

A főváros vezetése júniusban tervezi megváltoztatni a taxirendeletet. Számítalan rendezni való probléma vár megoldásra, többek között a közösségi közlekedés finanszírozása, a BKV járműparkjának megújítása, Budapest közbiztonságának javítása, a szociális és egészségügyi szolgáltatások felzárkóztatása, a munkanélküliség csökkentése, de mindezeket valamiért megelőzi a közlekedési magánszolgáltatók helyzetének szabályozása.

A tervezet szerinti ár- és műszaki feltételrendszer szabályozásával elsődlegesen a vállalkozások számának csökkentését akarják elérni, ami így közvetlen piaci beavatkozást eredményez. A hangzatos és zengő feltételek között minimalizált tengelytáv, a csomagtartó méret meghatározása és legalább 1600 cm² motor szerepel, ami eleve ellentmond a rövid és hosszú távú környezetvédelmi előírásoknak és terveknek, miszerint ezen értékeknek egyetlen egy hibrid vagy elektromos gépkocsi sem képes megfelelni.

A műszaki meghatározások kísértetiesen egybeesnek a kecskeméti Mercedes gyár egyik típusával, mintha rászabták volna a rendeletet, ezért úgy véljük, hogy a projekt kormányzati beavatkozás nélkül nem valósulna meg. Amíg az egyik oldalon a gyár munkaerőt foglalkoztat a gyártásra, addig a fővárosban a rendelet kötelező előírásaival hozzávetőlegesen 3000 család veszítheti el megélhetését. Az már ismert, hogy a kormányzat minden elővizsgálat nélkül alkot törvényeket, de a főváros helyzetének további rontása csak szándékos lehet. Márpedig a várhatóan 1500 gépkocsi piactorzító megjelenése mögött kormányzati szándék állhat, amihez a városvezetés most asszisztál.

A fővárosi Jobbik a rendeletalkotást szakmailag megalapozatlannak tarja, a feltételezhető kormányzati beavatkozást pedig az oligarchák direkt módon történő támogatásának tekinti. A változtatás ellentmond a hazai és nemzetközi környezetvédelmi elvárásoknak, továbbá az átrendezés kaotikus állapotokat eredményez és nem a helyzet rendezését szolgálja.

Szabó György, a Jobbik fővárosi képviselője