szakképzettséggel, gyakorlattal gyakran nem rendelkező taxisok más munkalehetőség hiányában önmagukat foglalkoztató kényszervállalkozókká lettek). 2. Az amortizáció felélése, azaz elhagyása a költségek közül (magyarán, az arról való lemondás, hogy

³² „Innen-onnan sikerült megnéznem fuvarszervezők taxisokkal kötött szerződéseit ... semmi nincs bennük arról, mit ad a fuvarszervező a havi díjért cserébe, mondjuk minimális címmennyiséget havonta.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

³³ „A leglátványosabb a Taxi Plusz berobbanása volt: 150 forintot kértek kilométerenként, míg addig a legolcsóbb 180 forint volt. Ezeknél a fuvarszervezőknél minden szabálytalan volt, például összesen 3 főt foglalkoztattak hivatalosan. A kedvezményeket a taxisok rovására adták. (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

³⁴ Miközben a gazdasági válság nyomán harminc-negyven százalékkal esett a taxis szolgáltatás iránti kereslet, a taxisok árversenye és a magas üzemanyagárak miatt óriási nehézségekkel küzd a piac ...Eközben pedig annak ellenére, hogy évről évre nő a felszámolási eljárás alá került taxisvállalkozások száma, a piacon működő társaságok száma az elmúlt öt évben közel negyven százalékkal emelkedett. (Növekedett a taxisok száma a piac szorongatott helyzete ellenére,[origo]|2011. 04. 20. <http://www.origo.hu/hirmondo/uzletinegyed/20110420-novekedett-a-taxisok-szama-a-piac-szorogatott-helyzete-ellenere.html>).

³⁵ „Még nyomottabb árak alakultak ki a szerződéses piacon, mélyen az önköltség alatt. Pacsi-pénz vagy visszapörgetés: így hívták azt amikor a szerződő cég illetékesének – jellemzően egy középvezetőnek – visszaadták a fuvarszervezők a fuvardíj 10 százalékát.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

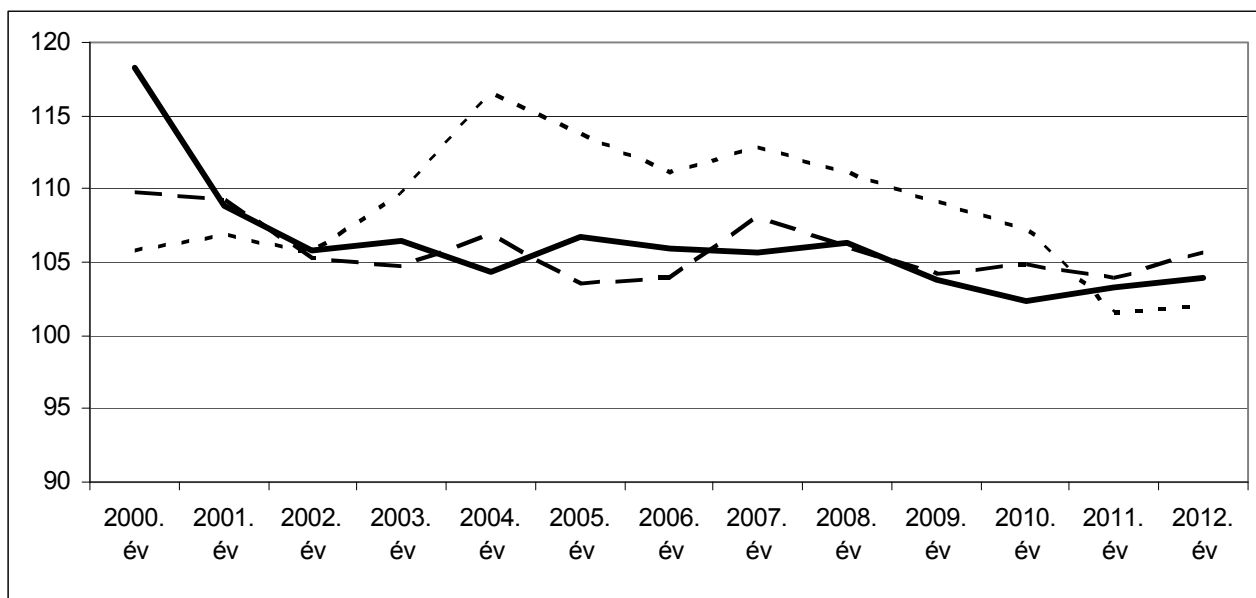
³⁶ A válság hasonlóan érintett más európai taxi-piacokat is. Az ír bérkocsi-piacon 2008 után kialakult túlkínálatot is részben a romló munkaerő-piaci helyzettel magyarázza egy tanulmány (Taxi Regulation Review, 2011). Írországból 2008 és 2011 között egyharmaddal csökkent a taxizás iránti kereslet, miközben a bérkocsik száma csak 12, a taxisofőröké 19 százalékkal. A munkanélküliek száma ugyanezekben az években 15-20 százalékkal nőtt összesen

kitermeljék egy új autó árát). 3. Rendszerszerű adócsalás³⁷, 4. önkiszákmányolás (10-12 óras vagy még hosszabb munkaidő).

2. ábra

Árváltozások az előző évhez képest

(— taxi; - - - infláció; - - - helyi tömegközlekedés, Forrás:KSH)



Mindeközben egyfajta csendes összekacsintás alakult ki a taxisok és a törvényalkotók illetve az adóhatóság között. Utóbbi nem buktatta le rendszerszerűen a rendszerszerűen adócsaló taxisokat – viszont nem is ismerte el teljes jogú vállalkozásként a taxizást³⁸, akárcsak maga a törvényalkotó³⁹.

³⁷ „Eddig a költségeket tisztességesen tartalmazó ár és a tényleges ár közötti különbséget a taxis és az állam fizette meg. A taxis nem keresi meg az amortizációt, az állam nem kapja meg az adót.” (Interjú érdekképviseleti vezető taxissal)

³⁸ „A taxis nem igényelheti vissza az áfát, mert az adóhatóság eleve rosszhiszeműen azt feltételezi, hogy akkor mindenki 'taxissá' válna. Annyira nem veszik tudomásul, hogy az autónak vannak költségei, hogy a könyvelőm azt mondja, olyan számlát ne is vigyek neki, amiben szerepel az autó szó.” (Interjú érdekképviseleti vezető taxissal)

³⁹ „Tény, hogy a taxisok nem számolhatják el költségként sem az autót sem az üzemanyagot. Volt tavasszal egy erre vonatkozó törvényjavaslat, de már a bizottság nem ajánlotta napirendre venni. A törvényalkotó illetve a NAV, hasonlóan, mint a vállalati kocsiknál, azt feltételezi, hogy magáncélra is használják, és miután nem lehet szétválasztani, magánautóként kezelik.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

3. BUDAPESTI SZABÁLYOZÁSTÖRTÉNET

Magyarországon 1982-től engedélyezték magántaxik működését, és már ugyanabban az évben létrejöttek az első – még nem cégeként működő - fuvarszervező irodák. Valójában ekkortól kezdett többé-kevésbé versenypiacca válni a taxizás Budapesten.

A rendszerváltás utáni két évtizedben csak nagyon szőrmentén nyúltak a taxizást érintő jogszabályokhoz (noha voltak a szabályozási igényt fölvető jelenségek: feketetaxizás, reptéri maffia, droszthasználat rendezetlensége, utcán leintett taxik esetében gyakori lenyúlás stb.). 1992-ben egy miniszteri rendelet szabályozta a taxizás műszaki feltételeit, 1998-ban pedig született egy fővárosi tarifarendelet (ezt 2000-ben módosították), a 2013. szeptember 1-ig érvényes díjmaximumokkal (300 ft alapdíj, 240 ft kilométer és 60 forint percdíj; az átlagos kilométerdíj még az új fővárosi taxi-rendelet hatályba lépése előtt is 20-40 százalékkal alacsonyabb volt a felső korlátnál).

A fővárosi taxi-szabályozási vita, alkudozás két évtizeden keresztül egy sajátos politikai erőterben zajlott, aminek meghatározó eleme az a kép volt, ami a taxisok érdekérvényesítő képességéről a taxis-blokád idején kialakult. E szerint a budapesti taxisok egy hatékonyan szerveződő, összetartó, érdekeit akár radikálisan is érvényesíteni hajlandó társaság. Márpedig ha ilyenek, akkor jó lesz óvatossá lenni, nem változtatgatni a szabályokon, mert a reakció „beláthatatlan”.

Ez a kép annak dacára sokáig élénken élt a döntéshozók – politikusok, főhivatalnokok – körében, hogy fővárosi taxistársadalom időközben jócskán átalakult.

Már a taxisblokádnak létrejötte és sikere is jórészt egyedi tényezők együttállásának tulajdoníthatók. Az alaposan elemzett társadalmi, politikai, gazdasági magyarázatok⁴⁰ mellett ilyen volt, az akkor még kevés szakmáról elmondható, majd' egy évtizedes tömeges magánvállalkozói tapasztalat, a megízlelt taxis függetlenség, szabadság. A magántaxizás lehetőségével kezdetben zömmel a Főtaxi tapasztalt taxisai éltek, volt a szakmának némi céhes jellege, egymást jól ismerő, szakmailag azonos helyen szocializálódott emberek. A magántaxizás terjedése azonban fölhighította a szakmát, a kohézió fokozatosan gyengült. Ráadásul eltűnt a taxis szerveződéseknek a nyolcvanas évek végi versenyelőnye más szakmák képviselőihez képest: a nyolcvanas évek végén még taxis privilégiumnak számító, a szervezkedést különösen hatékonyá

⁴⁰ Lásd például: Magyarország politikai évkönyve 1991. Ökonómia Alapítvány-Economix Rt. 1991

tevő rádiótelefonos hálózat⁴¹ jelentősége a mobiltelefonia robbanásszerű terjedésével elenyészett.

Miközben tehát a köztudatban még élt a hatékony érdekérvényesítő taxis képe, a valóságban az önszerveződésnek már a nyomai is alig látszottak. Amikor a médiában „a taxisok” szervezett fellépéséről, érdekeik artikulálásáról esett szó, akkor ez a kilencvenes évek közepétől már többnyire a taxis vállalkozókat jelentette. Márpedig – kevés kivételtől eltekintve – ezekben a cégekben „a taxisok” még csak munkavállalók sem voltak, csupán szerződéses partnerek. A taxis cégek zöme egyszerű fuvarszervező, néhány alkalmazottal, az önálló vállalkozóként működő taxisok pedig fix havidíj ellenében vásárolják meg tőlük a fuvarszervezési szolgáltatást.

A fővárosi vezetés a kilencvenes évek elején a legkézenfekvőbb megoldással, a létszám korlátozásával próbálta volna enyhíteni a látványos túlkínálatot⁴² – ettől egyben a minőség javulását is remélve. Noha a létszámkorlátozás, mint korábban bemutattam, évszázadok óta ismert eleme a bércocsi-piac szabályozásának, az Alkotmánybíróság egy magánbeadványra reagálva megsemmisítette a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 19. § (2) bekezdését, amely addig elvben lehetőséget adott az önkormányzatoknak arra, hogy közigazgatási területükön meghatározzák a kiadható taxiengedélyek számát.

AZ 1994-ES AB-HATÁROZAT

A 21/1994-es AB-határozat közel két évtizeden keresztül a szabályozók mumusa volt. Akként értelmezték ugyanis, hogy a létszámkorlátozás eleve alkotmányellenes.

Az AB valóban sarkosan fogalmaz, amikor kijelenti, hogy „nem talált olyan alkotmányos jogot vagy érdeket, amely a foglalkozás megválasztásához való jog objektív korlátozását a taxis ipar tekintetében szükségszerűvé és arányossá tette volna.” Továbbá azt is, hogy „biankó felhatalmazást adni ilyen korlátozásra az önkormányzati rendeletalkotónak alkotmányosan kizárt”.

Kiutat azonban kínált a határozat, nevezetesen a korlátozás megfelelő indoklását, illetve a törvényi – tehát nem alacsonyabb - szintű szabályozást⁴³. Ehhez még annyi segítséget is adott, hogy megnevezte, mi *nem* tekinthető a numerus clausus alkotmányosan elfogadható indokának: például az elmeszelt törvény indoklásában szereplő versenyszabályozás, vagy bizonyos igazgatási feladatok (adóbeszedés, forgalomszabályozás) megkönnyítése.

Az előadó bíróként Sólyom László által jegyzett határozat érdekes módon meg sem említi, hogy a taxi-engedélyek számának korlátozása évszázadok óta létező szabályozási eszköz alkotmányosan meglehetősen stabil országokban. Mintha erre is reflektált volna Tersztyánszky Ödön

⁴¹ „A taxisok a 90-es blokádnak negatív utóhatásaként negatív megítélés alá kerültek a városvezetés részéről. Pedig a taxisok csak amiatt kerültek bele, hogy nekik volt CB-rádiójuk, ami akkor még egyedülálló szervezési eszköz volt.”(Interjú érdekképviseleti vezető taxissal)

⁴² „92-93-ban a főváros szabályozni akarta a taxizást. Akkor 12-13 ezer engedély volt, ezt 7500-ra akarták csökkenteni. (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

⁴³ „Egy taxis beadványára az AB elmeszelte a létszámkorlátozást. Ma is vitatkozunk rajta, szerintünk nem általában a létszámkorlátozást tiltotta, csak azt írta elő, hogy ez valamilyen feltételhez, magyarázathoz legyen kötve.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

párhuzamos indoklása, amely két, a taxisabályozás nemzetközi irodalmában gyakran emlegetett szempontot is felvetett. Egyrészt a klasszikus, 17. századi érvet, miszerint „nem zárható ki, hogy e speciális területen a forgalom biztonsága, folyamatossága érdekében az adott településen a közforgalmú személyszállítás céljára használt járművek számának korlátozása szükséges”. Másrészt a Chadwick által a 19. század közepén majd egy évszázaddal később az 1970-es évek amerikai deregulációját követő felismerést, miszerint „az érintett piacon a szolgáltatói oldal korlátlan bővülése — éppen a tevékenység adottságai folytán — a taxis ipar ellehetetlenülésével fenyegethet.” Tersztyánszky és a hozzá csatlakozott Zlinszky János indoklása voltaképpen megelőlegezte a későbbi szabályozás alkotmányos megalapozását: „megfelelő törvényi felhatalmazás alapján nem alkotmányellenes az, ha az adott működési területre vonatkozóan a taxik számát települési önkormányzat határozhatja meg rendeletében. Ez ugyanis az adott esetben csak közvetve korlátozza a vállalkozás jogát és így törvényi szabályozást nem igényel”.

3.1. EGY ELVETÉLT SZABÁLYOZÁSI KÍSÉRLET

2004 őszén a Fővárosi Önkormányzat kezdeményezésére a kormány beterjesztette az ártörvény módosítására vonatkozó javaslatát, amely érdemben egyetlen ponton változtatott az 1988 óta hatályos törvényen: a hatóságilag megállapítható árakról szóló paragrafusba tételesen beillesztette a taxizás árát. Ezzel az a bizarr helyzet állt elő, hogy a magyar ártörvény főszövegében a taxizás az egyetlen megnevezett szolgáltatás, amelyre a hatóság – ráadásul a főszabálytól eltérően nem miniszter, hanem önkormányzat – rögzített árat állapíthat meg⁴⁴.

A Fővárosi Önkormányzatnál tehát beindult a taxizás újraszabályozásának előkészítése – mégpedig meglehetősen titokban. Legalábbis, amikor 2005 januárjában nyilvánosságra került a javaslat, a taxisok „képviselői” azt állították, sokkolta őket, hogy a főváros kötelező fix tarifa – a 2000 óta hatályban volt díjmaximummal azonos, kilométerenként 240 forint - bevezetését tervezi⁴⁵.

A sajtóban a tervezetről kizárólag fuvarszervező cégek vezetői nyilatkoztak⁴⁶ „a taxisok” nevében, miközben azt állították, hogy a főváros illetékese, Rusznák Imre, a hátuk mögött

⁴⁴ A távhőszolgáltatás a mellékletben szerepel, rögzíthető árú termék pedig nincs is a törvényben.

⁴⁵ „A Rusznák Imre (MSZP) kereskedelmi bizottsági elnöke által szorgalmazott fix áras taxizásról szóló rendelet a taxis cégek szerint 60 százalék körüli áremelést idézne elő. A fuvarszervező taxis cégek nem, az úgynevezett "mezítlábas", szervezeten kívüli taxisok viszont támogatják a bizottsági elnök indítványát.” (<http://hvg.hu/kkv/20050518taxizas>)

„Ha ez a rendelet ebben a formájában hatályba lépne, "a 7200 budapesti taxis háromnegyede meghalna", mondta az Indexnek Horváth Pál, a Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetségének elnöke, a Rádió Taxi vezetője.” (A taxisok háromnegyede meghalna, Index, 2005.01.25. <http://index.hu/belfold/budapest/taxi0125/?print=>)

⁴⁶ „A Főtaxi forgalmi igazgatója, Veszlényi Gábor vállalkozásellenesnek nevezte a tervezetet, szerinte nem szabadna összetéveszteni a fix árat a minimális árral. Orbán Lajos, a 6x6 taxi első embere úgy vélekedett, hogy 160 forintos kilométerdíj is elegendő lenne abban az esetben, ha megszűnne a túlkínálat a piacon. A taxik jelenleg 25-35 százalékos kihasználtsággal futnak, ha viszont a jelentős köztartozásokat felhalmozó

egyeztet meg a TGFSZ képviselőivel⁴⁷. A fuvarszervezők és a taxisok közötti érdekkonfliktus tehát már itt is megjelent⁴⁸, de az utóbbiak alkuereje, hangja a nyilvánosságban még lényegesen gyengébbnek bizonyult, mint – ahogy majd látni fogjuk – 2010 után.

2005 áprilisában a budapesti taxi-vállalatok „közös tájékoztatón jelentették be, hogy tiltakoznak a főváros úgynevezett fixáras taxi-rendeletének elfogadása ellen, mert szerintük torzítaná a versenyt, és hátrányosan különböztetné meg a fogyasztókat, emiatt ellentétes az Európai Unió szabályozásaival és a versenytörvénnyel.” A Gazdasági Versenyhivatal (GVH) ugyancsak „közgazdasági, versenypolitikai okokból⁴⁹, továbbá jogi, alkotmányossági megfontolások alapján nem ért egyet a személytaxi szolgáltatás tarifáinak – a rendelet-tervezet szerinti, a taxi szolgáltatások minden piaci szegmensére kiterjedően egységes – rögzített hatósági árként való meghatározásával.”⁵⁰ Sőt, a GVH elnöke közölte: „amennyiben az Főváros Képviselő Testülete elfogadná a rendelet-tervezetet, elhatározott szándékom az Alkotmánybíróság megkeresése az alkotmányellenesség kimondása céljából.”⁵¹

bérfuvarosok engedélyét visszavonnák, az legalább kétezerrel kevesebb autót jelentene, s ennek nyomán jelentősen emelkedne az egy autóra jutó utaskilométer is.” (Világ gazdaság, 2013. február 2.)

⁴⁷ „Amikor Rusznákék tervezete nyilvánosságra került, kitört a botrány mert csak a TGFSZ-szel egyeztettek. A főváros a mezei taxisokkal dolgozta ki, a fuvarszervezők pedig megfúrták.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

⁴⁸ „Mintegy 100 fővárosi taxis tiltakozása jeléül 14 órakor konvojban vonult át a Felvonulási térről a Főpolgármesteri Hivatal, majd a Gazdasági Versenyhivatal elé. Bakucz József, a demonstráció egyik szervezőjének, a Taxi-gépkocsivezetők Független Szakszervezetének elnöke: a Főpolgármesteri Hivatalnál petíciót adtak át, amelyet Tiba Zsolt főjegyzőnek címeztek. Ebben arra kérik: szakmai tekintélyét vesse latba azért, hogy május 26-án a fix tarifáról a közgyűlésben szavazzanak. A szervező utalt arra, hogy a múlt héten hidegzuhanyként érte a taxisokat Böhm Andrásnak, a fővárosi SZDSZ frakció vezetőjének nyilatkozata, miszerint korábbi álláspontját feladva visszakozott a fix tarifa támogatásától. Bakucz szerint a budapesti taxis társadalom sajnálatos módon politikai játszma részévé vált. A petíciójukban felhívják a figyelmet arra is, hogy hamarosan kezdődik az idegenforgalmi szezon, és féltő, hogy a budapesti taxit szabályozatlansága és kiszámíthatatlansága miatt ismét feketelistára teszik a világhálón a legtöbb turistát Magyarországra küldő országok. (...) Emlékeztetett arra, hogy a fővárosban mintegy 6000 taxis működik, és számukra kedvező lenne a fix tarifa bevezetése, szemben a mintegy 10 taxis fuvarszervező céggel, amelyek szerinte érdekelték lennének a jelenlegi állapot fennmaradásában. Példaként említette: jelenleg, ha egy taxist telefonon hívnak, akkor annak díja 160 forint, míg ha az utcán leintik, akkor 240 forintról indul a tarifa, és ez mindenképpen a taxis cégeknek kedvez.” (Tiltakozás a fixáras taxi-rendelet ellen, 2005. április 26.,

http://fn.hir24.hu/gazdasag/2005/05/24/fix_tarifaert_demonstraltak/?action=PrintPage)

⁴⁹ A Versenyhivatal 2002-ben és 2008-ban is egyenként 0,5 – 10 millió forintra büntette a legnagyobb taxis cégeket versenykorlátozó megállapodások kötéséért.

⁵⁰ Nagy Zoltán GVH-elnök 2005. április 27-i levele Tiba Zsolt főjegyzőnek. A levél így folytatódik: „A tervezett szabályozás azzal, hogy a taxi szolgáltatás minden részpiacán megszüntetné a versenyt, és a jelenlegi piaci árszínthez képest jelentős áremelkedést eredményezne, a piac – részben túlkínálatból, részben ellenőrzés hiányából adódó – problémáit nemhogy csökkentené, hanem a kereslet várható visszaesésével, s a kínálat növekedésével még tovább fokozná a feszültséget.” (Nagy, 2005)

⁵¹ u.o. „A Gazdasági Versenyhivatal az Alkotmánybíróság számos korábbi határozata alapján úgy véli, hogy az önkormányzat alkotmányosan nem hozhat olyan rendeletet, amely – igazolhatóan fontos más közérdek érvényesítésének esetét kivéve – indokolatlanul korlátozza a tulajdonnal való rendelkezés jogát (esetünkben az árcsökkentés megtiltásával), valamint aránytalanul sérti a verseny szabadságát (különösen a rendeléses és szerződéses taxi szolgáltatási piacon a szolgáltatási árak rögzítésével).”

Ugyanakkor a GVH maga is javasolt egy szabályozási modellt, amely alapvetően a szabad verseny fenntartását és a fogyasztói érdeket tartotta szem előtt⁵², és feltehetően több ponton ugyancsak kiváltotta volna a taxisok tiltakozását. Ez utóbbival maga a javaslat is számol, ugyanakkor vannak érvei amellett, hogy az alapvetően nem áremeléssel, hanem rendezettebb piaci viszonyokkal operáló javaslat a taxisok tartós érdekeit is szolgálja⁵³. Nincs nyoma annak, hogy a későbbiekben készült volna ilyen szellemű szabályozási javaslat.

Talán a két irányból is érkezett támadás sem lett volna azonban elég a javaslat megbuktatásához, ha nem jön közbe egy nagypolitikai koalíciós konfliktus: a köztársasági elnökválasztás. Az MSZP és az SZDSZ viszálya a fővárosban úgy csapódott le, hogy szabaddemokraták hirtelen fölfedezték a Rusznák féle javaslatban az antiliberális elemet, és sikerrel megfúrták a tervezet tárgyalásra bocsájtását⁵⁴. (A történeteknek a taxis folklórban fellelhető másik változata szerint a hirtelen páfördulás magyarázata természetesen egy „Nokiás doboz”⁵⁵.)

⁵² U.o.: „A szabályozási beavatkozások növelése a piaci tökéletlenségekből adódó problémákat könnyen tetézi a szabályozás kudarcából fakadó problémákkal. Mindezen okok miatt indokolt körültekintően és óvatosan eljárni, amikor arról határoz a feljogosított szervezet, hogy milyen szabályozási eszköz alkalmazását preferálja, erősíti.

➤ két piaci szegmens – a telefonos taxi rendelés és a céges fuvarozási szerződések területén – a verseny betöltheti mind hatékonyságra ösztönző, mind pedig erőforrás allokációs funkcióit, hatásos árversenyt kényszeríthet ki csökkentve az árakat, ezzel együtt a fogyasztói érdekek szempontjából is kielégítő módon, megfelelő minőségben működhetnek ezek a szolgáltatási területek.

➤ a fokozott fogyasztói kiszolgáltatottsággal jellemezhető döntési szituációkban, az utasok igénybevételi tapasztalatának hiánya, a döntések korrekciójának létező objektív akadályai miatt, a verseny nem képes megfelelően betölteni szabályozási és ösztönző funkcióit. Ezt a helyzetet nevezzük piaci kudarcnak. Ilyen piaci kudarcra jellemezhető az utcai forgalomban leintéssel, továbbá a drosztokon igénybe vett taxik esete.”

⁵³ „A Gazdasági Versenyhivatal javaslata látszólag sérti a taxis vállalkozók érdekeit. Nem túlságosan nehéz azonban belátni, hogy a gazdasági törvényszerűsések és a jelenlegi piaci árak figyelembevételén alapuló, a szabályozási céloknak megfelelő arányú árcsökkenés az áremeléshez képest éppen fordított hatással járna a keresleti-kínálati viszonyokra, ezáltal a taxisok megélhetésére, mivel: csak a hatékonyan működő új belépők számára jelentene vonzerőt; ezzel párhuzamosan növelné a fogyasztói keresletet a szolgáltatások iránt, különösen a drosztokon; mindez együtt azzal a hatással járna, hogy javulhatna a taxik kihasználtsága, s ezzel párhuzamosan csökkenhetne a megtett kilométerekre jutó költség.”; (u.o.)

⁵⁴ „A májusi Fővárosi Közgyűlésnek kellett volna döntenie a Rusznák Imre (MSZP) által kidolgozott rendeletmódosításról. A fővárosi SZDSZ-frakció azóta meggondolta magát. A közgyűlés előtt tudatta, a tervezetet nem támogatja. Azért, mert a taxis szervezetek összessége nem támogatja, és a problémáknak csak egy részével foglalkozik. A liberálisoknak mára az is feltűnt, hogy a rögzített díjjal a lakosság terhei jelentősen és indokolatlanul emelkednének. Az SZDSZ most új drosztot kér, és egy törvényen belül rendezné a létszám, a taxibeállók és a díj kérdését.” (<http://www.baon.hu/orszag-vilag/budapest/az-szdsz-mar-nem-akar-rogzitett-taxitarifat-14182>)

„A közeledő köztársaságielnök-választás miatt súlyos konfliktus volt az SZDSZ és az MSZP között, ezért aztán a szabaddemokraták nem szavazták meg.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

⁵⁵ „Mi már 2005-ben is fix tarifát akartuk. 2004-ben ezért is alakítottuk meg a TGFSZ-t. Nagy sikereket értünk el a tárgyalásokon, de az utolsó pillanatban megfúrta egy SZDSZ-es képviselő. Valamelyik cég szólt neki. Ez volt a mi Nokiás dobozos ügyünk.” (Interjú taxis érdekképviseleti vezetővel)

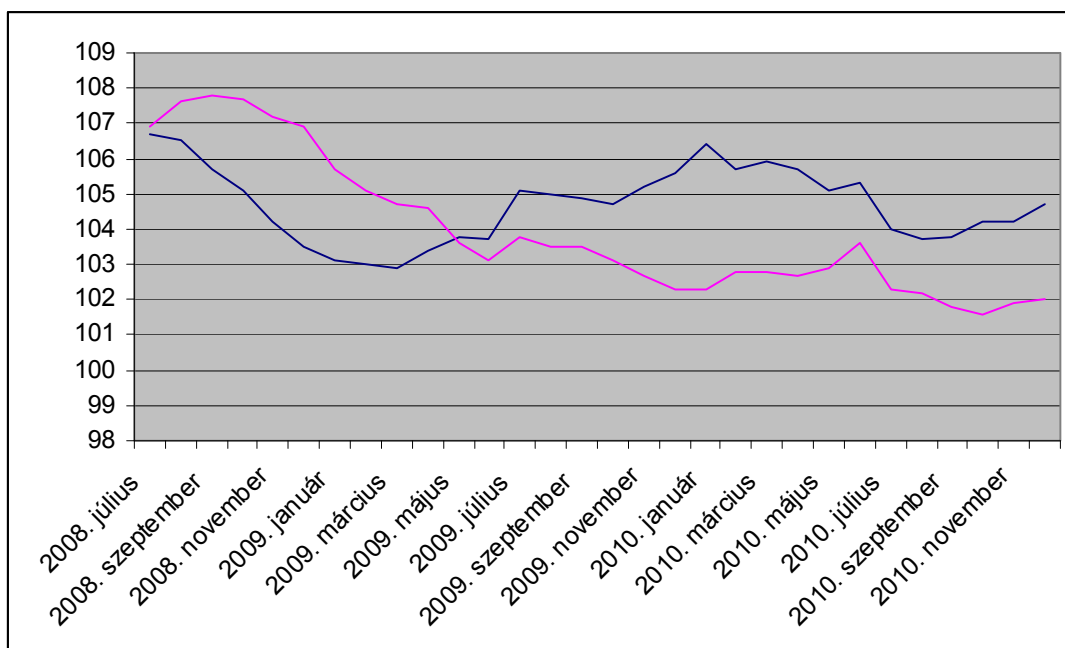
A 2005-ös rendlettervezet több fronton is elszenvedett kudarca további évekre vette el a szabályozók kedvét az újraszabályozástól, noha igény volt rá a piaci anomáliáknak és a szakmai szervezetek változó intenzitású, de folyamatos nyomásának köszönhetően⁵⁶.

3.2. 2010-2013: ERŐ ÉS FITOGTATÁS

A 2008 őszi kirobbant válság Európa-szerte csökkentette a taxi-keresletet – nyilvánvalóan Budapesten is, bár, hogy mennyire azt adatok hiányában pontosan nem tudjuk. Még azért sem, mert a piac rendkívül rugalmasnak bizonyult, a kereslet csökkenésére relatív árcsökkenéssel válaszolt.

3. ábra

Árváltozások havonta az előző év azonos hónapjához viszonyítva



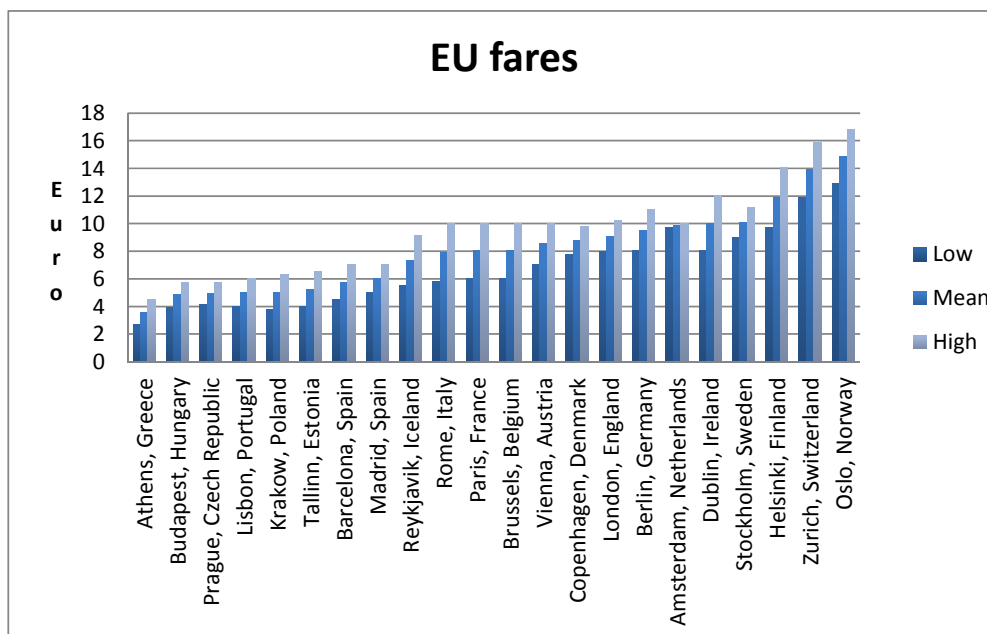
lila: taxi fuvardíj; kék: infláció

2009 második felétől a taxi-árak a KSH adatai alapján jelentősen elmaradtak az infláció ütemétől (lásd a 3. ábrát), 2011-ig 2-3, azután 1-2 százalékponttal. Összességében a taxiárak emelkedésének üteme az utóbbi négy évben feleakkora volt, mint az infláció. A válság hatása más európai országok taxipiacán is hasonló volt, így a nyomott budapesti tarifa – mint a 4. és 5. ábrán látható - nem tért el lényegesen a hasonló fejlettségű városokétól.

⁵⁶ „Szabályozási kényszer mindig volt, azután is, hogy Rusznákék megbuktak.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

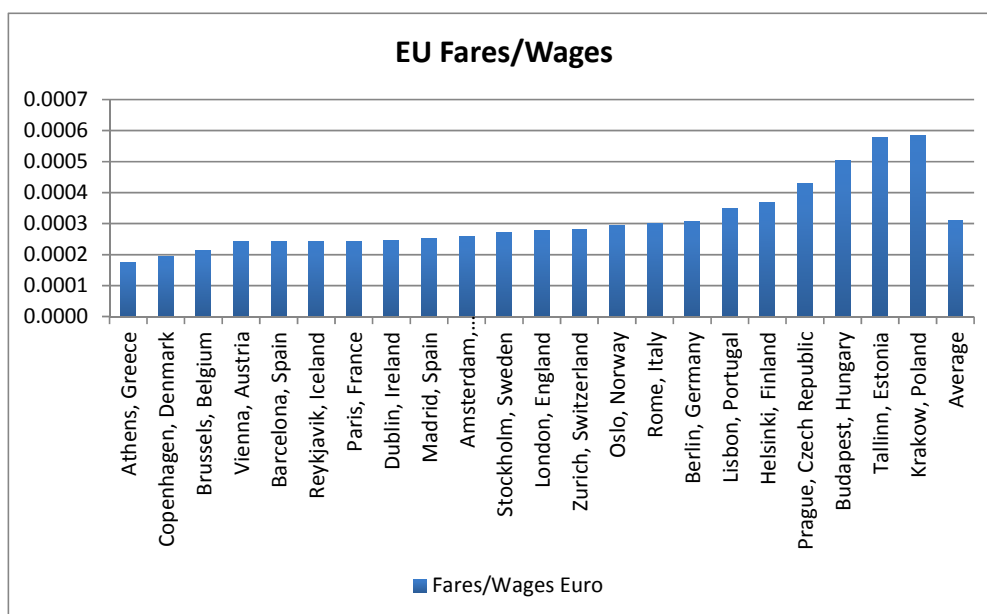
4. ábra

Taxi fuvardíjak az EU-ban⁵⁷



5. ábra

Taxi fuvardíjak a bérekhez viszonyítva az EU-ban⁵⁸



⁵⁷ Review Group (2011)

⁵⁸ u.o.

A válság nyomán csökkenő kereslet ugyanakkor Budapesten növekvő (de legalábbis nem csökkenő) kínálattal párosult. Még a kétezres évek közepén – részben az akkor éppen relatíve magas tarifáknak tulajdoníthatóan – a taxis cégek száma is emelkedni kezdett. Addig stabilan 5-6 vállalkozás uralta a budapesti piacot, 2013-ra viszont már 21-en lettek. Az újonnan piacra lépő cégek pedig szinte mindig az árban próbáltak versenyezni - a jelek szerint sikerrel. Színrelépésükkel ugyan a versenytársakat is ármérséklésre kényszerítették, többségüknek mégis sikerült a piacon maradniuk.

A válsággal súlyosbított – korábban vázolt - önkizsákmányoló rendszerben a taxisok egyre frusztráltabbá váltak⁵⁹ és kezdték nyomatékosan sürgetni a piac újraszabályozását. Míg korábban a fuvarszervezőknek „a taxisok” álláspontjaként előadott versenyparti megnyilatkozásaira maguk a taxisofőrök szervezeten nem, vagy nem hatékonyan reagáltak (lásd a vállalkozók eredményes tiltakozására adott eredménytelen szakszervezeti választ 2005-ben) 2010-től egyre hangosabban követeltek szigorúbb árszabályozást és adminisztratív létszámkorlátozást⁶⁰.

2010 decemberében egy főpolgármesteri közmeghallgatáson Fárbás Tibor egyéni taxisnak a taxi-túlkínálat problémáját fölvető kérdésére Tarlós István, frissen megválasztott főpolgármester közli, hogy a taxizás újraszabályozása terén „konkrét lépésre a jövő év első felében kerülhet sor”. (Fárbás nem sokkal később Tarlós által preferált érdekképviseleti vezetőként tűnik föl.)

A „rendteremtést” az új fővárosi vezetés az örökzöld téma reptéri taxizásnál kezdte, kihasználva, hogy 2011 tavaszán lejárt a Budapest Airport és a főváros közötti szerződés, amit az utóbbi nem hosszabbított meg. Ezért hónapokon keresztül nem hajthattak be taxik a terminálok elé. Végül, az új taxirendelet előkészítésének is lökést adó, 2011. június 8-i taxis demonstráció követeléseire hivatkozva, a főváros megállapodott a Budapest Airporttal, hogy mindazon fuvarszervezők taxijai behajthatnak a terminálok elé, „amelyek vállalták a repülőtér közlekedési rendjének és a repülőtéri rend betartásával kapcsolatban megfogalmazott szabályok betartását”⁶¹.

⁵⁹ „A taxi vállalkozók, - néhány közgazdasági számítást nélkülöző, az utasokkal és a vállalkozókkal érdekellentétben lévő fuvarközvetítő által diktált, - az évtizedes értelmetlen árverseny következtében teljesen ki vannak véreztetve.” A TGFSZ levele Tarlós István főpolgármesternek, 2011 szeptember 18.; (http://hallotaxi.hu/_user/downloads/dokument/Tisztelt%20Tarl%F3s%20Istv%E1n%20F%F5polg%E1rmester%20%DAr!.pdf)

⁶⁰ „Sokáig mindenütt a cégek képviselték 'a taxisokat'. Az egyszerű taxist úgy kezelik, mint aki csak tekergeti a kormányt, nem írástudó. Engem is csak akkor engednek oda a tárgyalóasztalhoz, amikor már minden mindegy.” (Interjú érdekképviseleti vezető taxissal)

⁶¹ Újra a reptéri terminál elé kerül a rendelt taxik beszállópontja”, 2011. szeptember 06.; (http://www.bkk.hu/2011/09/ba-bkk_110906/)

A reptéri taxizás példáját egyébként jól lehetett használni a „rendteremtés” hangulati megalapozására, a „torzított” piac, a „maffiamódszerek”⁶² illusztrálására. Ferihegyen ugyanis valóban közismerten gyanús módon szerzett többször is kizárólagossági jogot egy taxiscég, amely azután ezzel valóban maffiaszerű módszereket használva élt⁶³. Az egész fővárosi taxis piacot illetően azonban nem készült olyan elemzés, felmérés, amely bemutatná, hogy voltaképpen mi is az a tarthatatlan helyzet, ami új szabályozásért kiált⁶⁴, ugyanakkor a fuvarszervező cégeknek jól jött a „mezítlábasokat” övező gyanakvás fönntartása⁶⁵.

A már említett 2011. június 8-i tüntetésen a taxisok a reptéri viszonyok rendezése mellett petícióban követeltek a főpolgármestertől az átfogó budapesti taxireformot, rögzített hatósági ár bevezetését, közvetlen létszámkorlátozást, és hatékony ellenőrzés bevezetését⁶⁶. Mindez látszólag 180 fokos a fordulat a 2000-es évek közepéhez képest: „a taxisok” a szabad verseny élharcosaiból immár a legszigorúbb szabályozás követelői lettek. Legalábbis a sajtóban megszólalók nyilatkozatai alapján. Valójában az történt – mint már utaltam rá -, hogy míg a

⁶² „Torzított - és erre a kifejezésre erősen felhívnám a figyelmet: torzított - és erősen túltelített a piac. Az átláthatatlan és manipulált tarifák jellemzőek. Mindenki tudja, a taxisok legjobban, hiszen sokan közülük szenvedő alanyai voltak hosszú időn keresztül úgynevezett maffiamódszereknek, nem lehet ezt másképp nevezni.” Tarlós István expozéja a rendelet vitájában, 2013. április 9-én. (Fővárosi Közgyűlés, 2013. április)

⁶³ „A Ferihegyre elsőként, 2006-ban szerződötetett taxis cég, a Zóna maga is a maffiából érkezett.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

⁶⁴ A fővárosi ellenőrzésekről készült Feljegyzés a 2012. évi taxiszolgáltatás ellenőrzéséről szerint az egy éven keresztül, napi rendszerességgel 3 fő által végzett ellenőrzések nyomán az 5500 budapesti taxiengedély közül 165-nek a visszavonását kezdeményezték. <http://infoszab.budapest.hu:8080/GetTirFile.aspx?id=109321>

„Maguk a taxisok úgy becsülték, hogy a 6000 taxisból 500-600 a lenyúlós. Ezek nem feltétlenül egyéni taxisok, volt, aki hol itt volt, hol ott tűnt föl. A fuvarszervezők ugyanis örömmel vették, ha bárki beáll hozzájuk, nekik csak az számít, hogy minél több bevételük legyen a tagdíjából.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

„A taxizásban egyszerűen nem volt egy olyan fórum, irányító szerv, ahová az utas a panaszaival fordulhatott volna. Miután én egyre többet szerepeltem a médiában, az utasok is hozzánk, mint a legismertebb szakmai szervezethez fordultak, százával kaptuk a panaszos leveleket, mi meg továbbítottuk az önkormányzatnak meg a minisztériumnak. Ők meg nem értették, „eddig minden jó volt, most meg ennyi a panasz?”. Mondtam nekik, hogy nem, eddig sem volt rendben, csak ez nem jutott el hozzátok. Az utasok önszerveződő csoportokat alkottak, ott lehetett megtudni, melyik céggel, autóval volt probléma, mire kell vigyázni. Így találta meg az egyik internetes újság azt a taxist, aki egy 2,6 kilométeres útért 24 ezer forintot kért korábban egy nőtől, meg is ismételték az utat, és őket is ugyanígy át akarta vágni. Vagy Vitézy Dávid is így próbálta ki a Keletitől az Óra utcai lakásáig a 6,3 kilométeres utat, amiért a tarifa szerinti díj többszörösét kért tőle is a taxis.” (Interjú érdekképviselői vezetővel)

A fővárosi ellenőrzésekről készült Feljegyzés a 2012. évi taxiszolgáltatás ellenőrzéséről szerint az egy éven keresztül, napi rendszerességgel 3 fő által végzett ellenőrzések nyomán az 5500 budapesti taxiengedély közül 165-nek a visszavonását kezdeményezték. <http://infoszab.budapest.hu:8080/GetTirFile.aspx?id=109321>

⁶⁵ „A gyakran látható rejtett kamerás riportok után, amikben lebuktatják a visszaélő sofőröket, nyugodtan kitehetnék a (x)-et. Konkrétan a Főtaxi és a City rendeli meg ezeket.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

⁶⁶<http://taxisokvilaga.hu/aktualis/cikk/39/taxis-demonstracio-frissitve-0608-an-tekintse-meg-kepgaleriankat>

2000-es évek végéig „a taxisok” nevében fuvarszervező cégek vezetőinek nyilatkozatait idézték, addig 2010 után egyre gyakrabban valódi taxisofőrök, szakszervezeti vezetők lettek a szakma hivatkozott szószólói.

A taxis szakmán belüli eltérő érdekek már a 90-es évek óta több alapvető szabályozási kérdésben szembeállították egymással a taxisofőröket és a fuvarszervezőket, a fuvarszervező cégeknek dolgozó és az azokon kívüli, „mezítlábas” taxisokat. A fuvarszervezők hagyományosan a - szigorú ellenőrzéssel kombinált - szabad versenyt támogatták, míg a hozzájuk tartozó taxisok mindenképp előtt a rögzített árat és a létszámkorlátot (a többiek szerint a szabályozatlan viszonyok fenntartásában érdekelt mezítlábasok sajátos érdekei nemigen artikulálódtak).

A válság nyomán kialakult nyomasztó túlkínálat azonban közelítette az álláspontokat. A piacon régóta működő cégek rájöttek, hogy piacukat immár nemcsak a mezítlábasok fenyegetik, hanem sokkal inkább a nyomott áron benyomuló új cégek⁶⁷. S közben érzékelték a belülről érkező nyomást is, nevezetesen, hogy a velük szerződésben álló taxis kisvállalkozók követelik a hatóságilag rögzített ár és a létszámkorlát bevezetését. A 2011. júniusi demonstrációt mindenestre már együtt szervezte a szakszervezet jellegű Országos Taxis Szövetség (OTSZ) és a Taxis Fuvarszervező Társaságok Szövetsége.⁶⁸

Tarlós erre reagálva kezdeményezte az „akkor már 11 éve érintetlenül hagyott, teljesen elavult fővárosi taxirendelet felülvizsgálatát, és új rendelet előkészítését”⁶⁹.

A tárgyalások kezdetén úgy tűnt, hogy dacára a szakszervezetek aktivizálódásának, továbbra is a fuvarszervezők által uralt taxis szervezetek diktálták a szabályozás irányát. A demonstrációk nyomán elindult egyeztetések a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara szervezésében folytak, amelynek illetékes testületében a taxis szakmát értelemszerűen a kamarai tagvállalat

⁶⁷ „A City-vezetőség végül is magáévá tette a mi fix-tarifás mániánkat. A 150 forintos tarifák miatt ott is kezdett fogyni a fuvar, adót csinálni se lehetett már úgy, mint 5 évvel korábban.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

⁶⁸ Az egyik résztvevő szerint a tüntetést előzetesen egyeztették a főpolgármester környezetével: „Demonstrációt tartottunk az OTSZ és a TFTSZ részvételével – a TGFSZ nem volt ott -, és petíciót adtunk át a Fővárosi Önkormányzat képviselőjének. Előtte persze megkerestem őket azzal, hogy 'kénytelen vagyok egy ilyen demonstrációt szervezni, a taxisok elvárják tőlem, meg az utasok is'. Nyugodtan kezelték, elő volt készítve diplomatikusan, ismerték a petíciót.” (Interjú érdekképviselői vezetővel)

⁶⁹ Részletek a taxis rendelet fővárosi közgyűlési előterjesztéséből (2013 március): „A 2011. június 8-án megtartott taxis demonstrációt követően mintegy három hónapon keresztül heti rendszerességgel egyeztető tárgyalások folytak a taxis szakmai szervezetek és érdekképviselői szervezetek részvételével. Az egyeztető tárgyalások során rögzítésre kerültek a szabályozandó elemek, amelyeket a taxis szervezetek többségi szavazással támogattak. (...) 2011. november 2-án az Országos Taxis Szövetség és a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete ismételt demonstrációt szervezett, amelynek során a főpolgármesternek eljuttatott petíciójukban a jelenlegi nappali maximált tarifa (300 forint alapdíj, 240 forint/km távolsággal arányos egységdíj, és 60 forint/perc idővel arányos egységdíj) rögzített hatósági árként történő bevezetését kérték. (...) A 2012. február 23-án Tarlós István főpolgármester vezetésével tartott egyeztetésen az Országos Taxis Szövetség (a továbbiakban: OTSZ) és a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete képviselői ismételt a fix tarifa 2013. január 1-jei bevezetését kérték” (Tarlós, 2013)

fuvarszervező cégek vezetői képviselték. A rendelet-előkészítő testületek ugyan kiegészültek az érdekképviselők képviselőivel, ez azonban alig mérsékelte a vállalkozók dominanciáját⁷⁰. A taxisofőrök szervezetei nem képviseltek egységes álláspontot.⁷¹ Voltak, akik feltűnően együttműködtek a városvezetéssel, és voltak, akik – noha maguk is részt vettek az egyeztetéseken - inkább az utcáról próbáltak befolyásolni a tárgyalások menetét⁷².

Mint arra korábban már utaltam, a hazai szabályozás az 1980-90-es években csak a piacralépés feltételeit rögzítette, azon belül is csak a műszakiakat. A reguláció más területeit⁷³ voltaképpen „blokkolták” az Alkotmánybíróság és a GVH idevágó határozatai. A taxik számának korlátozása az Alkotmánybíróság már említett 1994-es döntése óta föl sem merült, vagy ha mégis, gyorsan elvetették. Az árszabályozás határait pedig – úgy tűnt - az Alkotmánybíróság bevetésével is fenyegetőző 2005-ös GVH-vélemény szabta meg, kizárva a teljes körű hatósági árat.

Ehhez képest áttörésnek számított, hogy a 2011 nyarán a főpolgármester kezdeményezésére a BKIK égisze alatt megindult tárgyalások mind a négy területet átfogták, amelyekről szakmai fórumokon évek óta mantraként ismételték, hogy azok *együttes* szabályozására van szükség. Külön-külön munkacsoport alakult tehát a létszámkorlátozás, a hatóságilag rögzített ár, a

⁷⁰ Úgy ültünk az asztal körül, hogy a taxis cégek képviselői egyenként, meg mi az érdekképviselő, azaz a TGFSZ. Mindenkinek egy szavazata volt, tehát a Tele5-nek, a Citynek, a Fótaxinak és a többi cégnek is egy-egy, meg a TGFSZ-nek is összesen egy. (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

⁷¹ „Három hónapon keresztül a BKIK-ban egyeztettünk minden héten. Sok volt a szereplő, sok társaságnak nem érdeke a rend. Minél nagyobb a liberalizáció, nekik annál jobb. Óvatosan bánok ezzel a szóval, tudom, politikai jelentése is van. De amíg liberális vezetése volt a fővárosnak, olyan mértékben torzult a piac, hogy még a versenyhivatal sem tudott jól hozzászólni a változtatási tervekhez. A versenytörvény tisztességes szereplőkre van kitalálva, nem olyanokra, akik nem fizetnek adót és szisztematikusan becsapják a vevőt. (Interjú érdekképviselői vezetővel)

⁷² „Sokszor elég volt fenyegetőzni a tüntetéssel. Erre volt jó a honlap is, a hallotaxi.hu.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

⁷³ A taxi-szabályozásban alkalmazott eszközök négy csoportba sorolhatók: 1. A piacralépés feltételeinek szabályozása (az autó műszaki paraméterei, külső megjelenési szabványok, vezetői alkalmasság, képesítés, taxis cégek pénzügyi ereje). 2. Tarifaszabályozás (fix, maximum) 3. Numerus clausus (a taxiengedélyek számának korlátozása). 4. A taxiállomás-használat szabályozása.

A GVH 2005-ben az alábbi területeket tekintette „szabályozási beavatkozásokat igénylőnek”: 1. A tevékenység végzése során a gépkocsikra vonatkozó minimális műszaki követelmények meghatározása. 2. A taxaméter megfelelőségének rendszeres ellenőrzése. A számlaadásra vonatkozó kötelezettség előírása. 3. A gépkocsivezetőkre vonatkozó megbízhatósági, közlekedésrendészeti, helyismereti, egészségügyi, vagy munkaidő feltételek meghatározása. 4. A fogyasztói tájékoztatásra vonatkozó követelmények. 5. Az árkorlátozás alkalmazása a piaci kudarcnak kitett piaci szegmensekben, vagy bizonyos minimumfeltételek alkalmazása a fuvarszervező cégekre (pl. fuvarvállalási feltételek közzétételének előírása, fogyasztói panaszok rögzítésének és intézésének előírása). 6. Rendszeres ellenőrzések fenntartása, valamint hatóságos szankciók alkalmazása a működési feltételek folyamatos teljesítésének kikényszerítése érdekében.

drosztkok⁷⁴ és az ellenőrzés témájában, továbbá – újabban fölmerült igényként - a fuvarszervező társaságok szabályozására⁷⁵.

A fix tarifára vonatkozó javaslatok elkészítését a TGFSZ „vállalata magára: Az előzetes tarifaszámításaik alapján 1005 Ft alapdíjat, 804 Ft/km távolsággal arányos egységdíj és 201 Ft/perc idővel arányos díjat kalkuláltak. Figyelemmel arra, hogy véleményük szerint ilyen áron fizetőképes kereslet nem jelentkezne a személytaxi-szolgáltatás iránt, a hatóságilag megállapított ár mértékét 580 Ft alapdíjban, 280 Ft/km távolsággal arányos, és 70 Ft idővel arányos díjban javasolták rögzíteni. Javaslatukat megalapozott közgazdasági számításokkal alátámasztani nem tudták, álláspontjuk szerint a fix tarifa nem kizárólag közgazdasági számítások, hanem politikai döntés kérdése”⁷⁶.

A főváros fenti, maliciózus hangú közleménye is jelzi, hogy a tárgyalásokat nem alapozta meg hiteles elemzés⁷⁷, ugyanakkor a városvezetés a felelősséget ezért a taxisofőrök érdekképviselőjére hárítja. Az egyeztetéseket egyébként végigkísérte a kölcsönösen elfogadható adatok hiánya, egymás adatainak rendszeres megkérdőjelezése⁷⁸.

Arról sem volt igazán elképzelése a tárgyaló felek egyikének sem, hogy voltaképpen mit is tartalmazzon majd egy születő rendelet⁷⁹. Három hónapi intenzív egyeztetés után⁸⁰ az elkészült anyagot elküldték a fővárosnak és kiadtak egy nyilatkozatot.

⁷⁴ „A szükséges méretű droszthálózat kialakításával mindig elbuktunk, mert a lehetséges helyek zöme nem fővárosi tulajdon. A helyi önkormányzatok pedig még vonogatják is vissza a korábban kiadott engedélyeket. De a főváros sem különb, még a saját beruházásainál, például a népliget buszvégállomásnál sem tervezi be, pedig elég nyilvánvaló, hogy ott elkelne nyilvános taxiállomás.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

⁷⁵ „Az első négy témában 2006-tól folyt egyeztetés, a 89/1988-as rendelet (a közúti közlekedési szolgáltatásokról – R.P.) átírása ügyében, mert abban addigra már csak a taxi maradt meg. A kormányrendelet és a fővárosi rendelet előkészítésének folyamata ekkor találkozott. A társaságok szabályozása meg azért merült föl, mert akkorra már mindenkinek elege volt abból, hogy bárki indíthatott fuvarszervező irodát, minden feltétel nélkül.” (u.o.)

⁷⁶ BKK-közlemény. Az 1005 forintos kalkulált alapdíj továbbá az a megállapítás, hogy „a fix tarifa nem kizárólag közgazdasági számítások, hanem politikai döntés kérdése” a taxis érdekképviselők komolytalanságának gyakran emlegetett toposzává váltak. A fővárosi taxis rendellel kapcsolatos két állami vizsgálat is idézi (a kormányhivatal és az állampolgári jogok biztosáé).

⁷⁷ „Adatokat üzleti titokra hivatkozva nem kaptunk.(...) A taxisok olyan komolytalan költségtáblázatokat mutattak be, amelyek tárgyalási alapnak is elfogadhatatlanok voltak. Valódi könyvelés adatokat nem voltak hajlandók mutatni.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

⁷⁸ „A fuvarszervezők semmilyen adatot, nem adtak, üzleti titokra hivatkozva. (...) A taxisok olyan komolytalan költségtáblázatokat mutattak be, amelyek tárgyalási alapnak is elfogadhatatlanok voltak. Valódi könyvelési adatokat nem voltak hajlandók mutatni.” (u.o.)

⁷⁹ „Az első utcai megmozdulások (2011. június 8. – R.P.) után Tarlós utasítására tárgyalni kezdtem. Senki nem tudta minek is kell benne lennie egy ilyen rendeletben – amikor a taxisokat kérdeztük, ők se tudták. Volt egy csomó dolog, amit a taxisok kértek, de megmondtuk, hogy az nem fővárosi hatáskör, hanem törvény, NAV stb.” (u.o.)

⁸⁰ „A kamarában pontról-pontra szavaztunk – a taxisok, akiknek nem tetszett, rögtön mentek az utcára.” (u.o.)

A két legkényesebb versenykorlátozó szabályozás - a fix tarifa⁸¹ és a létszámkorlát - ügyében a tárgyalások kezdetén többé-kevésbé egységes taxis szakmának nem sikerült célt érnie. A kiadott nyilatkozat szerint: „A Fővárosi Önkormányzat képviselője nem fogadta el a fix tarifa bevezetésére vonatkozó javaslatot, azonban felhívta az érdekképviselők figyelmét, hogy ezzel kapcsolatos elképzelésüket közvetlenül a Főpolgármester Úrnak is benyújthatják, és kezdeményezhetik annak bevezetését, bár indokoltnak csak a szolgáltatás minőségi egységesítése, a járművek műszaki, kényelmi színvonalának közelítése után tartja.”⁸² A létszámkorlát tekintetében kompromisszum született, miszerint „a Főváros a taxi tevékenység szabályozásáról szóló kormányrendeleten túlmenően – a benyújtott javaslatban foglaltak szerint – szabályozza az engedélyek kiadásának feltételeit, és ezzel indirekt módon a létszámot korlátozza.”⁸³

A tárgyalásokat azonban nem befejezték, hanem – ahogy a főváros közleménye fogalmazott - „az egyeztetés felfüggesztésre került a törvényi háttér létrejöttéig”. Menet közben „derült ki” ugyanis: ahhoz, hogy a főváros átfogó rendeletet alkothasson a taxizásról, törvényi felhatalmazásra van szüksége.

A tárgyalásokon a taxis szervezetek a versenyt korlátozó szabályokat próbálták nagy erővel keresztülvinni, míg a főváros képviselője az úgynevezett minőségi követelményeket⁸⁴. Míg azonban a hatósági rögzített ár meghatározására 2004 óta volt fölhatalmazása a fővárosnak, a műszaki és egyéb paraméterek (szín, méret stb.) előírására nem. A főváros tehát csak úgy folytathatta az árukapcsolásos tárgyalási taktikát, ha előbb kieszközli az új személyszállítási törvény elfogadását⁸⁵.

⁸¹ „Először én kérdezek: miért van az, hogy az ártörvény egyetlen olyan dolgot tartalmaz, ahol fix árat lehet megállapítani, és ez a taxizás?” (u.o.)

⁸² Kamarai összefoglaló a taxi tevékenység szabályozásáról, BKIK, Ipari Tagozat VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály, 2011. szeptember 22. <http://www.ipar.bkik.hu/hir/39-Kamarai-osszefoglalo-a-taxi-tevekenyseg-szabalyozasarol>

⁸³ u.o..

⁸⁴ „Nekünk egy dolog kellett, a fix tarifa. Amióta beindult ez az abnormális árverseny húsz év óta, mi ezért küzdünk.(...) Nekik az volt a mániájuk, hogy egységes szolgáltatásért jár az egységes tarifa. Előbb legyen meg az egységes szolgáltatás, és majd utána jöhet az egységes tarifa.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

„A fix árat én végi elleneztem. De ha mégis, azt mondtuk, hogy akkor legalább rendeljünk ehhez az árhoz egy középkategóriás autót, és mondjuk azt, hogy ennél gyengébb nem lehet.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

⁸⁵ „Tarlós István levélben fordult Fellegi Tamás nemzeti fejlesztési miniszterhez: a készülő személyszállítási törvény adjon a fővárosi önkormányzatnak felhatalmazást a személytaxi vállalkozások és fuvarszervezők tevékenységének rendeleti úton való szabályozására.” (Dr. Komáromi Endre, Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft ügyvezető közleménye, 2011. szeptember 20.) http://hallotaxi.hu/_user/downloads/dokument/2011%2009%2020.%20A%20taxis%20k%F6zlem%E9ny-1.pdf

A taxisok azonban ezt meg akarták előzni, a fix tarifa ellentételezés nélküli kiharcolásával.⁸⁶ Nyomban az egyeztetések berekesztése után, 2011 szeptemberében az Országos Taxis Szövetség és a TGFSZ is felszólította a főpolgármestert, hogy január elsejétől „szíveskedjen” hatósági árat elrendelni⁸⁷. Igaz a követelt fix tarifa tovább mérséklődött: a szakszervezet által júniusban „kalkulált” – maguk által is irreálisnak mondott – kilométerenkénti 804 forintból lett 580 forintról 240 forintra, azaz az akkor hatályban volt ármaximumra.

November 2-án a követelést újabb demonstráció⁸⁸ volt hivatva nyomtatékosítani – ezúttal már csak a két szakszervezet szervezésében⁸⁹. A főváros erre egy keményen elutasító nyilatkozatban válaszolt: „A fix tarifa mértékét illetően a taxis szervezetek a mai legmagasabb megengedett árat javasolnak, miközben a budapestiek ma számos, a maximális ár alatt fuvarozó vállalkozó szolgáltatását érhetik el. Nem tartjuk indokoltnak, hogy a piaci verseny kiiktatásával a budapesti utasokat hozzuk előnytelen helyzetbe ..., ez (*a fix tarifa*) nagymértékű burkolt, hatósági erővel elért áremelést nem jelenthet, főleg megalapozó közgazdasági számítások nélkül.”⁹⁰

A nyilatkozat két fontos mozzanatot is tartalmaz: a főváros ekkor még, fontosnak minősítette a **versenyt** és a **megalapozó közgazdasági számításokat**. A következő másfél évben már nem bukkan föl a fővárosi vezetés nyilatkozataiban ez a két szempont, a 2013 áprilisában megalkotott rendelet pedig deklaráltnan negligálta őket.

⁸⁶ „Jött a főváros azzal, hogy na, akkor ő majd megmondja: legyen egyentaxi, uniformizálás, szigorítjuk a piaci feltételeket, és ha mindez megvan, akkor 2015-ig bevezetik a fix tarifát. Mi megmondtuk, hogy erről szó sem lehet, hogy tudnánk ezt a taxisokkal elfogadtatni. Előbb legyen fix tarifa, és akkor majd lesz miből megcsinálni az egyentaxit.” (Interjú érdekképviseleti vezetővel)

⁸⁷ „...a taxis szakmai oldal rendkívüli kompromisszumkészségről tett tanúbizonyságot! Saját érdekellentéteiket is félretéve közös nevezőre tudtak jutni. Egyetértésünk jeléül elfogadtuk a Főváros képviselője által fontosnak vélt szigorításokat, ennek fejében azonban nem tudunk lemondani a szakma számára létfontosságú elemekről. Az utasok és a taxisok számára legfontosabb elemek: a tarifa és a létszám szabályozása! A jelentősebb érdekképviselők, szakmai szervezetek és a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara állásfoglalását támogatva teljes egyetértésben azonnali bevezetésre kéri (*a TGFSZ – RP*) a Hatóságilag Rögzített ár és a létszám szabályozását.” A TGFSZ levele Tarlós István főpolgármesternek, 2011.9.18.;

http://hallotaxi.hu/_user/downloads/dokument/Tisztelt%20Tarl%F3s%20Istv%E1n%20F%F5polg%E1r%20mester%20%DAr!.pdf

⁸⁸ „Ekkor jött egy másik demonstráció, de természetesen azt is megbeszéltük előre a főpolgármester úrral. Végiglobbítottam előtte már a politikusokat, frakciókat. Kellott valaki, aki ehhez az egészhez adja az arcát – ez voltam én. Azzal a nagy létszámmal már nem lehetett folytatni az egyeztetést. „Döntsétek már el, mi a l...-t akartok” – mondták a fővárosnál. Akkor már másfél éve egyeztetünk, a főpolgármester úr már átlátta, kivel érdemes tárgyalni. Maradt a a Kamara, a TGFSZ, az OTSZ és a nagyobb társaságok. Hosszú hónapok után a főpolgármester úr maga is elkezdett tárgyalni. Kompromisszum-kész volt. (Interjú érdekképviseleti vezetővel)

⁸⁹ „Álláspontjuk (*a taxis érdekképviselők – RP*) a 2011. november 2-i demonstráció során megváltozott, a jelenleg érvényben lévő nappali maximált tarifa 300 Ft alapdíj, 240 Ft/km távolsággal arányos, és 60 Ft/perc idővel arányos díj, rögzített hatósági árként történő meghatározását követelték. Végül az egyeztetések végső fázisában ettől ismét eltértek felfelé”. (Tarlós, 2013)

⁹⁰ http://www.bkk.hu/2011/11/taxi_allasfoglalas/

November 23-án már a főpolgármester tárgyal a két szakszervezet képviselőivel, és a kiadott nyilatkozat szerint „Fárbás Tibor és Metál Zoltán elmondták, kiemelten fontosnak tartják a **fix tarifák bevezetését**, amelytől a városvezetés képviselői **nem zárkóztak el**” (kiemelés tőlem-RP).

Ez látványos „rendpárti”, versenyellenes fordulat volt, alig két hónappal azután, hogy a főváros képviselője a júniustól szeptemberig tartó egyeztetéseken kifejezetten elzárkózott a fix tarifa bevezetésétől. A tárgyalás innentől gyakorlatilag újra kezdődött⁹¹ – új szervezeti keretek között, új fővárosi főtárgyalóval. Január elsejétől a Budapesti Közlekedési Központ „veszi át a taxi-közlekedéssel kapcsolatos feladatokat”, annak vezetője Vitézy Dávid pedig a főváros képviselőjét a tárgyalásokon Tarlós korábbi megbízottjától⁹².

A szakszervezetek ismét a fix tarifa január 1-i bevezetését szorgalmazzák - most már nem 2012-től, hanem 2013-tól - a tárgyalásokba személyesen is bele-belefoló Tarlóstól⁹³.

Újra kezdődött a számokkal való dobálózás is. 2012 áprilisában immár a budapesti kamara (azaz a fuvarszervezők) állt elő egy kalkulációval, amely kizárólag a költségeken alapult („a taxi tarifák számítását költségoldalról közelítettük meg”). A dolgozatban föl sem merült a keresletre vonatkozó becslés, ahogy az sem, hogy vajon a kereslet miképpen reagálhat az árak változására. A taxik átlagos kihasználtságához rendelt árszintek ugyanakkor azt demonstrálták, hogy a taxis létszám korlátozásával lényegesen csökkenthető lenne a hatóságilag rögzített viteldíj⁹⁴.

A BKIK viteldíj-kalkulációja, 2012 április

	kihasználtság		
	35% (jelenlegi)	50%	70%
Alapdíj	687 Ft	481 Ft	344 Ft
Km díj	344 Ft	241 Ft	173 Ft
Várakozási díj	86 Ft	60 Ft	42 Ft

A levél azért elismeri, hogy az 50 százalékos kihasználtság csak „egy évek alatt esetleg elérendő cél, a 70 százalékos kihasználtság pedig véleményünk szerint a mai körülmények között

⁹¹ „Azért az nem semmi, hogy évekig tárgyaltunk: két évig minden változtatást visszavertünk, hogy elérjük a fix tarifát.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

⁹² „Miután végül sokan nem fogadták el a korábbi egyezséget, újabb tárgyalások kezdődtek, de azt már Tarlós Vitézyre bízta. Annak nem lett volna értelme, hogy én kezdjek újra tárgyalni az általam egyszer már kialakított feltételekről.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

⁹³ „Az első javaslat után (2011 őszén – RP) nagy felháborodás volt, majd jött a húzd meg ereszd meg. Sajnos Tarlós is személyesen bekapcsolódott.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

⁹⁴ A BKIK ipari tagozatának levele a BKK-nak, 2012. április 4.

megvalósíthatatlan.” Magyarán: legyen a rögzített kilométerdíj 344 forint, az akkori átlagos fuvardíj körülbelül kétszerese.

Mire azonban ez a levél megszületett, az egyeztetések újsütetű felelőse, a BKK már eldöntötte mit akar. A főpolgármester a jelek szerint addigra már felismerte: „a taxisok” nem alkotnak egységes tömböt, nem kell tőlük annyira tartani⁹⁵. Kijátszhatók a fuvarszervezők a sofőrök ellen, az egyik fuvarszervező a másik ellen, sőt, bizonytalan szervezeti háttérű érdekképviselői vezetőket egymással is szembe lehet állítani.

A főváros a taxis szakma megosztásán tulajdonképpen már a 2011 november 2-i tüntetést követően módszeresen dolgozott⁹⁶. A főpolgármesteri hivatalnak a demonstrációról kiadott hosszú közleményében⁹⁷ például már rögtön az elején sajnálkozva állapítja meg, hogy noha ők folyamatosan egyeztetnek, „a taxis társadalom véleménye sem egységes: a mai demonstrációt ellenzi a Taxi **Fuvarszervező** Társaságok Szövetsége”. Holott a demonstrációt szervező **sofőrök** (taxis kisvállalkozók) és a **fuvarszervezők** érdeke nyilvánvalóan szemben állt több kérdésben, ezzel a taxipiac ismerői mindig is tisztában voltak (az érdekellentét gazdasági okairól részletesen írtam a hazai taxipiac unortodox viselkedéséről szóló fejezetben).

„Az is emlékezetes, hogy 2005 áprilisában valamennyi budapesti taxi-társaság közösen tiltakozott a most a követelések fő tárgyát képező fixáras fővárosi taxirendelet tervezete ellen” – áll a továbbiakba a fővárosi nyilatkozatban, mintha a demonstráció résztvevőinek álláspontja a fix fuvardíj ügyében hat év alatt homlokegyenest az ellenkezőjére fordult volna. Pedig a piac ismerői tudták, hogy míg 2005-ben a **fuvarszervezők** tiltakoztak a rögzített ár **ellen**, addig 2011-ben az ellentétes érdekű **sofőrök** demonstráltak **melle**tte, ahogy ezt már 2005-ben is tették. „A taxis érdekvédelmi szervezetek egy része nem támogatja a mai demonstrációt, és épp az azt szervező TGFSZ-t teszik felelőssé az egyeztetések elmaradásáért” – mossa össze tudatosan a helyzetükből adódóan ellentétes érdekű „taxis érdekvédelmi szervezetek” két csoportját a

⁹⁵ „Tarlós volt az első, aki megértette, olyan nem lesz, hogy 'a' taxis szakma egységes álláspontot képvisel. A farkas és a bárány nem fog kéz a kézben sétálni. Tarlós ezt ügyesen ki is használta. Ezért lett sok rossz kompromisszum.” (Interjú érdekképviselői vezető taxissal)

⁹⁶ Az egyenlőtlen kommunikációs csata már az első, három hónapos tárgyalás-sorozat lezárása után megkezdődött. Az arról kiadott közleményre így reagált a TGFSZ: „A helyzet pillanatnyilag úgy áll, hogy egy több hónapos tárgyalási folyamat végeredményeként Dr. Komáromi Endre tájékoztatóját olvasva a szakma és az érdekképviselők elméletben hozzájárulásukat adták, a saját tönkretételükhöz.

Ez természetesen nem igaz, és érdekképviselőként, a szakmáért tenni akaró szakmai szervezetként ezúton jelezzük észrevételünket Főpolgármester Úr irányába...” A TGFSZ levele Tarlós István főpolgármesternek, 2011 szeptember 18.; [hallotaxi.hu http://hallotaxi.hu/_user/downloads/dokument/Tisztelt%20Tarl%F3s%20Istv%E1n%20F%F5polg%E1r%20mester%20%DAr!.pdf](http://hallotaxi.hu/_user/downloads/dokument/Tisztelt%20Tarl%F3s%20Istv%E1n%20F%F5polg%E1r%20mester%20%DAr!.pdf)

⁹⁷ Állásfoglalás a fővárosi taxis szervezetek követeléseivel kapcsolatban, 2011- november 2.; Főpolgármesteri Hivatal Kommunikációs Igazgatóság, Budapesti Közlekedési Központ http://www.bkk.hu/2011/11/taxi_allasfoglalas/

fővárosi nyilatkozat, hozzátéve, hogy „a főváros és a BKK ebben a vitában nem szeretne szereplővé válni”.

Az, hogy kezdettől fogva nem definiálták, voltaképpen kik is a „tárgyaló felek”, ki, kit, milyen felhatalmazással képvisel⁹⁸, mindenesetre nagy manőverezési lehetőséget adott a főpolgármesternek. Aki ezt ki is használta egészen a rendelet megalkotásáig tartó másfél évben, tetszés szerint súlyozva az álláspontokat⁹⁹. Tarlós még az előterjesztés közgyűlési vitájában is, előszeretettel hivatkozott arra, hogy ezek a taxisok voltaképpen nem is tudják, mit akarnak, az egyik ezt, a másik azt, a fővárosi vezetésnek kellett rendet vágnia ebben az összevisszaságban¹⁰⁰.

A Vitézy Dávid által 2012. április 6-án ismertetett javaslatból már kitűnt, hogy az voltaképpen egy kész rendeletervezet, amelynek „megvitatása” a kiadott közlemény alapján inkább egy lakossági kérdezz-felelek fórumra emlékeztethetett, mint szakmai egyeztetésre¹⁰¹. Eldöntötték, hogy egységes fix tarifa lesz, meghatározták a teljesítendő paramétereket mind az autókra mind a fuvarszervező cégekre vonatkozóan. Az egy évvel később megalkotott rendeletben lényegében a Vitézy által akkor ismertetett szabályozási témák (az autó kora, motortérfogata, a csomagtartó mérete stb.) és az akkor hozzájuk rendelt számok kerültek be.

Miután a tarifa hatósági rögzítése mellett már elköteleződött a főváros, a mértéket illetően még úgy tűnt megpróbálja a tárgyalások folyamán végig képviselést nélkül maradt fogyasztói szempontot valamelyest érvényesíteni. „A BKK javaslata szerint a fix tarifa ne haladja meg a mai legmagasabb megengedett hatósági árat (240 Ft/km), de lényegesen ne is maradjon alatta.” – állt a kiadott közleményben. Ekkor már a főváros azt is megengedte magának, hogy a fuvarszervezők nagy többsége által két nappal korábban javasolt, lényegesen magasabb

⁹⁸ „Nem úgy volt, hogy a taxis szakma képviselői plusz a fővárosi rendeletervezők ültek a tárgyalásokon. Hanem olyan emberek, akik 20-25 éve vannak a pályán, taxisként kezdték, aztán lett belőlük cégvezető. De ahogy megállapodtunk valamiben, a többiek fölláztak, mondván, hogy az a szabály éppen egy konkrét cégnek kedvez.” (Interjú szakhatósági középvezetővel)

⁹⁹ „A kamarai munkacsoportok jelentéseit átadtuk a fővárosnak, ahonnan aztán külön-külön megkeresték az érdekképviselőket, a fuvarszervezőket és az egyén taxisokat. A főváros külön-külön mindenkit meghallgatott – és szembeállított. Végül aztán ők döntöttek el mindent, ahogy akartak.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

¹⁰⁰ Idézetek a főpolgármester közgyűlési expozéjából, 2013. április 9.: „...közel két év alatt az egyeztetések száma ...több mint negyven volt. ... mégsem voltak az egyeztetések egyszerűek, hiszen olykor egyáltalán nem volt világos, hogy végül is ki, kik tekinthetők a taxisoknak. ... Valójában egy érdekellentétben álló háromszöggel van dolgunk ...Mindent rendkívül kellett vigyáznunk, nehogy az a kisebb-nagyobb közösség, amelyiket valamilyen érdeksérelem érhetett az éppen szóban levő megoldás kapcsán, attól kezdjen aggódni, hogy a vele ellenérdekeltségű félnek kezeljük *(helyesen feltehetően: kedvezünk – RP)* ... már jószívről ott kezdünk tartani, hogy majdhogynem egyesével kérjük ki a taxisok véleményét” (Fővárosi Közgyűlés, 2013. április)

¹⁰¹ A javaslat megvitatására irányuló szándék komolyságát jelzi, hogy a BKK összesen 10 napos határidőt adott arra, hogy „a taxisok, fuvarszervezők, utasok véleményüket, tapasztalataikat” írásban eljuttassák neki a közel egy éven át készült rendeletervezetről.

tarifaigényre csak így reagáljon: „érdemben eltérő vélemény nem hangzott el, egyes fuvarszervezők vetették fel a további áremelés szükségességét”.

Az egyetlen markáns ellenvéleményt Dióslaki Gábor, a Budapest Taxi vezetője fejtette ki, „a fuvarszervezők szabad árazásának és arculatépítésének lehetőségét hiányolva a tervezetből”¹⁰². Dióslaki a tárgyalásokon végig a szabad versenyár mellett érvelt. Cége a Budapest Taxi az előző években piacra lépett „árletörök” egyike volt. A régóta a piacon lévő, 600-800 autó fölött diszponáló cégek érdeke ekkorra már – mint említettem korábban – markánsan eltért a piacra viszonylag újonnan érkezett kisebbektől. Utóbbiak ugyanis alappal gondolták úgy, hogy elbuknak, ha megszűnik a piaci szabadság, ha nem versenyezhetnek árban, arculatban, minőségben. (Dióslaki egyébként az új rendelet hatályba lépése előtti utolsó pillanatokban eladta a Budapest Taxit.)

2012 júniusára elkészült egy – lényegében az áprilisban ismertetett tartalmú – rendelettervezet, ezt azonban a főpolgármester a fővárosi közgyűlés június 20-i ülésén a napirendi vitában visszavonta. Az indoklás a fentebb már elemzett „oszd meg” nyomvonalon haladt: „még mindig úgy alakult, hogy egyeztetünk a taxisokkal, tekintettel arra, hogy kis túlzással azt lehet mondani, hogy tíz taxis szervezet tizenkétfélét szeretne, beleértve azt is, hogy alapvető érdekellentétet észlelünk a fuvarszervezők és a taxisok között”¹⁰³.

Az ígért következő határidőre, szeptemberben azonban nem nyújtott be újabb javaslatot városvezetés, noha közben, július elsején már hatályba lépett a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény, a fővárost rendeletalkotásra fölhatalmazó paragrafussal¹⁰⁴.

Pedig 2012 augusztusában már készen volt egy újabb rendelet-tervezet, amit azonban a BKIK taxis szakmai kollégiuma és a TGFSZ is alkalmatlannak minősítettek¹⁰⁵. Az addigi

¹⁰² <http://www.bkk.hu/2012/04/fix-tarifa-egyseges-szolgáltatasi-szinvonal-es-arculat-a-budapesti-taxikon/>

¹⁰³ *J e g y z ő k ö n y v a Fővárosi Közgyűlés 2012. június 20-án (szerdán) a Városháza Dísztermében (Bp. V., Városház u. 9-11. I. emelet) megtartott üléséről.*

¹⁰⁴ „A taxiállomások igénybevételének rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg. (...) A Fővárosi Önkormányzat a személytaxi-szolgáltató működését meghatározott feltételekhez kötheti. (...) A járművek külső megjelenésére, környezetvédelmi besorolására és méretére vonatkozó feltételeket állapíthat meg (...), meghatározhatja az infokommunikációs eszközök alapvető műszaki sajátosságait, (...) köztartozás-mentességet és a tevékenység folytatásához szükséges mértékű tőkeerőt írhat elő. (...) A helyi önkormányzat vagy az általa megbízott közlekedésszervező előzetesen ellenőrzi, és igazolja a feltételek teljesülését” (2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról)

¹⁰⁵ „A TGFSZ továbbra is fenntartja a 2012. augusztus 17-i állásfoglalásában megfogalmazott véleményét, miszerint ez a tervezet alapvetően nem alkalmas a személytaxi-szolgáltatás teljes körű szabályozására. A BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának véleményével egyetértve azt javasoljuk mi is, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviseltek támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, illetve egy teljesen új, egységes rendelet megalkotását.” A TGFSZ állásfoglalása a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült és 2012 szeptember 12-én megküldött rendelettervezetről. <http://tgfsz.hu/news/8/a-tgfsz-allasfoglalasa-a-szeptember-12-en-megkuldott-fovarosi-rendelettervezet-kapcsan>

tárgyalások hangulatát érzékelteti a TGFSZ levelének bevezetője: „A rendelet-tervezet alkalmatlansága szerintünk logikus következménye annak, hogy a kialakítását megelőző, és a tervezet elkészülte utáni szakmai egyeztetések sem vezettek érdemi eredményre. ***Ez alatt nem azt értjük, hogy csak az jelenti számunkra az érdemi eredményt, amit a rendelet tervezet készítője abban megjelenít. Érdemi eredmény lehet az is, hogy egy bizonyos témakört szakmailag rendesen megtárgyalunk, és ennek ellenére nem, vagy bennünket hátrányosan érintve kerül be a rendeletbe (kiemelés tőlem – RP).*** Vannak dolgok például, amelyek a kezdeti, a tavaly tavaszi-nyári tárgyalások alkalmával még napirenden voltak, aztán valami érthetetlen és azóta is megmagyarázatlan ok miatt lekerültek a napirendről, és a rendeletből is hiányoznak.”¹⁰⁶ A szakszervezetnek négy konkrét változtatási javaslata volt. A kifogásolt paragrafusok azonban mind, változtatás nélkül, szó szerint benne vannak a következő év áprilisában elfogadott rendeletben. Még az is, amelyik szerint „A taxiállomáson várakozó személytaxit annak vezetője nem hagyhatja el.” A taxisok mindössze azt kérték, hogy legalább kinyújtózkodhassanak, amíg droszton várakoznak¹⁰⁷.

Pedig, talán a Városháza 2011 novemberi dirigista fordulatától is megrészegülve, a taxisok abban bíztak, hogy a fix tarifához hasonlóan a létszám adminisztratív korlátozását is sikerül elérniük¹⁰⁸. Sőt, mindkét taxis szakszervezet szorgalmazta, hogy a rendelet a fuvarszervezők és a taxisok szerződéses viszonyára is terjedjen ki. Ezeket a témákat a főváros a jelek szerint még csak megfontolásra sem érdemesítette a továbbiakban, így természetesen a végül elfogadott rendeletervezet sem érinti őket.

Időközben a taxis szakma a saját érdekérvényesítését tekintve éppen fordított utat járt be, mint a 2010-et követő aktivizálódása során. Akkor, 2011 júniusára, az új taxis rendelet megalapozását célzó tárgyalások kezdetére, mint láttuk, közeledtek az álláspontok és az egyébként eltérő érdekű csoportok egységesek voltak legalább három témában: új szabályozásra, fix tarifára, hatékony ellenőrzésre van szükség. Később megmutatkoztak a mindig is létező érdekellentétek a fuvarszervezők és a taxis kisvállalkozók között, de a két érdekcsoporton belül továbbra is egység volt.

¹⁰⁶ u.o.

¹⁰⁷ A TGFSZ által javasolt szöveg: A taxiállomáson várakozó személytaxi vezetője a taxiállomás TERÜLETÉT nem hagyhatja el.” u.o.

¹⁰⁸ Egy, a hallotaxi.hu által végzett internetes felmérés szerint a 963 válaszoló taxis 90 százaléka támogatta a kiadható taxiengedélyek számának korlátozását. Ugyanitt egyébként a válaszolók (1049) 64 százaléka ellenezte, hogy a fővárossal folytatott egyeztető tárgyalásokon a „taxis szakmai oldalt” a fuvarszervező vállalkozások is képviseljék, 34 százalék szerint csak az őket érintő kérdések tárgyalásakor kéne ott ülniük, és mindössze 4 százalék pártolta teljes jogú részvételüket. hallotaxi.hu/user.includes/quizbeir.php

A fővárosi vezetés megosztó szövegei a jelek szerint egyre inkább önmagukat beteljesítő próféciává váltak. 2013 februárjában – egy hónappal a közgyűlési vita előtt - az addig a rendelet-előkészítés hosszú folyamatban mindig határozott álláspontot képviselő, meglehetősen aktív BKIK levélben értesítette a főpolgármestert, hogy a rendelet tervezetéről „többszöri próbálkozás ellenére sem sikerült egységes állásfoglalást kialakítania”. „A BKIK tagjai között is egymásnak teljesen különböző vélemények fogalmazódtak meg. Még a legalapvetőbb fix tarifa bevezetéséről is megosztottá vált a vélemény a 2012-ben megfogalmazott kamarai javaslat elfogadása óta eltelt idő alatt.”¹⁰⁹

A hirtelen kiütözhető feloldhatatlannak bizonyult nézetkülönbség a kamarán belül¹¹⁰ azért is meglepő volt, mert néhány hónappal korábban a BKIK taxis kollégiuma egyértelműen állást foglalt a tervezettel kapcsolatos fenntartásait illetően¹¹¹.

Az idézett februári levél birtokában mindenestre Tarlós alig két hónappal később abban a biztos tudatban vághatott bele a fővárosi közgyűlésben a rendelet vitájába, hogy a taxis céh immár nem képes hatékony ellenállást kifejteni. A fuvarszervezők maguk dobták be a törülközőt, az érdekképviselők közül pedig az amúgy nem igazán beazonosítható erejű, taglétszámú OTSZ olyannyira támogatta a rendelettervezetet, hogy a főpolgármester egy sajtótájékoztatón már néhány héttel a közgyűlés előtt bejelentette: „A... közgyűlési vitában is megszólalási lehetőséghez jutó taxis képviselők is a főváros álláspontját támasztják alá.”¹¹²

Ugyanott a hangulati aláfestést is megadta a szigorú szabályozáshoz: „a taxisok egy része maffiamódszerektől sem riad vissza, állandóak a lakossági panaszok, lerobbant járművekkel szállítják az utasokat, ellenőrizhetetlenek a tarifák”. Budapesten túltelített a piac – folytatta Tarlós -, „ugyanúgy hatezer bérkocsis működik a magyar fővárosban, mint Londonban”.

¹⁰⁹ Potsabay Dóra, BKIK ipari tagozat, elnök levele Tarlós Istvánnak, 2013. február 5. (csatolva a Fővárosi Közgyűlésnek benyújtott rendelettervezethez.)

¹¹⁰ A taxis folklórban a hirtelen pálfordulást annak tulajdonítják, hogy a BKIK ipari tagozatának frissen kinevezett elnökével állítólag kitűnő személyes kapcsolatot ápolt a fix tarifát végig ellenző Dióslaki Gábor, a Budapest Taxi tulajdonosa, akinek sikerült elérnie, hogy az ő ellenvéleményére hivatkozva ne szülessen közös álláspont. „Megjelent Dióslaki, hiperliberális elvekkel. A taxis kollégium azonban 24:2 arányban megszavazta a 2012 őszén a fővárosnak elküldött álláspontot, csak Dióslaki és Horváth (Rádiótaxi) szavazott ellene. Februárban azután az ipari tagozat elnöke kiadta azt a bizonyos nyilatkozatot, miszerint nincs egységes álláspont. Ez végül is Tarlósékat erősítette, hiszen ezután azt csináltak, amit akartak. A taxis fuvarszervezők szövetségét Dióslaki verte szét, akinek az volt a célja, hogy ne legyen egységes álláspont, és ezt el is érte.” (Interjú fuvarszervező cég felsővezetőjével)

¹¹¹ Lásd a 88. lábjegyzetet

¹¹² „Rájöttem, úgy kell tárgyalni, hogy a végén mindenkinek legyen benne valami jó. A politikusoknak, Tarlósnak fontos, hogy 2014 szeptemberére 5 és félezer egyformán sárga autó fog futni Budapesten, mert ez azt mutatja, hogy rendbe tették a fővárosban a taxizást, ami előttük senkinek se sikerült.” (Interjú érdekképviselői vezetővel)

(A hivatalos brit statisztika szerint 2011. március 31-én 22 ezer engedélyezett taxi működött Londonban.¹¹³)

AZ EGY ÉS OSZTHATATLAN FIX TARIFA

Nincs nyoma annak, hogy a közel két évig tartó rendelet-előkészítési folyamat során a taxisofőrök által hosszú évek óta, a fuvarszervezők többsége által 2010 után szorgalmazott, a főváros által 2011 végén kényszerűen tudomásul vett **fix tarifa** árnyaltabb megközelítése komolyan fölmerült volna. Pedig a nemzetközi gyakorlatban erre számos példa található. Londonban, az egyik legszigorúbban szabályozott piacon – ahol a leintéses taxik esetében a több elemet is tartalmazó, strukturált fix tarifa mellett például a sofőrökkel szemben támasztott vizsgakövetelmények is rendkívül rigorózusak –, a csak telefonon rendelhető taxik esetében a viteldíj kizárólag a felek alkuján múlik, még a taxióra sem követelmény¹¹⁴.

Magyarországon pedig a GVH 2005-ben voltaképpen bemutatta a több szegmensű taxi-piac versenybarát (de legalábbis nem versenyellenes) szabályozásának irányelveit (lásd a 88. lábjegyzetet).

A GVH, meglepő módon, ki is tartott álláspontja mellett. 2013 márciusában, anélkül, hogy erre felkérték volna, véleményezte a főváros taxirendelet-tervezetét. „Versenypártoló levéllel fordult a főpolgármesterhez”¹¹⁵ és ebben lényegében megismételte a nyolc évvel korábban leírtakat.

„A (...) rögzített hatósági ár meghatározása a kielégítően működő piacszegmensek vonatkozásában (pl. előrendelés és szerződéses fuvarok) indokolatlan szabályozási beavatkozást jelent. Ezen esetekben a legmagasabb hatósági árak meghatározása kielégítő védelmet jelentene a fogyasztóknak. (...) (A *rendelettervezet*) olyan előírásokat tartalmaz, amelyek indokolatlanul korlátozzák a szabad versenyt. (...) rendkívül aggályos a rendelet 16. § (1) bekezdése, miszerint a taxi viteldíjak rögzített hatósági árként kerülnek meghatározásra, méghozzá olyan mértékben, amelyek lényegesen magasabbak az indokoltnál, azaz a piaci versenyben kialakult áraknál. (...) a rendelet indokolatlanul korlátozza a piaci szereplők közötti, a fogyasztók előnyére váló árversenyt, továbbá nincs összhangban az árszabályozás Ártv.-ben meghatározott keretszabályaival sem, illetve túlterjeszkedik azokon azáltal, hogy olyan piaci szegmensre is fix hatósági árat határoz meg, ahol a piaci verseny hatásos, és a verseny az árszabályozó szerepét megfelelően be tudja tölteni. (...) a rendelet 16. §-a ezáltal súlyosan korlátozza a gazdasági versenyt a taxizási szolgáltatók budapesti piacán, és a szolgáltatást igénybe vevők szempontjából kimutathatóan hátrányos, a fogyasztók gazdasági érdekeit sértő szabályozói beavatkozást jelent. (...)akkor sem szabad tetszőleges mértékű áremelést rákényszeríteni a fogyasztókra (különösen nem rögzített árként) ha külön tételes árszabályozási garanciák kialakítását a jogalkotó esetlegesen elmulasztotta. Az Ártv. alapvető rendelkezése ugyanis a fogyasztók megvédése a túlárazás ellen, amiből következően egy kifejezetten fogyasztóellenes alacsonyabb szintű rendeleti szabályozás nem megengedett. (...)

A főváros nem a hatékonysági követelmények szempontjából mérvadó érvényes piaci árból indult ki, hanem attól elszakadva határozta meg a rögzített hatósági árat. Ezzel megsértette azt az elvet, miszerint a hatósági árszabályozás nem szakadhat el a tényleges piaci versenyben kialakult ártól, és a hatékony működéssel kapcsolatban felmerülő kalkulálható költségektől. Emellett a főváros nem védte meg a fogyasztókat a túlárazás ellen sem. „

¹¹³ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8999/taxi-2011.pdf

¹¹⁴ A leintéses és a telefonos/előrendeléses piac szétválását jó mutatja a buszsáv használata körül kirobbant londoni vita annak kapcsán, hogy a legnagyobb telefonos fuvarszervező cég az uniós jogra hivatkozva arra bízta sofőrjeit, hogy bátran használják a helyi szabályok szerint csak a hagyományos leintéses taxik által használható buszsávot. lásd: Rozenberg (2012), Brown (2012)

¹¹⁵ A GVH levelét idézi: Az alapvető jogok biztosának jelentése az AJBH 3268/2013 ügyben. 2013. október 2.

Megállapításaihoz a GVH meglehetősen borúlátó prognózist is fűz: „A taxipiac zsugorodni fog, csökkenni fog a szolgáltatások száma, továbbá a foglalkoztatási hatás is negatív lesz. Ennek köszönhetően (1) a kereslet-kínálat realitásától elszakadó árnövekedés miatt visszaesik a kereslet, miközben rövidtávon jelentős túlkínálat fog mutatkozni, (2) az egységesítés és a szabványosítás csökkenti vagy eltünteti azt a piaci szegmenst, ami a nagyobb kereslet és kínálat viszonyát fenntartotta, (3) az alacsonyabb igényű és olcsó taxikat kereső utasoknak megszűnik a választási lehetősége, várhatóan a vállalati, céges, intézményi megrendelők más megoldást fognak keresni (mivel zónaárakkal olcsóbb az utazás), (4) várhatóan csökken a taxik kihasználtsága, sok taxis el fogja hagyni a taxis fuvarszervezőket, (5) komolyabb drosztos problémák alakulhatnak ki a nem versenyképes árak miatt, (6) a felhajtásban közreműködő cégek nagyobb részt fognak követelni a bevételből, ami megnöveli a lakosság ráfordításait, valamint kiadásait. Összességében tehát a rögzített ár nem fogja növelni a taxisok bevételét, de jelentős hátránnyal fog járni a fogyasztók számára.”
Mindezeket az észrevételeket, ahogy azt a levelet részletesen idéző ombudsman megállapította, „a főváros a rendelet megalkotása során nem vette figyelembe”.

4. RENDELET SZÜLETIK

A fővárosi vezetés által kidolgozott és a fővárosi közgyűlésben 2013. április 9-én megvitattott majd elfogadott rendelet-tervezet látványosan cáfolta azt a hosszú éveken keresztül emlegetett (eleinte Tarlós által is osztott) érvet, miszerint azért nem lehet átfogóan újraszabályozni a fővárosi taxizást, mert a szabályozó keze túlságosan meg van kötve. Kiderült, hogy a kormánytöbbség birtokában az akadályok leküzdhetők (ahogy ez egyébként a hatósági árat lehetővé tevő törvénymódosítással már 2004-ben is megtörtént).

A taxisabályozás arzenáljából végül is csak a direkt létszámkorlátozás eszközéhez nem nyúlt a főváros, minden más adminisztratív eszközt bevetett. Dacolva a GVH ajánlásával, vészjósló prognózisával, bevezették a minden részpiacra kiterjedő fix árat. Ráadásul - ugyancsak szembe menve a GVH ajánlásával, sőt a főváros alig másfél évvel korábban rögzített álláspontjával – a fix ár másfélszerese az addigi legalacsonyabb, nagy fuvarszervezők által is alkalmazott piaci árak, de még az addigi ármaximumot is 12,5, százalékkal meghaladja. Igaz ehhez ezúttal – a 2005-ös tervtől eltérően – a piacrálépés gazdasági és műszaki feltételeit átfogóan szabályozó passzusok is társultak. A rögzített árért tehát a minőségi garanciával „kárpótolja” a fogyasztót a szabályozó.

Ugyancsak a taxi-szabályozásban ismert legszigorúbb normákat alkalmazza a rendelet a taxik külső megjelenését, műszaki paramétereit, a fuvarszervezés technikai hátterét és a fuvarszervező cégekkel szemben támasztott követelményeket tekintve.

Változatok taxi-tarifára 2000-2013 (forintban)

	Alapdíj	Km-díj	Várakozás
17/2000. Főv. Kgy. rendelet, legmagasabb hatósági ár, hatályos: 2000.05.01.-2013.09.01	300	240	60
<i>Tényleges tarifa 2011 december</i>	<i>300</i>	<i>210¹¹⁶</i>	<i>n. a.</i>
TGFSZ, 2011, kalkulált	1005	804	201
TGFSZ, 2011, javasolt	580	280	70
BKIK-javaslat, 2012.04.	687	344	86
Fővárosi rendelettervezet, 2012 ¹¹⁷	700	270	60
31/2013. Főv. Kgy. rendelet, rögzített hatósági ár, hatályos 2013. 09.01.-től	450	280	70

Az elfogadott szabályozás a korábbiakhoz képest valóban „radikális rendteremtés” – mégpedig a lehangosabb, legerősebbnek gondolt érdekcsoportok szempontjait/követeléseit is figyelembe vevő hatósági erőfitogtatással. Kimaradt ugyanakkor az egész döntés-előkészítő folyamatból a fogyasztói érdek artikulált, intézményes képviselője.¹¹⁸ A fogyasztóvédelmi felügyelőség egyetlen észrevétele volt a rendelettervezethez: a taxis cégek logóját nem csak a jobb hátsó ajtón kéne feltüntetni, hanem a többen is¹¹⁹. (A fogyasztóvédelem tehát egyetlen szót sem ejtett arról, hogy a rendelet-tervezet megszünteti azt a lehetőséget, hogy a fogyasztók az ár alapján választhassanak a szolgáltatók között, és, hogy a fogyasztók által megszokott piaci árnál 30-50 százalékkal magasabb hatósági árat ír elő.)

¹¹⁶ Tíz társaság (184 és 240 forint közötti) kilométerárai alapján számított, nem súlyozott átlag; http://www.autonavigator.hu/tippek_tanacsadok/melyik_taxitarsasag_a_leggyorsabb_es_melyik_a_legolcsobb-6542

¹¹⁷ A tervezet első változatában rögzített, a következőben legmagasabb hatósági árként

¹¹⁸ 2005-ben a GVH egy ilyen, a „fogyasztói jólétre” tekintettel lévő szabályozást javasolt: „Amennyiben a Fővárosi Önkormányzat Képviselő Testülete mégis úgy dönt, hogy élni kíván az ártörvényben biztosított felhatalmazással, akkor jár el körültekintően a helyi körülmények és a gazdasági törvényszerűségek figyelembevételével, ha

- csökkenti, felülről a piaci árakhoz közelíti a leintésezett fuvarfelvétel maximált díjait, és
- ugyanezen maximált tarifa alatt versenyezhetnek a fuvarszervező cégekhez szerződött taxisok a telefonon rendelt fuvarfelvételnél vagy megszüntetné ezen a szegmensen az árszabályozási beavatkozást;
- alulról közelítené a piaci árakhoz a droszton történő fuvarfelvétel hatósági árait, legolcsóbbá téve ezt a szolgáltatási részpiacot, ami ebben az esetben akár fix ár is lehetne; (a drosztonokon megjelenő kereslet vonzóvá tenné a droszt használatot a taxis vállalkozók számára, az alacsony árak ellensúlyozná a kevesebb holtidő, a futásteljesítmény növekedése, a kapacitás kihasználás javulása, a bevétel növekedése);
- ugyanakkor nem avatkozna be az árak alakulásába a szerződéses fuvarok piacán.”(Nagy, 2005)

¹¹⁹ „(...) Felügyelőségünk üdvözli eme – a múltban fogyasztóvédelmi szempontból is gyakran kifogás alá esett – szolgáltatási területnek a fennálló problémákat orvosolni kívánó szabályozási törekvéseit (...). Fogyasztóvédelmi szempontból egy észrevételt, illetve javaslatot kíván tenni Felügyelőségünk (...)” Dr. Bobál Pál felügyelőség-vezető, Budapest Főváros Kormányhivatala Fogyasztóvédelmi Felügyelősége, levele Vitézy Dávidnak, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatójának, 2012. augusztus 6.

A rendelettervezet közgyűlési vitájában az ellenzék képviselői is első sorban a fogyasztói szempontok megjelenítését illetve érvényesítését hiányolták¹²⁰ (a „rendpárti” szabályozással teljes mértékben azonosuló Jobbik kivételével).

A másik fő általános kifogás a hatástanulmány(ok) hiánya volt. Mint arra már korábban utaltam, a két éves előkészítés és az állítólag 40 egyeztető tárgyalás során egyebek mellett olyan adatok nélkül zajlott, mint a (teljes műszakban) használt taxik száma, a tényleges taxiárak az egyes piaci szegmensekben, a tényleges fuvarteljesítmény vagy éppenséggel a taxisok tényleges jövedelme. Nem is beszélve olyan számításokról, mint a taxizás árrugalmassága, a kereslet strukturált becslése (körzetenként, napszakonként stb.)

A közgyűlési vitában ugyanakkor szó sem esett arról, voltaképpen mit is hiányol az ellenzék, amikor a hatástanulmány készítésének elmulasztásáról beszél. Ugyanolyan bátran jósolta meg a független Somfai Ágnes a taxi iránti kereslet felére csökkenését, amennyire magabiztosan cáfolta ezt Tarlós István („nem tudom, honnan tetszik venni azt a számot, hogy a felére fog esni a taxizók száma, ilyen adata senkinek nincs”). A fővárosi MSZP-frakciónak arra a módosító indítványára, amely a hatástanulmány elkészültéig a rendelet visszavonását javasolta, Tarlós egy, látszólagos értelmetlenségében is árulkodó körmondattal reagált.

„A módosító javaslatban foglalt előkészítő egyeztetések, az úgynevezett szükséges hatásvizsgálatok olyan javaslatok, amiken megítélésünk szerint, hiszen elmondtam, hogy több mint 40 egyeztetés volt, és már jószerivel ott kezdünk tartani, hogy majd hogyan egyesével kérjük ki a taxisok véleményét – de hát az egyeztetéseken részt vevő taxis képviselők ezt jól tudják –, ezért szerintünk ezeknek az előkészítő egyeztetéseknek és a véleménykéréseknek az aktualitásán túl vagyunk.”

Kiderül belőle egyrészt, hogy az úgynevezett egyeztetések – ahogy a fentiekben már leírtam – többnyire sehonnan sehova nem vezető beszélgetések voltak definiálatlan felek definiálatlan képviselői között. Másrészt az is, hogy a hatásvizsgálat fogalmát a főpolgármester nem a közismert értelemben használja, hanem egy tervezett intézkedésről folytatott beszélgetések halmazaként értelmezi (ha valamiről már sokat beszélgettünk, akkor túl vagyunk a hatásvizsgálaton).

Noha mindegyik fölszólaló képviselő arra hivatkozott, hogy nem politikai, hanem szakmai vitát akar folytatni a taxis rendeletről („abban maradtunk, hogy nem politizáljuk túl a kérdést” – mondta például Tarlós), alapvető szakmai szempontok maradtak említés nélkül. Hivatkoztak

¹²⁰ „Főpolgármester úr a beszédében kevéssé említette meg az utasokat és azt, hogy milyen hatása lesz ennek a rendeletnek az utasokra leginkább az áron keresztül (Somfai Ágnes, független). „A Fővárosi Önkormányzatnak az utasok érdekét kell nézni. ... a szolgáltatás színvonalát említi (a rendelettervezet – RP), de az utasok elégedettségét nem (Molnár Gyula, MSZP). „Talán a legfontosabbat, az utasokat kifejejtette (a főpolgármester – RP) (Kaltenbach Jenő, független) (Fővárosi Közgyűlés, 2013. április)

ugyan, például a GVH állásfoglalására, de annak legfontosabb megállapítása, miszerint a taxis piac erősen szegmentált, s a szabályozásnak ehhez kellene igazodnia, szóba sem került. Ehelyett mindenféle támpont nélküli „vita” folyt arról, hogy túl magas-e az ár, csökken-e és ha igen mennyivel a kereslet.

Bulvár szintű sejtetesként merült csak föl a vitában az, a taxis folklórban is megfogalmazott gyanú, miszerint egyetlen cég vagy érdekcsoport piaci megerősítését, egyeduralmi törekvéseit szolgálják az új szabályok. Netán speciálisan testre szabottak a műszaki paraméterek, a cégekre vonatkozó előírások. Molnár Gyula MSZP-s szónok azonban csak egy megalapozás, adatolás, indoklás nélküli félmondatot szánt erre: „megjelenik egy erős gazdasági szereplő a színen, akinek jól láthatóan az érdekét kezdi képviselni minden előterjesztés”. Pedig, ha volt ilyen szereplő, a taxis érdekképviselőkkel a 2005-ös rendeletalkotási kísérlet idején még szoros kapcsolatban álló MSZP két év alatt kideríthette volna, ki ő és hogyan szabták rá a rendeletet. A sejtetés folytatódott a rendelet módosításáról folytatott két hónappal későbbi vitában: „Valószínűsíthető, hogy pár tőkeerős társaság marad majd a piacon, akik a mai utasszámnál jóval kevesebbet fognak szállítani és mindezt drágábban fogják tenni. Nagyon gyanús, hogy esetleg pár cég gazdasági érdekéhez igazítják az egész szabályozást.” – mondta Somfai Ágnes ekkor, ugyancsak indoklás nélkül.

Mint már említettem, az egész rendelet-előkészítési folyamatból intézményesen kimaradt a fogyasztó, mint a piac egyik nem elhanyagolható szereplője. Ráadásul a fővárosnak nem is voltak hiteles információi a kereslet szerkezetéről, a fogyasztói igényekről, a taxis piac fogyasztói megítéléséről. Egyetlen ilyen felmérés készült ugyanis a főváros megbízásából, de az éppen 2013. április 4. és 7. között – tehát két nappal a közgyűlési vita előtt. Az eredményeket pedig a rendelet elfogadás után két nappal, június 11-én tették közzé A budapestiek döntő többsége egyetért az új taxirendelettel címmel.¹²¹ Az időzítése okán nyilvánvalóan propaganda célú – döntés-előkészítésre már nem, a rendelt ismerete nélkül, annak hiteles értékelésére még nem alkalmas - Medián-felmérésről a városháza elégedetten állapította meg:

„A kutatás eredményei visszaigazolják: a sok évtized megoldatlan problémája és felgyűlt indulata után igen érzékeny budapesti taxiskérdésben a Fővárosi Közgyűlés olyan rendeletet tudott alkotni, mely főbb szabályozási elemeiben, célkitűzéseiben nem

¹²¹ A Medián által végzett felmérés szerint a budapestiek nagy többsége egyetért a dohányzási tilalommal (84%), a kötelező klímával (89%), a csomagtartó minimális méretének (86%) és a minimális motorteljesítménynek (84%) a meghatározásával, és valamivel több mint felük a kötelező bankkártya-elfogadással (51%), a kötelező sárgítással (51%). A kötelező hatósági árat is többen (47%) támogatták, mint az egyetlen alternatívaként felkínált maximált árat (42%). (Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala és a Budapesti Közlekedési Központ közleménye, 2013. április 11. <http://budapest.hu/Lapok/A-budapestiek-d%C3%B6nt%C5%91-t%C3%B6bbs%C3%A9ge-egy%C3%A9rt-az-%C3%BAj-taxirendelettel.aspx>)

csak a fővárosi taxis érdekeképviselők többségének, de a budapestiek többségének támogatását is bírja.”

Ám a rendelet április 9-i megalkotása után, mint ha mi sem történt volna, a taxisok tovább tiltakoztak, a főpolgármester ismét egyeztetett. Közben Tarlós – immár két évnyi közös tárgyalás, egyeztetés, rendeletszövegezés után - rendületlenül panaszkodott a zűrzavaros, kiismerhetetlen taxisokra¹²²:

„A Rendelet elfogadását és 2013. április 18-ai kihirdetését követően, újabb főpolgármesteri egyeztetésekre került sor a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgáltatók képviselőivel, amelyek eredményeként a Rendelet eltérő szöveggel történő hatályba léptetéséről szóló rendelet megalkotása vált szükségessé” - indokolja az előterjesztés¹²³ egy új, módosító rendelet megalkotását alig egy hónappal az előző elfogadása után¹²⁴. Az előterjesztésből kiderül, hogy „a záró és átmeneti rendelkezések további kiterjesztése vált szükségessé, tekintettel arra, hogy a személytaxi-szolgáltatást végző személygépkocsik **egyharmada jelenleg 10 évesnél idősebb**” (kiemelés tőlem – RP). Az utóbbi tény egyébként, előzetes tanulmányok hiányában is közismert volt a szakmában. Nem kevésbé az a megállapítás, miszerint: „a gazdasági válság miatt nehézséget jelent a taxisoknak a jelenlegi gépjármű megfelelő korúra történő cseréje”. Új felismerésként került be az előterjesztésébe az a tény is, hogy egyes kombi autók katalógusában csak „a személygépkocsi kombi részének ablak-magasságáig veszik figyelembe a csomagteret, ami így néhány típusnál 20-30 literrel kisebb, mint a Rendeletben meghatározott minimális 430 liter”. Konkrétan első sorban a taxisok körében éppen az utóbbi években népszerűvé vált Chevrolet Lacetti SW autóról van szó, amelyeket az eredeti rendeletben taxizásra alkalmatlanná minősítettek, az alsó határ 390 literre csökkentésével azonban rehabilitáltak.

¹²² „Tárgyaltam a taxisok képviselőivel. ... Ezeket a plakátokat most nemigen értem - három ember idején egy plakáttal, amin rég túl vagyunk, hatszáz egyeztetés után ... Hatvanötezer egyeztetést lefolytattunk, amit önök most plakátolnak, arról az összes létező egyeztetésre bejegyzett taxis képviselővel tárgyaltunk, úgyhogy nem is értem ezt az egészséget, ami itt most folyik a színekről; ... hiszen teljes egyetértésben állapodtunk meg. ...Higgyék el, néha nem könnyű megállapítani, hogy ki kit jogosult képviselni a taxis társadalomban, és az egyeztetéseket az sem könnyítette meg, hogy a taxisok egymás közt nem tudtak egy csomó mindenben megegyezni, nem beszélve a fuvarszervezők és a taxisok közti, olykor áthidalhatatlannak látszó ellentétekről. Nézzék: mi önökön segíteni akartunk és akarunk is és fogunk is. (Tarlós István főpolgármester, napirend előtt a Fővárosi Közgyűlés 2013. május 2-i ülésén, a taxisrendelet módosítására vonatkozó előterjesztés visszavonásának indoklásakor. http://budapest.hu/kozgyules/Lapok/2013_05_29.aspx)

¹²³ A főpolgármester előterjesztése a közgyűlés részére, 2013. május; FPH061 /1865 - 7 /2013

¹²⁴ „Ha a főpolgármester úr az elmúlt hónapokban az egyeztetés helyett, a véleménycsere helyett, amikor is a saját véleményével küldte ki az embereket, meg is hallgatta volna a taxisokat, akkor talán nem kerülünk abba a helyzetbe, hogy amit hónapok óta mondunk ellenzéki oldalról, hogy vegyék már észre, hogy körülbelül 30-40 százalékkal csökkenni fog a szolgáltatók száma ezzel a rendelettel. S lássunk csodát, a múlt heti vagy az előző előterjesztésben ezt végül is elismerték.” (Molnár Gyula, MSZP hozzászólása a közgyűlés 2013. június 19-i vitájában)

Az áprilisban elfogadott rendelet még a szeptemberi hatálybalépés előtti, júniusi módosítása ezen túl is az addigra már bedarálóknak tűnt taxis kisvállalkozók részleges győzelmét jelentette az utóvédharcokban. Igaz, volt miből engedniük az ismét személyesen Tarlós által vezényelt fővárosi szabályozóknak. A taxik 10 éves korhatárának eltörlését¹²⁵ ugyan továbbra sem sikerült elérniük a taxisoknak, de azt igen, hogy ez 2015 közepéig csak az újonnan piacra lépők számára legyen kötelező, a bent lévőkre pedig csak az után. Ugyanaddig kitolták az autók teljesítményére és környezetvédelmi besorolására vonatkozó szabályok kötelezővé tételét a már működő taxikra vonatkozóan.

VÁLTOZATOK SZABÁLYALKOTÁSRA: BUDAPEST ÉS ÍRORSZÁG

A budapesti taxisabályozási tárgyalások megkezdésével körülbelül egy időben egy kétszáz oldalas átfogó tanulmány¹²⁶ publikálásával ért véget Írországban az ottani taxisabályozás felülvizsgálata és a változtatásokra tett javaslatok alapján egy új törvény előkészítése. Nem találtam nyomát annak, hogy ennek a Magyarországon is hasznosítható – nemzetközi összehasonlító elemzéseket tartalmazó, szabályozási modelleket bemutató – elemzésnek bármiféle hatása lett volna a hazai vitákra, sőt annak se, hogy a tárgyalások résztvevői egyáltalán ismerték ezt a tanulmányt. Mindazonáltal tanulságos összehasonlítani a két döntéshozó folyamat módszereit és tartalmi kimenetelét.

Előrebocsajtom: az összevetés ellen szól, hogy látszólag almát körtével hasonlítok össze: az ír taxis **törvény** előkészítését a magyar főváros taxis **rendelet**ével. Ugyanakkor mindkét esetben az adott ország hosszú idő után megszületett első átfogó – a liberális szabályozást felváltó - taxis jogszabályáról van szó.

Írországban a 2000-ben végrehajtott liberalizálást követő reregulálást értelem szerűen egy új – 85 oldalas – taxis törvény megalkotásával kezdték, amely egyebek között hosszan részletezi, hogy a továbbiakban mit szabályozhatnak a helyi hatóságok.

Magyarországon fordítva történt. Először rajtaütésszerűen hozzáfogtak a fővárosi taxi-rendelet megalkotásához. Ezt néhány hónapra szüneteltették, amíg a parlament gyorsított eljárásban megalkotta a személyszállításról szóló törvényt. Ennek a 65 oldalas kódexnek a taxizással foglalkozó egy oldalnyi része felhatalmazást ad helyi taxis rendelet megalkotására. A törvény azonban csak azt mondja meg, hogy a hozzá tartozó kormányrendeletben előírtakon túl mire terjedhet ki a helyi rendelet – a kormányrendelet azonban a mai napig nem született meg¹²⁷.

¹²⁵ „A 15 éves gyönyörű Mercedesem helyett majd veszek egy 6 éves roncs Daciát. Nem lehetett meggyőzni őket, hogy nem a kor számít.” (Interjú érdekképviseleti vezető taxissal) A korhatárt nem csak magyar taxisok tekintik ésszerűtlen bürokratikus szabálynak. Ned O’Sullivan szenátor vetette föl az ír parlament felsőházában a taxi-törvény vitájában 2013. január 23-án: „Egy modern tízéves Jaguárral mentem a reptérre. Gyönyörű volt, tiszta bőr belsővel. A taxisofőr elmondta, hogy *(a dublini tíz éves korhatár miatt – RP)* most kénytelen lesz egy fiatalabb autóra cserélni, de mivel újat nem engedhet meg magának, ezért vesz majd egy ötéveset, amelyik biztosan nem lesz olyan kényelmes, mint ez a Jaguar. Miért ne lehetne rugalmasabb a szabályozás a márkás autók esetében, függetlenül a koruktól, ha egyszer jó bennük utazni?”

<http://oireachtasdebates.oireachtas.ie/debates%20authoring/debateswebpack.nsf/takes/seanad2013012300012?opendocument>

¹²⁶ Review Group (2011)

¹²⁷ „Hiányzik a kormányrendelet. Először úgy volt, hogy 2011-re lesz. A taxisok verték az asztalt. Aztán mindig kitolták egy fél évvel. Legutóbb már azt mondta a minisztérium, hogy nincs rá EU-szabály, tehát nem kell sietni. Most már biztosan nem készül el a választásokig. A minisztérium egyébként sokkal liberálisabb szabályozást akart. Végül született egy olyan megállapodás, hogy csak szigorúbb lehet a törvénytől. (Interjú szakhatósági középvezetővel)

Ennek dacára megalkotják a 20 oldalas fővárosi taxis rendeletet – némileg túlterjeszkedve azon, aminek szabályozását a törvény az önkormányzatokra hagyta. Így alakult ki az a helyzet, hogy a fővárosi taxi-rendelet ma az egyetlen részletes hazai jogszabály a témában – az ír esettel való összevetés tehát ennyiben releváns.

Noha mindkét országban a reform alapvető gazdasági indítéka a válság miatt kialakult taxi-piaci túlkínálat volt, eltérő módon fogtak hozzá új jogszabály megalkotásához. Budapesten a taxisok demonstrációjára adott válaszként a főpolgármester kezdeményezett tárgyalást az érdekképviselőkkel. Dublinban kormányhatározat nyomán kezdődtek tárgyalások egy átfogó helyzetelemző, intézkedéseket megalapozó és javasoló tanulmány elkészítéséről. Ennek megfelelően a budapesti egyeztetések első sorban az indulatok mederbe terelését, a taxis szakma érdekeinek, vágyainak felmérését célozták, Dublinban végig a fogyasztót jobban kiszolgáló szabályozás volt az elsődleges cél (ezen belül új igényként a fogyatékosok taxihasznaátát támogató szabályozás), kiegészülve a sofőrök és a fuvarszervezők számára is rendezett viszonyok megteremtésével.

Mindezek következményeként eltérő volt a munkamódszer is. Budapesten a taxis szakma által kezdeményezett témákról kezdődtek tárgyalások – mindenféle előtanulmány nélkül. Dublinban a tárgyalások célja a már említett elemzés elkészítése volt. Ennek során egy szakértői tanulmány is készült, a résztvevők által feltehetően nem vitatott adatokkal, elemzésekkel. Ilyen volt például az ír taxiárak, a taxiellátottság vizsgálata nemzetközi összehasonlításban, figyelembe véve a jövedelmeket, taxihasznaati szokásokat stb. (Ezek ismeretében a dublini polgármester nem mondhatta például azt, amit budapesti kollégája, hogy városában ugyanannyi taxi van, mint Londonban.) Budapesten úgy tárgyaltak a felek, hogy alapvető adatoknak nem voltak birtokban, illetve elhallgatták saját, és nem feltétlenül ismerték el egymás adatait.

A budapesti tárgyalások az érdekegyeztető fórumok mintájára szerveződtek: formálisan ott voltak az állam (főváros), a munkáltatók (fuvarszervezők) és a munkavállalók (taxisok szervezetei) képviselői. Részben az érdekképviselők kiforratlansága, részben a tárgyalások előkészítetlensége okán azonban hamar kitűnt, hogy a résztvevők inkább magánszemélyek¹²⁸, cégvezetők, tisztázatlan háttérű szakszervezeti vezetők, akiknek valójában nincs mandátumuk valamely „érdekcsoport” teljeskörű képviselésére. Ezért is vádolhatták a résztvevők lépten nyomon egymást azzal, hogy voltaképpen kizárólag saját cégük érdekeit képviselik (például a taxik egységes színéről folytatott vitákban¹²⁹). Az egész döntéshozatali folyamatban, ha úgy tetszik, kódolva voltak a nem várt következmények.

Az ír testületben többségben voltak az állami intézmények képviselői (mellettük egy-egy diszpécser illetve taxisofőr valamint néhány érdekképviselési vezető ült a bizottságban). Tagja volt például a versenyhatóság, a fogyasztóvédelem, a fogyatékosokkal foglalkozó hatóság, a közlekedési hatóság, a szociális ügyi minisztérium delegáltja – olyan szempontok képviselői, amelyek a hazai egyeztetéseken jószerevel föl se merültek.

Érdekes módon, a végső fázisban - ahol már lényegében csak politikusok vettek részt – több hasonlóságot is mutatott a dublini és a budapesti szabályalkotási folyamat.

„Mint tudjátok, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium előtt van a taxis-rendelet tervezet... Számunkra kellemes meglepetés volt a hivatal pozitív hozzáállása. Igazából az ő részükről inkább támogatást éreztünk, mint ellenállást.....Az osztályvezető feszített tempót diktált, hiszen az elképzelés szerint 2013 júl. 1-től már bevezetésre kerülne a rendelet” Farkas Zsolt TGFSZ-elnök levele kollégáinak, 2013.02.08. https://www.facebook.com/permalink.php?id=201769053193344&story_fbid=481189685251278

¹²⁸ A tárgyalásokon a taxis fuvarszervező cégektől a második-harmadik ember vett részt, plusz a szakszervezetek képviselői. De nem úgy volt, hogy a taxis szakma képviselői plusz a fővárosi rendeletalkotók ültek ott. Hanem olyan emberek, akik 20-25 éve vannak a pályán, taxisként kezdtek, aztán lett belőlük cégvezető. De ahogy megállapodtunk valamiben, a többiek föllázadtak, mondván, hogy az a szabály éppen egy konkrét cégnek kedvez. (Interjú szakhatósági középvezetővel)

¹²⁹ Az első javaslat a fehér alapon kék kocka-csík volt, ami ellen tiltakoztak a taxisok, mondván, sértő, mert összetéveszthető a rendőrökkel. A második a barcelonai sárga-fekete volt, amire azt mondták, a feketén meglátszik a kosz. A harmadik javaslat az ezüstös volt, de erre azt mondták, az a Citynek kedvezne, mert korábban ők preferálták az ezüstöt. (Interjú szakhatósági középvezetővel)

Alan Kelly közlekedési államtitkár és Tarlós István főpolgármester egyaránt a rendteremtés jogszabályaként mutatták be expozéjukban az új taxisabályozást. „A sofőrök szenvednek a gátlástalan taxisok által támasztott tisztességtelen versenytől, míg a fogyasztók nem érzik magukat biztonságban, vagy nem bíznak a taxi-ágazat professzionális működésében.”¹³⁰ – mondta 2013 januárjában Dublinban felsőházi expozéjában Kelly. Három hónappal később Budapesten pedig így beszélt Tarlós a Fővárosi Közgyűlésben: „...torzított és erősen túltelített a piac. Az átláthatatlan és manipulált tarifák jellemzőek. Mindenki tudja, a taxisok legjobban, hiszen sokan közülük szenvedő alanyai voltak hosszú időn keresztül úgynevezett maffiamódszereknek, nem lehet ezt másképp nevezni.”¹³¹

Ami az állítások megalapozottságát illeti: felmérések, elemzések, adatok hiányában a budapesti főpolgármester nem rendelkezett hozzájuk elegendő információval. Kelly ugyan rendelkezett - és expozéjában folyamatosan hivatkozott is a bizottság (Review Group) elemzésére -, ám azokból meglehetősen merész dolog volt a fenti következtetéseket levonni. A bizottság tucatnyi összegző megállapítást tett – például, hogy a taxipiacon 13-22 százalékos túlkínálat van, amit szigorítással, a nem megfelelő szereplők kiszűrésével illetve a kimenet megkönnyítésével lehet mérsékelni; vagy, hogy a taxizás Írországból más országokhoz viszonyítva ugyan drága, de a bérszint, a foglalkoztatottság, a népsűrűség alapján megfelel a modellezettnek. Ugyanakkor a szolgáltatás minőségéről korántsem volt olyan lesújtó a véleménye, mint a gátlástalan taxisokról, tisztességtelen versenyről szónokló államtitkáré. Sőt, a jelentésben az állt, hogy „a szolgáltatás minősége általában véve jó”¹³².

Maga az elfogadott írói törvény egyébként valóban jórészt szigorítások gyűjteménye. Például, hogy taxiengedélyt csak természetes személy kaphat (és nem a gépkocsi, mint pl. Magyarországon); az elbírálásnál figyelembe kell venni a folyamodó személyiségét („whether the applicant is of good character”); szigorúbban ítélik meg a büntetett előéletet, amibe a külföldi elítélés is beleszámít. A diszkvalifikálás ráadásul visszamenőleges hatályú, tehát azokra a jogerősen elítéltekre is vonatkozik, akikre a törvény hatálybalépése előtt szabták ki a büntetést, de az új törvény értelmében még nem járt le az az idő, ameddig nem vezethetnek taxit.

Beépítették ugyanakkor a törvénybe a bizottság által legfontosabbnak tartott, a fogyatékosok taxihoz jutását megkönnyíteni hivatott ajánlásokat is.

5. JÖVŐBE PILLANTÁS

A fővárosi taxirendelet hatálybalépése radikálisan átalakította a piacot. A fuvarszervezők száma már szeptember 1-je előtt az egyharmadára csökkent: az addigi 21 cég közül 2014. március 31-ig csak 11 kapta meg az engedélyt további működésre¹³³. Az engedéllyel rendelkező taxik száma állítólag 5300-ra csökkent a korábbi 6 ezerről.¹³⁴

¹³⁰ <http://oireachtasdebates.oireachtas.ie/debates%20authoring/debateswebpack.nsf/takes/seanad2013012300009?opendocument>

¹³¹ Fővárosi Közgyűlés (2013 április)

¹³² Review Group (2011)

¹³³ A BKK közleménye szerint: „2014. március 31-éig tizenegy társaság minősítése volt sikeres, és kapta meg előzetes hozzájárulásunkat; egy társaság az informatikai minősítésen való alkalmatlansága miatt jelenleg ismételt auditra vár; további egy, a hiánypótlás teljesítésére váró társaság a minősítési eljárásban időközben minősített cégbe olvadt.

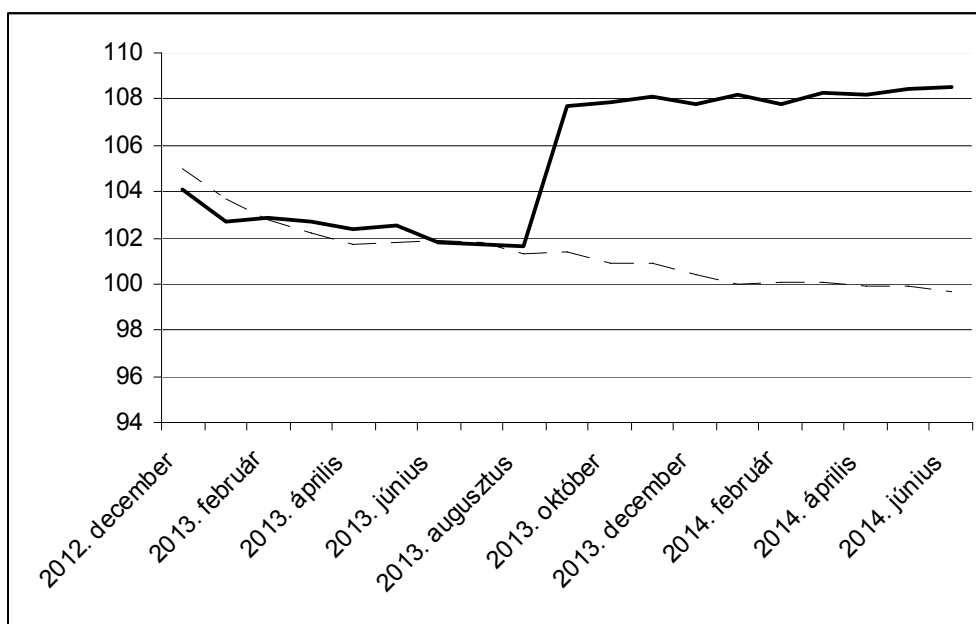
<http://budapest.hu/Lapok/Folytatjuk-a-taxisok-fokozott-ellen%C5%91rz%C3%A9s%C3%A9t.aspx>

¹³⁴ Interjú érdekképviselői vezetővel

A korábbi ármaximumnál lényegesen magasabb fix tarifa (a KSH által mért tényleges árváltozást a 6. ábra mutatja) hatására visszaesett a forgalom (*pontos adatok a tanulmány lezárása idején nem álltak rendelkezésre, csak szakmabeliek szóbeli közlései*), ami azonban – ahogy az várható volt – eltérő módon érintette a fuvarszervező cégeket. Azok a régóta a piacon lévő nagy fuvarszervezők, amelyeknek tarifája elérte vagy megközelítette a korábbi legmagasabb hatósági árat, kisebb, 20 százalék körüli forgalom-csökkenést szenvedtek el (más becslések szerint akár még nőhetett is az árbevételük¹³⁵), az addigi „olcsójánosok” viszont legalább 30-40 százalékosat.¹³⁶

6. ábra

Árváltozások az előző év azonos hónapjához képest (— taxi; ---- infláció)



¹³⁵„Fix tarifa azért lett Budapesten, mert a két legnagyobb társaság, a Főtaxi és a City Taxi mellé állt. ... A City Taxi és a Főtaxi nem számította el magát. Forrásaink elsőként a City Taxit nevesítették, mint a rögzített ár vitathatatlan nyertesét. A társaságnak sikerült növelni a forgalmát, miközben a budapesti taxis piacon a rendelések száma átlagosan 10-30 százalékkal [esett vissza](http://magyarnarancs.hu/tranzit/hogy-ketyeg-a-taxiora-fovarosi-helyzetkep-az-uj-rendelet-utan-88554). <http://magyarnarancs.hu/tranzit/hogy-ketyeg-a-taxiora-fovarosi-helyzetkep-az-uj-rendelet-utan-88554>

¹³⁶ „Most már látjuk, hogy átalakult a piac. Akik hozzászórtak a drágább árhoz, mert addig is ilyennel jártak, mint a City vagy a Főtaxi, azok elfogadták a valamivel magasabbat is. Akik viszont a 130-140 forintos taxikkal jártak, azoknak a zöme nem a taxizásról mondott le, hanem a minőség felé mozdult el. A korábban drágának számító régi nagy cégek tehát kétszeresen is jól jártak, egyrészt nem veszítették el régi ügyfeleiket, másrészt hozzájuk áramlottak a korábbi olcsójánosoktól. Az olcsójánosok rosszul jártak, a piacnak az a része átalakult, több cég megszűnt. Összesen 11 fuvarszervező maradt. Egy-két év múlva négyen-öten lesznek.” (Interjú érdekképviseleti vezetővel)

„A változás nyertesei a tőkeerős fuvarszervezők, akik eddig is magasabb áron szolgáltatottak, vesztesei a piacon olcsóbb díjakkal fuvarozó társaságok. Bár a fix tarifát a taxisok megélhetési törekvése hívta életre, következményként a piac újrafelosztása jut érvényre leghamarabb. Várhatóan 5-6 nagyobb társaság marad életben, és csak később valósulhat meg az eredeti cél, hogy 1000-1500 taxissal kevesebb legyen az utcákon.” <http://magyarnarancs.hu/tranzit/hogy-ketyeg-a-taxiora-fovarosi-helyzetkep-az-uj-rendelet-utan-88554>

Nagy elánnal kezdett hozzá a hatóság az új szabályozás egyik kulcselemének tekintett ellenőrzéshez. Az első hét hónapban a megvizsgált közel négyezer taxi egynegyede nem felelt meg a követelményeknek, de mindössze tíz esetben tagadták meg az engedély kiadását.¹³⁷ A korábbiaknál nagyságrendekkel több – az első hat hét alatt 1726 – próbautazás viszont nem hozott nagy fogást: 200 esetben nem adott számlát a taxis, és mindössze 20 esetben tapasztaltak árdrágítást. A TGFSZ ugyanakkor már az első félév ellenőrzési tapasztalatai alapján panaszlevelet írt a főpolgármesternek „a Budapesti Közlekedési Központ részéről a taxigépkocsivezetőket ért jogtalan ellenőrzési gyakorlattal kapcsolatban”¹³⁸.

Ahogy az egy túlszabályozott, rugalmasságától megfosztott piacon várható volt¹³⁹, a taxi-piac szereplői is próbálnak mozgásteret teremteni maguknak. Az első jelek szerint kétféle módon: kivételek kilobbizásával, illetve a szabályok kijátszásával vagy legalábbis a joghézagok megtalálásával.

Tarlós már a hatálybalépés előtt kivételes elbánást helyezett kilátásba a feltehetően jó érdekérvényesítő képességgel rendelkező luxusszállodákhoz kötődő taxisoknak¹⁴⁰.

A fix tarifa lazítását is szinte az elő pillanattól fogva megkezdte az egyik fuvarszervező: különféle kártyákon később beszámítható bónuszpontokat írtak jóvá az utasoknak. (Más fuvarszervezők ezért panaszt tettek, mire a feljelentett azért panaszolta be a panasztevőket, mert ők meg nem használták a rendeletben előírt csendes – azaz GPS-alapú – címkidást.)

¹³⁷ „A 2013. szeptember 1. és 2014. március 31. közötti időszakban 3782 taxi minősítő vizsgálatát végeztük el. Ezek közül 2909 jármű felelt meg az előírásoknak, 863-nál hiánypótlásra, javításra volt, illetve van szükség, 10 járműnél pedig véglegesen elutasítottuk a kérelmet, azokat javíthatatlanul alkalmatlannak találtuk a taxiközlekedésben való szolgáltatásra.” <http://budapest.hu/Lapok/Folytatjuk-a-taxisok-fokozott-ellen%C5%91rz%C3%A9s%C3%A9t.aspx>

¹³⁸ „A Budapesti Közlekedési Központ egyik felelős vezetőjének önkényuralma hatja át az egész ellenőrzési procedúrát, az ellenőrök büntetés-orientált munkája valamint az ellenőrzésben talált hibák elfogadhatatlanok.” <http://tgfsz.hu/news/58/tgfszpanaszt-nyujtott-be-tarlos-istvan-fopolgarmester-urhoz>

¹³⁹ „Dióslaki Gábor, egy a taxizásból nemrég kiszállt volt cégvezető úgy tudja, gyakorlatilag a piac minden szereplője töri a fejét valamilyen utasbarát megoldáson. A visszatérő utasokat szeretnék megtartani különféle kedvezményekkel. Például úgy, hogy a vásárlói kártyákhoz hasonlóan pontokat adnának a fuvarok után, amellyel a következő utazás árát csökkenteni lehetne. Feltöltőkártyákkal is próbálkoznak a taxis cégek. Ezeket a mobiltelefonéhoz hasonlóan lehetne feltölteni. Ha például valaki 5 ezer forintos csomagot vásárol, akkor azért akár 6-8 ezer forintig utazhatna. Dióslaki Gábor szerint jövőre állhat be az új rendszer, és akár 40 százalékkal is olcsóbb lehetne a taxizás a törzsutasoknak. (...) Az általunk megkérdezett társaságok azt közölték a Blikk-kel, keresik az utasbarát megoldásokat, de mindenképp betartják az új taxirendelet előírásait” [blikk.hu](http://www.blikk.hu/blikk_aktualis/kicszeleznek-a-taxisok-az-aremelest-2208823) 2013.9.01. http://www.blikk.hu/blikk_aktualis/kicszeleznek-a-taxisok-az-aremelest-2208823

¹⁴⁰ „A szállodáknál esetleg kivételt tehetünk az egyszékes fekete színnel – ezt még meggondoljuk”. Infórádió, 2013.08.23.

A TGFSZ már októberben háromféle burkolt árcsökkenésre hívta fel a figyelmet, mondván „ha azt észleljük, hogy a fuvarszervező irodák tevékenysége, a természetes és tisztességes üzleti kapcsolaton túl terjeszkedik, és ezzel a taxis vállalkozóknak jelentős kárt okoznak, kötelességünknek érezzük, hogy az elsők között jelezzük ezeket az eseteket az illetékes hatóságoknak.”¹⁴¹

Nyomban a rendelet elfogadása után megindult a definíciós vita a taxi fogalmáról. Ennek hatósági lezárását nem várva beindult a „transzfer”-nek keresztelt alternatív szolgáltatás, amely voltaképpen csak abban különbözik a taxitól, hogy utcán nem lehet leinteni, és nem hatósági áras¹⁴². Az ajánlott ár akár mindössze a fele-harmada is lehet a hatósági áras fuvardíjnak.

¹⁴¹ „Néhány fuvarszervező burkolt kedvezményekkel, akciókkal, esetenként konkrét engedményekkel szegi meg szándékosan a rendelet előírásait, a vonatkozó törvényt. (...)

Kedvezményes, feltöltő-kártyás rendszer: (...) a felhasználó egy bizonyos összeg feltöltésével egy, a feltöltött összegnél magasabb összeget tud taxi-használatra fordítani. (...) ezzel a hatósági árnál kedvezőbb áron veszi igénybe a szolgáltatást. (...)bár közties szereplőként a fuvarszervező jelen van, végső soron a taxis adja a törvénytelen kedvezményt úgy, hogy ez ellen semmit nem tud tenni.

Pontgyűjtő akciók: a felhasználó teljes árat fizet, mégis (...) a gyűjtött pontokat „levásárolhatja”, olyan kedvezményben részesül, mely a rögzített hatósági árat csökkenti. Felhoznék egy (...) ismert példát. A Nemzeti Dohányboltok indulását megelőzően a dohánytermék vásárlásakor semelyik értékesítő helyen pontot nem írtak fel a pontgyűjtő kártyákra. Pontokért dohányterméket nem lehetett vásárolni. Minden, a hatósági rögzített árat megkerülő pontgyűjtő rendszer a rendelet és törvény arcátlan megkerülése. Szégyen, hogy ilyen szándékos jogsértő magatartás büntetlenül marad!

Telefon-sorsolás: (...) az egyik fuvarszervező, viszonylag sűrű időszakonként egy Magyarországon prémium kategóriás telefont (I-phone) sorsol ki az utasok között. (...) ha figyelembe vesszük, hogy a fuvarszervezők a taxis által befizetett fuvarszervezési díjből tudnak ilyen felajánlásokat tenni, a taxisok pedig a hatósági ár alkalmazásával tesznek szert bevételre, így közvetetten mégis a hatósági ár alkalmazásának közvetett megkerülését célozzák.” (<http://www.hain.hu/wp-content/uploads/2013/11/Lev%C3%A9l-1.-TGFSZ-%C3%A1ll%C3%A1sfoglal%C3%A1s-a-hat%C3%B3s%C3%A1gi-%C3%A1ralkalmaz%C3%A1sr%C3%B3l.pdf>)

¹⁴² „Cégünk a hatósági áras budapesti taxik alternatívájaként 2013 nyaratól kínálja reptéri szolgáltatásait. Szervezeti formánk: autóbérlés gépkocsivezetővel. Ön tehát nem taxit bérel (sofőrrel), egy fuvarszervező irodától, hanem személyautót és gépkocsivezetőt egy bérautó szolgálattól. A fentiekből adódóan tudunk továbbra is transzfert hirdetni és teljesíteni, ellentétben a hatósági áras taxival. (...) Weboldalunk célzottan a reptérre illetve a reptérről jelentkező fuvarigény kiszolgálására jött létre, de emellett bármilyen kiállási pontról bármilyen célállomásra felvesz rendeléseket.” (http://www.ferihegyexpress.com/gyakori_kerdesek.html)

ÖSSZEGZÉS

A városi bérkocsizás több évszázados története azt mutatja, hogy a korlátozás nélküli szabad verseny ezen a piacon óhatatlanul piaci kudarchoz vezet: nem alakul ki egyensúlyi ár, gyenge, sőt egyre gyengülő a minőség, a piaci anomáliák a rendszer szerves részei. A budapesti taxi-piac kialakulásától, a nyolcvanas évektől kezdve ilyen értelemben egy elhanyagolt szabályozású piac volt. Ennek általános oka, hogy sok más részpiachoz hasonlóan spontán módon alakult ki, az itt egyébként is viszonylag korán kezdődő spontán privatizáció során. A szabályozó állam/önkormányzat eleinte feltehetően nem is gondolt arra, hogy a taxizás a piacgazdaság sajátos területe, ahol a szabad verseny által kínált előnyök, éppenséggel csak szabályozott körülmények között bontakozhatnak ki. A szabályozatlanság speciális oka lehetett a taxisoknak az 1990-es taxisblokádkhoz köthető „tekintélye”, magyarul az attól való szabályozói félelem, hogy a jól szervezett taxisok úgymint hatékonyan ellenállnának az állami beavatkozásnak.

Mindazonáltal a piac a kilencvenes években részben konszolidálódott, mégpedig úgy, hogy két jól elkülönülő szegmensre szakadt. A piac 80-90 százalékát kitevő telefonos és szerződéses szegmensekben működött az egészséges ár- és minőségi verseny, a hagyományos leintéses piacon viszont többnyire maradt a lenyúlással, törvénytelen eszközökkel folyó konkurenciaharccal jellemezhető piaci kudarc.

A 2008 őszen kiobbant válság jelentős keresletcsökkenést hozott, amire ugyan rugalmasan relatív árcsökkenéssel reagált a piac, de így is tovább duzzadt a már korábban is megmutatkozó túlkínálat. Az egyre frusztráltabb taxisok petíciókban, utcai demonstrációkon követeltek szigorú szabályozást: **fix árat, létszámkorlátot**, több drosztot és szigorúbb ellenőrzést. A korábban hangadó fuvarszervezők mellett egyre inkább hallatszott a mezey taxisok illetve az ő szervezeteiknek a hangja. Követeléseik részben találkoztak az egyébként is a rendteremtéssel kampányoló új városvezetés szándékaival. 2011 nyarán tárgyalások kezdődtek egy új fővárosi rendelet megalkotásáról, amely végül 2013 áprilisában született meg, júniusban módosították, és 2013 szeptember 1-től 2015 július 1-ig több lépésben lép(ett) életbe.

A 2011 NYARÁTÓL 2013 NYARÁIG TARTÓ DÖNTÉSI FOLYAMAT FŐBB JELLEMZŐI:

1. Megbízható adatok, elemzések, nemzetközi tapasztalatok ismeretének, alkalmazásának szinte teljes hiánya.
2. A tárgyalások az érdekegyeztetés hagyományos modelljét követték (munkáltató=fuvarszervezők/kamara, munkavállaló=taxis kisvállalkozó/az ő szakszervezeteik, állam=főpolgármester megbízottai), de tisztázatlan volt, hogy ki kit, milyen alapon képvisel. A fogyasztó érdeke intézményesen meg sem jelent.
3. Az érdekképviseltek legitimitációjának folyamatos eróziója – részben a főváros erre irányuló tudatos megosztó stratégiájának köszönhetően.
4. Helyben járás: ugyanazoknak a konfliktusos témáknak folyamatos újratárgyalása racionálisan strukturált megoldások (például a piac szegmentáltságának megjelenítése a szabályozásban) nélkül.
5. Az eleve gyenge és tovább gyengülő érdekképviseltekkel szemben egyre inkább egyeduralkodóvá váló fővárosi akarat érvényesülése. Hangsúly az akaraton, annak iránya és célja változó.

* * *

Visszatérve a kutatás címéhez, most csak azt tudjuk, hogy ha majd valamikor a taxirendelet **nem várt következményeit** akarnánk felmérni, nem lesz mihez viszonyítani. Ugyanis, mint arra már többször utaltam, nem készült tárgyszerű, független elemzés a rendelet **várható** hatásairól – természetesen a nem várhatókról sem. Miután a döntéshozó az általa **elvártakon** (rend, jobb kiszolgálás, jobb minőségű autópark, magasabb taxis-jövedelmek stb.) kívül semmilyen más hatással nem számolt előre, minden olyan következmény, amelyet utóbb az érintettek (utasok, taxisofőrök, taxis cégek, állam, önkormányzat) negatívnak minősítenek majd, **nem vártnak** tekinthető. A rendelet előkészítésének és megalkotásának folyamatában mindenesetre megmutatkoztak mindazok a magatartások, amelyek Robert K. Merton szerint jó eséllyel vezetnek nem várt következményekhez egy-egy döntés esetében¹⁴³.

¹⁴³ Merton (1936) sorra veszi a döntések nem várt következményeinek lehetséges forrásait: 1. A reálisan megszerezhető tudásunk alapján nem kalkulálható, az erőforrás-korlátok (idő, pénz stb.) miatt eleve föl sem mért vagy a gyors cselekvés érdekében a döntéshozó által eleve ignorált következmények. 2. Tévedés: az alaposág hiánya a lehetséges következmények felmérése során. 3. a szándékolttól eltérő következmények figyelembevételére való képtelenség „patológikus megszállottság” okán. 4. „Az érdek azonnali parancsoló ereje” miatti tudatos ignorálása a lehetséges következmények számbavételének.

RÖVIDÍTÉSEK:

BKK - Budapesti Közlekedési Központ

BKIK – Budapesti Kereskedelmi és Ipari Kamara

GVH – Gazdasági Versenyhivatal

OTSZ – Országos Taxis Szövetség

TFTSZ - Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége

TGFSZ - Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete

IRODALOMJEGYZÉK

AB (1994): AB határozat 21/1994. (IV. 16.)

AJBH (2013): Az alapvető jogok biztosának jelentése az AJBH 3268/2013 ügyben; 2013. október 2. <http://www.ajbh.hu/documents/10180/111959/201303268.pdf>

Anderson, Kenneth (2002): The Rise of International Criminal Law: Intended and Unintended Consequences, [Journal of Consumer Policy](#)

2002, Volume 25, [Issue 1](#), pp 27-63 (<http://ejil.oxfordjournals.org/content/20/2/331.full>)

Bara Zoltán (1999): Bezáródó versenypiacok az átmeneti gazdasági rendszerekben, *Közgazdasági Szemle*, XLVI. évf., 1999. május (446–461. o.)

Bekken, Jon-Terje (2003): Taxi Regulierung in Europa, Institute of Transport Economics, Oslo

Bekken, Jon-Terje (2005): EXPERIENCES WITH REGULATORY CHANGES OF THE TAXI INDUSTRY, 9TH CONFERENCE ON COMPETITION AND OWNERSHIP IN LAND TRANSPORT, 2005

http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo9_papers/thredbo9-workshopD-Bekken.pdf

Bergantino, Angela S.; Longobardi Ernesto (2000): The deregulatory process in the taxi industry: a critical appraisal (con E. Longobardi), Working Paper della Società Italiana di Economia Pubblica, Pavia, ottobre, 2000. <http://www-3.unipv.it/websiep/wp/011.pdf>

Bergantino, Angela Stefania; de Villemeur, Etienne Billette; Longobardi Ernesto (2007): The taxi market: failures and regulation http://www.sietitalia.org/siet9/papers/Bergantino_SIET%202007.pdf

BKIK, MKK, FUVOSZ, KKVSZ, TFTSZ, OTSZ (2009): Javaslat a személytaxis és személygépkocsis személyszállítás (taxi) átfogó szabályozásra, 2009. október 29. http://www.ipar.bkik.hu/post/post_attachments/download/35/title:Javaslat%20a%20szem%C3%A9lytaxis%20%C3%A9s%20szem%C3%A9lyg%C3%A9pkocsis%20szem%C3%A9lysz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1s%20%C3%A1tfog%C3%B3%20szab%C3%A1lyoz%C3%A1s%C3%A1ra.

BKIK, FUVOSZ, MKFE, MKIK, NiT Hungary, OTSZ, TFTSZ, TGFSZ (2011): A Kormány részére a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról készült előterjesztés véleményezése Budapest, 2011. március 29. www.ipar.bkik.hu/post/post.../title:Taxi%20rendelet%20véleményezése

BKIK (2012): Összefoglaló a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló kormányrendelet és hasonló tárgyú fővárosi önkormányzati rendelettel kapcsolatos tárgyalásokról. BKIK 2012. február 29.

BKK (2011/a): Újra a reptéri terminál elé kerül a rendelt taxik beszállópontja, BKK, 2011. szeptember 06.

BKK (2011/b): Állásfoglalás a fővárosi taxis szervezetek követeléseivel kapcsolatban, BKK, 2011. november 2.

Brown, Christopher (2012): Taxi wars in London – does the EU law have a role to play (<http://eutopialaw.com/2012/05/02/taxi-wars-in-london-does-eu-law-have-a-role-to-play/>)

- Busch, Susan; Golberstein, Ezra; Meara, Ellen** (2011): The FDA and ABCs: The Unintended Consequences of Antidepressant Warnings on Human Capital NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH Working Paper No. 17426,
- Cairns, Robert D.** (1996): **Catherine Liston-Heyes**: Competition and regulation in the taxi industry
- Chadwick, Edwin** (1859): Results of Different Principles of Legislation and Administration in Europe; of Competition for the Field, as Compared with Competition within the Field, of Service Author(s): Source: Journal of the Statistical Society of London, Vol. 22, No. 3 (Sep., 1859), pp. 381-420
- Dempsey, Paul Stephen** (1996): Taxi Industry Regulation, Deregulation, and Reregulation: The Paradox of Market Failure, Transportation Law Journal, Vol. 24, Issue 1, pp. 73-120
- Independent Competition and Regulatory Commission** (2003): Determination of taxi fares for the period 1 July 2004 to 30 June 2007 (Ausztrália)
- Dharmapala, Dhammika** (2009); **C. Fritz Foley; Kristin J. Forbes**: Watch What I Do, Not What I Say: The Unintended Consequences of the Homeland Investment Act NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH Working Paper No. 15023,
- Horváth Balázs** (2013): "A taxisoknak valakit át kell verniük!", **hvg.hu. 2013. április 17.** http://hvg.hu/cegauto/20130417_A_taxisoknak_valakit_at_kell_verniuk
- Fővárosi Közgyűlés (2013 április): Jegyzőkönyv a Fővárosi Közgyűlés 2013. április 9-én (kedden) a városháza dísztermében (Bp. V., Városház u. 9-11. I. emelet) megtartott rendkívüli üléséről.**
<http://infoszab.budapest.hu:8080/akl/tva/Tir.aspx?scope=kozgyules>
- Fővárosi Közgyűlés** (2013 június): Jegyzőkönyv a Fővárosi Közgyűlés 2013. június 12-én (szerdán) a városháza dísztermében (Bp. V., Városház u. 9-11. I. emelet) megtartott rendkívüli üléséről.
- Katona Mátyás** (2013): Egyelőre mégsem módosul a taxirendelet, http://www.autonavigator.hu/sztori/egyelore_megsem_modosul_a_taxirendelet-10210
- Koehler, Benedikt** (2004): Regulating Supply in Taxi Markets, Dissertation submitted in partial fulfilment of the MSc in Economic Regulation and Competition, Department of Economics City University, London (England) September 2004
- LinYutang** (2000): Az élet sója; Tercium Kiadó Kft.
- Merton, Robert K.** (1936): The Unanticipated Consequences of Purposive Social Action, American Sociological Review, December
- Nagy Zoltán (2005): A fővárosi taxi szolgáltatás árrendszerének módosítására és a rögzített hatósági ár bevezetésére készült előterjesztés és rendelet tervezet véleményezése (a GVH elnökének levele Tiba Zsolt főjegyzőnek)**
infoszab.budapest.hu:8080/GetTirFile.aspx?id=109320
- Nelson, Jon P. (2000): ALCOHOL ADVERTISING AND ADVERTISING BANS: A SURVEY OF RESEARCH METHODS, RESULTS, AND POLICY IMPLICATIONS**
http://grizzly.econ.psu.edu/papers/JAI_bans.pdf
- Rozenberg, Joshua (2012): Should Addison Lee taxis be able to use London's bus lanes? The Guardian, 2012. 04.26.**
- Sadlak, Kristina** (2004): TAXICAB DEREGULATION, Office of Legislative Research, Connecticut
- Szálka** (2013): Ki a faszt érdekel? [hallotaxi.hu](http://www.hallotaxi.hu) 2013.06.07
http://www.hallotaxi.hu/index.php?pg=news_4_3479

- Tarlós István, Bagdy Gábor dr., György István dr., Szenczey Balázs dr.** (2013) :
Előterjesztés, mellékletekkel: Javaslat a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló .../2013. (...) Főv. Kgy. rendelet megalkotására.
<http://infoszab.budapest.hu:8080/akl/tva/Tir.aspx?scope=kozgyules&sessionid=6357&agendaitemid=83324>
- Review Group** (2011): The Taxi Regulation Review, Report of the Review Group (ír) December 2011
- OECD (2008): Taxi Services: Competition and Regulation, OECD Policy Roundtables 2007** <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>
- Schaller, Bruce** (2005): 8 Keys to Keeping Taxi Issues From Becoming a Political Hot Potato; Taxi, Livery and Paratransit Association Taxicab newsletter, August 2005
<http://www.schallerconsult.com/taxi/keys.htm>
- TGFSZ** (2012): A hatósági árszabályozás szükségességének indokai; kézirat,
- Smythe, Terry** (1996): Taxicab Myths, Mysteries and Truths or A Collection of Short Essays About the Taxicab Industry
- Vitézy Dávid** (2012): Szabályozás előtt Budapest taxiközlekedése, BKK 2012. április 5.