

BKIK
Szatmáry-Jahl Angéla
1016 Budapest, Krisztina krt. 99.

Tárgy: Fix tarifa

Tisztelt Szatmári - Jahl Angéla!

A személyes találkozóinkra hivatkozva ezúton is szeretném tájékoztatni Önt és a Kamarát az elfogadandó új fővárosi taxis rendelet változásának, azaz a fix tarifa bevezetésének hátrányairól. Álláspontommal e levelet aláíró, a budapesti taxi piacon tevékenykedő, a piac közel 2/3-át képviselő 9 (összesen jelenleg 3135 taxissal szerződésben álló) fuvarszervező taxi-cég vezetője is egyetért.

Ezek: RT5 Taxi (650 taxi), 6x6 Taxi (510 taxi), Taxi Plus (650 taxi), Taxi4 (320 taxi), Max Taxi (240 taxi), Taxi 2000 (370 taxi), Budapest Taxi (190 taxi), Mobil Taxi (180 taxi), Zóna Taxi (25 taxi)

Több jelentős taxitársaság vezetőjével együtt felmértük a piacot, és számos visszajelzést kaptunk állami és multinacionális cégektől (nagy felhasználóktól), hogy a főváros által bevezetni kívánt fix tarifáról mit gondolnak. Átgondoltuk, hogy milyen változásokkal járna a fix tarifa és milyen egyéb változtatásokat jelent a rendelet a taxisok és az utazó közönség felé. A taxi piacon az állami cégek jelentős fuvarmennyiséget generálnak közbeszerzéses eljárás keretén belül, így választják ki a partnert és határozzák meg az árat. Jelezték az aggodalmaikat, hogy ha a hírek igazak lesznek, akkor ők a nagymértékű emelést nem fogják tudni elfogadni és elfogattatni, emiatt a taxi szolgáltatást megszüntetnék vagy minimalizálnák (MTVA, Országgyűlés, KEF, MNB, stb. háttérintézmények). Az előbb felsorolt intézmények költségvetési pénzből gazdálkodnak és jelen pillanatban 180 FT körüli tarifa finanszírozásra kaptak engedélyt, így akkor ezt az utazási formát, mint taxi személyszállítást megszüntetnék. Így ezzel szembeülve több problémát is felvetünk, ha már az állami szerv sem tudná megfinanszírozni, biztosan tudjuk, hogy a nagyobb multinacionális cégek sem tudnák előre megfinanszírozni a magasabb taxi költségeket, így a változtatással egy nagymértékű fuvarcsökkenés keletkezne, ami nem pótolná az emelésnek a különbözetét így jóval, kevesebb munkával még kevesebb pénzhez jutnának a taxis alvállalkozók, emiatt a megélhetésüket nagymértékben kockáztatnák.

Továbbiakban fel szeretném vázolni azt is, hogy a várva várt nagymértékű létszám csökkenés az első évben nem lenne várható, mivel az előírt feltételek bevezetéséhez 1 év határidőt kapna a szakma. Ebben az 1 évben markánsan érzékelhető lenne a nagymértékű fuvar csökkenés mind az állami és céges szektor részében, viszont a taxis állomány létszáma változatlan maradna, amit a piac nem tudna elviselni. A számításaink szerint az új elfogadott taxis törvény a benne foglaltak alapján (KW, csomagtartó méret, tengelytáv... stb.) közel 2000 fő taxis alvállalkozói réteg kiesését eszközölné, (NOKIA szintű leépítés a fővárosban) amely a munkanélküliek számát növelné. Cégünkben lévő alvállalkozók magas létszámban családfenntartóként dolgoznak és emiatt több ezer család kerülne veszélybe. Természetesen nem az ésszerű és egy jól átlátható előre megfontolt változásnak vagyunk ellene, de mi azt valljuk, hogy sokkal jobb helyzetet lehetne teremteni, ha egy jóval szigorúbb ellenőrzési