

## **Az alapvető jogok biztosának Jelentése**

### **Az AJBH 3268/2013 ügyben**

(Kapcsolódó ügyek: AJBH-3380/2013., AJBH-4244/2013., AJBH-5246/2013.)

Előadó: dr. Kurunczi Gábor

#### **Az eljárás megindítása**

Az utóbbi időben több beadvány is érkezett Hivatalomhoz, amelyben a beadványozók Budapest Főváros Közgyűlésének „*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 31/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendeletét (a továbbiakban: rendelet) kifogásolták. Mindemellett a sajtóból is értesültem a fővárosi taxisokat érintő problémákról. Figyelemmel arra, hogy mindezek alapján nem volt kizárható, hogy a rendelet magasabb jogszabályokba ütközik, valamint, hogy a rendelet elfogadása miatt több alapvető joggal összefüggő visszásság történt, az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (Ajbt.) 18. § (1) bekezdése, valamint 34/A. § (1) bekezdése alapján, a tulajdonhoz való jog, valamint a vállalkozás szabadságához való jog érvényesülése, továbbá a rendelet más jogszabályokkal való összhangjának vizsgálata tekintetében az ügyben átfogó vizsgálatot indítottam. A vizsgálat eredményes lefolytatása érdekében az alapvető jogok biztosa megkereste a főpolgármestert, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatóját, Budapest Főváros Kormányhivatalának kormány megbízottját, valamint a Gazdasági Versenyhivatal elnökét. Az érintettektől rövid úton tájékoztatást és a rendelkezésükre álló iratok valamint szabályzatok megküldését kérte.

#### **A megállapított tényállás**

A megkeresett szervek által rendelkezésemre bocsátott iratok, valamint az előterjesztett panaszok alapján a következő tényállást állapítottam meg.

A beérkezett panaszok mindegyike a 2013. április 9-én elfogadott rendelet előírásait kifogásolta – azon belül elsősorban a rögzített hatósági ár megállapítását, a személytaxival végzett személyszállítás során a gépjárműre előírt műszaki és külső követelményeket, a rendelet hatályának kérdését, valamint a rendelet elfogadása során elmulasztott egyeztetési kötelezettséget.

A beadványokban szinte egyöntetűen megjelent a rendeletben megállapított rögzített hatósági ár kialakításának és megállapításának problémája. Az AJB-3268/2013. számú ügyben érkezett beadványban a panaszos kifejtette, hogy a 2000-es években megállapított hatósági ár egy maximalizált ár volt, ami nem egyeztetéseken, hanem megfelelő közgazdasági számításokon alapult – szemben a jelenlegivel, ahol álláspontja szerint a gazdasági szempontokat nem vették figyelembe. Emellett a panaszos szerint a főváros – a hatósági ár megállapítása során – nem tartotta be az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény (a továbbiakban: Ártv.) 7. § (3) bekezdésében meghatározott egyeztetési kötelezettségét sem. Sérelmezte továbbá a beadványozó (az AJB-4244/2013. számú ügyben érkezett beadvánnyal összhangban), hogy a rendeletben meghatározott egységes árak miatt megszűnt az éjszakai tarifa – ami véleménye szerint a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) több rendelkezését is sérti. Mindemellett a beadványozó megemlítette azt is, hogy a Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) is határozottan ellenezte a rögzített hatósági ár kialakítást. Az AJB-4244/2013. számú ügyben érkezett beadvány is utalt a GVH álláspontjára, amely kapcsán kifejtette, hogy a rögzített hatósági árforma teljes körű alkalmazása súlyosan versenykorlátozó, és túlzott beavatkozást jelent a piacgazdaság működésébe.

További problémaként jelentek meg az AJB-4244/2013. számú, valamint az AJB-

5246/2013. számú beadványokban, a rendelet személytaxik külső megjelenésére, valamint műszaki előírásaira vonatkozó rendelkezései. A panaszosok egyöntetű véleménye szerint, ugyanis a taxisok autói általában kettős használatúak (magán célra is használják), emiatt a kötelező sárga szín előírása, véleményük szerint sérti a tulajdonhoz való jogot, valamint a vállalkozás szabadságához való jog tekintetében is diszkriminatív, ugyanis így más területeken (pl. esküvő, temetés) a szolgáltatás nyújtása jelentősen megnehezül.

Ugyanezen beadványok szerint a személytaxikra előírt feltételek (pl. az autó maximális kora, csomagtere, stb.) meghatározása, vagy épp a bankkártyás fizetés kötelező lehetővé tétele is hátrány jelent – ugyanis pl. sokkal fontosabb lenne a műszaki feltételek előírása (pl. egy 5-6 éves autó is lehet rosszabb műszaki állapotban, mint a 10-15 éves).

Problémaként jelent meg a beadványokban az is, hogy a nem budapesti „bejegyzésű” taxisok, akikre nem vonatkozik a taxis rendelet előírása, is végezhetnek személyszállítást Budapesten, ezzel verseny előnyt élveznek, ami diszkriminatív hatással bír. Emellett volt olyan panasz is, ami szerint nem kellően egyértelmű a rendelet hatálya, és az sem, hogy a rendelet miért határozza meg Budapest közigazgatási területén kívülre irányuló fuvar esetében a visszaútra számítható tarifa mértékét – hiszen a szabályozás hatálya arra a területre nem is terjedhet ki.

További kritikaként jelent meg a beadványokban, hogy a személytaxikon kötelezően elhelyezendő fóliázás miatt garancia veszteségek következhetnek be a fényezés tekintetében, továbbá, hogy nem veszi figyelembe a rendelet, hogy sokszor a taxik a vásárlásra felvett hitel miatt a pénzügyi intézet tulajdona, így a rendelet tulajdonképpen rájuk ró kötelezettséget, ami miatt a vásárló szerződészegésre kényszerül.

További észrevételként jelezte több panaszos, hogy a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: személyszállítási törvény) 49. § (1) bekezdés h) pontja alapján a Kormány felhatalmazást kapott a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállítás részletes szabályainak meghatározására, ezen kötelezettségének azonban a Kormány máig nem tett eleget (*ennek kapcsán érdemes megjegyezni, hogy 2012 végén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) által előkészített rendelet-tervezet már közigazgatási egyeztetés keretében előkészítésre került*). A személyszállítási törvény 49. § (3) bekezdés b) pontja ad felhatalmazást a főváros részére a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállítás részletes szabályainak, a személytaxi és a személygépkocsival végzett személyszállítási szolgáltatás folytatásának, a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működésének – *a Kormány rendeletében meghatározott feltételeken túli* – műszaki, személyi és pénzügyi alkalmassági feltételeinek, valamint a település területén lévő taxiállomások igénybevételeinek szabályozására. A beadványozók álláspontja szerint (pl. az AJB-5246/2013. számú beadvány) a Kormány rendelet hiányában történő fővárosi szabályozás sérti a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Jat.) rendelkezéseit, ezért a Kúriának kötelessége lenne azt megsemmisíteni.

Mindezek alapján a panaszosok egyöntetűen azt indítványozták, hogy a kezdeményezzem a kifogásolt rendelet Kúria által történő felülvizsgálatát.

A panaszbeadványok mellett számos sajtóhír is megjelent a vizsgált kérdéssel kapcsolatban. Így például több taxis is jelezte, hogy a rendelet hatályba lépését követően kettős, egymásnak ellentmondó szabályozás alakult ki, mivel máig hatályba van olyan szabályozás, ami több szempontból (pl. az alkalmazható tarifák száma tekintetében) ellentétes a rendelettel. Emellett 2013. szeptember 18-án szintén a sajtóban jelent meg az a hír, miszerint a főpolgármester elmondása szerint az ún. elit-taxik, azaz azon személyszállítással foglalkozó taxik, amelyek kizárólag megrendelés alapján hotelek vendégeit, vagy cégek alkalmazottjait szállítják, nem tartoznak a rendelet hatálya alá – azzal együtt, hogy klasszikus taxi tevékenységet (azaz utcai leintés, taxiállomásokon való utas felvétel) nem folytathatnak.

Érdeemes megjegyezni továbbá, hogy a személytaxik külső (sárga) színére vonatkozó előírások miatt jelentkező többletkiadások felmerülése okán, a sajtóban megjelent hírek szerint időközben pertársaság is alakult.<sup>1</sup>

#### *A vizsgált rendelet előírásai*

A vizsgálat rendelet 1. §-ában mindenekelőtt rögzíti, hogy a közlekedésszervezői feladatokat a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) látja el. A *rendelet hatályát* pedig a jogszabály Budapest közigazgatási területén kiadott tevékenységi engedély birtokában, személytaxival végzett személyszállítási tevékenységek, továbbá a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgáltatások vonatkozásában állapítja meg. A korábban ismertetett panaszbeadványok is utaltak rá, hogy a rendelet két fő kérdés köré épül. A rendelet első felében meghatározza a személytaxikra kötelezően előírt műszaki és külső feltételek körét. Eszerint a rendeletben (a 2013. június 27-ei közgyűlésen elfogadott 51/2013. (VI. 27.) Főv. Kgy. rendelettel összhangban) meghatározásra kerül a kötelező szín (sárga), a kötelezően elhelyezendő matricák köre és azok helye, valamint a taxik maximális életkora (gyártási évtől számított 10. év december 31.), a kötelező téli gumik előírása, a legalább 55 kW teljesítményű és EURO 4 környezetvédelmi besorolású motor, a minimum 2550 mm tengelytáv, továbbá a kombi felépítményű egyterű taxik esetében a 390 literes, a nem kombi felépítményű és nem egyterű taxik esetében a 430 literes, a gyári elektromos és hibrid taxik esetében a 300 literes csomagtér. Emellett kötelező előírás a bankkártya leolvasó üzemeltetése is. A rendelet előírása szerint a taxik kötelező életkorára vonatkozó előírásokat 2014. január 15-éig nem kell alkalmazni, 2014. január 16. és 2015. június 30-a között a gyártási év alapján számított 10 év helyett 15 év az irányadó, 2015. július 1-jétől azonban már csak a gyártási évtől számítottan 10 évnél fiatalabb taxik végezhetnek személyszállítási tevékenységet a fővárosban. A motorra vonatkozó műszaki, valamint a csomagtérré és a tengelytávra kötelező előírásokat pedig csak 2015. július 1-jétől kell alkalmazni. A taxik sárga színére vonatkozó – a rendelet 1. mellékletében meghatározott – követelmény teljesítésére fokozatosan kötelesek a személytaxi szolgáltatást végzők – a kiadott éves taxi engedélyek lejáratához igazodva, azaz legkésőbb 2014. augusztus 31-ig. A rendelet szabályozza a személytaxi szolgáltatást közvetítő és a szervező szolgálat működésére, valamint a taxiállomások létesítésére és igénybevételére vonatkozó szabályokat is. A rendelet másik nagy szabályozási területe a személytaxi szolgáltatás viteldíjának, rögzített hatósági árként történő meghatározása (*összhangban az Ártv.-el*). Eszerint a rendelet a személytaxi szolgáltatás díját 450 Ft-os alapidjban, 280 Ft/km távolsági díjban és 70 Ft/perc idődíjban (amelyet akkor kell számolni, ha a gépjármű 15km/h sebesség alatt halad) határozta meg. Ez a korábban alkalmazott maximalizált hatósági árnál (ami 240 Ft/km volt, és ez alatt lehetett, e felett azonban tilos volt számlázni egy km-ért) magasabb mértékű km díj. *A viteldíj hatályát* a rendelet Budapest közigazgatási területére kiadott engedéllyel rendelkező személytaxi szolgáltatás, illetve azon szolgáltatások tekintetében határozta meg, amelyek Budapest területén történnek. A rendelet 16. § (2) bekezdése mindezek mellett azt is rögzítette, hogy a Budapest közigazgatási területén megkezdett, de a közigazgatási határon kívülre irányuló személytaxi szolgáltatás teljesítése esetén a Budapest közigazgatási határáig teljesítendő visszaútra is csak a rendeletben megállapított rögzített hatósági ár alkalmazható.

*Budapest Főváros főpolgármesterének és a BKK vezérigazgatójának álláspontja a rendelettel, és annak elfogadásával összefüggésben*

---

<sup>1</sup> <http://www.hrportal.hu/hr/nem-akarjak-a-sarga-autokat-a-budapesti-taxisok-20130829.html>

Mind a főpolgármester, mint pedig a BKK vezérigazgatója válaszában kifejtette, hogy a rendelet megalkotásának előzményként a főváros 1998-ban alkotta meg az Ártv. 7. § (3) bekezdésében<sup>2</sup> foglalt felhatalmazás alapján a személytaxi szolgáltatás legmagasabb hatósági árát meghatározó 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. rendeletet, amelyet a 17/2000. (IV.27.) Főv. Kgy. rendelettel módosított – ez egészen 2013. szeptember 1-jéig hatályban volt. 2005-ben az Ártv. módosítása miatt felmerült a taxitarifák *rögzített árként* való meghatározásának lehetősége, ez ellen azonban valamennyi budapesti taxitársaság tiltakozott – hivatkozva a rögzített ár versenytörvény ellenességére, uniós szabályokkal való ütközésére – a verseny torzítása miatt. A tiltakozás miatt végül a módosítás elmaradt. A BKK elmondása szerint az elmúlt időszakban az infláció és az üzemanyag árak növekedése *miatt több petíció is érkezett a főpolgármesterhez*, valamint Budapest főjegyzőjéhez a tarifák módosítása érdekében. 2011. június 8-án az Országos Taxis Szövetség (OTSZ) és a Taxis Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ) demonstrációt tartott, amely során a főpolgármesternek átadott petíciójukban átfogó *taxi reformot, és rögzített hatósági ár bevezetését követeltek*. Ezt követően mintegy 3 hónapon keresztül egyeztető tárgyalások folytak a főváros, a BKK és a taxis szakmai és érdekképviseleti szervek között. Ennek során rögzítésre kerültek a szabályozandó elemek, amelyet *a taxis szervezetek a többségi szavazatukkal támogattak*. Ennek alapján a főváros és taxis szervezetek megállapodtak a tarifarendszer változtatásában, a gépflootta és a szolgáltatás egységesítésében, valamint a műszaki és számszaki részletekben.

2011. november 2-án ismételten demonstrációra került sor az OTSZ és a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ) szervezésében, amely során a főpolgármesternek eljuttatott petíciójukban az akkor érvényes nappali maximált tarifa (300 Ft alapdíjban, 240 Ft/km, és 60 Ft/perc díjban történő) rögzített hatósági árként való bevezetését követelték.

A 2011-es egyeztetések során a TGFSZ vállalta magára a tarifákra vonatkozó javaslat elkészítését. Az elkészült javaslat során felhasznált adatok megalapozottsága azonban a főváros szerint erősen megkérdőjelezhető volt, ezért a tárgyalások lezárásakor érdemben nem foglalkoztak a tarifa kérdésével – ezen tanulmány azonban hangsúlyozta, hogy *a fix tarifa nem közgazdasági, hanem politikai döntés*, így kiszámítani sem lehet; ennek ellenére elvégezve bizonyos kalkulációkat 580 Ft-os alapdíjat, 280 Ft/km-es viteldíjat és 70 Ft/perces várakozási díjat javasoltak.

A főpolgármester válaszában tájékoztatott továbbá arról is, hogy a fővárosi önkormányzat volt az, aki kezdeményezte az NFM-nél, hogy a készülő személyszállítási törvényben kapjanak az önkormányzatok rendeletalkotási jogot a személyszállítás szabályozására. 2013. február 5-én az OTSZ, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKI), a Fuvarozók Országos Szövetsége, és a Budapesten meghatározó szerepet betöltő taxis társaságok részvételével tartott egyeztetésen kompromisszumos megoldás került elfogadásra a hatósági ár kialakítását illetően.

A hatóságilag rögzített ár koncepciójának elfogadását követően a BKI dolgozta ki a tarifa mértékére vonatkozó szakmai számításokat – ami szerint 25 %-os emelést javasoltak. A BKI taxis tagozata által kidolgozott tarifamérték figyelembevételével a taxis szakmai érdekképviseleti szervek vezetői, és a fővárosi önkormányzat vezetői között 2013. április 2-án megtartott egyeztetés során kompromisszumos megállapodás alapján került meghatározásra a

---

<sup>2</sup> Ártv. 7. § (3): „A taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő-testülete a *területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a fogyasztóvédelmi hatóság és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdek-képviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével* rendeletben megállapíthatja a személytaxi szolgáltatásért felszámítható árat és annak alkalmazási feltételeit. A személytaxi szolgáltatás díjszabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb *hatósági árként vagy rögzített hatósági árként* határozhatja meg.”

rendeletben a rögzített ár – valamint született döntés az emelt és éjszakai tarifa eltörléséről (így átlagosan számítva 58%-os emelés következett be 2013. szeptember 1-jétől).

*A főpolgármester válaszában kitért arra is, hogy a GVH 2013. március 26-án kelt levelében határozottan ellenezte a rögzített ár bevezetését, sőt az árak emelését is.*

A főpolgármester álláspontja szerint a rögzített árképzés rendeletbeli szabályozása megfelel az európai uniós elveknek és gyakorlatnak (azaz kiszámítható és követhető a rendszer, fogyasztóvédelmi szempontból ellenőrizhető, a megtévesztést pedig ki tudja szűrni stb.). Az önkormányzati álláspont szerint a gazdasági verseny csak a fogyasztói érdekek fokozott védelme mellett folytatható, ezért az önkormányzatnak lehetősége van jogszabályi úton a piacot befolyásoló, szabályozó intézkedést hoznia. Mindezek szerint a főpolgármester álláspontja szerint nem sérti a rögzített ár megállapítása indokolatlan mértékben a gazdasági verseny szabadságát, mivel a verseny szereplőinek mindegyike azonos szabályok szerint végezheti tevékenységét Budapest közigazgatási területén – ami pont, hogy a verseny javulását fogja elősegíteni.

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 címetek 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.

A BKK tájékoztatása szerint a korábbi tapasztalatok azt mutatták, hogy a tarifák a 2000-ben meghatározott maximalizált árak alatt alakultak ki, és az utasok számára követhetetlen, a felügyelet számára pedig ellenőrizhetetlen díj-megállapítási rendszerek alakultak ki. Az új rendeleti szabályozás azonban ezt a problémát orvosolja. A BKK (mint közlekedésszervező) feladatkörébe tartozik ugyanis, a kiterjedt próbautazásra épülő taxi ellenőrzési rendszer működtetése. Az ellenőrzési rendszer működésének megfelelő előkészítése érdekében kezdeményezte a főpolgármester a miniszterelnöknél a 89/1988. (XII.20.) MT rendelet módosítását – annak érdekében, hogy a taxisok ellenőrzésének feltételei megteremtésre kerüljenek – a BKK vezérigazgatója pedig az NFM főosztályvezetőjénél a jogszabályi háttér kialakítását. Az álláspontok megvitatása érdekében 2013. május 16-án egyeztetés is volt az érintett hatóságok vezetői között. A rendeletben létrehozott ellenőrzési rendszer lényege abban áll, hogy nagyszámú próbautazással, humán erőforrások alkalmazásával ellenőrzi a BKK a rögzített hatósági ár betartását, valamint a külső feltételek és az utas tájékoztató „rendszer” (pl. díjtáblázat) meglétét. Ezen felül az utas is panaszt nyújthat be a BKK-hoz, aki azt kötelese kivizsgálni. Jogsértés esetén pedig a BKK 3 hónaptól 5 évig terjedő időre bevonhatja a személytaxi szolgáltatást nyújtó engedélyét.

*Budapest Főváros Kormányhivatalának vizsgálata a kifogásolt rendelettel összefüggésben*

A Fővárosi Kormányhivatal megkeresésemre adott válaszában tájékoztattott, hogy a kormányhivatalhoz két beadvány érkezett a rendelettel összefüggésben.

A beadványok alapján lefolytatott vizsgálatban foglalkozott a kormányhivatal a rögzített hatósági ár megállapításának kérdésével is. Ennek keretében vizsgálta az Ártv. és a személyszállítási törvény felhatalmazó rendelkezéseit – különösen azt, hogy a főváros betartotta-e az Ártv. 7. § (3) bekezdésében előírt véleményezési és egyeztetési kötelezettségét – amelyek vonatkozásában megállapította, hogy a rendelet az Ártv. előírásai szerint egyeztetésre került az abban meghatározott szervekkel, lefolytatásra került továbbá a Jat. 17. §

szerint előírt előzetes hatásvizsgálati eljárás, a lakosságnak is lehetősége volt a rendelet tervezetének megismerésére – a Jat. 19. § (2) bekezdésének megfelelően – valamint a Jat. 18. § (1) bekezdésében előírt indokolási kötelezettségének is eleget tett a főváros. Mindezek alapján a kormányhivatal megállapította, hogy az Ártv. ezen előírását nem szegte meg a főváros.

Azt is rögzítette a kormányhivatal, hogy a véleményezési jog nem azonos az együttdöntési vagy az egyetértési joggal – amelyet az Alkotmánybíróság is megerősített a 48/1991. (IX. 26.) AB határozatában – így ezeknek (adott esetben) a figyelmen kívül hagyása sem sérti a jogszabályi előírásokat. *(Vizsgálata során a korábban ismertetett egyeztetési folyamatokat is elemezte a kormányhivatal. Ezzel kapcsolatban további kiegészítést érdemel, hogy 2011-ben a TGFSZ előzetes számítások alapján 1005 Ft-os alapidíjat, 804 Ft/km-es távolsági díjat és 201 Ft/perces időarányos díjat határozott meg a gazdaságos működés tekintetében. Ez azonban véleményük szerint is tarthatatlan lenne, így 580 Ft-os alapidíjat, 280 Ft/km-es távolsági díjat és 70 Ft/perces idő díjat javasoltak, valamint rögzítették azt is, hogy a rögzített hatósági ár megállapítása nem közgazdasági, hanem politikai döntés.)*

A kormányhivatal vizsgálata kiterjedt a beadvány azon részére is, ami azt kifogásolta, hogy a Budapest közigazgatási területén megkezdett, de azon kívülre irányuló fuvaroknál a közigazgatási terület határáig terjedő visszaútra a rendelet meghatározza a felszámítható viteldíjat. A kormányhivatal szerint azonban ebben az esetben is a főváros marad a teljesítés helye így a rendelet ezen rendelkezése nem kifogásolható.

A Taxiállomások igénybevétele, és a járművekre előírt műszaki és külső feltételek kapcsán, valamint a személyszállítási törvény felhatalmazó rendelkezésével összefüggésben megállapította a kormányhivatal, hogy – a rendelet megfelel a felhatalmazás kereteinek, és önmagában az a tény, hogy a kormány még nem tett eleget szabályozási kötelezettségének nem zárja ki, hogy az önkormányzat megalkossa a szabályozást.

A kormányhivatal megállapította továbbá, hogy mivel a személyszállítási törvény 12. §-a felhatalmazást ad a külső és műszaki feltételek valamint a taxiállomások igénybevételenek szabályozására is, továbbá az uniós előírásoknak is megfelel, így rendelet ezen rendelkezései sem indokolják a Kúriához való fordulást.

#### *A Gazdasági Versenyhivatal álláspontja a rögzített hatósági ár kérdéséről*

A főpolgármester válaszából is kiderült, hogy a GVH már 2013. március 26-án megküldte a főváros részére véleményét a készülő rendelet rögzített hatósági árával kapcsolatban – annak ellenére, hogy hivatalos megkeresés a főváros részéről nem történt.<sup>3</sup> Ezen levelében a GVH elnöke többek között kifejtette, hogy 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 GVH elnöke az alapvető jogok biztosának küldött válaszában megerősítette, hogy 2013. március 26-án versenypártoló levéllel fordult a főpolgármesterhez, ezen álláspontot azonban a főváros a rendelet megalkotása során nem vette figyelembe, így az elfogadott rendelet olyan előírásokat tartalmaz, amelyek indokolatlanul korlátozzák a szabad versenyt. A GVH álláspontja szerint ugyanis verseny szempontból rendkívül aggályos a rendelet 16. § (1) bekezdése, miszerint a taxi viteldíjak rögzített hatósági árként kerülnek meghatározásra, méghozzá olyan mértékben, amelyek lényeges magasabbak az indokoltnál, azaz a piaci versenyben kialakult árnál. *A GVH álláspontja szerint ezért a rendelet indokolatlanul*

---

<sup>3</sup> Fontos kiemelni azt is, hogy a GVH már 2005-ben kifejtette a kérdéssel kapcsolatos véleményét, amely álláspontot a vizsgált rendelet előterjesztéséhez csatoltan a Fővárosi Közgyűlés képviselői is megkaptak a közgyűlési vita során.

*korlátozza a piaci szereplők közötti, a fogyasztók előnyére való 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 GVH elnökének véleménye szerint 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.*

A GVH elnöke válaszában kifejtette továbbá, hogy 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.

Az Ártv. 7. §-ának szabályozása kapcsán a GVH válaszában megjegyezte, hogy a törvény indokolása azt mondja ki e § kapcsán, hogy *„a gyakorlati tapasztalatok azt igazolják, hogy a legmagasabb ár megállapítása nem felel meg a szolgáltatás ellátása speciális követelményeinek. A szolgáltatást igénybe vevő utasok számára gyakran követhetetlen díjmegállapításra kerül sor, a különböző taxi vállalkozások árképzése és az általuk érvényesített ár nehezen ellenőrizhető. A fix ár bevezetésével az utasok számára és az árhatóság számára is következő és kiszámítható az érvényesített díj.”* A GVH szerint azonban sajnálatos módon az Ártv. valójában nem tartalmaz elveket, vagy módszertant a fix ár megállapítására, az Ártv. 8. § (1) bekezdése ugyanis csak ennyit mond: *„A legmagasabb árat [...] úgy kell megállapítani, hogy a hatékonyan működő vállalkozó ráfordításaira és a működéséhez szükséges nyeresége fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is”*.

A GVH álláspontja szerint *a fogyasztói bizonytalanság csak az utcai leintés esetében és taxi drosztkon való beszálláskor álltak fenn, a telefonon vagy interneten rendelt taxik esetében nem, így ezeknél a fix ár megállapítására okot adó körülmény nem állt fenn.* Az Ártv. – GVH szerint hibás megfogalmazása – *azonban nem teszi jogszabály ellenessé az önkormányzati rendeletet – szakmailag hibássá azonban igen.*

A GVH szakmai véleménye szerint a piacon kialakult áraknak kellene kiindulási alapként szolgálnia a hatósági ár meghatározása során, mivel nincs monopolhelyzetben lévő vállalkozó. *Ezek miatt a megállapított árak nem a hatékony működés alapján való számoláson kellene alapulnia.* A jelenlegi ár meghatározása ugyanis drasztikus emelést jelent a taxi szolgáltatást igénybe vevők számára (mintegy 25-33%-os fogyasztói kiadásnövekedésre lehet számítani).

A GVH szerint az Ártv. rendelkezéseiből az következik, hogy rögzített hatósági árat ott lehet csupán meghatározni, ahol a fogyasztó nincs abban a helyzetben, hogy tájékozott döntést hozzon, ezért külön védelemre jogosult. Ez azonban a GVH szerint jelen esetben nem indokolt.

A GVH kifogásolja a rögzített hatósági ár mértékét is. Ugyanis a főváros nem a hatékonysági követelmények szempontjából mérvadó érvényes piaci árból indult ki, hanem attól elszakadva határozta meg a rögzített hatósági árat. Ezzel a GVH szerint 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.

Mindezek alapján a GVH prognózisa szerint 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.

A GVH álláspontja szerint megoldást jelentene, ha a személyszállítási szabályozásért felelős miniszter javaslatot tenne az Ártv. és a személyszállítási törvény olyan módosítására, *ami kizárja a piaci viszonyokhoz jól igazodó taxis szegmensben az általános körű rögzített ár bevezetését, és azt csak ott tenné lehetővé, ahol az feltétlenül szükséges (pl. utcai leintés vagy drosztos beszállás)* – ezekben az esetekben pedig pontosan rögzítené a díj kiszámítási módját. *A rögzített hatósági ár bevezetését a GVH tehát – a személytaxi szolgáltatások tekintetében – nem tekinti eleve versenyellenesnek.* Javaslatként fogalmazta meg továbbá a GVH, hogy az árszabályozás kialakításánál az önkormányzatok felett a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak kellene kontrollt gyakorolnia.

### **Az érintett alapvető jogok és államcéllok**

- *a tulajdonhoz való jog* (Alaptörvény XIII. cikk: „(1) Mindenkinek joga van a tulajdonhoz [...]”)
- *a vállalkozás szabadságához való jog* (Alaptörvény M) cikk (1) bekezdés: „Magyarország gazdasága az értékteremtő munkán és a vállalkozás szabadságán alapszik”, Alaptörvény XII. cikk (1) bekezdés: „Mindenkinek joga van a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához, valamint a vállalkozáshoz [...]”)
- *a gazdasági verseny szabadsága* (Alaptörvény M) cikk (2) bekezdés: „Magyarország biztosítja a tisztességes gazdasági verseny feltételeit. Magyarország fellép az erőfölénnyel való visszaéléssel szemben, és védi a fogyasztók jogait.”)

### **A vizsgálat megállapításai**

**I.** Az alapvető jogok biztosának feladat- és hatáskörét, valamint ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságokat az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (Ajbt.) határozza meg. Az Ajbt. 18. § (1) bekezdésének a) és b) pontja szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint közigazgatási szerv, illetve helyi önkormányzat tevékenysége vagy mulasztása a beadványt tevő személy alapvető jogát sérti vagy annak közvetlen veszélyével jár (a továbbiakban együtt: visszásság), feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.

Az Ajbt. 34/A. § (1) bekezdése alapján, ha az alapvető jogok biztosa a vizsgálata során észleli, hogy az alapvető jogokkal kapcsolatos visszásságot önkormányzati rendelet más jogszabályba ütközése okozza, kezdeményezheti a Kúriánál az önkormányzati rendelet más jogszabállyal való összhangjának felülvizsgálatát.

Az Alaptörvény 30. cikk (1) bekezdése értelmében az alapvető jogok biztosa alapjogvédő tevékenységet lát el. Az Alaptörvény 30. cikk (2) bekezdéséből következően az elsődleges feladata, hogy az egyéni alapjogokkal kapcsolatos visszásságokat kivizsgálja és kivizsgálta, továbbá, hogy azok orvoslását kezdeményezze. Az Alaptörvény rendszerében tehát az alapvető jogok biztosa nem általános törvényességi felügyeletet gyakorol a



jogszabályok betartása felett, hanem abból a szempontból folytatja le vizsgálatait, hogy az érintettek alapjogai érvényesültek-e vagy alkotmányos visszásság merült fel. Az alapvető jogok biztosa elsődlegesen az Ajbt. 18. §-a, valamint a 34/A. §-a alapján hatáskörébe tartozó kérdésekkel összefüggésben folytathat le vizsgálatot, és az azokkal kapcsolatban megállapított alapjogi visszásságok megszüntetésére, illetve a vizsgált jogszabály magasabb jogszabályokkal való ellentmondásaira hívhatja fel a vizsgálattal érintett szervek, illetve a Kúria figyelmét. Mindezekon túl fontos megjegyezni, hogy az Ajbt. alapján az alapvető jogok biztosa a vizsgálata során megállapított visszásságokkal kapcsolatban ajánlást tehet, vagy kezdeményezést fogalmazhat meg a vizsgálattal érintett szerv vagy ajánlás esetében annak felügyeleti szerve részére a visszásság orvoslása érdekében, illetve kezdeményezheti a Kúriánál a problémás jogszabály felülvizsgálatát.

A vizsgált beadványok szinte mindegyike kezdeményezte a kifogásolt rendelet Kúria általi vizsgálatának indítványozását – elsősorban a rögzített hatósági ár, valamint a kötelezően előírt műszaki és külső feltételek meghatározása miatt. Mindenekelőtt fontos rögzíteni, hogy a Kúria az Alaptörvény 25. cikk (2) bekezdés c) pontja, valamint a bíróságok szervezetéről és igazgatásáról szóló 2011. évi CLXI. törvény 24. § (1) bekezdés f) pontja alapján dönthet az önkormányzati rendelet más jogszabályba ütközéséről és annak megsemmisítéséről. Az Ajbt. már elemzett 34/A. § (1) bekezdése lehetővé teszi az alapvető jogok biztosa számára, hogy *amennyiben valamely alapjogi visszásságot egy önkormányzati rendelet más jogszabályba ütközése okozza*, kezdeményezze a Kúriánál az érintett jogszabály felülvizsgálatát. Az alapvető jogok biztosa vizsgálatának szakmai szabályairól és módszereiről szóló 2/2012. (I. 20.) AJB utasítás 46/A. §-a határozza meg a Kúriához benyújtható felülvizsgálati kérelmek szakmai szabályait. *Eszerint kezdeményezést a Biztos csak akkor tehet, ha a jogrendszer egységessége, vagy egyébként a jogsértő állapot helyreállítása egyéb módon nem biztosítható.*

**II.** Az alapvető jogok biztosa egy adott társadalmi probléma mögött álló összefüggésrendszer feltárása során autonóm, objektív és neutrális módon, kizárólag alapjogi érvek felsorakoztatásával és összevetésével tesz eleget mandátumának. Az ombudsmani intézmény megalakulása óta az állampolgári jogok országgyűlési biztosa következetesen, zsinórmértékként támaszkodott az Alkotmánybíróság alapvető jogállami garanciákkal és az alapjogok tartalmával kapcsolatos elvi megállapításaira, valamint – az ombudsmani jogvédelem speciális vonásainak megfelelően – alkalmazta az alapjog-korlátozás alkotmányosságát megítélni hivatott egyes alapjogi tesztek.

Magyarország Alaptörvényének és az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény hatályba lépésével az alapvető jogok biztosaként is követni kívánom a fenti gyakorlatot, így míg az Alkotmánybíróság eltérő álláspontokat nem fogalmaz meg, *eljárásom során irányadónak tekintem a testület eddigi megállapításait.* Mindezt alátámasztandó, az Alkotmánybíróság maga a 14/2013. (VI. 17.) AB határozatában arra mutatott rá, hogy „az Alkotmánybíróság a hatályát veszített alkotmánybírósági határozat forrásként megjelölésével, a lényegi, az adott ügyben felmerülő alkotmányossági kérdés eldöntéséhez szükséges mértékű és terjedelmű tartalmi vagy szövegszerű megjelenítéssel hivatkozhatja vagy idézheti a korábbi határozataiban kidolgozott érveket, jogelveket.”

### **1. Az alkotmányos alapjogok, alapelvek és államcéllok tekintetében**

**1.1** *Az Alaptörvény XIII. cikke szerint mindenkinek joga van a tulajdonhoz és az örökléshez. A tulajdon társadalmi felelősséggel jár. Tulajdont kisajátítani csak kivételesen és közérdekből, törvényben meghatározott esetekben és módon, teljes, feltétlen és azonnali kártalanítás mellett lehet.*

Az Alkotmánybíróság következetes gyakorlata szerint az alkotmányjogi tulajdonvédelem nem feltétlenül követi a polgári jogit.<sup>4</sup> Az Alaptörvény XIII. cikkének védelmét ugyanis az alkotmányjogi tulajdon tartalmával a közjogi és magánjogi kötöttségekkel együtt kell értelmezni.

Az Alkotmánybíróság a *tulajdonhoz való jog* korlátozásának megítélésére, szemben más alapjogokkal nem a szükségességi-arányossági tesztet, hanem a közérdekűségi tesztet alkalmazza. A korlátozásánál az alkotmányossági vizsgálat egyik szempontja a másik alapvető jog, alkotmányos érték vagy cél érvényesülésének szükségessége, vagy a közérdek miatt fennálló szükségesség. A közérdek alapján történő tulajdonkorlátozásnál az Alkotmánybíróság nem tekinti elégséges alapnak, hogy a jogszabály általánosságban hivatkozik a korlátozást szükségessé tevő közérdekre, szabad hatósági mérlegelési jogkörben hagyva annak meghatározását, hogy konkrétan milyen tulajdoni tárgyakra kell a korlátozást alkalmazni. A közérdeket jogszabályban úgy kell meghatározni, hogy konkrét ügyben a közérdekből történő korlátozás szükségességét bíróság ellenőrizhesse. A vizsgálat másik szempontja itt is az arányosság: ugyanis a korlátozással elérni kívánt cél fontosságának és az ennek érdekében okozott alapjog-sérelem súlyának összhangban kell állnia.<sup>5</sup> Ennek megfelelően, amíg egyéb alapjogok korlátozásánál más alapjog, vagy más alkotmányos érték védelmének szükségességét kell igazolnia a jogalkotónak, addig a tulajdonhoz való jog korlátozásához *az egyszerű közérdek* is elegendő, feltéve, hogy a korlátozás nem aránytalan. *Azt pedig, hogy mi tekinthető közérdeknek, a törvényhozó dönti el, és ezen döntése csak a közérdek nyilvánvaló hiánya esetén bírálható felül.*<sup>6</sup>

Fontos kiemelni, hogy a tulajdon csakis akkor és olyan mértékben korlátozható, amikor és emilyen mértékben ezt annak szociális kötöttsége szükségesség teszi.<sup>7</sup> Ez azt jelenti, hogy a közérdek indokolhatja a tulajdon korlátozását, feltéve, hogy a korlátozás alkalmas a cél megvalósítására, a legenyhébb az igénybe vehető eszközök közül, valamint arányban áll az elérni kívánt céllal. Ily módon a tulajdonhoz való jog a tulajdonelvonás szintjét el nem érő tulajdonkorlátozás ellen is véd, azonban az alkalmazandó mérce kevésbé szigorú: amíg a tulajdon elvonása csak igazságos kártalanítás mellett történhet, a tulajdon egyéb korlátozása pusztán a vázoltak szerinti arányosság elvének kell, hogy megfeleljen.<sup>8</sup> *A tulajdonhoz való jog korlátozása kapcsán alkotmányellenesség csak akkor állapítható meg, ha a tulajdonkorlátozás súlya nincs arányban az azt indokoló közérdekkel.*<sup>9</sup>

**1.2.** *Az Alaptörvény M) cikk (1) bekezdése úgy fogalmaz, hogy Magyarország gazdasága az értékteremtő munkán és a vállalkozás szabadságán alapszik, a XII. cikk (1) bekezdése pedig kimondja, hogy mindenkinek joga van a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához, valamint a vállalkozáshoz.*

Az Alaptörvény szerint Magyarország gazdasága olyan piacgazdaság, amely a különböző tulajdonformák egyenrangúságának, valamint a vállalkozás és verseny szabadságának alkotmányosan elismert elve alapján működik. A vállalkozás szabadsága és a vállalkozáshoz való jog tehát a piacgazdaság egyik lényeges eleme, amelynek alapjogi státuszából következik, hogy korlátozása ellen nemcsak az Alaptörvény nyújt védelmet, hanem amennyiben a jogszabályi korlátozás nem a piacgazdaság előmozdítását, kiegészítését szolgálja – lényeges tartalmát tekintve – még törvényhozási úton is korlátozhatatlan. A

<sup>4</sup> Elsőként: 64/1993. (XII. 22.) AB határozat

<sup>5</sup> Vö. 17/2008. (III. 12.) AB határozat

<sup>6</sup> 64/1993. (XII. 22.) AB határozat, Idézi: SALÁT Orsolya–SONNEVEND Pál: [13. § A tulajdonhoz való jog], In: JAKAB András: Az Alkotmány kommentárja I., Századvég kiadó, Budapest, 2009. 477.

<sup>7</sup> Uo. 476.

<sup>8</sup> Uo. 476.

<sup>9</sup> 64/1993. (XII. 22.) AB határozat, idézi: Uo. 477.

vállalkozás jogának alapjogi minőségéből tehát az következik, hogy az csak akkor és annyiban korlátozható, amikor és amennyiben a korlátozás végső eszközének fennállnak az alkotmányos indokai.

Más Alkotmánybírósági határozatok is azt erősítik meg, hogy az Alaptörvényben meghatározott vállalkozás joga alapjognak minősül. A vállalkozás jogának alapjogi minőségéből pedig az következik, hogy az csak akkor és olyan mértékben korlátozható, amennyiben a korlátozás végső eszközének fennállnak az alkotmányos indokai. Az Alkotmánybíróság számos határozatában követett eddigi gyakorlata szerint a korlátozás akkor nem alkotmányellenes, ha az az elérni kívánt alkotmányos cél szempontjából elkerülhetetlen és arányos mértékű.<sup>10</sup>

*Az alkotmánybírósági gyakorlat rámutat azonban arra is, hogy a vállalkozás joga nem abszolutizálható, és különösen nem korlátozhatatlan: senkinek sincs alanyi joga meghatározott foglalkozással kapcsolatos vállalkozás, sem pedig ennek adott vállalkozási jogi formában való gyakorlásához. A vállalkozás joga annyit jelent – de annyit alkotmányos követelményként feltétlenül –, hogy az állam ne akadályozza meg, ne tegye lehetetlenné a vállalkozóvá válást.<sup>11</sup>*

Az Alkotmánybíróság 21/1994. (II. 16.) AB határozatában már vizsgálata a taxiengedélyek kérdésével összefüggésben a vállalkozás szabadságának a taxi szolgáltatásokkal összefüggő kapcsolatát. Ezen határozatában a testület kimondta, hogy a korlátozásokat különbözőképpen kell megítélni annak függvényében, hogy a foglalkozás szabad megválasztását, vagy pedig annak gyakorlását korlátozzák-e. Amennyiben ugyanis a foglalkozás szabad megválasztását, pl. *a taxivállalkozóvá válást korlátozza az állam, az szigorúbb megítélés alá esik, mintha a vállalkozás gyakorlásának szabályozásáról lenne szó. A vállalkozás gyakorlásának korlátai ugyanis az Alkotmánybíróság gyakorlatában jórészt szakmailag és célszerűségi szempontokból indokoltnak minősülnek, amelyek csak határesetekben okoznak alapjogi problémát. A vállalkozás gyakorlását korlátozó szabályok tehát az ésszerűségi teszt alapján esnek alkotmányossági mérce alá.<sup>12</sup>*

**1.3. Az Alaptörvény M) cikk (2) bekezdésének megfogalmazása szerint Magyarország biztosítja a tisztességes gazdasági verseny feltételeit, valamint fellép az erőfölénnyel való visszaéléssel szemben, és védi a fogyasztók jogait.**

Az Alkotmánybíróság gyakorlatában a gazdasági verseny alkotmányos védelme hasonlóan a piacgazdasághoz államcélnek tekinthető, azaz ahhoz senkinek sincsen alkotmányos alapjoga.<sup>13</sup> Az Alkotmánybíróság állandó gyakorlata szerint a gazdasági verseny szabadsága a piacgazdaság olyan feltétele, amelynek meglétét és működését az állam biztosítani köteles, annak megsértését azonban csak szélsőséges esetekben lehet megállapítani – abban az esetben pl., ha az állami beavatkozás fogalmilag és nyilvánvalóan ellentétes az államcélal.<sup>14</sup>

A versenyszférában a gazdasági verseny szabadságának sérelme, a legkritikább esetben fordulhat elő úgy, hogy ne érintsen más, erősebb védelem alá eső alkotmányos jogot vagy értéket. Az Alkotmánybíróság ilyenkor időnként megemlíti, hogy az alapjog vagy alkotmányos érdek mellett a versenyszabadság is sérült, de nincsen kifejezett joggyakorlat erre nézve.<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Lásd: 20/1990. (X. 4.) AB határozat

<sup>11</sup> Lásd: 54/1993. (X. 13.) AB határozat

<sup>12</sup> SALÁT–SONNEVEND i.m. 439.

<sup>13</sup> SALÁT Orsolya–SONNEVEND Pál: [9. § Piacgazdaság], In: JAKAB András: Az Alkotmány kommentárja I., Századvég kiadó, Budapest, 2009. 440.

<sup>14</sup> Lásd: 19/2004. (V. 26.) AB határozat, Idézi: SALÁT–SONNEVEND i.m. 440.

<sup>15</sup> SALÁT–SONNEVEND i.m. 440.

## 2. Az ügy érdeme tekintetében

Az ombudsman akkor jogosult egy önkormányzati rendelet Kúria előtt való felülvizsgálatát kezdeményezni, ha az adott rendelet alapjogi visszásságot okoz, és ezt a rendelet magasabb jogszabályba ütközése okozza. Ezért a beadványozók indítványának vizsgálatát e feltételek szem előtt tartásával kell lefolytatni. Azt is egyértelműen meg lehet állapítani, hogy amennyiben a Kúriához fordulás valamelyik feltétele nem áll fenn, az indítványozásra nincs lehetőség. Tekintettel arra, hogy a későbbiekben a rendelet alapjogi vonatkozásaira kitérek, így elsőként a rendelet magasabb jogszabályokkal való összhangját szükséges megvizsgálni.

A rendelet más jogszabályokkal való összhangjának vizsgálata során elsőként érdemes tisztázni az érintett jogszabályok körét és azok tartalmát. A személyszállítási törvény 12. § (3) bekezdése meghatározza, hogy egy település területén lévő taxiállomások igénybevételenek rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg, amelyben az önkormányzat a személyszállítási törvény keretei között a közigazgatási területén végzett személytaxi-szolgáltatató működését – ideértve a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működését is *feltételekhez kötheti*. A törvény a szabályozás indokaként a helyi sajátosságok figyelembevételét, a személytaxi-szolgáltatónak, a környezetnek, és a lakosság egészségének védelmét, az utasforgalom biztonságos és magas színvonalon történő ellátását, valamint a tevékenység szabályozott keretek közötti folytatásának biztosítását határozta meg. *Ennek keretében a személyszállítási törvény szerint az önkormányzat a járművek külső megjelenésére, környezetvédelmi besorolására és méretére vonatkozó feltételeket állapíthat meg.* Emellett továbbá a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működése vonatkozásában az önkormányzat rendelete meghatározhatja a tevékenység folytatásához szükséges infokommunikációs eszközök alapvető műszaki sajátosságait, további feltételként köztartozás-mentességet és a tevékenység folytatásához szükséges mértékű tőkeerőt. Ezen előírások mellett a személyszállítási törvény a már említett 49. §-ában felhatalmazást ad a helyi önkormányzatoknak a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállítás részletes szabályainak, a személytaxi és a személygépkocsival végzett személyszállítási szolgáltatás folytatásának, a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működésének – *a Kormány rendeletében meghatározott feltételeken túli* – műszaki, személyi és pénzügyi alkalmassági feltételeinek, valamint a település területén lévő taxiállomások igénybevételenek szabályozására. *Fontos kiemelni, hogy a személyszállítási törvény 49. § (1) bekezdés h) pontja valóban felhatalmazást ad a Kormány számára is a közúti személyszállítás szabályainak rendezésére, ennek elmulasztása azonban nem eredményezi a rendelet magasabb jogszabályokba való ütközését. Már csak azért sem, mert külön felhatalmazást ad a személyszállítási törvény a helyi önkormányzatoknak a szabályozásra – ahogyan erre a 49. § (3) bekezdés b) pontja is utal a „Kormány rendeletében meghatározott feltételeken túli” szövegrésszel.* A Jat. rendelkezéseivel sem ellentétes a vizsgált rendelet kormányrendelet hiányában való megalkotása, hiszen a Jat. is pusztán annyi követelményt határoz meg, hogy a jogszabály illeszkedjen a jogforrási hierarchiába, ne legyen ellentétes magasabb szintű jogszabállyal, és megfelelő felhatalmazás birtokában – azon túl nem terjeszkedve – a megfelelő szerv alkossa meg. *Mindezek miatt megállapítom, hogy a rendelet kormányrendelet hiányában való megalkotása nem sérti sem a személyszállítási törvény, sem pedig a Jat. előírásait.* Meg kell jegyezni azonban, hogy *a Kormány a személyszállítási törvény 49. § (1) bekezdés h) pontjában kapott felhatalmazás tekintetében mulasztásos helyzetben van,* ami (mint ahogyan az a beadványokból is látható) ellentmondásos és vitás helyzetet generálhat. A Jat. 5. § (4) bekezdése előírja, hogy a felhatalmazás jogosultjának a jogszabályt kötelessége megalkotni. Meg kell jegyezni azt is, hogy a Kormány (a nemzeti fejlesztési miniszter által) már 2012 végén megkezdte a kérdéses rendelet megalkotásának előkészítését, az előterjesztés

azonban a mai napig nem készült el. Mindemellett szintén fontos rögzíteni, hogy a mai napig hatályos a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet, amelynek több rendelkezése is olyan kérdéseket szabályoz, amelyek meghatározására a személyszállítási törvény 49. § (1) bekezdés h) pontjában kapott felhatalmazás alapján a Kormány rendeletben lenne jogosult (pl. 12. §). *Mindezek alapján szükségesnek tartom, hogy a Kormány mihamarabb megalkossa rendeletét.*

A vizsgált rendelettel összefüggésben fontos megvizsgálni a korábban már többször említett Ártv. rendelkezéseit. Az Ártv. 7. § (3) bekezdése úgy fogalmaz, hogy a taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzata) képviselő-testülete a *területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a fogyasztóvédelmi hatóság és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdek-képviselői szervezetek véleményének figyelembevételével* rendeletben megállapíthatja a személytaxi szolgáltatásért *felszámítható árat és annak alkalmazási feltételeit*. A személytaxi szolgáltatás díjszabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – *legmagasabb hatósági árként vagy rögzített hatósági árként* határozhatja meg. Jól látható tehát, hogy az Ártv. felhatalmazza a helyi önkormányzatokat a taxi szolgáltatások hatósági árának megállapítására, amely nem kizárólag maximalizált ár formájában, hanem rögzített árként is meghatározható. Ennek során az Ártv. egyeztetési és véleményezési kötelezettségeket ír elő.

*A főpolgármester és a BKK vezérigazgatójának válasza, valamint az általuk rendelkezésre bocsátott iratok tanúsága szerint – összhangban Budapest Főváros Kormányhivatala által lefolytatott vizsgálatral – megállapítható, hogy a Fővárosi Közgyűlés a rendelet megalkotását megelőzően eleget tett egyeztetési kötelezettségének a területileg illetékes kereskedelmi és iparkamarával, valamint a fogyasztóvédelmi hatósággal és több taxis szervezettel is egyeztetéseket folytatott – elsősorban a rögzített hatósági ár vonatkozásában.* Fontos kiemelni, hogy a véleményezési kötelezettség, és a vélemények figyelembevétele (amelyek megvitatása a sorozatos egyeztetések útján megtörtént, továbbá az előterjesztés Közgyűlési tárgyalásán is csatolásra kerültek az előterjesztés mellé) nem azt jelenti, hogy a felmerülő észrevételeket minden tekintetben át kell vezetnie a helyi önkormányzatnak, és csak akkor fogadhatja el az előterjesztést, ha nem marad fenn vitás pont. A véleményezési kötelezettség – ahogyan az Alkotmánybíróság is kifejtette<sup>16</sup> – pusztán annyit jelent, hogy az előterjesztés nem lehet anélkül elfogadni, hogy előzetesen az érintett szervek ne fejthették volna ki véleményüket. A vitás rendelet vonatkozásában tehát Budapest Főváros Önkormányzata az Ártv. 7. § (3) bekezdésének maradéktalanul eleget tett.

A rendelet elfogadásának eljárásával kapcsolatosan megállapítható továbbá, hogy az mindenben megfelelt a Jat. előírásainak – megfelelő felhatalmazás alapján született meg a szabályozás, nem állapít meg, illetve nem tesz terhesebbé kötelezettséget a hatályba lépését megelőző időszakra, megfelelő felkészülési időt biztosít az egyes rendelkezéseknek való megfelelésnek, illeszkedik a jogforrási hierarchiába (azaz nincs ellentmondásban magasabb szintű jogszabállyal), továbbá megfelel a Jat. jogszabály-előkészítéssel kapcsolatosan megfogalmazott követelményeinek.

*Egyértelműen megállapítható tehát, hogy a rendelet a törvényi felhatalmazásoknak megfelelően, a magasabb szintű jogszabályok szem előtt tartásával keletkezett, így a Kúriánál való indítványozhatóság magasabb jogszabályba való ütközéssel összefüggő feltétele nem áll fenn. Mindezek alapján a vizsgált rendelet Kúriánál történő felülvizsgálatának kezdeményezését nem tartom indokoltnak.*

---

<sup>16</sup> 48/1991. (IX. 26.) AB határozat

### *A rögzített hatósági ár kérdése*

A vizsgált rendelet leginkább vitatott pontja tehát a rögzített hatósági ár kialakításának kérdése volt. Mindenekelőtt fontos rögzíteni, hogy az Alaptörvény M) cikk (2) bekezdésében rögzített gazdasági verseny szabadságának követelménye *nem alkotmányos alapjognak, hanem államcélnek tekinthető*, amelynek működését az állam biztosítani köteles, de annak megsértését csak a legritkább esetekben lehet megállapítani. A korábban ismertetett GVH álláspont szerint a taxis piacon (ahol a piaci mechanizmusok megfelelően alakították az árat) versenyellenesnek tekinthető a rögzített (kötelezően alkalmazandó) hatósági ár meghatározása. *Fontos ugyanakkor azt is kiemelni, hogy a személytaxi szolgáltatások bizonyos típusai esetében, a GVH is lehetségesnek, sőt bizonyos esetekben szükségesnek tartja az árak rögzített formában történő megállapítását* – pl. az utcai leintés esetében.

A versenykorlátozó megállapítások illetve előírások (bármely területről is legyen szó) alapjogi vizsgálata mindig csak közvetett módon lehetséges. A szabad verseny biztosítása ugyanis államcél, azaz annak esetleges sérelme, vagy be nem tartása nem okozhat közvetlenül alapjogi sérelmet az állampolgárok számára. *Ilyenkor mindig azt kell megvizsgálni, hogy egy esetlegesen versenyellenes helyzettel kapcsolatosan milyen alapjogi sérelmek merülnek fel, amelyekkel összefüggésben már visszavezethető lesz az alapjogi visszásság oka a versenyellenes helyzetre.* Amennyiben pedig bizonyos alkotmányos alapjogok azért sérülnek, mert versenyellenes helyzet áll fenn, akkor a megállapított alapjogi visszásság orvoslása is a versenyellenes helyzet megszüntetésére kell, hogy irányuljon.

A GVH álláspontja szerint (ahogyan arra a korábbiakban már többször utaltam) a rögzített hatósági árak a személytaxi szolgáltatások piacán való előírása versenyellenes intézkedésnek tekinthető. A kérdés azonban az, hogy ez a versenyellenes helyzet okoz-e bármilyen ténylegesen megállapítható alapjogi visszásságot? *A beérkezett panaszok, és a sajtóban megjelent hírek alapján megállapítható, hogy a rögzített hatósági árak konkrét alapjogi visszásságot nem okoztak.* A felmerült kritikák ugyanis elsősorban a piac zsugorodására, a fogyasztók terheinek növekedésére irányultak, tényleges alapjogi visszásságot azonban a rendelet nem okozott. Ellenben kétségtelenül kiszámíthatóbbá, és tervezhetőbbé tette az utazás költségeit. *Mindezek alapján a rögzített hatósági ár bevezetése miatt alapjogi visszásság nem áll fenn.*

*Mindezek ellenére megfontolásra javaslom Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének, hogy a GVH által felvetett aggályok és szempontok figyelembevételére (és rendeletben történő átvezetésére) – így pl. a differenciált ármeghatározás – megelőzhetővé tenné a versenyellenes helyzet miatt esetlegesen a jövőben kialakuló alapjogi visszásságokat.*

Fontos továbbá kiemelni a rögzített hatósági ár személytaxi szolgáltatások piacán történő alkalmazásának, és ezáltal az Ártv. 7. § (3) bekezdésének kérdését. A rögzített hatósági ár alkalmazása több más területen is alkalmazott módja az árak megállapításának, azaz az árak meghatározásának ezen módja önmagában semmiképpen nem tekinthető Alaptörvény- és ezáltal versenyellenesnek. Amennyiben ugyanis a rögzített hatósági árak pl. a személytaxi szolgáltatások piacán való előírása versenyellenes lenne, és ezáltal elvi szinten sértené az Alaptörvény M) cikkét, akkor ugyanúgy meg lehetne kérdőjelezni a legmagasabb hatósági ár előírását, vagy épp más szolgáltatási területeken is a rögzített hatósági ár előírását. Ez azonban még kirívóbb versenyellenes helyzetet generálna, mint a jelenleg kifogásolt szabályozás. *Ezért a rögzített hatósági árak, az Ártv. 7. § (3) bekezdésében meghatározott – a személytaxi szolgáltatások piacán megengedett – formája nem sérti az Alaptörvény M) cikkének rendelkezéseit.* Fontos azonban kiemelni azt a GVH és több panaszos által is felvetett lehetőséget, miszerint *az Ártv.-ban szabályozni kellene a rögzített hatósági ár kiszámításának módját, mivel – ellentétben a vizsgált rendelet megalkotása során kifejtett TGFSZ állásponttal – a rögzített hatósági ár megállapításának nem politikai döntésen kellene*

*alapulnia.* Politikai döntés esetében ugyanis a megállapított hatósági ár nem feltétlenül (jelen esetben pedig egyáltalán nem) fogja követni a piaci igényeket.

*A személytaxik előírt külső megjelenése és a műszaki feltételek*

A vizsgált rendelet másik fő problémaköre a taxikra kötelezően előírt műszaki és külső feltételek teljesítése volt – amelyek a jövőben a személytaxi szolgáltatás nyújtásának követelményei. A legtöbb kifogás a taxik kötelező sárga színe miatt és a kötelező bankkártyás fizetés biztosításával összefüggésben érkezett. Ezen előírásokat a beadványozók a felmerülő plusz költségek miatt, továbbá a tulajdonhoz való jog sérelme, valamint a vállalkozás szabadságának korlátozása miatt (lásd: temetés, esküvő) kifogásolták. Mindezek mellett több beadványozó megjegyezte azt is, hogy az autókra előírt műszaki feltételek mellett meghatározott életkori követelmények nem garantálják az elérni kívánt célt, ellenben ismételten túlzott terhet rónak a taxisokra.

Ahogy korábban már arra utaltam, a tulajdonhoz való jog Alaptörvényben értelmezett megközelítése nem feltétlenül követi a polgári jogi megközelítést, ugyanis azt bizonyos közjogi (és magánjogi) kötöttségekkel együtt kell értelmezni. A tulajdonhoz való jog korlátozásának kérdést mindig az Alkotmánybíróság által alkalmazott közérdekűségi teszt tükrében kell megvizsgálni. Ennek során vizsgálni kell a korlátozás célját és a közérdek miatt fennálló szükségességét, valamint az elérni kívánt céllal okozott alapjogsérelem súlyosságának arányosságát. A vállalkozás szabadásához való jog vonatkozásában pedig ismételten hangsúlyozni kell, hogy *a vállalkozás joga nem abszolutizálható, és különösen nem korlátozhatatlan*, azaz senkinek sincs alanyi joga meghatározott foglalkozással kapcsolatos vállalkozás, sem pedig ennek adott vállalkozási jogi formában való gyakorlásához, továbbá azt is, hogy *a vállalkozás gyakorlásának korlátai már szakmai és célszerűségi szempontok alapján is indokoltnak minősülhetnek.*

A tulajdonhoz való jog vizsgálata során az első kérdés, amit tisztázni kell, hogy a személytaxik vonatkozásában előírt külső (kötelező sárga szín) és műszaki feltételek (teljesítmény, motorkövetelmény, életkor) valóban korlátozzák-e az érintett személyek tulajdonhoz való alkotmányos alapjogát. Ezzel kapcsolatban fontos kiemelni, hogy a vizsgált rendelet az előírt feltételek teljesítését megfelelő teljesítési határidő tűzésével biztosítja. A személytaxik külső sárga színének követelménye pl. folyamatosan, az éves taxi engedélyek megújításával kerül bevezetésre, de a motor teljesítményére és besorolására, valamint a tengelytávra és a csomagterre vonatkozó előírások is csak fokozatosan lépnek életbe. *A tulajdon jog korlátozásának vizsgálata során alkalmazott közérdekűségi teszt figyelembevételével, megállapítható, hogy a rendeletnek a személytaxik külső megjelenésére és a kötelezően előírt műszaki feltételek betartására vonatkozó előírásai nem korlátozzák aránytalan mértékben a taxisok tulajdonhoz való alkotmányos alapjogát. Az előírások alkalmasak ugyanis a rendeletben meghatározott cél megvalósítására, annak érdekében a legenyhébb igénybe vehető eszköznek tekinthetők, továbbá arányban állnak az elérni kívánt céllal is.* Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint a tulajdon korlátozása alkotmányosnak tekinthető abban az esetben, ha a korlátozás közérdeken alapul. Jelen esetben a *taxikkal szemben megkövetelt műszaki előírásokat a biztonságos közlekedés követelménye, az egységes külső megjelenést pedig az egységes városkép teheti indokolttá.* Mindezek alapján megállapítható a rendelet előírásai nem sértik a tulajdonhoz való jog alkotmányos elvét.

Mindemellett azonban meg kell jegyezni, hogy a taxikra előírt (és fokozatosan bevezetett) életkori követelmények nem feltétlenül szükségesek az elérni kívánt cél megvalósításához, ugyanis egy autó műszaki állapota nem egyenesen arányos annak életkorával. Ugyanis egy 5 éves autó is lehet rosszabb műszaki állapotban, mint egy 11 éves, és egy 11 éves autó is lehet hasonlóan jó műszaki állapotban, mint egy 5 éves. *Ezért javaslom, hogy a főváros vegye fontolóra az életkori követelmények helyett (vagy mellett), a hangsúlyok*

*és követelmények műszaki állapotra való helyezését.*

A vállalkozás szabadságához való joggal összefüggésben ismételten hangsúlyozni kell, hogy az Alkotmánybíróság külön választotta a foglalkozás szabad megválasztásának, és egy adott foglalkozás gyakorlásának vizsgálatát. Ugyanis amíg az előbbi esetben csak sokkal szigorúbb feltételek mellett lehet korlátozni a vállalkozóvá válást, *addig egy foglalkozás gyakorlását pusztán szakmai és célszerűségi szempontok alapján is lehet korlátozni – a vállalkozás szabadságához való jog sérelme nélkül.* Ezért ezzel összhangban megállapítható, *hogy a külső és műszaki feltételek előírása nem korlátozza szükségtelen és aránytalan mértékben a vállalkozás szabadságához való alkotmányos alapjogot.* Más foglalkozások esetében is előírásra kerülhetnek ugyanis olyan feltételek, amelyek betartása esetén lehet csak az adott vállalkozást, foglalkozást folytatni (lásd pl. az Alkotmánybíróság 1094/B/2006. (II. 19.) AB határozatát, a közforgalmú gyógyszerárakra működtetésére és megnyitására vonatkozóan).

*Mindezek alapján tehát megállapítható, hogy a rendelet külső és műszaki feltételek előírására vonatkozó rendelkezései nem sértik sem a tulajdonhoz való jogot, sem pedig a vállalkozás szabadságához való jogot.*

#### *A rendelet hatálya és egyéb felmerülő kérdések*

A rögzített hatósági ár, valamint a kötelezően alkalmazandó külső és műszaki előírások mellett több beadványban is kérdésként jelent meg a rendelet hatályának értelmezése – különösen ezzel összefüggésben a Budapest közigazgatási határán túlra irányuló fuvar esetében a közigazgatási határig terjedő visszaútra felszámítható viteldíj mértékének rendeleti meghatározása.

A rendelet a területi és személyi hatály vonatkozásában egyértelműen fogalmaz. Eszerint a rendelet hatálya a „Budapest közigazgatási területén kiadott tevékenységi engedély birtokában, személytaxival végzett személyszállítási tevékenységek, továbbá a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgáltatások” végzésére terjed ki. *Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy annak a személytaxi szolgáltatást végző személynek kell megfelelnie a rendelet előírásainak, aki vagy (1) Budapest területére kiadott tevékenységi engedéllyel rendelkezik, vagy (2) egy olyan személyszállítási szolgáltatást közvetítő vagy szervező társaságnál tevékenykedik, mint vállalkozó, aki a szolgáltatást nyújtást Budapest területén végzi.* Tehát annak a vidéki lakhelyű egyéni vállalkozónak, akinek alvállalkozói szerződése van egy fővárosi taxitársasággal, akkor is be kell tartania a rendelet előírásait, ha nem veszi igénybe a BKK által üzemeltetett taxis drosztokat.

*A hatályával összefüggésben felmerül viteldíj számítás vonatkozásában, fontos megjegyezni, hogy a rendelet céljaival (miszerint egységes tarifa rendszerű szolgáltatás legyen a fővárosban) teljes mértékben összhangban áll, a Budapest közigazgatási határáig terjedő visszaútra meghatározott tarifa, így ennek előírásával nem lépte túl hatáskörét Budapest Főváros Közgyűlése – már csak azért sem, mert nem az utazás célállomása határozza meg a rendelet hatályát.*

További problémás kérdésként jelent meg több beadványban is – a rögzítette hatósági árral kapcsolatban – az éjszakai tarifa tiltása. Több panaszos szerint ugyanis az éjszakai tarifa alkalmazhatóságának tilalma sérti az Mt. 89. §-át („éjszakai munka: a huszonkét és hat óra közötti időszakban teljesített munkavégzés”), 142. §-át („a munkavállalónak – a műszakpótlékra jogosult munkavállalót kivéve – éjszakai munkavégzés esetén, ha ennek tartama az egy órát meghaladja, tizenöt százalék bérpótlék jár”), valamint 294. § (1) bekezdés f) pontját („munkavégzésre irányuló jogviszony: a munkaviszony, a munkavégzési kötelezettséggel járó szövetkezeti tagsági viszony, a vállalkozási és megbízási szerződés, a gazdasági társaság vezető tisztségviselői vagy felügyelő bizottsági tagsági tevékenység ellátására irányuló jogviszony és az egyéni vállalkozás”).



Az egyéni vállalkozók az Mt. előírásaival összhangban valóban munkavállalónak minősülnek, rájuk mégis speciális szabályok vonatkoznak – pl. maguk osztják be a munkaidejüket. *Éjszakai pótlék, vagy pl. hétvégői pótlék (esetleg túlmunkavégzésért járó díjazás) csak annak a munkavállalónak jár, akit a túlmunkavégzésre, vagy a hétvégi/éjszakai munkavégzésre köteleznek.* A taxisok – mint egyéni vállalkozók – esetében azonban a pótlék hiányára, mint sérelemre hivatkozni nem lehet. Abban az esetben ugyanis, ha az éjszakai pótlék alkalmazásának kizárása sértené az idézett Mt. rendelkezéseket, akkor jogosan merülhetne fel a túlmunkavégzés után járó plusz viteldíj felszámítása, vagy épp a hétvégi felárak alkalmazása is. Egyértelműen mindkét eset súlyosan sértené a fogyasztóvédelmi szempontokat. *Ezért a rendelet előírásai (az éjszakai pótlék alkalmazásának tilalma kapcsán) nem sértik az Mt. előírásait.*

### **Intézkedéseim**

A jelentésemben feltárt jogszabályi hiányosságok orvoslása érdekében, az Ajbt. 37. §-a alapján javaslom a nemzeti fejlesztési miniszternek, hogy

- fontolja meg a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 49. § (1) bekezdés h) pontja alapján – a 2012 végén már közigazgatási egyeztetés keretében véleményezett – a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló kormányrendelet tervezetének Kormány részére való előterjesztését, amelyben a már időközben megalkotott 31/2013. (IV. 18.) Föv. Kgy. rendelettel összefüggésben felmerült kritikákra is legyen figyelemmel;
- fontolja meg az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény felülvizsgálatát, és a törvény 7. § (3) bekezdésében meghatározott rögzített hatósági ár kiszámítására vonatkozó előírások rögzítését.

Budapest, 2013. október 2.

Székely László sk.