

XIII. évf. 5. sz.

2003.

Május

TARTALOM

Önálló szakmai kamara: nem	5.
Fantom a háztetőn	6.
Folytatódik a taxiállomás-építés a fővárosban	9.
Hogyan fér el 6000 taxi 1700 helyen?	11.
Iparüzési adó	12.
Luxus limuzin a Renault-tól: Vel Satis	13.
Lehet, hogy mégiscsak lesz valami a betegszállításból? 10 éve történt	15.
Taxiban Aladdin kincsei	15.
A cserbenhagyásról és a segítségnyújtás elmulasztásáról	16.
A harc folytatódik!	17.
A létszámkorlátozásról	18.
Autótólvajak, stop!	21.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Rendeletalkotás és EU	27.
City-szemle 2003	28.
Az első hazai Mercedes-Benz Classic csillagtúra	31.
Új székházat épít a Citroën Hungaria	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	37.
Közlekedési polgárörtség taxis tagjai a rendőrség közlekedési vetélkedőjén	38.
Kaptam egy csekket	39.
Helyreigazítás a plusz tarifákkal kapcsolatban	43.
Taxiközlekedés 1945 őszén	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1191 Bp. XIX. ker., Attila u. 49-53.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

A részünkre így küldött üzenetek, levelek esetén kérjük jelezzék, ha hozzájárulnak a lapban való – esetleg kivonatos vagy rövidített – közzétételéhez.

Szakmai tárgyalások

Egyre sűrűbben éri a vád a taxis érdekképviseelőket, hogy nem csinálnak semmit, a szakmában nincs, aki felemelje a szavát a taxisokat sújtó diszkriminatív intézkedésekkel szemben. (Persze az érdekképviseelők is joggal mondhatják, hogy tagság híján – ezzel együtt természetesen bevétel híján – a munka igen nehezen, vagy sehogyan sem megy, de ez már egy másik történet.) Most mégis némi változás látszik, hiszen márciusban a Pénzügyminisztériumban, áprilisban pedig a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban, valamint a Fővárosi Önkormányzatnál volt lehetőségünk szakmánk megoldatlan problémáit elemezni és megtárgyalni az illetékesekkel. Köszönhető ez Horváth Pálnak, a Fodisz és a Rádiótaxi elnökének, aki nem múló kintartással keresi a párbeszéd lehetőségét. A közelmúltban alakult Taxisok és Személyszállítók Egyesületének különösen fontos a kapcsolatok kialakítása, hiszen országos érdekképviselet lévén az egyéni érdekvédelem mellett általános szakmai problémákkal is foglalkoznia kell. (Az Egyesület jelenleg bejegyzés alatt áll, tagtöbbségünk a sikeres bejegyzés után fogjuk meghirdetni.)

A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban Ágai Lászlóval, a Gépjármű-közlekedési Főosztály vezető főtanácsosával folytattunk megbeszélést. Ennek során felmerült – hasonlóan a pénzügyminisztériumi tárgyalásokhoz – a fix tarifa kérdése. Ez az igény egyre hangsúlyosabban jelentkezik a taxistársadalomban, ezt érzékelve a minisztérium sem zárkózik el a megoldási javaslatok keresésétől. Szintén hangsúlyosan merült fel a létszámkorlátozás, maximálás témaköre. A taxis szakma régóta kívánja ezt a hatósági beavatkozást, mivel önszabályozó módon a problémák nem kezelhetők. Ennek kapcsán felmerült az Alkotmánybíróság immár közel tíz éve hozott határozata, amely ezt a kérdést próbálja meg keretek közé szorítani. (Lásd a 21. oldalt. A szerk.) A minisztérium illetékesei éppen emiatt nem sok lehetőséget látnak a létszámkorlátozás gyakorlatának bevezetésére, ám ígéretet kaptunk arra, hogy ezt a kérdést, hasonlóan a többi felvetett problémához, napirenden tartják. A taxizást szabályozó rendeletekről szólva a főtanácsos úr megállapította, hogy ideje lenne ezeket ismét elővenni és a mai igényeknek

megfelelő módon korszerűsíteni. Ennek kapcsán vetettem fel, hogy ma egy taxiengedély cseréje, autócseréje esetén, felesleges adminisztrációs küldözgetések során megalázó sorbaállítások és méltatlan körülmények között történik. Anyagi vonzatról már nem is beszélve. A korszerűsítéshez és egyszerűsítéshez nekünk is lenne egy-két javaslatunk...

Összefoglalásként: noha új dolgok nem kerültek előtérbe, a régóta fennálló problémák megoldására születtek elképzelések, a rendeletek módosításánál észrevételeinket minden bizonnyal figyelembe fogják venni.

A másik megbeszélés a Fővárosi Önkormányzat szocialista frakciójának vezetőjénél történt. Gy. Németh Erzsébet mellett jelen volt Rusznák Imre is, aki a terület szakértője, a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnöke. Ezen a megbeszéléseken sem hangzottak el újdonságok (talán azért, mert nincsenek is. Vedd elő a Taxisok Világa tíz évvel ezelőtti számait: ugyanezen problémákkal küszködtünk.), bár egy-két információhoz hozzájutottunk. Szóba került a taxiállomásokról szóló fővárosi rendelet újra napirendre tűzése, valamint az a tény, hogy a drosztkok rendjét valószínűleg a közterület-felügyelők fogják biztosítani. Rusznák Imre megerősítette, hogy az általa vezetett bizottság továbbra is támogatja a fix tarifa és a létszámkorlátozás elvét, ám kormányzati szinten mindaddig elutasításra talált. A Taxisok és Személyszállítók Egyesülete nevében emlékeztetőt adtam át, melynek tanulmányozására ígéretet kaptunk. Kivonatos szövege az alábbiakban olvasható:

Taxiállomások helyzete

A jelenleg kiépülő droszthálózat jelentős része az utasok, és ezáltal a taxisok által sem használt területen fekszik, így nincs értelme, célja, jelentősége.

Néhány helyen igen attraktív, szinte modern műalkotásnak tekinthető utcabútor jelzi a droszt helyét, ám taxiállomásnak egészen addig nem nevezhető, amíg szabványos, a jogszabályoknak megfelelő KRÉSZ-táblával nincs jelölve.

Mivel a fővárosban tevékenykedő taxis vállalkozók túlnyomó része társasághoz csatlakozott, szervezett formában, rádióról szeretne dolgozni. Megfontolandó taxiál-

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe megváltozott. Üzeneteket, leveleket ezentúl a

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

címre várunk.

lomások telepítése olyan területekre, amelyek a taxi rádióvetél és -adás szempontjából megfelelőek.

Ismeretes, hogy a frekvencián régi taxiállomásokat kisebb-nagyobb csoportosítások „kiszájtították”, és ezt a területet mindenáron „védeni” akarják. Ennek kezelésére megoldási javaslatot kell kidolgozni, még mielőtt az újonnan kialakított taxiállomások is erre a sorsra jutnak.

Meg kell oldani, akár ideiglenesen is, hogy a repülőtéren és a pályaudvaroknál legalább a vonathoz, buszhoz, repülőhöz igyekvő utasok kulturált körülmények között tudjanak kiszállni csomagjaikkal. Jelenleg ez a kérdés különösen a Ferihegyen és a Déli pályaudvarnál kritikus, de a többi helyen sem ideális.

A Ferihegyi repülőtéren hírek szerint kialakításra kerülő ún. „puffer” parkoló előrelépésnek mondható, de a problémát nem oldja meg, különösen ami a társasághoz nem tartozó taxisok helyzetét illeti.

Összefoglalásul: a technikai fejlődés tükrében (URH rádiós címkéadás, műholdas navigáció, mobiltelefonok 100%-os elterjedtsége a szakmában, utazási szokások ástrukturálódása stb.) érdemes újragondolni a budapesti taxiállomás-hálózat szerepét. Ebben a Taxisok és Személyszállítók Egyesülete az igények összegyűjtése és a lehetőségek kidolgozása terén egyaránt szívesen közreműködik.

Tarifa

A fővárosban bevezetett tarifamaximálás sokat segített az utaspanaszok számának csökkenésében, de a kívánt végső célt nem érte el. Sok utas még ma is úgy érzi, hogy be van csapva akkor, amikor azonos útvonalon 50-100-150%-os viteldíjtelést tapasztal. Ez az eltérés ugyanis sem a minőséget, sem a gyorsaságot, sem egyéb méltánylandó előnyt nem takar, hanem előfordulása teljesen esetleges.

A megoldás – amely a taxisok nagy részének egyetértésével bír – a fix tarifa bevezetése lenne. Ez a fajta tarifarendszer Európa nyugati felén jó néhány országban működik a lakosság és a szakma megelégedésére. (E téren az adatok gyűjtése folyamatban van). A fix tarifa nem feltétlenül jelent egy tarifát, azonban feltétlenül meg kell, hogy határozza az azonos körülmények között dolgozó taxik viteldíjait (nappal, éjszaka, ünnepnap, csomagdíj stb.). A sokszor hangoztatott kifogás, hogy a fix tarifa bevezetése törvénymódosítást követel, ellentétes a versenytörvénnyel stb., ma már okafogyottá vált. A Pénzügyminisztériumban lezajlott közelmúltbeli megbeszélés alapján nyilvánvalóvá vált, hogy a pénzügyi tárca nem zárkózik el ettől a kérdéstől, ha azt a szakma egyöntetűen támogatja.

A jelenlegi maximált tarifarendszer 1998 szeptember 1-jén lépett hatályba. (31/1998. Főv. Kgy. rendelet) A meghatározott legmagasabb kilométerdíj akkor a

nappali időszakban 200, éjszaka pedig 280 Ft volt. Az első változtatás 2000 május 1-jével történt, (17/2000 Főv. Kgy. rendelet) ekkor az idézett díjak 240, és 336 forintra emelkedtek, miközben az alapdíjak tekintetében is emelkedés állt be. Azóta ezek a maximált díjak nem változtak. A legutóbbi ármegállapítás óta eltelt három évben az árak emelkedtek, ezen belül az egyéni vállalkozókat különösen sújtó minimálbér és az annak alapján fizetendő járulékok az átlagosat messze meghaladó mértékben. Emiatt igen rövid időn belül napirendre kell venni a fővárosi taxi-szolgáltatásban használható legmagasabb hatósági ár mértékének felülvizsgálatát.

Létszám

A fővárosban taxi-szolgáltatást végzők számának meghatározásáról már született fővárosi rendelet. Ezt, illetve azt ezt lehetővé tevő törvényhelyet az Alkotmánybíróság megsemmisítette, így azóta senki sem mer ehhez a témához hozzányúlni. Pedig az alkotmánybírósági döntés, és különösen a két alkotmánybíró párhuzamos indoklása nem teszi eleve lehetetlenné a létszámkorlátozást, csak nem abban a formában! A fő probléma ugyanis a létszám megállapításának esetleges, minden számítást mellőző módja volt. Véleményem szerint a fővárosban taxizók számának korlátozására továbbra is több lehetőség kínálkozik:

– A főváros meghatározhatja a területen szolgáltatást végző taxigépkocsik maximális (vagy konkrét) számát. Így nem sérül a vállalkozás szabadsága, hiszen nem a vállalkozók vagy vállalkozások száma lenne korlátozva, hanem az eszközök.

– A főváros forgalomszervezési és forgalombiztonsági, valamint parkolási szempontok alapján kötheti a taxigépkocsik darabszámát a kiépült taxiállomás-férőhelyek bizonyos többszöröséhez.

– Tapasztalati számok és esetleges felmérések alapján köthető a taxigépkocsik darabszáma a fővárosban lakók bizonyos százalékaéhoz is. Ez utóbbi ugyan egyre kevésbé határozható meg, ugyanis a taxiutak száma folyamatosan csökken, a típusa pedig a magánmegrendelők (a lakosság) irányából egyre inkább vállalati, céges megrendelések irányába tolódik. Csökkenti a magánmegrendelések számát a saját gépkocsival rendelkező, és azt folyamatosan használó állampolgárok dinamikusan növekvő száma.

Összefoglalva: a fővárosban a létszám-meghatározás megvalósítható a használt eszközök, a taxigépkocsik számának meghatározásával, korlátozásával. Ez nem sérti a vállalkozás szabadságát, mert az eszközt korlátozza. (Egy adott területre például csak meghatározott üzlet építhető, mert egyszerűen nincs több hely. A taxik adott területe Budapest, ami ebből a szempontból megtelt! Nincs több hely!)

– Egy további lehetőség a taxiengedélyek koncessziós elve. Ennek megvalósíthatósági tanulmánya egy új közgazdasági modell alapján kidolgozás alatt áll, lényege, hogy az engedélyek száma oly módon áll be a megfelelő szintre, hogy közben a vállalkozás szabadsága semmilyen módon nem sérül.

Adminisztráció

Abban az esetben, ha a taxis vállalkozó le akarja cserélni munkaeszközét, az ezzel kapcsolatos adminisztrációs kötelezettségek már olyan elkesztő méretűre nőttek, ami semmi józan indokkal nem magyarázható. A közlekedési tárcanál felvetettük ezt a problémát, és ígéretet kaptunk, hogy megvizsgálják az egyszerűsítés lehetőségét azokban a kérdésekben, amelyekben a tárca illetékes.

Ami ebben a kérdésben a Fővárosi Önkormányzat kompetenciájába tartozik, az az ún. „drosztengedély” kezelése. Ennek az igazolványnak a kiadása, bevezetésekor a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara székhelyére került, igen logikusan, hiszen abban az időben a kamara adta ki és kezelte a taxiengedélyeket, amelynek egyik feltétele a drosztengedély volt. A vállalkozó az ún. „egyablakos” rendszerben egy helyen intézhette engedélyivel kapcsolatos adminisztrációját, vagy legalábbis annak túlnyomó részét. Ma már, a kötelező kamarai tagság megszűnésével és a taxiengedélyek kezelésének közlekedési felügyelethez való telepítésével az égvilágon semmi nem indokolja, hogy a drosztengedélyek kiadása a kamara épületében történjen.

Javasoljuk, hogy a drosztengedélyek kiadása és kezelése helyileg a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez kerüljön, ahol a taxis vállalkozónak mindenképpen meg kell fordulnia, egy autócserre esetén több alkalommal is. Ez a lépés, amely technikailag minden bizonnyal könnyen megoldható, nagymértékben tehermentesítené a taxis vállalkozókat az amúgy sok helyen zajló ügyintézés során.

A fentebb már említett létszámkorlátozás megvalósulása esetén, vagy akár annak hiányában is minden bizonnyal újra kell gondolni a drosztengedélyek célszerűségét és hasznosságát is...

A Taxisok és Személyszállítók Egyesülete ezekben, és a további, a taxisszakmát önkormányzati szinten érintő kérdésekben felajánlja segítségét a Fővárosi Önkormányzat minden illetékes bizottságának és szervezetének. Célunk, hogy a taxis szakma visszanyerje régen elvesztett becsületét, és a szakmát választó vállalkozóknak és alkalmazottaknak biztonságos és méltó megélhetést nyújtson.

Budapest, 2003. április hó 29-én

**Nagy Zoltán
elnök**

Taxisok és Személyszállítók Egyesülete

ÖNÁLLÓ SZAKMAI KAMARA: NEM

A FODESZ elnöke, Horváth Pál levélben fordult az igazságügyi miniszterhez, hogy az segítsen egy „taxis kamara” felállításában. Ahogy azt az érdekképviselő elmondta, a szakma ma már ezer sebből vérzik, de ennek ellenére nincs hatékony érdekvédelme, képviselése.

A FODESZ elnöke úgy gondolta, hogy egy „saját” kamara megfelelő eredményeket tudna felmutatni, azonban az alábbi válaszból kiderül, erre nincs esély:

Horváth Pál úr részére,
Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetségének elnöke

Tisztelt Elnök Úr!

A taxi fuvarozók önálló szakmai kamarájának felállításával összefüggő megkeresésére a következő választ adom:

A Polgári Törvénykönyv (Ptk.) 65. §-a szerint:

„65.§ (1) A köztisztület önkormányzattal és nyilvántartott tagsággal rendelkező szervezet, amelynek létrehozását törvény rendeli el. A köztisztület a tagságához, illetőleg a tagsága által végzett tevékenységhez kapcsolódó közfeladatot lát el. A köztisztület jogi személy.

(2) Köztisztület különösen a Magyar Tudományos Akadémia, a gazdasági, illetve a szakmai kamara.

(3) Törvény meghatározhat olyan közfeladatot, amelyet a köztisztület köteles ellátni. A köztisztület a közfeladat ellátásához szükséges – törvényben meghatározott – jogosítványokkal rendelkezik és ezeket önigazgatása útján érvényesíti.

(4) Törvény előírhatja, hogy valamely közfeladatot kizárólag köztisztület láthat el, illetve, hogy meghatározott tevékenység csak köztisztület tagjaként folytatható.

Az Igazságügyi Minisztérium a hasonló tárgyú megkereséseknél követendő elvnek tartja, hogy egy szakmai kamara létesítése ne eredm-

nyezze az érintett szakma egyéb önszerveződéseinek, érdekképviselési formáinak háttérbe szorítását.

Figyelmet érdemelnek továbbá a szakmai kamarák feladatkörével kapcsolatban az Alkotmánybíróság által hangoztatott jogi követelmények is. A 22/1994. (IV.16.) AB határozat, a 38/1997. (VII.1.) AB határozat, a 39/1997. (VII. 1.) AB határozat, továbbá a 41/2001. (X.11.) AB határozat kimondja, hogy a köztisztület alapítása nem sértheti az egyesüléshez való jogot, törvény és csak közjogi közfeladat ellátására rendelheti el szakmai kamara létrehozatalát, s annak felruházását kötelezően ellátandó közfeladattal.

Az Alkotmánybíróság különösen szigorúan ítéli meg a kötelező tagság jogszabályi előírását, továbbá azt, hogy egy szakmai tevékenység folytatása kamarai tagsághoz köthető-e.

Levelében a szakmai kamara felállítását főként a szakma hatékonyabb érdekképviselése érdekében szorgalmazzák, különösen a jogszabály-előkészítés területén kívánnának az eddiginél nagyobb részvételt.

Úgy gondolom, ennek jelenleg sincs akadálya. Kérem, ezért, hogy tájékoztasson arról, hogy mely jogi területeken jelentkeznék a taxis szakma gyakorlásával összefüggő nehézségek, és melyek a javaslataik. Az Igazságügyi Minisztérium feladatkörébe eső jogszabályok esetében szívesen állok rendelkezésére, a többi minisztérium kompetenciájába eső kérdéseiket, felvetéseiket pedig az illetékes minisztérium részére továbbítjuk, s azok megválaszolásában közreműködünk.

Budapest, 2003. április 17.

Tisztelettel:

dr. Gadó Gábor
Igazságügyi Minisztérium
helyettes államtitkár
Igazságügyi Minisztérium“

ROBOGÓK A TANULÓIFJÚSÁGNAK



40 db. 49 cm³-es Yamaha segédmotor-kerékpárt vásárolt az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottsága a gyermekek helyes, biztonságos közlekedésére nevelésének segítése érdekében. Az ünnepélyes átadáson a fővárosi, illetve a megyei balesetmegelőzési szervezetek képviselői 2-2 robogót vehettek át dr. Hatala József rendőr vezérőrnagytól, az ORFK-OB elnökétől.

A „kismotorokat” a rendőri állomány nem szolgálati célokra, közterületi járőrözésre használja, hanem a fiatalok gyakorolhatják majd ezeken a helyes közlekedést tanpályákon, a forgalomban és a közlekedésbiztonsági szaktáborokban. A rendőrök remélik, hogy e „beruházás” is csökkenti majd a fiatalok által okozott balesetek számát.

T. Szerkesztőség!

Mivel – várhatóan – a „taxiskérdés” nemsokára a törvényhozás elé kerül (Ez egyelőre csak vágyálom. A szerk.), hasznosnak tartanám, ha egy fórumon a kollégák kifejthetnék kulturált (!) véleményeiket, javaslataikat, hogy ne érezzék magukat mellőzötteknek, hogy lehetőségük legyen véleményüket, félelmeiket megosztani egymással, és az egyik kormányzó párt dinamikus, és sokoldalú tagozatával, melyen keresztül az egyszerű taxis aggálya is eljuthat a döntéshozókhoz. Kezdeményezésem lényege, hogy egy internetes fórumon biztosítanánk helyett, a szakmánkat veszélyeztető kérdések megvitatására, lehetőséget adnánk a kormányzati szerveknek a valódi problémák megismerésére, így a megalapozott döntés meghozatalára.

Mivel magam is taxis vagyok, bizom benne, hogy az eme fórumra invitáló levelem díjmentesen közzé tehetem lapunk hasábjain. Nos, ebben a kérdésben várom megtisztelő érdemi válaszokat!

Üdvözléssel:

Sípos András 0670-3899-693
06703899693@vodafone.hu

Az ötletet szerkesztőségünk örömmel támogatja. Amíg nincs más internetes fórum, addig a hozzánk eljuttatott anyagokat közzétesszük, ám fenntartjuk a jogot a rövidítésre, szerkesztésre. Rágalmazó, becsületsértő anyagokat nem közlünk. E-mail címünk: taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu **A szerk.**

Bicskában végződő bátorság

FANTOM A HÁZTETŐN

Tíz év alatt harminc taxist ért támadás Magyarországon, közülük 17-en életüket veszítették. Az eltelt időszakban annyit sikerült elérniük a személyszállítók érdekvédőiknek, hogy közfeladatot ellátó személynek számítanak a fuvarozók, csak hogy a fokozott büntetőjogi védelem eddig senkit nem tartott vissza a támadástól, mint ahogyan a példa nélküli ítéletek sem. Egyetlen, ami nem változott, az a kiszolgáltatottság.

A közállapotokról előljáróban csak annyit, amíg Szegeden agyba-főbe vernek egy parkórt, mert a kutyáját sétáltató fiatal embert megkéri, hogy ebére helyezze föl közterületen a szájkosarat, amit jogszabály ír elő, vagy ugyanitt egy locsolókocsi vezetőjét ugyancsak kékre-zöldre vernek, mert egy szabálytalanul parkoló gépjárműbe véletlenül beletolatott, nos egy biztos: ebben a társadalomban valami nincs rendben. Az emberek egy része ingerült, ingerlékeny és frusztrált, míg másokból tovatűnt a tolerancia, az agresszivitás, az indokolatlan brutalitás jellemző már csak a megjelenésüket is. A maradék kisebbség pedig nem tehet mást, mint a felebaráti szeretetre, a feltétel nélkül megbocsátásra hagyatkozva bízik abban, hogy a gonosz elnyeri méltó büntetését.

Az április 28-i éjjel semmiben nem különbözött a tavaszi éjszakáktól, ha csak abban nem, hogy a szeszélyes április ellenére langyos levegő járta be a főváros utcáit is. Az 59 esztendő s taxifőőr kuncsaftira várva rőtta az utat, amikor a VII. kerületi Wesselényi és Akácfa utca sarkára érve két, magát igen jól érezhető férfi beszélgetett az út kellős közepén. A taxis nem tudott kitérni, nem maradt annyi helye sem, hogy autójával elférjen, így abban a reményben lassított, hogy ez elegendő lesz, s ez visszahozza a beszélgetőket a földi világba. Nem így történt. Taxisunk nem feküdt rá a dudára, nem hajolt ki, nem anyázott és nem lépett föl vehemensen, indulatosan a szabálytalankodókkal, pusztán remélte, hogy ha lassít és megáll, eredményt ér el. Nem

így történt. Sőt, a 26 esztendő s K. B. Róbert az egészet tetézve, még a motorháztetőre is ráült.

A taxi vezetője ekkor, az angol humorra jellemzően, csak annyit kérdezett: meddig őhajt ott ücsörögni? No, ez aztán indulatba hozta a férfit, aki tüstént bicskát rántott és többször beszúrt az utastérbe. A taxinak kiugrani sem volt ideje, nem számított a támadásra, úgyhogy pillanatok alatt több sebből vérzett és egyre gyengült. Az egészet eddig tétlenül végigszemlélő 25 éves M. Zoltán Gábor, a támadó beszélgető partnerre úgy érezte, ebből nagy baj lehet, úgyhogy futásnak eredt.

A nem mindennapi támadásra a közeli szórakozóhelyről egy férfi a taxis segítségére sietett, ám a késelő többször felé szúrt, távol tartva magától és a vérző férfitől. A sofőrnek annyi ideje és ereje maradt, hogy sikerült a vészjelzést kollégáinak leadni, s így pillanatokon belül megindultak a taxik az éjszakában a bajba jutott társuk irányába. K. B. Róbert érezte, hogy pár percen belül csak ő húzhatja a rövidebbet, ezért elfutott a Hársfa utcába. Arra nem számíthatott, hogy az első taxis már megérkezik, és a segítő férfival üldözőbe veszik. Azt ugyan nem sikerült megtudni, hogy melyik házban bújt meg a szurkáló, de azt lehetett tudni, hogy melyik utca szakaszon. No több se kellett, a taxisok rövid időn belül lezárták az összes menekülési útvonalat, úgyhogy innen már nem volt lehetősége a fiatalembernek elszökni.

A mentők súlyos sérülésekkel szállították az 59 esztendő s István budataxist a Honvéd Kórházba, ahol több azonnali beavatkozást igénylő műtét hajtottak végre az orvosok, hogy állapotát stabilizálják.

A rendőrök eközben sorra járták a házakat és lépcsőházakat, mígnem az akció főszereplőjét az egyik háztetőn találták meg. Mivel a további hajsza nem tűnt biztonságosnak, így a rend őrei segítséget kértek a tűzoltóktól, ők emelőkosaras darujukkal emelték az égbe a zsarukat, akik ezután elfogták az egykori légióst. A megszéppent

gyanúsított azonnal elmondta társa nevét és címét, akit hajnali három órakor kerestek föl a rendőrök erszébvárosi lakásán. Az előállítottak közül K. B. Róbertet gyanúsítottként hallgatták ki és őrizetbe vették, míg társát – aki tevélegesen nem vett részt az akcióban – tanúként. A gyanúsított nem tudott elfogadható magyarázatot adni tetteire, annyit sikerült már az első kihallgatás alkalmával tisztázni, hogy tettét nem az anyagi haszonszerzés motiválta. Többen állították, a támadó nem egészen volt a tudatánál, amit okozhatott alkohol éppúgy, mint a drog, s ha azt is figyelembe vesszük, hogy léteznek olyan kábítószeresek, amelyek indokolatlan agresszivitást, brutalitást váltanak ki, akkor talán nem is annyira meglepő a támadó tette. Mivel a cselekmény büntetőjogi értékelését az alkoholos befolyásoltság nem minősíti, ezért a rendőrök vért nem vettek a férfitől, a drogteszt használata pedig még nem annyira elterjedt, hogy ilyen esetekben alkalmazzák, úgyhogy ilyen vizsgálatot senki nem végzett vagy végeztetett.

A Fővárosi Bíróság május elsején elrendelte K. B. Róbert 30 napos előzetes letartóztatását. Az indoklásból kiderült, az ügyészség véleményét, miszerint feltételezhető, hogy szabadlábon hagyása esetén a férfi a felelősségre vonás elől megszökik, a bíróság is indokoltan találta. A légiót megjárta letartóztatott a határozat ellen nem fellebbezett, mint ahogyan tettét sem tagadta a bíróságon. Igaz, miután a sértetten kívül két szemtanúja is volt az ügynek, ráadásul elfogásakor a zsebéből előkerült a szurkáláshoz használt vérfoltokkal szennyezett kése is, nem igazán lett volna értelme a tagadásnak.

A taxis lapzártánkkor még kórházi ápolásra szorult, de bízunk benne, hogy mind a fizikai, mind pedig a pszichés traumát, amit elszenvedett, rövid időn belül feldolgozza és kiheveri, s még vissza tud ülni a volán mögé, hogy éjszaka fuvarozza az arra rászorulókat.

k. z. t.

 **Daewoo-bontó**

Minden típusú Daewoo gépjárműhöz új és utángyártott alkatrészek eladása rendkívül kedvező áron raktárról és rendelésre.

A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!

Budapest, XVII. Zrínyi u. 36. Tel.: 256-8094, 06(20)9134-978

Könyvelés adótanácsadás

Egyéni vállalkozók – taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés.

Novofax Kft.

1097 Bp., Vágóhid u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos.

§ Tel.: 215-1483 §

FOLYTATÓDIK A TAXIÁLLOMÁS-ÉPÍTÉS A FŐVÁROSBAN

– Jogszabály-módosításokat javasolnak az illetékesek –

A Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága (a továbbiakban: Bizottság) tájékoztatót adott a fővárosi taxiállomásokkal összefüggő kérdésekről.

Az írásos anyag alapján a Főpolgármesteri Hivatal Kereskedelmi Ügyosztálya előterjesztést készített a Bizottság számára, melyet az megtárgyalt és elfogadott. E két anyagot most lapunk olvasói is áttanulmányozhatják Amennyiben a Fővárosi Közgyűlés a benyújtott jogszabály-módosítások bármelyikét elfogadja, úgy arról júniusi számunkban részletesen beszámolunk.
A szerk.

TÁJÉKOZTATÓ

A Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága részére

A Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának 2003. február 21-én hozott határozata alapján az alábbiakban összefoglaljuk, miként tervezi Társaságunk a taxiállomások üzemeltetésével, fenntartásával, ellenőrzésével, valamint az azok használatát lehetővé tevő engedélyekkel összefüggő feladatait a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI.18.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: rendelet) felfüggesztett rendelkezéseinek hatályba lépését követően.

A taxiállomás-hálózat

A budapesti taxiállomás-hálózat kialakításának folyamatát a Tisztelt Bizottság részletesen nyomon követte a korábbi üléseken napirendre tűzött tájékoztató előterjesztések révén. A mai helyzet jellemzőeként röviden elmondható, hogy a fővárosban jelenleg összesen 248 db taxiállomás üzemel, ugyanakkor 62 db újabb drost kiépítését tervezzük, amelyek remélhetően 2003 nyarára elkészülnek és a szolgáltatók rendelkezésére állnak. Ezzel hozzávetőleg 300, vagy azt megközelítő taxiállomás kialakítása történhet meg. (Figyelembe véve a szokásos „leluázásokat” is.) A szakmai érdekképviseletek képviselőivel történt folyamatok egyeztetések eredményeként ezek a taxiállomások olyan (szakmai szempontból is) értékes helyeken épültek, amelyek a működésükhöz elengedhetetlen utazási keresletet biztosítani tudják. (Forgalmas csomópontok közelében, jól látható helyeken kerültek kialakításra.)

A taxiállomás-használati engedély

A taxiállomások használatát a rendelet engedélyhez köti, amelynek kiadására 2000-ben, egy ízben minden taxigépkocsira vonatkozóan már sor került. Azóta ezt az engedélyt érvényben tartottuk, mivel díjfizetési kötelezettség nem kapcsolódott hozzá.

Amennyiben bevezetésre kerül a taxiállomás-hálózat használatáért fizetendő díjfizetés kötelezettsége, abban az esetben szükség lesz a kiadott engedélyk aktualizálására,

hogy ezáltal a helyszínen is ellenőrizhető legyen, hogy a taxigépkocsit üzemeltető vállalkozás eleget tett-e a rendeletben előírt fizetési kötelezettségének.

Az új engedélyk kiadását célszerű a jármű műszaki vizsgájához kötni, hiszen ez az az eljárás, amely minden taxigépkocsival kapcsolatban évente lezajlik, és az ehhez kötött feltétel alapján a vállalkozó (saját érdekében) jelentkezni fog az újabb engedélyért. (Az erre vonatkozó közgyűlési előterjesztést a Tisztelt Bizottság legutóbbi ülésén támogatta.)

A megjelenő taxis vállalkozók díjfizetését követő új engedéllyel való ellátása egyben arra is módot nyújt, hogy társaságunk évente ismétlődő módon aktualizálhassa a taxisok nyilvántartásának adatait. Ez különösen fontos, amióta a taxiengedélyk kiadását nem a területi kereskedelmi és iparkamarák, hanem a közlekedési felügyeletk végzik. (A Fővárosi Közlekedési Felügyelet az aktuálisan érvényes taxiengedéllyel rendelkezők listáját feltehetően adatvédelmi okokból nem adja át.) Az aktualizált engedélyes lista megteremti a közvetlen kapcsolattartás lehetőségét is, amire ma csak a szakmai médiumok és a honlapunk útján gondolhatunk.

A taxiállomás-használati díj mértéke

A közterületek taxiállomás célú igénybevétele – a fővárosi közterületek használatáról és a közterületek rendjéről szóló 59/1995. (X. 20.) Főv. Kgy. rendelet módosítását követően 2000. augusztus 1-től – a közterület-használati díj fizetése alól mentes. Ennek megfelelően a Fővárosi Önkormányzat finanszírozásában létrehozott taxiállomás rendszer használatáért csak annak fenntartási és adminisztrációs költségeit indokolt megfizetni a használókkal. Ez pedig Társaságunknak az ezzel összefüggő költségeit figyelembe véve számítható. A használók (taxi járművek) számára pontos nyilvántartása ezért is fontos. E díj megállapításához a társasági éves ráfordítások tervezett mértékét lehet alapul venni, amely az eddigi évek tapasztalatai alapján megközelítően jól becsülhető. Ugyanakkor a Tisztelt Bizottság előtt is ismert, hogy az egyes taxiállomásokon kihelyezett utcabírtok után Társaságunk bevételeket is reali-

zál, ami az előbb említett számítási eljárásban költségcsökkentő tételként jelentkezik.

A taxiállomás-használati díj befizetésének módja

Az előzőekben leírt számítási módszerrel kialakított, és a Tisztelt Bizottság által jóváhagyott éves taxiállomás-használati díjat a taxis vállalkozások a gépkocsi műszaki felülvizsgálatához kötődően fizetik be. Ez azt jelenti, hogy a gépkocsi műszaki vizsgáját megelőzően a tulajdonos beszerzi az összes ehhez szükséges, jogszabályokban előírt igazolásokat, amelyek között a Társaságunk által kiadott, megújított taxiállomás-használati engedélyt is be kell szereznii. Az ehhez kötött díj befizetésére több módon is lehetőség van:

- postai átutalási csekkel fizetik be (a feladóvény igazolja a befizetést, amelyről annak beérkezése után számlát adunk a befizetőnek),

- az ügyfélszolgálati irodában készpénzzel egyenlítik ki a kötelezettségüket (az iroda munkatársa számlát ad a befizetésről),

- több gépkocsi ügyintézés esetén banki átutalással is teljesíthető a díjfizetés (amiről szintén számlát adunk a befizető részére).

Az így teljesített befizetések értelemszerűen az év során elosztva történnek, ami a Társaság számára folyamatosan biztosítja a működés során felmerülő költségek fedezetét.

Amennyiben a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X. 27.) KHM rendelet 2. § (2) bekezdésének általunk javasolt kiegészítése nem, vagy csak igen hosszú átfutási idővel történik meg, akkor a taxiállomás-használati díjat a korábban javasolt, meghatározott határidőhöz kötött módon kell befizettetni a taxis vállalkozókkal. Ez a működés első felévre (2003. július 1-től kezdődően) július 31-ig történne, majd később minden év január 31-ig valósulna meg. A befizetéssel összefüggő ügyfélforgalom csökkentésére postai átutalási csekkek kiküldésével, vagy a nagyobb társaságok esetében banki átutalással látunk lehetőséget. Ugyanakkor ez a megoldás változatlanul nem biztosítja Társaságunk számára a teljes körű informáltságot a taxis vállalkozókról, hiszen csupán azokról lesz információnk, akik valamilyen formában bejelentkeznek a taxiállomás-használati díj befizetésére. Ennek hatékony ellenőrzésére továbbra is a Közlekedési Felügyelet lesz képes, akiknél a vállalkozók évente legalább egy esetben kényszerűen megjelennek.

A taxiállomások használatának ellenőrzése

A rendelet módosításának szükségessége a fent leírtak végrehajtása érdekében koráb-

ban felmerült, a módosítás előkészítése folyamatban van.

Megkerülhetetlen ugyanakkor, hogy röviden említést tegyünk a rendelet végrehajtásának ellenőrzéséről, amely a társaság rendeltetésszerű működésének alappillére.

Az ellenőrzési munka a kijelölt célok szerint kétirányú:

– egyrészt folyamatosan konstatálni szükséges a drosztok műszaki állapotát (oszlopok, táblák eltűnése, csonkulása, úttest, járda sérülése, felfestések kopása stb.)

– másrészt ugyancsak rendszeresen kontrollálni kell az állomások rendjét, előírászerű használatát, használhatóságát.

Az ellenőrzés ezen munkafázisainak személyi és tárgyi feltételrendszeréről, az adatok rögzítéséről, kezelhetőségéről, társaságunk nagyrészt már az eddigiekben gondoskodott.

Am míg a műszaki jellegű problémák orvoslása egyértelműen saját hatáskörben megoldható, addig a taxiállomások rendjével kapcsolatban felmerült gondok megoldása – megfelelő jogkör hiányában –, csak a hatóságokal történő együttműködés útján lehetséges.

Több esetben folytattunk tárgyalásokat a járművek várakozásának ellenőrzésére felhatalmazott hatóságok képviselőivel (rendőrség, közterület-felügyelet).

Ezek alapján az látszik célszerűnek, ha kialakításra kerül a jogszabályi feltétele annak, hogy – immáron nevesítve – elsősorban a közterület-felügyelet végezze a taxiállomások jogszabályi használatával kapcsolatos esetleges intézkedési, szankcionálási feladatokat.

Ez azonban nem csupán a jogszabályi háttér megvalósítását jelenti, hanem biztosítani kell ennek pénzügyi feltételeit is. Erre a közterület-felügyelet részéről látszik fogadókészség, ugyanakkor a többlet feladat ellátásának finanszírozását indokolt megerősíteni.

E többlet feladatok csökkentésére társaságunk olyan módon tud vállalkozni, hogy az összes taxiállomás programszerű helyszíni ellenőrzését elvégezzük, dokumentáljuk és az általunk felfedett legproblematikusabb helyszínek hatósági ellenőrzésére teszünk javaslatot a folyamatos kapcsolattartás révén. Ilyenformán a hatósági ellenőröknek nem kell az összes taxiállomást folyamatosan ellenőrizniük, csupán azokat és akkor, ahol és amikor a legkivívőbb szabálysértések mutatkoznak. Példaként említhető az egyik gyakori és bosszantó szabálysértés, amidőn magánautó parkol a taxiállomáson. Úgy véljük, ennek a legmegfelelőbb és visszatartó erővel is bíró kiküszöbölése az elszállítás lehet, amelynek megszervezését, lebonyolítását vállaljuk, a hatóság(ok) részéről minimális együttműködés szükséges.

Budapest, 2003. március 12.

Héray László
üzvezető igazgató

Fővárosi Közgyűlés

Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága

Tárgy: Tájékoztató a taxi drosztok építésé-

nek helyzetéről és a rendelet 2003. július 1-i hatálybaléptetésének lehetőségeiről

Jelen tájékoztató a 2003. március 26-i. bizottsági tájékoztató kiegészítése az április 14-ig eltelt időszakban történtek figyelembevételével.

1. 2003. március 31-ig 248 taxiállomás építése fejeződött be és a Taxi Kht. tájékoztatása szerint az előkészületek alapján június 30-ig az elkészült taxiállomások száma 275-re emelkedik. Az V. kerületi önkormányzat tájékoztatása szerint e havi testületi ülésen tárgyal a taxiállomások építésének engedélyezéséről, és amennyiben azt jóváhagyja, akkor az év közepére nem csak az elkészült állomások darabszáma, hanem lefedettség szempontjából is elkészültnek tekinthető a droszthálózat.

2. A drosztrendeletben foglaltak érvényesítésének feltétele a hatékony ellenőrzés megerősítése. A drosztok ellenőrzése alapvetően a Taxi Kht. feladata, ez azonban a kht. alacsony létszáma és hatósági jogosultság hiánya miatt csak korlátozottan eredményes, mivel elsősorban a taxiállomások műszaki állapotának felmérésére és használatára terjedhet ki. Nincs jogosítványa a kht.-nak a taxiállomáson parkoló magánautósok távotartására, illetve a rendeletben előírt taxisok általi kötelező igénybevétel sem tudják folyamatosan ellenőrizni, illetve annak elmaradását szankcionálni. A korábbi próbálkozások (szolgáltatón kívüli rendőrök, őrző-védő szolgálat igénybevétele) jogi feltételek hiánya miatt nem lehetséges, ezért járható útnak az látszik, hogy a Fővárosi Közterület-felügyelet rendeletmódosításban történő felhatalmazásával, illetve megerősítésével lehet megoldani az ellenőrzési feladatot. Előzetes egyeztetések alapján erre a Fővárosi Közterület-felügyelet vezetője jelezte együttműködési szándékát, de tekintettel arra, hogy a szervezet létszámában történő megerősítése nem történt meg, jelenlegi feladatai mellett többlet feladatot nem tud vállalni. Feltétlen indokolt lenne a Közterület-felügyelet mintegy 10 fő létszámmal történő megerősítése, akik kifejezetten a taxidrosztok rendjének fenntartását ellenőriznék, elsősorban a frekvenciált belterületi, illetve forgalmas közlekedési (pl. pályaudvarok) csomópontokon. E létszám bérének és közterheinek egy részét a Taxi Kht. tudná fedezni a taxiállomásokon létesített reklámfelületek értékesítéséből származó bevételből.

3. Kritikus pontja a rendelet végrehajtásának az ún. droszthasználati díj beszedése taxis vállalkozóktól (tervezett mértéke: 16 000 Ft. + áfa/év). A Taxi Kht. nem rendelkezik a taxis vállalkozók címlistájával, így nem tud részükre névre szóló fizetési felszólítást küldeni, és ellenőrizni sem tudja a fizetési kötelezettség név szerinti teljesítését. A Közlekedési Főfelügyelet, mint a taxiengedélyeket kiadó hatóság rendelkezik a taxis vállalkozók címlistájával, de adatvédelmi okokra hi-

vatkozva azt a Taxi Kht. részére nem adja ki. Ezt a problémát próbáltuk áthidalni azzal a javaslattal, hogy a gazdasági és közlekedési miniszterhez küldött felterjesztési javaslatunk szerint a 21/1992. (X.27.) KHVM rendelet módosítását kezdeményeztük úgy, hogy a taxi gépkocsi műszaki minősítő vizsgálatának feltétele legyen a taxidroszthasználati díj befizetése, amit a vizsga alkalmával igazolni kell. A felterjesztési javaslatra eddig még választ nem kaptunk.

A minisztérium esetleges elutasítása esetén szükségmegoldásként a következők merültek fel:

– a 89/1988. (XII.20.) a közúti közlekedésről szóló MT sz. rendelet 5/A. § (11) bekezdése előírja, hogy a taxiengedélyben – amit a Közlekedési Felügyelet ad ki – fel kell tüntetni a taxiállomások használatára jogosító engedély számát is, amennyiben azok használatát a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) rendeletben szabályozta.

– A Taxi Kht. a taxis szakmai szervezeteken és a kamarán keresztül, valamint nyilvános hirdetésekben felszólítja a taxis vállalkozókat a droszthasználati díj megadott határidőig történő befizetésére.

– A droszthasználati díjat befizetett taxis vállalkozók névsorát a Taxi Kht. megküldi a Közlekedési Felügyeletnek, felszólítva azt, hogy a saját nyilvántartásával történő összevetés után azokat a taxis vállalkozókat, akik nem fizettek droszthasználati díjat, a taxis engedély visszavonásának kilátásba helyezésével a díj befizetésére szólítsa fel.

E megoldás időigényét és eredményességét tekintve kérdéses, figyelembe véve a taxisok egy részének nem egészen jogkövető magatartását, illetve a Közlekedési Felügyelet reakcióját.

4. A rendelet bevezetésével kapcsolatos eddigi tapasztalatok szerint az időközben bekövetkezett változások, valamint a kezdeményezett jogszabály-változtatás miatt módosítani kell a fővárosi drosztrendeletet is. A Taxi Kht. elkészítette a rendelet-módosítás tervezetét.

Kérem a T. Bizottságot, hogy a tájékoztatót és a rendeletmódosítási javaslatot megtárgyalni szíveskedjék.

Határozati javaslat

A Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság

1. A tájékoztatóban foglaltakat tudomásul veszi, egyetért a drosztrendelet módosításával.

2. Felkéri a főpolgármestert, a rendeletmódosítást tartalmazó előterjesztést a Fővárosi Közgyűlés májusi rendes ülésére terjessze be.

A határozathozatal módja: egyszerű szótöbbség

Budapest, 2003. április 14.

Rusznák Imre
elnök

– Egy kis matematika – Hogyan fér el 6000 taxi 1700 helyen?

Ismereteink szerint küszöbön áll a fővárosi taxiállomás-rendelet módosításának ismételt napirendre tűzése. (Részletesen ld. az előző oldalakon.) Sőt, azt is csiripelik a verbegek, hogy most már tényleg fizetni kell a drosztokért. Hogy mennyit és mikortól az még nem dőlt el, de nem is ez a lényeges. Hanem az egész drosztrendelet végrehajthatóságának vizsgálata.

Mint ismeretes, a fővárosi taxiállomások létesítésének és működtetésének tárgyában már 1999 novemberében született közgyűlési határozat. Ennek néhány pontja szinte azonnal felfüggesztésre került, mert a fővárosban nem volt meg a kellő darabszámú droszt. A taxiállomás-létesítések folyamatosan történtek, ma már 250 körüli számban található Budapesten taxidroszt (ezek elhelyezkedése ugyan nem mindenhol a legszerencsésebb – és akkor finoman fogalmaztunk...). Tétélezzük fel, hogy a rendelet módosításának hatálybalépéséig még ötven taxiállomás elkészül, és legyünk optimisták, ezek mondjuk mind jó helyen lesznek (belváros, frekvenciált csomópontok, pályaudvarok stb.). Egy taxiállomásra számítsunk átlagosan öt taxit. Ez összesen 1500 férőhely. Ennyi darab taxi állhat egy időben a taxiállomásokon. Ha azonban konkrét számadatra vagyunk kíváncsiak, elő kell vennünk a Taxisok Világa 2002. júliusi számát, amelyben egy riport olvasható Héray Lászlóval, a Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Kht. igazgatójával. Ebben ő úgy nyilatkozik, hogy 1600-1700 taxiférőhelyet tud biztosítani a főváros. Ez már igen tekintélyes szám, ennyi taxi talán nincs is az utcán. Vagy mégis?

A közlekedésselüveleti statisztika szerint a Budapestre kiadott taxiengedélyek száma megközelíti, vagy el is éri a hatezretet. Elvileg ennyi taxi dolgozhat Budapesten. Igen ám, de ott a híres-nevezetes egyharmados szabály, amely szerint a taxik egyharmada nappalos, egyharmada éjszakás, egyharmada meg éppen szabadnapot tart. Vagy más megközelítésből: egyharmada éppen fuvaroz, egyharmada fuvarra vár, egyharmada nem dolgozik, pihen, javít stb. Így tehát minden esetben lévőnek tűnik, a hatezer taxi egyharmada az kétezer taxi, annyi meg már majdnem elfér az ezerhatszáz helyen. Ez az elv. De vajon a gyakorlat is ez?

Vizsgáljuk meg először is ezt a bizonyos egyharmados szabályt. Ezt valaki még a kilencvenes évek elején elterjesztette, azóta a szakmai és jogalkotó körökben mint egy matematikai axióma szerepel. Pedig a szomorú helyzet az, hogy az idő már ezt a szabályt is eliminálta (ha egyáltalán valaha is igaz volt...). Ma ugyanis mi a helyzet? A taxi, ha pénzt akar keresni, egy hétből hat

napot legalább dolgozik, és e napokon 16-16 órát kinn van az utcán. De számoljunk csak öt nappal és legyünk mértékletesek, vegyünk napi 12 órát. A szabadnaposok száma pedig heti két pihenőnapot figyelembe véve nem egészen harminc százalék. Vagyis maximum 1800 taxi. A nappalosok és éjszakások tehát összesen 4200-an vannak. Ha ők valóban kétfelé oszlanak, és munkaidejük a valóságban is élesen elválik, mondjuk a nappalos 6-18-ig, az éjszakás 18-6-ig dolgozik, akkor ismét majdnem megoldódott a probléma, hiszen 2100 taxinak kell helyet biztosítani. Illetve még ennyinek sem, mert egy részük nyilván éppen utast szállít. Az elv tehát gyönyörűen működik. Papíron. Mert a valóság egészen más...

Este hatkor még sok nappalos kinn van az utcán, hiszen ki akarja használni a csúcsforgalmat. Este hatkor már szinte minden éjszakás kinn van az utcán, mert szintén ki akarja használni a csúcsidőt. Összesen több mint négyezer taxi szolgáltat tehát egy időben. Ismerve a kihasználtsági mutatókat, azt kell feltételeznünk, hogy ezeknek a kocsioknak jó esetben a húsz százaléka végez éppen fuvar, de sokszor még annyi sem. Amikor két órát kell várni egy fuvarra, és egy átlagos fuvar 10-15 percig tart, akkor könnyen kiszámítható, hogy a taxis az ideje kilencven százalékát tölti fuvarra való várakozással és tíz százalék időben termel. Persze ezeket az arányokat is nagyban befolyásolja az, hogy társasági taxis-e, melyik társaságnál, milyen a helyismerete, a rádiója stb. Az azonban biztosan kijelenthető, hogy ez a bizonyos harmadrészes szabály ma már nem állja meg a helyét. (És akkor még nem is beszélünk az alkalmazottakat foglalkoztató taxicégekről, akiknek autói a két műszakban dolgozó taxisokat figyelembe véve gyakorlatilag napi 24 órát töltenek az utcán.) Az a szomorú valóság, hogy vannak olyan időszakok, amikor a taxisoknak a hatvan-hetven százaléka van egy időben a „pályán”, elenyésző részük éppen fuvar végez, a többiek pedig meg szeretnének állni a taxiállomásokon. Tehát 3600-4200 taxi. Az 1700 férőhelyen...

És még ez sem lenne nagy baj, mert ez a szakma már kezdi megszokni, hogy a munkáját szabályozó rendeletek kiskapuit megkeresse (többek között az éhenhalás elke-

rülése véget...). Ezúttal sem lehet probléma, mert aki nem fér be a drosztokra, az majd megáll parkolóokban, buszmegállóokban, hidak tetején, kukoricatáblákban és még ki tudja milyen helyeken. Ha megállhat. Mert a belterületi részekben parkolódíjat kell fizetni, a felüljárókon, buszmegállóban megállni nem szabad, nem is beszélve arról, amikor helyhiány miatt „másodikként” áll meg a parkoló autók mellett, esetleg forgalmi dugót okozva, és a büntetést kockáztatva. De megteszi, mert dolgozni kell, pénzt keresni kell, a családot eltartani muszáj. Vállalja, ha nem is könnyen a kisebb szabálytalanságok elkövetését, de közben joggal várhatja el, hogy helyzete javulni fog. Hát, ahogy ma áll a helyzet, valószínűleg nem fog. Mert mit is ír elő a főváros rendelete, melynek bizonyos paragrafusait felfüggesztették?

„12§ (6) Utasfelvételre való felkészülés érdekében, világító szabadjelzővel taxigépkocsi csak a kijelölt taxiállomáson várakozhat.”

Hoppá! Hát akkor nagy baj van! Ha ugyanis a négyezer taxi utasfelvételi célból 1700 taxiállomásra akar beállni, akkor 2300-nak nem jut hely! Máshol nem állhat meg, hiszen utasra vár! Netán lebegnie kellene? Vagy láthatatlanná válni? (Hasonló ez a rejtői főhős esetéhez, akit a világ összes országából kiutasítottak, így csak a legnagyobb titokban tartózkodhatott a Földön...)

Mi fog tehát történni? Én megmondom neked: büntetni fognak. Rossz helyen állsz: kasza! A rossz hely alatt itt bármi értendő, ami nem a taxidroszt. És jöhetsz itt mindenféle matematikai hókuszpókusszal, hogy hogy fér be 1700 helyre négyezer autót, senkit nem fog érdekelni! A megoldás tehát az, hogy nem szabad ennek a rendeletnek megszületnie, életbe lépnie. Ha már üzemel, akkor csak magyarázkodhatunk, és az már régen rossz...

De fokozzuk még egy kicsit a helyzetet. Ezekért a taxillomásokért ugye fizetünk kell. Információim szerint nem is keveset. Hát akkor azt magyarázza meg nekem valaki, hogy el lehet-e adni mondjuk egy 1700 férőhelyes sportcsarnokba négyezer jegyet. Persze hogy nem lehet! Nemhogy négyezret, 1701-et sem! Vagy ha valaki mégis megpróbálja, akkor azt a cselekményt büntetőjogilag csalásnak nevezik...

-oli-

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe megváltozott. Üzeneteket, leveleket ezentúl a
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu
címlre várunk.

Iparüzési adó

Az eddigi évekhez hasonlóan ismét május 31. a helyi iparüzési adók bevallásának és befizetésének határideje. Mivel az egyes helyi önkormányzatok bizonyos kereteken belül önmaguk dönthetnek az iparüzési adó mértékéről és a bevallás adattartamáról, így egységes országos tájékoztatást ebben a témában sajnos nem tudunk adni. A taxisok 65-70%-át érintő fővárosi iparüzési adó nyomtatvány kitöltésére a következő tanácsokat adjuk:

Elsősorban azt kell eldönteni, hogy a hagyományos, vagy az ún. egyszerűsített adóalap megállapítás módját választjuk. Illetve ez nem is igazán a jelen választás kérdése, hiszen a tavalyi adóbevallásnál erről már nyilatkozni kellett. Érdemes tehát elővenni a tavalyi iparüzési adó bevallási nyomtatvány saját példányát, és ellenőrizni, hogy a címdalalon bejelöltük-e az „adóalap megállapítás egyszerűsített módját választom 2002. évre” jelű kockát. (Ezt a fajta módszert – amióta csak lehetőség nyílt rá – elsősorban az átalányadósoknak javasoltuk az elmúlt években, hiszen így nem kellett az üzemanyagköltségek kiszámításával foglalkozni.)

Ha valaki nem jelölte be ezt a kockát, tehát a tételes adózást választotta, iparüzési adóbevallásának kitöltése a következők szerint történik:

A 9111. sorba a számviteli törvény szerinti nettó árbevétel kerül, vagyis alanyi áfamentes taxis esetén a taxiórán lévő teljes összeg. (Áfásoknál az áfa levonása utáni nettó bevétel.)

Az adóalap növelő tényezők szakmánkban általában nem jellemzőek, így a 911-es sorba szintén fenti összeg kerül. Az elszámolt anyagköltség – vagyis az APEH norma szerinti üzemanyagköltség, valamint a számlával igazolt egyéb anyagköltség a 914. sorban érvényesíthető. Az árbevételből levonva az anyagköltséget, a Htv. (helyi adókról szóló törv.) szerinti adóalapot kapjuk meg, ami a 915. sorba kerül. Ettől a sortól kezdve az adóbevallás kitöltése már megegyezik a másik, vagyis az egyszerűsített módszerével.

Amennyiben a címdalalon az egyszerűsített adóalap-megállapítást jelző kocka be van jelölve, és az adózási forma átalányadó, úgy az eljárás rendje a következő:

A kitöltést a 931. sornál kezdjük, ide kerül a taxiórán lévő árbevétel. A „nettó árbevétel” kifejezés ne tévesszen meg, ez azt jelenti, hogy áfa nélküli árbevétel, nem pedig azt – amit sok taxis vél tévesen még ma is –, hogy a költségek levonása utáni nyereség, vagy jövedelem. Tehát taxiórán lévő összes árbevétel kerül ide. A következő, 932. sorba kerül az szja adóalap, vagyis az árbevétel 20 (nyugdíjasoknál 25) százaléka. Ez a szám is ismert lehet az adóbevallásból, ez után fizettük a személyi jövede-

lemadót. Következik a 933. sor kitöltése, ide az előző sorban feltüntetett szja alap 20%-kal megemelt összegét kell írni. Vagyis egyszerűen meg kell szorozni 1,2-vel. Ez a szám lesz a Htv. szerinti adóalap, és mint a nyomtatvány szövege is jelzi, ezt a számot kell átírni a 915. sz. sorba.

Eddig tart az eltérés az egyszerűsített és a normál kitöltés között, a teendők ettől kezdve megegyeznek.

A 916. sorba ugyanez a szám kerül, ha adóalapunkat nem osztjuk meg több település között. (ilyen lehet például, amikor valakinek Pest megyei a székhelye, de Budapesten végzi a tevékenységét). A kedvezmények, amelyeknek felsorolása itt következik, szakmánkban nem jellemzőek, így nem is foglalkozunk velük. A 918. sorba tehát ismét a már jól ismert összeg kerül a 916. sorból. Ennek az összegnek – ha a 700.000 Ft-ot meghaladja – a 2%-át kell a 919-es és a 923 sorokba írni. Ez a fővárosra jutó iparüzési adó összege. Ha viszont az adóalap, a 916. sorba írt összeg nem éri el a 700.000 Ft-ot, akkor a vállalkozás az iparüzési adó alól mentességet élvez, a 919. és a 923-as sorokba nullát kell írni. Ez utóbbi esetben ne felejtjük el kitölteni a bevallási ív címlapján lévő nyilatkozatot (21. sor), ahol a kódkockába, az adómentesség okaként egy 1-es számot kell beírni.

A kinyitott adóbevallási ív jobb oldali részén a 924-es sorba beírhatjuk (de nem kötelező) a befizetett adóelőlegeket, mégpedig azokat, amelyeket 2002. március 15-i és 2002. szeptember 15-i határidőkkel teljesítettünk. A 2003. márciusi előleg már erre

az adóévre vonatkozik, azt itt nem kell jelezni. Amennyiben az adószámítás szerinti összeg meghaladja az előlegek befizetett összegét, a különbözetet május 31-ig lehet pótlékmentesen befizetni az önkormányzat számlájára a bevallási csomagban lévő csekken. Abban az esetben, ha a befizetendő adó nulla, ugyanakkor előlegek már be lettek fizetve, a vállalkozó választhat, hogy későbbi adótervezésére bennhagyja, vagy visszakeri a túlfizetést. Ezt a nyomtatvány megfelelő rovatában jelölni kell, valamint minden túlfizetéskor ki kell tölteni azt a nyilatkozatot is, amely szerint egyéb adóhatóságnál a vállalkozásnak nincs tartozása. Az APEH adókkal szemben eltérés viszont, hogy a túlfizetés összegének visszautalása nem automatikus, azt egy külön levélben kérelmezni kell. Ezt a külön levelet külön borítékban is kell feladni, az iparüzési adó borítékjában ugyanis a bevallási nyomtatványon kívül más nem lehet.

Végül a dátum és aláírás zárja az adóbevallás kitöltési folyamatát. A kitöltött ívet a csomaghoz mellékel borítékban díjmentesen fel lehet adni.

FIGYELEM!
A bevallás és befizetés
határideje május 31.!

Miután ez a nap szombatra esik, logikus lenne a feltételezés, hogy a határidő az egyéb adóbevallásokéhoz hasonlóan a következő munkanapra, vagyis ebben az esetben június 2-re módosul. Ez a tény azonban sem a nyomtatványon, sem a kitöltési útmutatóban nincs jelölve, ezért azt javasolom, mindenesetre tartsuk magunkat az eredeti dátumhoz.

-olj-

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!
Akkumulátor és kenőanyag
akció taxisoknak!

Akkumulátor már
7000 Ft-tól 1 év garanciával!
Kenőanyagból 20% engedmény.

Nagy választék,
korrekt kiszolgálás!

Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.
Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.
Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig
SZ: 8-14-ig

ESERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)

20%

KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK

MINDEN EGYÉBRE

10%

KEDVEZMÉNY!

Luxus limuzin a Renault-tól: *VEL Satisfis*

A Renault elhatározása, hogy megveti a lábát a felső kategóriában, valószínűleg sikerrel jár majd. A 2003-ra kitűzött cél, hogy az európai piacon a luxus kategórián belül 3%-os részesedést érjenek el, teljesíthetőnek látszik. A Renault szakított sok tradícióval, és egy sajátos, a célszerűsége épülő nagy, kényelmes autót alkotott, melynek magassága eltér a szokásostól. A Vel Satisfis ajtóin méltóságunkat megőrizve, meghajlás nélkül szállhatunk be.

Tágas belső részében a bútorokra emlékeztető ívelt fotelek várják az utazni vágyókat. Az ülések a megszokottól eltérően állíthatók. A háttámlát kettéosztották (+ fejtámla), így az elektronikával kiegészített széles klubfotellel nagyon sok variáció érhető el. A biztonsági övet az első ülésekben helyezték el, így annak használata kényelmes, nem szorít, de mégis a maximális biztonságot adja.

A kényelmet szolgálja az automatikus rögzítők, amely teljesíti a szokványos kézifék minden funkcióját, de megszabadítja a vezetőt egy terhes kötelezettségtől. A motor leállításakor a szükséges fékezőerőt a számítógép biztosítja, amit elindulásakor automatiku-



tésre kapcsol, hogy túl sok szennyező anyag kerülne a belső térbe. Az ablakok közelében nedvességmérők érzékelik a páratartalmat, így automatikusan változik a szellőzési stratégia. Szükség esetén aktivizálódik az első és hátsó szélvédő fűtése is.

A Vel Satisfis-t nagy teljesítményű motorokkal látták el. A csúcsváltozatot 3,5 literes, 24 szelepes, V6-os motorral szerelik fel. A 177 kW-os (245 LE) erőforrás szinte repíti a 2,2 tonnás bruttó össztömegű autót, melyhez egy 6 fokozatú manuális, vagy 5 fokozatú Proactive automatikus sebességváltó tartozik.

A motorválasztékban szerepel még a 3.0 dCi, közös nyomócsövű turbódízel, mely 130 kW-os (180 LE) és 350 Nm nyomatékot ad le, a 2.2 dCi, mely 110 kW-os (150 LE) és 320 Nm nyomatékra képes, valamint a 2 literes, 16 szelepes, 120 kW-os (165 LE) benzinmotor a 250 Nm-es nyomatékával.

A Vel Satisfis külső megjelenése viszont megosztja az autósokat. Van, akinek nem tetszik, van, aki csak szokatlannak tartja, és természetesen van, aki első látásra beleszeretett. Az biztos, hogy a Vel Satisfis nem szokványos külsejű autó, de ilyen „probléma” a felső kategóriában már előfordult, és inkább előnyvé vált, mint hátránnyá. Valószínűleg így lesz ez a Vel Satisfis esetén is, mely méreteivel, formájával kitűnik a számítógépeknek köszönhetően mára már szinte egységes külsejű járműparkból. Egyénisége van, melyre embernek, járműnek egyaránt szüksége lenne egységesebb világlukban.



san kiold. Természetesen az ablaktörlőt, a világítást is a Vel Satisfis „intézi”. Sőt, a tempomat mellett bekapcsolható az első radar, is, mely megfelelő távolságot tart az előttünk autózótól. Tolatáskor pedig a hátsó radar segít.

A klímaberendezés lehetővé teszi a „személyes” beállítást. Számos szenzor érzékeli a környezetet. Például a szolár-szenzor a nap-sütés mértékét figyeli, a toxin-érzékelő még azelőtt belső keringe-



BTI hírek

Ezúttal is készséggel segítünk az iparüzési adóbevallás kitöltésében a taxis kollégáknak. A szükséges adatok tekintetében a személyi jövedelemadó-bevallás 12-es betétlapja kell, valamint szükség lehet az előző évi iparüzési adó nyomtatványra is. A bevallási nyomtatvány formája nem módosult, az adatok között és a kitöltési logikában viszont történtek változások. Erről részletesebb tájékoztatás is ol-

vasható e lapszám egyéb oldalain. Az iparüzési adóbevallás kitöltési szolgáltatás tagjainknak ingyenes, tagsággal nem rendelkező kollégáknak 1500 Ft-ot számítunk fel. **Be-küldési határidő május 31.**

* * *

Irodánk nyitvatartása július elejéig a következőképpen alakul: hétfőn 9–17,30-ig, keddtől csütörtökig 10–16 óráig állunk a kollégák rendelkezésére. A pénteki napon az esetek nagy részében 9–13-ig tartunk ügyeletet, de ezt érdemes előtte telefonon egyeztetni.

LEHET, HOGY MÉGISCSAK LESZ VALAMI A BETEGSZÁLLÍTÁSBÓL?

Talán többen emlékeztek arra, hogy egy évvel ezelőtt megkerestem az illetékeseket: miért nem szállíthatják taxik a betegeket az otthonukból a kórházakba, rendelőkbe és vissza, ugyanúgy, mint Európa több városában.

A válasz udvarias, de elutasító volt. A betegszállítást mentőautóval lehet és kell megoldani. Éppen ezért volt meglepő az Egészségügyi Minisz-

térium pályázati felhívása, miszerint betegszállításra keresnek jelentkezőket.

Hogy van ez? Mégsem csak a mentőautó alkalmas betegszállításra? Természetesen ismét megkerestük az Egészségügyi Minisztériumot azaz jelenlegi legújabb elnevezéssel: Egészségügyi, Szociális és Családügyi Minisztériumot.

A betegszállítást finanszírozását kormányrendelet, míg szakmai szabályait (forgalmát, feltételrendszerét) miniszteri rendelet szabályozza.

A betegszállítók egy részében olyan ülő beteget is szállítanak, ahol a beteg állapota miatt a gépkocsivezetőn kívül szakszemélyzet (mentőápoló) jelenléte is szükséges, s szintén két személy szükséges a fekvőbetegek szállításához.

A betegszállítást módját nem az életkor, hanem a beteg állapota határozza meg (fekve, szakképzett kíséreléssel, kíséreléssel stb.), amiről a betegszállítást elrendelő orvos dönt. Mindezek figyelembevételével a levelében leírt javaslatot, hogy taxikkal (személygépkocsikkal) is történjen betegszállítás, megfontolásra érdemesnek tartom és megvalósításának lehetőségét megvizsgáltatom.

Budapest, 2003. április 1.

Üdvözlettel:

*Dr. Kökény Mihály
politikai államtitkár
Egészségügyi, Szociális és Családügyi
Minisztérium*

Lehet, hogy mégiscsak lesz valami a betegszállítástól?

Juhász Péter

Tisztelt Államtitkár úr!

Érdeklődéssel hallgatom a rádiót, izgatottan olvasom az újságot, hogy a mentőszolgálat segítséget vár a betegszállítás lebonyolításában. A hírek szerint még pályázatot is kiírnak azon feladatok ellátására, ahol nem kell konkrétan mentőautó a feladat ellátására.

Mi taxisok, éppen egy évvel(!) ezelőtt jelentkeztünk munkára. Eredmény nélkül... A kérelmünket és a válaszokat Ön is olvashatja szakmai lapunkban, a Taxisok Világában.

Külföldön is bevett szokás, hogy taxi autót szállítja a betegeket otthonról, az SZTK-ból, vagy a kórházból haza. Erre most is van példa a fővárosban. Sok esetben taxi viszi a beteget egyik kórházból a másik kórházba, vizsgálatra.

Nem lehetne ezt kiterjeszteni? Nem lehetne ezt általánosítani. Azért, mert valaki 80

éves és nehezen mozog, nem biztos, hogy csak mentőautóval szállítható!

Taxival olcsóbb, gyorsabb és egyszerűbb lenne!

Budapest, 2003. március 3.

Tisztelettel:

Juhász Péter

Tisztelt Juhász úr!

Levelét, melyben javaslatot tesz taxik bevonására a betegszállításba, köszönettel megkaptam.

A levelében beküldött újságikkal kapcsolatban arról tájékoztatom, hogy a 150 új mentőgépkocsi tervezett beszerzésére azért van szükség, mert a mentésre és a betegszállításra is használt gépkocsik már túl sok km-t futottak, elhasználtak, lecserélésre szorulnak.

Erről írt a Taxisok Világa 1993 májusában

10 éve történt

Elterjedtek a drosztfoglalások

A Taxisok Világa 1993 májusi száma bő terjedelemben foglalkozik az akkortájt meginduló, komolyabbá váló drosztfoglalásokkal. A taxisok nagy része szinte már beletörődött a repülőter „elvételezésébe”, de óriási felháborodás kísérte a belterületi frekvenciát drosztk elfoglalását. Elkészült az első lista is ezekről, íme néhány érdekes hely: Nyugati, Keleti, Déli, Erzsébet tér, Ferenciek tere, Vigadó, Corvin áruház, Corvin mozi stb. Eltelt tíz év, és a helyzet nem változott. Illetve dehogyan: sokat romlott...

A fuvarvásárlás „hőskora”

Minden rossz ekkor kezdődött. Mármin a fuvarszervezés tényleg vezetője, „fuvarvásárlással” degradálása szempontjából. És ebből a szempontból közömbös, hogy alacsony tarifával vagy „visszapörgetéssel”, vagy szép szóval, fuvarszervezési jutalékkal történik mindez. Teljesen mindegy. Egy fuvartárgyalást ma már úgy kezd a megrendelő, hogy megkérdezi, mennyit kap vissza. Ez a szomorú helyzet, amelynek megváltoztatása – ha egyáltalán lesz rá szándék – hosszú évekbe fog telni. Az egész tíz éve kezdődött, vagy inkább ekkor vált nyilvánossá. „Menj be, és fogj kezét a portással” – szöveg a diszpécser utasítása, és igen rövid időn belül minden taxis megtudta, hogy ez annyit jelent: a fuvarért, azért, hogy minket hívott, a portásnak „jár” egy

húszas. Az akkori 36 Ft/km tarifából ez nem volt kevés! Aztán jött a szállodaportás, ő ötvenest kapott. Ha repteres fuvar adott, akkor százast. Vidéki útért még többet. Majd intézményesült a rendszer, már nem kellett minden fuvarnál adni, elintézte ezt a csapat vezetősége havi rendszerességgel. Hogy mára hová jutottunk? Ma mennyit kell adni? Könnyen megbecsülheted, ha megnézed a havi tagdíjad összegét...

Fejleszt a City Taxi

A budapesti City taxi nagyarányú fejlesztése ebben az időben kezdődött. Megalakult a Szövetkezet, és nyilvánosságra került néhány számadat. A fuvarok száma havi 60-70 ezer. A létszám 650 fő. Az intézményi, átutalásos fuvardíjak összege meghaladja a havi 2 millió Ft-ot. A megválasztott új vezetőség drákói szigorú léptetett életbe. Ellenőrizték a rádiókat, és rendszeressé tették az évenkénti kocsiszembert. A nem megfelelő taxisoktól pedig minden szívfájdalom nélkül megváltak. A – néha kissé túlzottan – szigor meghozta az eredményét: ma a City Taxi Budapest vezető taxitársasága...

Hírek Pécsről

Vidéken is tartottak a kollégák a taxióra-szervelet szabályaitól. Természetesen álhírek is terjedtek, hogy majd ismét menedeleket kell vezetni, meg hogy havonta be kell mutatni az órát az adóhatóságnak... Ugyanakkor a szakma józanabban gondolkodó része pozitív várakozással állt a kérdéshez. A kiszámíthatóságot és egyértelműséget várták az adattárolás órától, valamint azt, hogy az utasok bizalma megerősödjön a taxisok felé. Ma már tudjuk, hogy egyik várakozás sem következett be...

Keresik a bagdadi tolvajt

Taxiban Aladdin kincsei

Az iraki háború igazi vesztese az utókor, ugyanis a múkinccsempészettel foglalkozók, kihasználva a bagdadi káoszt, a Nemzeti Múzeum páratlan kincseit ellopták. Utólag mind az FBI, mind az Interpol komoly erőfeszítéseket tesz az eltűnt kincsek visszaszerzésére, de kevés az esélye annak, hogy az egykori tárlat teljes lesz valaha is.

A leleményes taxisok a világon mindenütt megtalálhatók. Az iraki háború egyik legnagyobb üzlete, ha nem is a legveszélyesebb, mindenképpen a fuvarozás volt. Jó néhány bátor és vakmerő fuvarozó vállalta, hogy Bagdadból Szíriába jutattja a menekülni, távozni szándékozókat. A békebeli 200 dolláros út értéke úgy emelkedett, ahogy az amerikai-brit támadás közeledett. Miután elkezdődtek a légi csapások, úgy szökkentek a csillagászati magasságokba a fuvardíjak. Első hetekben 400, majd később 600 dollárra nőttek, de a bevonulást követően már 1200-at kértek a fokozott veszély miatt. Úgy tűnik, nem csak a taxisok húztak hasznot – már ha ebben az értelemben lehet haszonról beszélni – a háborúból, hanem egyes szervezett bűnözői körök is. A múkinccsempészettel foglalkozó szervezeteknek – mint később kiderült – már

előre kész tervük volt arra az esetre, ha nem megfelelően védik értékeiket, kincseiket, történelmi relikviáikat az irakiak. S amikor megbizonyosodtak róla, hogy a bevonuló szövetségesek számára sem kiemelt feladat Babilon öröksége, egyetlen éjszaka alatt kipakolták a múzeum legértékesebb darabjait. Mire a hatóságok észlelték a felbecsülhetetlen értékű relikviák eltűnését, már csak annyit tehetek, hogy a határszakaszok ellenőrzését megszigorították, és a nemzetközi szervezeteken keresztül kérték a szomszédos államokat, hogy szigorúbban lépjenek fel a csempészekkel szemben. Fokozottabban ellenőrzik a csempésztúvonalakat, s ha bárhol ókori értékekre lelnek, akkor azt foglalják le, amíg szakértői vizsgálat nem állapítja meg eredetüket és származási helyüket.

Damaszkusz felé tartott az

egyik szállítmány, amelyben több mint száz különféle kisebb-nagyobb, értékes ókori tárgyat csempészték két taxival a megrendelők, amikor beleszaladtak az amerikai őrzárba. A katonák előbb csak az utazók okmányait ellenőrizték, ám attól tartva, hogy a csomagtartóban fegyverek vagy éppen ilyen módon menekülő, körözött iraki vezető rejtőzhet, alaposan átvizsgálták a gépkocsikat és csomagjaikat is. Ekkor került elő a múzeumból eltulajdonított készletek egy része. A taxis állította, hogy neki fogalma sincs arról, hogy utasai mit visznek magukkal, míg a kuncsaftok igen meggyőzően próbálták a katonáknak elmagyarázni, hogy ez bizony családi örökségük része, amit fontosnak tartanak magukkal vinni.

A szokatlan portékát a katonák mégis lefoglalták, majd visszaszállították Bagdadba, ahol a muzeológusok megállapították, hogy korábbi kiállított tárgyaik egy része került elő ily módon.

A csempészeket letartóztatták, s a házkutatást követően további ereklyék kerültek elő a rejtékhelyről. A fuvarozókkal a ha-

tóságok nem tudtak mit kezdeni, hiszen egyértelműen nem bizonyosodott be, hogy közülük volt-e a csempészethez, azon túl, hogy ők szállították a felbecsülhetetlen értékű eszközöket.

Az amerikai katonai parancsnokság szóvivője szerint: az utóbbi hetekben a legkülönbözőbb eszközökkel próbálták a helybeliek külföldre szökni, s bizony elképzelhető, hogy akár csak Szaddam Husszeint fia, aki egymilliárd dollárt traktorokkal csempészett Szíriába, úgy a nemzeti múkinccsempész és a világ történelmének pótolhatatlan és egyedülálló darabjait is hasonló módon és szállítójárművekkel lopták ki az országból.

Az FBI felhívta a nemzetközi múkinccsempészettel foglalkozó szervezetek figyelmét arra is, hogy Európában az illegális piacon számos olyan érték jelent meg, amelyet Bagdadból tulajdonítottak el. A szövetségek kérték a hatóságokat, hogy mindent tegyenek meg ezen tárgyak megszerzéséért és megővéseért, hogy egykoron mind visszakerülhessenek eredeti helyükre, a iraki Nemzeti Múzeumba.

Cash

A Printax szervizben:

Autórádió, hangszóró, riasztó, központi zár, ablakemelő, kihangosító, rablásátló

árusítás, szerelés, javítás is.

Főbb szerviz (bruttó) árak:

Printax tarifaállítás: **4.900 Ft**
OMH hitelesítés: **8.500 Ft**
(Printax, Digitaxi, Hale)

Új Printax taxióra: **60 000 Ft**
A régi beszámításával: **50.000 Ft**

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

COMPUTER

PLUS

**Számítástechnikai
Szaküzlet**

**Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.**

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.

Tel: 214-7293

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**

TAXIZNI SZERETNE?

Cégünknel OPEL ASTRA F és G típusú gépkocsik, illetve SKODA OCTAVIAK

– taxinak felszerelve – bérbe adók!

Órabérlés megoldható!

Korrekt ügyintézés, kedvező árak,
rengeteg lehetőség!

RENTAXI Kft.

06-20/9453-443

Előfizethető a Taxisok Világa

A féléves előfizetői díj 1560 Ft,
az egyéves 3120 Ft,
amit postautalványon kérünk a
szerkesztőség címére feladni.

*Kérjük továbbá, hogy
az előfizetési időt, nevüket
és PONTOS címüket
olvashatóan tüntessék fel.*

A cserbenhagyásról és a segítségnyújtás elmulasztásáról

A Taxisok Világa 2003. februári számában írás jelent meg A „cserbenhagyás” veszélyei címmel, amely hasznos tudnivalók mellett néhány téves információt is tartalmazott. Ezért úgy vélem, érdemes visszatérni a témára és röviden áttekinteni annak néhány vonatkozását a jogalkalmazási gyakorlat tükrében.

A KRESZ 58. § (1) bekezdése előírja, hogy a balesettel érintett jármű vezetője köteles a járművel azonnal megállni, a baleset folytán megsérült vagy veszélybe került személy részére segítséget nyújtani és az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni. Ezen előírások megszegése bizonyos esetekben büntetőjogi következményekkel is fenyeget (cserbenhagyás Btk. 190. §; segítségnyújtás elmulasztása Btk. 172. §), de nem feltétlenül.

A hivatkozott cikkben említett példák (közúti jelzőtábla kidöntése, útszéli ház kerítésének bedöntése) esetén, ha a gépkocsi vezető megállás nélkül elhagyja a helyszínt, és a baleset közvetlen hatókörében személyek nem voltak, a cserbenhagyás vétsége nem állapítható meg. A járművel okozott rongálás + továbbhajtás = cserbenhagyás képlet ugyanis büntetőjogi szempontból nem tekinthető feltétlenül igaznak. A kialakult ítélkezési gyakorlat a cserbenhagyás szempontjából a baleset fogalmát szűkebben értelmezi és kizárólag olyan eseteket von e kategória alá, amelyeknek hatókörében egy vagy több személy is volt. Megjegyzendő, hogy a fenti példákban még rongálást (Btk. 324 §) sem lehetne megállapítani, mivel ez a bűncselekmény jelenleg csak szándékos magatartással valószínűsíthető, közlekedési baleset gondatlan okozásánál viszont erről nincs szó.

Akkor sem valósul meg cserbenhagyás, ha az elkövető olyan járműnek ütközik, amelyben egyértelműen nem volt személy (pl. parkoló vagy műszaki okból az úton hagyott jármű), és onnan anélkül távozik, hogy az anyagi károkozás tényét elismerte, adatait hátrahagyta volna. A cserbenhagyás bűncselekménye ugyanis nem szankcionálja a megállási, várakozási és értesítési kötelezettség elmulasztását, ha az kizárólag az anyagi, illetőleg a biztosítási érdekek sérelmét jelenti. Ilyen esetekben csak szabálysértési felelősség áll fenn.

Ugyanakkor mégoly minimális koccanásos, súrlódásos balesetknél is, amennyiben azok hatókörében van személy, a bírósági gyakorlat többnyire abból indul ki, hogy a sérülés lehetősége elvileg fennáll, és ilyenkor megállapítják a cserbenhagyást.

Összefoglalva tehát olyankor kerül szóba a cserbenhagyás, amikor tényleges sérüléssel nem jár, de annak potenciális lehetőségét felvető baleset történik.

Amennyiben valaki a baleset folytán ténylegesen megsérül, vagy más okból segítségnyújtásra szorul, és az elkövető nem nyújt tőle elvárható segítséget, akkor már nem cserbenhagyást, hanem a súlyosabb megítélésű segítségnyújtás elmulasztását valószínűsíthető. (A cserbenhagyás szankciója legfeljebb egy évig, a segítségnyújtás elmulasztásé pedig két évig, ún. minősített esetekben három, illetve öt évig terjedő szabadságvesztés lehet.)

A „tőle elvárhatóság” alapján senki sem köteles saját életének kockára tételére, valamint attól sem várható segítségnyújtás, aki maga is sérült. Mindenkitől elvárható viszont legalább az, hogy meggyőződjön a sérülés jelentős vagy jelentéktelen voltáról,

a segítségnyújtást felajánlja, arra alkalmas személyt vagy szervet értesítsen, illetve a helyszínen maradjon. Az azonban nem vonható büntetőjogi felelősségre, aki – természetesen nem szándékosan – a segítségnyújtásnak nem a legcélszerűbb módját vagy formáját választotta. A bűncselekményt egyébként a gépkocsi utasa is megvalósíthatja, amennyiben passzív marad annak ellenére, hogy a gépkocsi vezetője a baleset helyszínén nem áll meg.

Nem áll fenn a segítségnyújtási kötelezettség, ha a sérült már más személy részéről megkapta a szükséges segítséget, ha ő maga is kétséget kizáróan képes elhárítani a veszélyt, továbbá, ha a felajánlott segítséget egyértelműen visszautasítja és nincs szemmel látható sérülése. E körülmények fennállását azonban saját érdekében mindenkinek ajánlatos megfelelően dokumentálni (nyilatkozatot aláíratni, tanúkat szerezni stb.).

Felmerülhet a kérdés, hogy mi a helyzet olyan esetben, amikor a sértett halála azonnal bekövetkezett, és így gyakorlatilag semmilyen segítségnyújtás sem menthette volna meg az életét. Erre vonatkozó – konkrét eset kapcsán is – kialakult ítélkezési gyakorlat szerint e tény nem minősíti vissza a segítségnyújtás elmulasztását cserbenhagyássá.

Summa summarum, aki vezet, bármikor részese lehet balesetnek, amely akár szinte sokszerű hatást is előidézhet. Kétségtelen, nem könnyű elviselni a felelősség terhét, de ez semmi esetre sem járhat együtt a helyszínről való „megfutamodással”, amely csak tetézi a bajt és további súlyos következményekkel járhat.

*Dr. Nagy László Tibor
kriminológus*

SEAT CORDOBA 1.4 (16 V)

Februárban adtunk hírt arról, hogy Magyarországon is kapható a megújult Cordoba. A háromféle benzines és négyféle dízelmotorral kínált sportos megjelenésű autó igen kedvező fogadtatásra talált. Nem véletlenül, hiszen a széles motorválaszték lehetővé teszi a pénztárcához igazodó választást. Ki-kikévére dönthet, hogy az alacsonyabb étvágyú, olcsóbb üzemeltetésű, de kisebb teljesítményű, vagy az erőteljes, sportos haladást is lehetővé tévő erőforrással szerelt változatot választja. A kerékfelfüggesztés

(DSR) minden típusnál azonos. A felszereltség – Stella, Sport, Signo – újabb variációkra ad módot, de már az alapváltozat is gazdagon felszerelt: elektromos hidraulikus szervokormányt, elektromos első ablakemelöket, távirányítás központi zárat, minden irányban állítható kormányoszlopot, állítható magasságú vezetőülést és ködfényszórókat tartalmaz.

A Cordoba 1.2. 12 V Stella felszereltségben 2.690.000 Ft-ért, az 1.4-es (16 V 75 LE) változat Stella felszereltségben 2.830.000 Ft-ért vásárolható meg.



A HARC FOLYTATÓDIK!

Az újságokban akkor jelenik meg valami, ha az rendkívüli, vagy éppenséggel szokatlan, váratlan. Pedig jó lenne akkor is írni, amikor nem történik semmi különös. Minden megy a maga útján. A taxisok viszik az utasokat, a fuvar végén beállnak a drosztra, és csöndben zajlik az élet. Ez volna a jó. De sajnos még nagyon sok az esemény, a váratlan fordulat. És erről nekünk újra és újra be kell számolni.

A XIII. kerületi taxisok kálváriájáról hónapok óta tudósítunk. Már annyira elmérgesedett a helyzet, hogy az önkormányzat illetékese taxiállomást se akar látni a kerületben.

A harc pedig folytatódik! Hogyan kezdődött?

A 90-es évek elejéig nem volt gond a budapesti taxiállomásokon, mindenki megáll-

hatott mindenütt. Aztán elkezdődött a hosszú évekig tartó drosztháború. A taxiállomásokot kisebb-nagyobb csoportok, csapatok foglalták el, a társaságbeliek olyan helyeket kerestek magunknak, ahol jó a rádióvétel. Ezek az úgynevezett „tuti” helyek. Ilyeneket találhatunk elsősorban felüljáróknál, a Duna-parton, hegyoldalokon, ahol jó a rálátás az átjárású állomásra.

Így kerültek a taxisok a XIII. kerületi Tahí út és Béke út sarkára, a parkolóba, közel a partok partjához. Évekig nem volt semmi gond. Ekkor azonban odaköltözött egy „illetékes elvtárs”, akit zavar a parkolóban csoportosuló taxisok látványa. Elkezdődött a feljelentések időszaka. Hol a rendőrséget, hol a közterület-felügyeletet, hol az önkormányzat dolgozóit szabadították a

taxisokra. Sorozatban születtek feljelentések, legalább egy tucat taxist megbüntettek.

A taxisok végső elkeseredésükben szerkesztőségünkhöz fordultak, mi pedig megkerestük a közlekedési szabályok szakértőit. Mint kiderült, a taxisok teljesen szabályosan álltak-állnak a járdán kialakított parkolóban! Így tulajdonképpen jogtalan volt az összes(!) büntetés az elmúlt években!

Azt hittük, hogy a harc véget ért. Szó sincs róla! Az „illetékes elvtárs” az elmúlt napokban korlátokkal záratta le azt a parkolót, ahol a taxisok idáig álltak! Mit tehettek, mit tehetnek a taxisok? Átállnak az út másik oldalán kialakított parkolóban, közvetlenül a házak mellé. Hol tart most a háború?

Az „illetékes elvtárs” telefo-

nokkal bombázza a taxitársaságokat, hogy hangosak, bőmből a rádió! Meg egyébként is, miért ide állnak, miért nem oda?

Ez a kis írás nemcsak a taxisoknak szól, hanem a társaságok vezetőinek, az Etikai Bizottságok tagjainak is. Ne vegyék túl komolyan a panaszkodó telefonokat, leveleket, amelyek a Tahí út környékéről érkeznek. Tekintsék azokat háborús jelentéseknek! Hadikronikának.

Jelenleg itt tart a háború. Hogy mi lesz a végkifejlet, még senki sem tudja. A taxisok maradni akarnak, mert dolgozni szeretnének.

Az „illetékes elvtárs” meg továbbra is bombázza a hivatalokat a beadványával. Így szokta meg négy évtizeden keresztül...

Juhász Péter



A Mitsubishi Motors Europa (MME) az idei, 73. genfi autószaalon tartotta az Outlander európai bemutatóját, amely 2000 óta az első teljesen új Mitsubishi-modell kontinensünkön. Az új kategóriát megalapozó, a sportos kombik és a szabadidő-autók (SUV) legjobb tulajdonságait ötvöző modell ASX néven koncepcióautóként 2000-ben jelent meg először kiállításokon, majd 2001-ben a japán piacon Airtrek, továbbfejlesztett, átdolgozott változata 2002-ben az USA-ban Outlander néven került forgalomba.

Egy olyan piacon, ahol a tradicionális szegmentáció uralkodik, és ahol – követve az újabb és újabb trendeket – szinte naponta bocsátanak ki az autógyárak új modellirányzatokat, a sportos kom-

bik és a szabadidő-autók közötti átmenetet (crossover), a két kategória kombinációját jelentő Outlander pontosan jelzi: a Mitsubishi Motors Corporation (MMC) törekvései összhangban vannak az európai vásárlók elvárásaival.

Az új Mitsubishi Outlander a legtöbb európai piacon 2003. második negyedévében kerül forgalomba, míg a bal oldali közlekedésre kifejlesztett modellek hat hónappal később mutatkoznak be. Az idén 8000 Outlander eladását tervezik. A következő években – az újabb motorok érkezésével – pedig jelentős növekedésre számítanak a Mitsubishi Motors Európánál.



Még egyszer, de biztosan nem utoljára A létszámkorlátozásról

A különböző minisztériumokban és a Fővárosi Önkormányzatnál tett közelmúltbeli megbeszélések eredményeképpen valahogy mindig az derült ki, hogy a taxisok létszámának meghatározását, maximálását ugyan támogatja az illetékes hatóság, de azt nem lehet megcsinálni. Próbálják ugyan, mindent megtesznek, de nem lehet. Vajon miért?

A magyarázatért vissza kell nyúlnunk a múltba. A taxisok számának egy-egy területen való korlátozása már több mint tízéves igény. Olyannyira, hogy a kilencvenes években, amikor e szakma érdekérvényesítő tevékenysége még sokkal erősebb volt, sikerült is elérni egy törvénymódosítást, melynek nyomán a helyi önkormányzatok meghatározhatták a területükön működő taxik maximális számát. A történet nem volt egyszerű, de végül is megnyílt a lehetőség, és néhány önkormányzat azonnal élt is vele. Többek között a Fővárosi Önkormányzat is ebben az időben határozattal korlátozta a területén működő taxik számát, mégpedig 7000-es darabszámban. Ez a szám az akkori több mint tízezer kiadott engedélyhez képest igen

nagy előrelépés volt. Még meg sem száradt a tinta az önkormányzati határozaton, amikor is néhány, magát a taxisok felkent vezetőjének vélő „kollégánk” beadvánnyal fordult az Alkotmánybírósághoz, nehezményezven többek között, hogy Budapestre nem adnak ki taxiengedélyt. Az Alkotmánybíróság igen rövid idő alatt meghozta határozatát, és az idézett törvényhely megsemmisítését rendelte el. Ez az alkotmánybírósági döntés az a „Szent tehén”, amire való hivatkozással már évek óta senki nem mer hozzányúlni ehhez a témához. Pedig aki csak egy kicsit is ismeri a helyzetet, az tudja, hogy a taxis szakma gondjainak szinte az egyetlen megoldási lehetősége vész így el. (Kivéve persze, ha a lakosság fizetése hirtelen megtízszereződik, és ismét annyian utaznak taxival, mint a hetvenes-nyolcvanas években. De erre inkább ne számítsunk...)

Nézzük először is a kifogásolt jogszabályt – 1998. évi I. tv. – (az 1994. évi állapot szerint!), illetve annak azt a részét, amelyet végül is az Alkotmánybíróság alkotmányellenesnek talált:

„Tv. 19. § (1) A közúti közlekedési szolgáltatások körét, azok végzésének és az azokhoz használt járművek üzemeltetésének feltételeit a Kormány rendeletben állapítja meg.

(2) A személygépkocsival végzett közforgalmú személyszállítás (a továbbiakban: személytaxi-szolgáltatás) céljára használt járművek számát a települési, Budapest tekintetében a fővárosi önkormányzat képviselő-testülete – a szakmai érdekképviseltek véleményének kikérését követően – rendelettel korlátozhatja.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott keretszám korlátozás alapján a jogosultság nem vonható vissza attól, aki a korlátozás elrendelésekor személytaxi-szolgáltatási jogosultsággal rendelkezik.

(4) A közforgalmú személyszállításra az üzemben tartott szerződéskötési kötelezettség terheli.”

Milyen gyönyörű! Ma is tökéletesen megállná a helyét. Azonban ez a bekezdés már nem él, kikerült a törvényből. Létszámot korlátozni tehát többé nem lehet. De vajon valóban nem?

A legjobb lesz, ha áttanulmányozzuk az eredeti alkotmánybírósági határozat szövegét, valamint két alkotmánybíró párhuzamos indoklását. Az alábbiakban tehát felújítjuk az ezzel témával kapcsolatos állásfoglalást, egyes részeket önkényesen kiemelve, másokhoz magyarázatot fűzve. Az eredeti alkotmánybírósági szövegrészek kurzív betűvel jelennek meg.

21/1994. (IV. 16.) AB határozat

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

Az Alkotmánybíróság jogszabály alkotmányellenességének utólagos vizsgálatára benyújtott indítványok tárgyában – dr. Tserstyánszky Ödön és dr. Zlinszky János alkotmánybí-

rák párhuzamos indoklásával – meghozta a következő

határozatot.

Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 19. § (2) bekezdése alkotmányellenes, ezért azt e határozatnak a Magyar Közlönyben való közzététele napjával megsemmisíti.

Az Alkotmánybíróság a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzembentartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 5/A. § (2) bekezdése és az 5/B. § (2) bekezdése a) pontja, továbbá a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet 2. §-a alkotmányellenességének megállapítása és a rendelkezések megsemmisítése iránt benyújtott indítványokat elutasítja.

Az Alkotmánybíróság ezt a határozatát a Magyar Közlönyben közzéteszi.

INDOKOLÁS

I.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 19. § (2) bekezdését az 1992. évi LXXVI. törvény 1. § (2) bekezdése módosította; a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzembentartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendeletet pedig a 142/1992. (X. 27.) Korm. rendelet 5/A. és 5/B. §-okkal egészítette ki. Az indítványozók szerint a módosított törvény 19. § (2) bekezdése, továbbá a kiegészített rendelet 5/A. § (2) bekezdése és az 5/B. § (2) bekezdése, továbbá a 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet 2. §-a az Alkotmánynak a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát elismerő 9. § (2) bekezdésével, továbbá 70/A., 70/B. és 70/C. §-ával ellentétes, ezért e rendelkezések alkotmányellenességének megállapítását és megsemmisítését kérték. Az egyik indítványo-

zó szerint a rendelet alkotmányellenes azért is, mert mindazokon a helyeken sérti az egyesülési jogról szóló 1989. évi II. törvényt, ahol a szakmai érdekképviselati „szerv”-eket, előzetes hozzájárulásuk nélkül, kötelezi a rendeletben meghatározott feladatok ellátására.

II.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 19. § (2) bekezdése szerint a személygépkocsival végzett közforgalmú személyszállítás (a továbbiakban: személytaxi-szolgáltatás) céljára használt járművek számát a települési, Budapest területén a fővárosi önkormányzat képviselő-testülete – a szakmai érdekképviseltek véleményének kikérését követően – rendelettel korlátozhatja.

A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzembentartásáról szóló 142/1992. (X. 27.) Korm. rendelettel kiegészített 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet (a továbbiakban: R.) 5/A. § (2) bekezdése szerint a taxiengedély iránti kérelem benyújtásánál igazolni kell, hogy a jogi személy, a jogi személyiség nélküli gazdasági társaság vagy egyéni vállalkozó taxigépkocsinként százezer forint összegű vagyoni biztosítékkal rendelkezik, amelyet kizárólag az utasok – más módon nem fedezett – kártérítési igényének kielégítésére használhat fel. A vagyoni biztosíték pénzügyintézetnél leköötött és elkülönítetten kezelt pénzbeli betét, bankgarancia vagy szakmai érdekképviselati szerv készfizető kezesi nyilatkozata lehet. Az R. 5/B. § (2) bekezdése értelmében taxiengedély annak adható, aki, illetőleg akinek tagja vagy alkalmazottja

a) megfelel a rendeletben foglalt személyi feltételeknek és a rendelet mellékletében meghatározott vizsga-, illetőleg szaktanfolyami kötelezettségének eredményesen eleget tett;

b) olyan járművel rendelkezik, amelyet a területi közlekedési felügyelet személytaxi-szolgáltatás végzésére igazolólap kiadásával alkalmasnak minősített.

A 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet 2. §-a e minősítő vizsgálat részletes szabályait tartalmazza.

Az R. 5/B. § (2) bekezdésében írt feltételeket teljesítő kérelmező részére a taxiengedélyt az illetékes területi közlekedési felügyeletnek – további mérlegelés nélkül – ki kell adnia. A közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter tájékoztatása szerint az engedélyek kiadása ennek megfelelően történik.

III.

Az Alkotmány 9. § (2) bekezdése szerint a Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.

Az Alkotmány 70/A. §-a szerint a Magyar Köztársaság az emberi és állampolgári jogokat különbségtétel nélkül biztosítja mindenkinek számára. Az Alkotmány 70/B. § (1) bekezdése kimondja, hogy a Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a munkához, a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához. A 70/C. § (1) bekezdése szerint mindenkinek joga van ahhoz, hogy gazdasági és társadalmi érdekeinek védelme céljából mással együtt szervezetet alakítson, vagy ahhoz csatlakozzék.

IV.

1. Az Alkotmány preambulum a és a 9. § (1) bekezdése szerint Magyarország gazdasága piacgazdaság (kell legyen). A 9. § (2) bekezdése kimondja, hogy a Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a verseny szabadságát.

A piacgazdaság közvetlen jellemzőjeként az Alkotmány csak annyit tartalmaz, hogy benne a köztulajdon és magántulajdon egyenjogú és egyenlő védelemben részesül. Az Alkotmány egyébként nem kötelezi el magát a piacgazdaság semmilyen tartalmi modellje mellett. Az Alkotmánybírók a 33/1993. (V. 28.) AB határozat indokolásában kifejtette, hogy az Alkotmány – a piacgazdaság deklarálásán túl – gazdaságpolitikailag semleges. **Az Alkotmányból az állami beavatkozás nagysága, ereje, még kevésbé annak tilalma közvetlenül nem vezethető le.** (ABK 1993. május, 239.)

Az Alkotmánybírók ezért elvontan, általános ismérvvel csak a szélső esetekre korlátozottan határozhatják meg az „állami beavatkozás” kritikus nagyságát, amelynek túllépése már – a piacgazdaság sérelme miatt – alkotmányellenes. Az a beavatkozás minősíthető így, amely fogalmilag és nyilvánvalóan kizárná a piacgazdaság létét; például az általános államosítás és a szigorú tervgazdálkodás bevezetése. A „piacgazdaság” ugyanezen korlátok között jön számításba a „gazdasági rendszert” leíró, illetve meghatározó jogok és intézmények értelmezésénél is. Ezek: a tulajdonhoz való jog, a köztulajdon és magántulajdon egyenlősége; a vállalkozás joga, a versenyszabadság; az állami tulajdon; az állami vállalatok és a szövetkezetek, illetve az

önkormányzatok tulajdoni önállósága – a munkához és a foglalkozásválasztáshoz való jog; az érdekvédelmi szervezkedés joga; a szabad mozgáshoz és letelepedéshez való jog – végül a diszkrimináció tilalma és végső esetre az emberi méltósághoz való jogból levezetett általános személyiségi jog (9-14., 70/B., 70/C., 58., 70/A., 54. §). Mindez nem zárja ki, hogy a piacgazdaság mint alkotmányos feladat éppen a korábbi rendszerből fennmaradt, vele összeegyeztethetetlen intézmények lebontásának alkotmányossági értékelésekor szerepet játsszon. (Lásd például a kárpótlási ügyeket.)

Az ilyen szélső eseteken túl azonban a „piacgazdaság” irreleváns minden alkotmányossági vizsgálatnál. A piacgazdasághoz senkinek sincs joga, vagyis nem minősíthető alapjogként; a piacgazdaság sérelmére hivatkozva semmilyen alapjog sérelmének alkotmányellenessége nem dönthető el. Nem lehet egy beavatkozás alkotmányosságát attól függetlenül megvizsgálni, hogy a korlátozás a piacgazdaság kiépítését szolgálja-e. Változó kormányok változó gazdasági helyzetben gazdaságpolitikájukat szabadon alakítják, szabadon liberalizálnak vagy szigorítják az irányítást, amíg csak a „piacgazdaságot” nyilvánvalóan lehetetlen nem teszik. **A liberalizmus örök dilemmája, hogy mikor szabad (kell) a szabadságot önmaga ellen védeni.** Igaz, hogy a szabad piac korlátozásainak is a szabad piac fenntartását kell szolgálniuk, de egyrészt nincs alkotmányos ismérve arra, hogy mikor fordul e cél visszájára, másrészt – és főleg – az adott gazdaságpolitika szerint más-más az ideális piaci szabadság, s a törvényhozó elképzelését erről az Alkotmánybírók nem helyettesítheti a sajátjával. (Abban a kérdésben érvényesítheti az Alkotmánybírók saját véleményét, hogy mi teszi a piacgazdaságot végképp lehetetlenné.) Végül pedig alkotmányos lehet a piac korlátozása a piac szabadságától teljesen független alapjogok és alkotmányos érdekek miatt is: például környezetvédelmi, egészségügyi vagy éppen honvédelmi okokból. Ugyanakkor e tétel megfordítása is igaz: alkotmányellenes lehet a piacnak – a piac szabadságától ugyan csak teljesen független – olyan korlátozása, amely valamilyen alapjogot sért.

A piacgazdasággal mint alkotmányos feladattal és mint a gazdasági rend alkotmányos jellemzőjével kapcsolatban egyetlen, de lényeges szempontból hasonló a helyzet, mint a jogállamisággal: az Alkotmány hatálybalépésével a piacgazdaság alkotmányjogilag tényé vált és program maradt. Tényé vált, amennyiben az Alkotmány erejénél fogva hatályosultak mindazon jogok és intézmények, amelyek a piacgazdaság működéséhez szükségesek: az (egyenlően védett) tulajdon, a vállalkozás joga stb., lásd fenn. A piacgazdaság fenntartása és védelme egyben folyamatos alkotmányos feladat is, amelyet egyrészt a gazdasági versenynek és Alkotmányban is előírt „támogatásával”, de mindenekelőtt az egyes alapjogok érvényesítésével és védelmével lehet és kell az államnak megvalósítania. Ennek az alapjogvédelemnek viszont megvan a maga módszertana és megvannak a maga is-

mérvei. (Pl. a tulajdonkorlátozás „átmenetisége”, mint az arányosság egyik összetevője, már valódi alkotmányossági mérce. Ez az Alkotmánybírók állandó gyakorlata: ABH 1991, 22, 27; 1992, 95; 126, 129.)

2. „A gazdasági verseny szabadsága” szintén nem alapjog, hanem a piacgazdaság olyan feltétele, amelynek meglétét és működését biztosítani az Alkotmány 9. § (2) bekezdése értelmében az államnak is feladata. **A versenyszabadság állami „elismerése és támogatása” megköveteli a vállalkozáshoz való jog és a piacgazdasághoz szükséges többi – az 1. pontban felsorolt – alapjog objektív, intézményvédelmi oldalának kiépítését. Elsősorban ezeknek az alapjogoknak az érvényesítése és védelme által valósul meg a szabad verseny, amelynek – a piacgazdasághoz hasonlóan – külön alkotmányossági mérceje nincs.**

3. A vállalkozás joga [9. § (2) bekezdés] viszont valódi alapjog.

Az 54/1993. (X. 13.) AB határozat szerint „a vállalkozás joga a foglalkozás szabad megválasztásához való alkotmányos alapjog [70/B. § (1) bekezdés] egyik aspektusa, annak egyik, a különös szintjén történő megfogalmazása”. **„Senkinek nincs 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.”** (ABK 1993. október, 397.)

A munkához való jogtól mint alanyi jogtól meg kell különböztetni a munkához való jogot mint szociális jogot, s különösen annak intézményi oldalát, az állam köteletségét megfelelő foglalkoztatáspolitikára, munkahelyteremtésre stb. A jelen ügyre ez az oldal éppúgy nem tartozik, mint a vállalkozás jogából az államra háruló kötelezettségek. Másrészt nincs annak sem semmi alkotmányos indoka, hogy a munkához való alanyi jogot csak a munkaviszony keretében végzett munkára szűkítsük.

Az alanyi jogi értelemben vett munkához való jog, a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához való jog (70/B. §), illetőleg a vállalkozás joga (9. §) között nincs hierarchikus viszony. A munkához való jogot is úgy kell értelmezni, hogy abba mindenfajta foglalkozás, hivatás, „munka” megválasztásának és gyakorlásának szabadsága beletartozik. Ehhez képest mind az egyik aspektus, ti. a választási szabadság külön megnevezése a 70/B. §-ban, mind a vállalkozás kiemelése a 9. §-ban csupán ismétlés vagy részletező rendelkezés. Munka, foglalkozás, vállalkozás alanyi alapjogként nem különbözik egymástól.

4. A munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való alapjog a szabadságjogokhoz hasonló védelemben részesül az állami beavatkozások és korlátozások ellen. E korlátozások alkotmányossága azonban más-más mérce alapján minősítendő aszerint, hogy a foglal-

kozás gyakorlását vagy annak szabad megválasztását korlátozza-e az állam, s az utóbbin belül is különbözik a megítélés az adott foglalkozásba kerülés szubjektív, illetve az objektív korlátokhoz kötésének megfelelően. (A vizsgált ügyben például a taxis vállalkozás gyakorlását korlátozzák a kaucióra és az autó állapotára, vizsgáztatására stb. vonatkozó előírások; alanyi korlát a vizsgakötelezettség; tárgyi, azaz a vállalkozni kívánó személyi tulajdonságaitól teljesen független korlát a kiadható engedélyek számának meghatározása.)

A munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való jogot az veszélyezteti a legsúlyosabban, ha az ember az illető tevékenységtől el van zárva, azt nem választhatja. Ha nem lenne ez a jog nevesítve, az általános személyiségi jog sérelme alapján lehetne érvényesíteni. **Az Alkotmánybíróság már korábban feltétlen alkotmányos követelménynek minősítette, hogy az állam ne tegye lehetővé a vállalkozóvá válást.** (ABK 1993. október, 397.) **Az egyes foglalkozásokra tárgyi ismérvek alapján bevezetett numerus clausus éppen ezt teszi: ha a létszám betelt, minden személyi tulajdonságtól függetlenül, lehetetlenné teszi az adott foglalkozás választását. Az ilyen tárgyi korlát alkotmányosságát, elsősorban annak szükségességét és elkerülhetetlenségét, azt, hogy a korlátozás valóban a legenyhébb eszköz-e az adott cél elérésére, a legszigorúbban kell vizsgálni.**

A szubjektív feltételek előírása is a választási szabadság korlátozása. Ezek teljesítése azonban elvileg mindenkinek nyitva áll (ha nem, akkor a korlát objektív). Ezért a jogalkotó mozgásteret némileg nagyobb, mint az objektív korlátozásnál. **Végül a foglalkozás gyakorlásának korlátai jórészt szakmailag és célszerűségi szempontokból indokoltak, alapjogi problémát határ-estekben okoznak.**

A tárgyi korlátok megítélésénél figyelemmel kell lenni arra is, hogy mivel itt alapjog teljes elvonásáról van szó, ez az eszköz nem alkalmazható versenyszabályozásra. Különösen nem szolgálhat a numerus clausus a szükségletek megtervezésére. Egy ettől függő engedélyezési rendszer ugyanis valóban a terv- és nem a piacgazdaság eszköze. Ugyancsak nem elégséges indok a zárt létszám bevezetéséhez semmiféle más igazgatási feladat megkönnyítése (mint a taxiknál a forgalmi káosz veszélyének növekedése a túl sok kocs miatt, standok hiánya stb.).

V.

1. A támadott jogszabályok alkotmányossági vizsgálata során egyrészt különbséget kell tenni a munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való alapjog különböző szempontú korlátozásai között; másrészt az alapjogkorlátozást elvileg igazoló ok meglétét konkrétan, azaz a vizsgált jogszabály személyi, tárgyi és időbeli hatálya körében bizonyítani kell.

2. A támadott jogszabályok közül az R. 5/A. §-a (vagyonbi biztosíték előírása) és az 5/B. § b) pontja (a jármű alkalmasságának hatósági igazolása) a foglalkozás gyakorlásának fel-

tételeit írja elő. Az R. 5/B. § a) pontja, valamint a szintén kifogásolt 1. melléklet 1. fejezet 1/B pontja, továbbá a 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet 2. §-a a foglalkozás szabad megválasztásának alanyi korlátozását tartalmazza (tanfolyam- és vizsgakötelezettség). Az 1988. évi 1. törvény 19. § (2) bekezdése viszont a foglalkozás szabad megválasztásának tárgyi korlátozását tartalmazza azzal, hogy felhatalmazza az önkormányzatokat a taxik számára rendelkezéssel való korlátozására.

A háromféle korlátozás alkotmányosságát az 1. pontban kifejtettek szerint más-más, egyre szigorúbb mércével kell elbírálni. Az alkotmányosság értékelésének vázolt módszertana szerint a szükségesség és arányosság kritériumait lehet lazítani vagy szigorítani attól függően, hogy a vállalkozáshoz való jog milyenfajta korlátozásáról van szó.

3. Mind a kaució, mind a taxik fokozott műszaki ellenőrzése az ipar jellegével és a fogyasztók védelmével indokolható korlátozása a foglalkozás gyakorlásának. A műszaki követelmények teljesítése a fogyasztóvédelemmel is, a minimális szolgáltatási színvonal megkövetelésével is arányos, és ahhoz szükségesnek mondható korlátozás. A 100 000 Ft vagyoni biztosíték az R. szerint az utasok más módon meg nem térülő kárának fedezetéül szolgál. A kötelező felelősségbiztosítás akkor is megtéríti a kárt, ha a károkozó a díjat nem fizette. A bírói gyakorlat a biztosító által megtérítendő károk körét kiterjesztően értelmezi. Ennek ellenére számos olyan kár érheti a taxi utasát, amely nem tartozik a kötelező biztosítás kockázati körébe. Az ilyen károk fedezésére a vagyoni biztosíték letétbe helyezése szükséges, és nagyságát tekintve arányos korlátozása a foglalkozás gyakorlásának. Ezért az Alkotmánybíróság az indítványt e vonatkozásban elutasította.

4. A vizsgák megkövetelése elvileg mindig szükséges feltétele lehet egy foglalkozási ágba kerülésnek, ha csak nem tökéletesen szakképzetlen segédmunkáról van szó – bár munkavédelmi vizsga még ott is előírható. A taxis ipar külön szakképzettséget nem igényel, de gyakorlásához a gépjárművezetési engedélyen felül megkövetelhetők további ismeretek. Az illetékes szakhatóságnak széles mérlegelési lehetősége van arra, hogy milyen szintű és körű ismereteket ír elő az engedély kiadásához. A vizsgaanyag minősítése mindaddig nem alkotmányossági kérdés, amíg a vizsga – például túlzott követelményei, vagy a képzés céljával való összefüggés nyilvánvaló hiánya miatt – a foglalkozás szabad megválasztását szükségtelenül és aránytalanul nem korlátozza. Az Alkotmánybíróság áttekintette az oktatási és vizsgaanyagot, és megállapította, hogy az nem értekelhető ilyen korlátozásnak.

5. Az 1992. évi LXXVIII. törvény 1. § (2) bekezdése, amely az 1988. évi 1. törvény 19. §-át módosította, a foglalkozási szabadság objektív korlátját tartalmazza; a települési önkormányzatok illetékességi területükön rendelettel korlátozhatják a taxik számát. Noha a taxik és a vállalkozások száma nem azonos, mert egy vállalkozó több taxit üze-

melteget, illetve egy taxit több vállalkozó is használhat, a taxik számának korlátozása nyilvánvalóan a vállalkozások számának korlátozását eredményezi.

Ez a rendelkezés több okból alkotmányellenes.

a) Az Alkotmánybíróság nem talált olyan alkotmányos jogot vagy érdeket, amely a foglalkozás megválasztásához való jog objektív korlátozását a taxis ipar tekintetében szükségszerűvé és arányossá tette volna. Különösen nem elégték ki az alapjogkorlátozás alkotmányos követelményeit a jogalkotó által indokolásul felhozott érvek. „A szolgáltatói oldal nem kívánatos bővülése, a szolgáltatás színvonalának csökkenése, magas árszint kialakulása, a vállalkozók jelentős részének gazdasági ellehetetlenülése, az adók és köztartozások befizetésének elmaradása”; mindezek „kiküszöbölése és a fogyasztók érdekeinek védelme – a taxiipiac önszabályozó mechanizmusának hiányában – tudatos beavatkozást igényel” – írta a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter. Ez a „beavatkozás” azonban nem lehet alkotmányos alapjog lényeges tartalmának megsértése. A vállalkozás jogának korlátozása numerus claususszal nem alkotmányos versenyszabályozási eszköz, nem lehet a szolgáltatás színvonalának emelésére és még kevésbé az adóbehajtás pótlására használni. A taxiipiac anomáliáit – erőszakos helyfoglalást, versenytársak kiszorítását stb. más, igazgatási intézkedésekkel lehet és kell megoldani. (Pl. a köztartozások befizetését is inkább a kötelező és nyugtát adó taxióra előírásával, semmint a szakmába lépés korlátozásával kell biztosítani, mint ahogy ezt meg is tették.) Az igazgatás saját munkáját nem könnyítheti az alapjogok ilyen korlátozása árán.

b) Alkotmányellenes az önkormányzatokat létszámkorlátozó rendelet kiadására felhatalmazó törvényi rendelkezés amiatt is, mert a felhatalmazás a korlátozás semmilyen szempontját nem tartalmazza. [Ez a helyzet logikus következménye annak, hogy a korlátozásnak nincs is alkotmányos alapja – lásd a) pont.] Alapjog közvetlen és jelentős korlátozása csak törvényben történhet. [64/1991. (XII. 17.) AB határozat, ABH 1991. 300.] **Biankó felhatalmazást adni ilyen korlátozásra az önkormányzati rendeletalkotónak alkotmányosan kizárt.** Ezért az Alkotmánybíróság az 1988. évi 1. törvénynek az 1992. évi LXXVIII. törvény 1. § (2) bekezdésével módosított 19. § (2) bekezdését megsemmisítette.

VI.

Az Alkotmány 70/C. § (1) bekezdésében biztosított szervezetalakítási jog és a támadott jogszabályokban a taxis érdekképviseleteknek biztosított véleményezési jogok között semmiféle alkotmányossági szempontból értékelhető összefüggés nincs. Ugyancsak nem vet fel al-

kormányossági kérdést a jogszabályok kifogásolt szóhasználatára, sem az egyesülési jog, sem a vállalkozáshoz való jog szempontjából. A „szakmai érdekképviselet” illetőleg „(szakmai) érdekképviseleti szerv” megjelölésből ugyanis nem következik sem az, hogy ezek a szervezetek nem az egyesülési jog alapján alakult szervezetek lennének, sem az, hogy „céhekként” piacorlátozó szabályzatokat készíthetnének. Az sem alkotmányossági kérdés, hogy a jogszabályok az érdekképviseleti szervezetek nem sorolják fel. Ezért az Alkotmánybíróság az indítványokat e vonatkozásban elutasította.

**Dr. Sólyom László s. k.,
az Alkotmánybíróság elnöke,
előadó alkotmánybíró**
**Dr. Ádám Antal s. k., Dr. Kilényi Géza
s. k., Dr. Lábady Tamás s. k.,
Dr. Schmidt Péter s. k.,
Dr. Szabó András s. k.,
Dr. Tersztyánszky Ödön s. k., Dr. Vörös
Imre s. k., Dr. Zlinszky János s. k.,
alkotmánybíró**
**Dr. Tersztyánszky Ödön alkotmánybíró
párhuzamos indokolása**

A határozat rendelkezéseivel érdemben egyetértek. Az alkotmányellenesség megállapítása tekintetében azonban részben eltérő indokolást tartok helyesnek.

Egyetértek az indokolás elméleti megalapozására irányuló fejtegetésekkel. A munkához, foglalkozáshoz, vállalkozáshoz való alapjog – utóbbinak alanya lehet jogi személy, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság is – közvetlen és jelentős korlátozása alkotmányosan csak törvényben történhet. A korlátozás jellegének és mérvének minősítése, illetve súlyozása alkotmányossági szempontból attól függ, hogy az mennyire érinti a vállalkozáshoz való hozzáférést, elsősorban olyan szabályozási ok folytán, amelyre a jogosultnak nincs befolyása (objektív korlát). Kevésbé szigorú megítélés alá esik, ha a korlátozó feltételek a választást megnehezítik ugyan, de teljesítésük elvileg bárkinek nyitva áll (szubjektív korlát).

A foglalkozás gyakorlásának korlátozó feltételei még objektív voltukban is csak szélsőséges esetben sértik az alkotmányos alapjogot.

Az elbírált ügyben olyan vállalkozási jogról van szó, amelyet jogszabály hatósági engedélyhez köt, és mind az engedély megszerzését, fenntartását, mind a tevékenység gyakorlását viszonylag szigorú feltételhez köti. A közúti közlekedés, a közúti közlekedési szolgáltatások alapvető feltételeinek, a résztvevők jogainak és kötelezettségeinek a biztonsági és környezetvédelmi követelményekkel összhangban való szabályozásáról törvény és kormányrendelet szól. A szolgáltatások közül a közúti közforgalmi – személygépkocsival végzett – személyszállítás (taxiszolgáltatás) engedélyhez kötött [R. 5/A. § (1) bek.]. Az engedélyezés jogszabályi előfeltételeit – az érintett területen forgalomba állítható taxigépkocsik keretszám-korlátozását kivéve – a vállalkozás alapjogának elvben minden alanya teljesítheti.

Egyetértek a határozat indokolásának azaz a részével, hogy a vizsgált szubjektív kor-

látok az elbírált esetben az alapjogot nem sértik [R. 5/A. § (2)-(3) bek., 5/B. § (2) bek.].

Az R. a taxivállalkozás gyakorlását is feltételekhez köti, illetve korlátozza (5., 7-9., 11., 12., 17., 24., 25. §). Az engedélyt területi hatóság területi hatállyal adja meg: a működési területen kívüli utas nem vehető fel, tehát az adott vállalkozás piaca eleve (objektíve) korlátozott.

Az Alkotmánybíróságnak e szabályozási struktúrában kellett állást foglalnia abban a kérdésben, hogy a helyi taxigépkocsi keretszám-meghatározás az ugyancsak meghatározott területre szóló vállalkozást közvetlenül és jelentősen, illetőleg szükségtelenül és aránytalanul korlátozza-e.

Az Alkotmány a jogosult által választott vagy éppen a számára kedvező helyre, illetve piacra a vállalkozáshoz való hozzáférést nem garantálja. Az R. szabályai pedig nem zárják ki, hogy a taxivállalkozó (jelölt) az eredetileg – pl. lakóhelyéhez közel – választott területen kívül kérjen és kapjon engedélyt, ha a forgalomba állítható taxik keretszáma amott már kimerült.

Egyetértek azzal, hogy az önkormányzatokat a taxik tekintetében létszámkorlátozó rendelet kiadására felhatalmazó törvényi rendelkezés amiatt alkotmányellenes, mert a felhatalmazás a korlátozás semmilyen szempontját nem tartalmazza. Az ilyen felhatalmazás alapján kibocsátott rendeletek törvényessége nem ellenőrizhető.

Nem értek egyet azonban azzal, hogy az 1988. évi I. törvény 19. § (2) bekezdése azért alkotmányellenes, mert a vállalkozás jogát a taxik számának korlátozása már önmagában sérti.

A törvény a közúti közlekedéshez fűződő jogi érdekek védelmére hivatott. A személyfuvarozás, mint közúti közlekedési szolgáltatás közforgalmú üzem. A kifogásolt rendelkezésnek a szabályozási környezet elemzése útján feltárt értelme alapján nem zárható ki, hogy e speciális területen a forgalom biztonsága, folyamatosága érdekében az adott településen a közforgalmú személyszállítás céljára használt járművek számának korlátozása szükséges.

Az sem zárható ki, hogy az érintett piacon a szolgáltatói oldal korlátlan bővülése – éppen a tevékenység adottságai folytán – a taxis ipar ellehetetlenülésével fenyegethet.

A taxik számának adott működési területen való korlátozása objektív jellegű ugyan, mert erre az érdekeltnél nincs befolyása, de a vállalkozás megválasztásának szabadságát az alkotmányos alapvető jog szempontjából csak közvetve és relatív módon érinti. Az ilyen korlátozás nem jelenti az alapjog teljes elvonását és emiatt nem szükségszerűen aránytalan.

Közvetett a korlátozás azért, mert az önkormányzati rendelet hatálya csak az adott működési területre – az érintett piacra – terjed ki. Más településeken ugyanebben a tevékenységi körben a vállalkozás lehetősége akár az ottani korlátozó rendelet hiánya, akár a

taxi-keretszám kimeríthetlensége miatt nyitva állhat.

Arra sincs adat, hogy a vállalkozás szabad megválasztása alapjogának gyakorlása – e körülmények figyelembevételével – bárki számára abszolút jelleggel lehetetlenné vált vagy ilyen helyzet kialakulására alapos okkal következtetni lehetne.

A taxiengedély meghatározott működési területre érvényes. Ebből következik, hogy 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.

**Dr. Tersztyánszky Ödön s. k.,
alkotmánybíró**

A párhuzamos indokolásban foglaltakhoz csatlakozom:

**Dr. Zlinszky János s. k.,
alkotmánybíró**

Na most akkor mi van? Lehet korlátozni, vagy nem? Én már itt nem ismerem ki magam! – ehhez hasonló véleményeket és kérdéseket hallhatunk olyanoktól, akik nem szakemberként olvassák a fenti határozatot (szakember alatt itt jogászt, ügyvédet értek – bár néha még nekik is vannak kétségeik...). Persze nem csoda a bizonytalanság, mert ez az alkotmánybírói határozat – különösen a párhuzamos véleményekkel együtt értelmezve – briliáns érveléssel ellenére sem egyértelmű, legalábbis, ami a benne foglaltak végrehajthatóságát illeti. Félreértés ne essék: az Alkotmánybíróság nem vehet figyelembe taxis szakmai szempontokat, csupán azt vizsgálhatja, hogy a szóban forgó rendelet mennyire egyeztethető össze az alaptörvénnyel. Extrém esetben akár olyan határozatot is hozhat, amely nyomán szakmák, foglalkozási ágak ellehetetlenülnek. Véleményem szerint itt nem ez történt. Az indoklási részből egyértelműen kiderül, hogy két alapvető kifogása merült fel az Alkotmánybíróságnak az ominózus rendelettel kapcsolatban: egyrészt az, hogy a konkrét számadat megállapítását nem törvény, hanem önkormányzati rendelet szabályozhatja, másrészt pedig a létszám esetleges, „hasraütésszerű” megállapítása. Egyik probléma sem olyan súlyú, hogy ne lehetne rajta változtatni.

Indoklasként sokszor elhangzik, hogy „bezzeg nyugaton” mindenhol megoldották ezt a kérdést. Szomorúan kell közölnöm, hogy ez sajnos nem így van. Nyugaton több országban, ill. országon belüli tartományban valóban szabályozták a taxik számát, ugyanakkor sok olyan – szintén fejlett – régió létezik, ahol ez nem történt meg. Itt is, ott is valahogy működik a taxiipar, több-kevesebb sikerrel, sűrűdással. Az Európai Unióhoz való csatlakozásunk küszöbén nekünk, taxis szakmai vezetőknek, szakembereknek, most az a felada-

tunk, hogy ezekből az országokból minél több információt beszerezzünk, elemezzünk, és ha lehet, minden fenntartás nélkül okuljunk más kárából és tanuljunk a jó példákból. Nem hiszem, hogy újra fel kellene találnunk a kereket, megtették ezt helyettünk már mások. Az ő gyakorlatukon, jó, vagy rossz tapasztalataikat szem előtt tartva megteremthetjük szakmánkban az ideális, vagy legalábbis egy ahhoz közelítő állapotot. Mi most úgy véljük, hogy ehhez a létszámkorlátozáson, a fix tarifán, a drosztrendszeren, a szigorú és következetes ellenőrzésen keresztül vezet az út. De az is lehet, hogy másfelé kell elindulni.

A közelmúltban egyesületet alapítottunk,

(Taxisok és Személyszállítók Egyesülete – jelenleg bírósági bejegyzés alatt), amelynek egyik fő feladata a taxizás jövőképeinek felvázolása. Ez így fellengzősen hangzik? Pedig ha mindig csak a napi problémákkal foglalkozunk, azokat próbáljuk tűzoltásszerűen megoldani, akkor nem jutunk előre. Kell egy cél, egy irány, amihez viszonyítva tervezhetjük tevékenységünket, fogalmazhatjuk meg javaslatainkat. Ma az információk begyűjtése folyik. Ehhez kérjük a kollégák segítségét országszerte. Várjuk olyanok jelentkezését, akik ismeretekkel rendelkeznek külföldi, főleg nyugati taxisok működési szabályairól, taxitársaságokról, egyesületekről, ill. az ezekre vonatkozó ada-

tok lelőhelyéről. Saját kutatásaink kiegészítéseként az interneten fellelhető konkrét címeket, valamint külföldi taxis sajtó elérhetőségeit is köszönettel fogadjuk. Az anyagok szakfordításáról gondoskodunk.

Az információk beérkezése, fordítása és elemzése után már akár komoly tanulmány formájában fordulhatunk ismét a törvényalkotókhoz, szakmánk megreformálása érdekében. Az idő sürget, de nem szabad elfelejteni, hogy 2004-ben nem csak januárra, hanem EU-csatlakozásunk idejére, május elsejére is várható újabb jogalkotási hullám. Nem késtünk le tehát semmiről. Ám túl sok időnk sincs...

Nagy Zoltán

AUTÓTOLVAJOK, STOP! MEGLEPŐEN HATÉKONY LOPÁS ÉS RABLÁS ELLENI VÉDELEM

– Bemutatjuk a VÉ-MÁR komplex gépjárművédelmi rendszert –

Ákinek autója van, tudja, hogy azt bizony bármikor ellophatják. Utcáról, telekről, de még bezárt garázsból is eltűnnek a kínézett járművek, sokszor anyagilag és lelkiileg egyaránt tönkretéve a károsultat. Az ilyen „események” ellen védenek a különböző riasztók, mechanikai eszközök, melyekről sok esetben utólag derül ki, hogy nem volt jó választás, ugyanis az autó eltűnt. Ter-

mészetesen arra nem vállalkozunk, hogy az egyedül üdvözítő megoldást mutassuk be olvasóinknak. A szakemberek szerint nincs 100%-os védelem, így mindössze az a célunk az alábbi írással, hogy elgondolkossanak a taxitulajdonosok: vajon biztonságban van-e autójuk. A felvilágosítást Tímár Lászlótól, a VÉ-MÁR Kft. kereskedelmi igazgatójától kértük.

– Pontosan mire jó az Önök által kínált rendszer?

– Cégünk arra kötelezte el magát, hogy hatékonyan beszéljen a bűnmegelőzésbe, ami a gépjárművédelmet illeti. Ezért fejlesztettük ki ezt a magas biztonsági paraméterekkel rendelkező védelmi rendszert, amelynek cégünk nevét, azaz a VÉ-MÁR nevet adtuk.

Ez tartalmazza az indítás- és rablásgátlást, valamint a riasztó funkciót. Amiben a rendszerünk különbözik a konkurencaiális terméktől, az az, hogy roncsolásmentesen, önerőből LOPHATLANNÁ tesszük a gépjárműveket!

– Nagyon sokfajta riasztót lehet kapni és több cég is kínál lopás-, illetve rablásgátlót. A nem hozzáértő autós hogyan tehet különbséget köztük?

– Első ránézésre már a termék ára is elgondolkodtató lehet, bár az esetek nagy többségében nincs köztük jelentős különbség. Minden rendszernek megvan az a sajnálatos tulajdonsága, hogy többé-kevésbé hatástalanítható. Ez esetben mindegy, hogy tíz- vagy akár

több százezer forintos termékről van szó. De egy biztos. Ne akarjunk „autóriasztó bruttó 20.000 Ft-ért beszerelve!” című termékkel autót védeni! Főleg, ha valaki komolyan gondolja autója védelmét. Sok esetben legfeljebb a nehézségi fok változik, ám a tolvaj ettől még elviszi az autót. A tulajdonosok nagy része pedig meg van arról győződve, hogy „vele” nem történhet meg az, ami másokkal megesett. Tehát a lopás-, rablásvédelemre nem, vagy csak igen keveset áldoznak autóstársaink. Úgy gondolják, ha baj van, a biztosító úgyis fizet.

– Akkor tapasztalata szerint elsősorban azok áldoznak a biztonságra, akiknek már volt kellemetlenségük?

– Ez az esetek többségében sajnos így igaz! Pedig a leghatékonyabb megoldás a MEGELŐZÉS!

Hisz’ a megelőzés, ha megfelelően alkalmazzák, csak egyszeri befektetéssel jár, mégis hosszú távú védelmet lehet vele elérni. Nem érdemes megvárni, míg megtörténik a baj.

– A lopásgátló eszközök kinalata a központi zárra kö-

tött „kamu” riasztótól a GSM-technikát a GPRS meghatározóval ötvöző rendszerekig terjedően igen széles skálán mozog. Az autótolvajok milyen eszközöket alkalmaznak általában a hatástalanításra?

– Nem titok, hogy a saját védelmi rendszerünk kifejlesztésekor megpróbáltunk minél több információt begyűjteni a „másik oldalról” is. Az intelligensebb tolvaj eleve azzal kezdi a „műveletet”, hogy az autóra helyez egy működésben lévő „GSM-stop”-ot és egy műholdzavarót. (Ezeket az eszközöket már pár ezer forintért be lehet szerezni.) Addig a tolvaj nem is nyúl az autóhoz, míg ezek a berendezések nem működnek. Ezt követően megfelelő technikával bejut az utastérbe, ott pedig már néhány pillanat alatt kiderül, hogy milyen védelmi rendszert vagy rendszereket alkalmaztak a járműben.

– Ebből logikusan következik, hogy az ún. utastérvédelem döntő lehet. Esetleg törésvédelmi fóliát kell az ablakokra ragasztani?

– Nézzük az utastérvédel-

met. Ez a védelem még nem teljesen megoldott, és igazság szerint nem is nagyon kivitelezhető, hiszen az üveg törékeny, bármilyen legyen is. Ami pedig a fóliát illeti, az csak nehezíti a bejutást, de nem gátolja. Az ablakot a megfelelő technikával így is be lehet verni (vidia, porcelándarab stb.), majd a pókháló üveget kicsit megvergetve egy viszonylag éles késsel ugyanúgy el lehet távolítani, és így még szilánk sem esik az autóra.

– A VÉ-MÁR, illetve a Pajzs-rendszer erre ad védelmet?

– Nem, és nem is ezt a célt tűztük ki magunk elé. Mi a rendszerünkkel a jármű önkényes eltulajdonítását szeretnénk megakadályozni.

– Ilyen védelmet adnak az ún. mechanikus lopásgátló eszközök is: a kormány-, kizifék- és sebességváltózárok.

– Ennek is utánanéztünk. Ahogy elektronikai védelmek esetében, úgy a mechanikus eszközök is változó hatékonyságúak. Sokkal jobb eredményt produkál, ha az elektronikára épülő rendszert mechanikai védelemmel ötvözik. Ez sokszor inkább egy másik, hasonló autótól üzi a tolvajt, ami könnyebben lopható megfelelő védelem híján. De ez a védelmi kialakítás is csak akkor jó, ha ezeket megfelelő módon alkalmazzák.

– Az előbbiekből is kide-

riült: fontos a rendőrök által is sokszor hangsúlyozott időtényező. Vagyis, minél több időt kell egy autó ellopására fordítani, annál kisebb az el-tűnés valószínűsége. A jól fel-készült autótolvaj sem szíve-sen „bukik le”, márpedig mi-nél több dolga akad, annál nagyobb erre a lehetőség. Önök mennyire tudják meg-nehezíteni a jármű elvitelét? Mit jelent az ismertetőben felsorolt motortérvédelem és mire jó?

– Amennyiben csak a motor-térvédelmet alkalmaznánk, úgy gondolom, nem adnánk sem-mivel sem nagyobb védelmet, mint bármelyik konkurensünk. Ez tehát önmagában nem oldja meg a problémát. A mi termé-künk (de nem csak ennyi az el-térés!) abban különbözik a többtől, hogy mindent a mo-tortérbe helyezünk be, így a védett berendezések hozzáférhe-tetlenné válnak. Ráadásul az az idő, amely az autó elviteléhez szükséges, oly nagyra nő, hogy ésszerűtlenné teszi a kockázatot.

– Amennyiben barbár mó-don mégis roncsolják a mo-torházatétőt, úgy „szabad a gazda”?

– Nem, mert ha ezt a mód-szert választanák, a gépházatető alatt újabb nehézségek várják az így behatolót. A rendszerün-ket egyébként tesztelték autó-tolvajok is, de a küzdelmet 10 órás (!) próbálkozás után felad-tak.

– Erről adott hírt tavaly a „Kék Fény” is...

– Igen. Felkínáltunk a „másik oldalnak” egy nagy értékű gép-járművet, melybe a mi rend-szerünket építettük be. A „Kék Fény” által is rögzített alku tár-gya az volt, ha sikerül a védelmi rendszert hatástalanítani, úgy övük az autó, ha viszont nem, az általunk választott TV-mű-sorban nyilatkoznak tapasztalaikról. Miután nem jártak sikerrel, a Kék Fényben el-mondták, hogy a 10 órát meg-haladó időben sem foglalkoz-nának tovább az ilyen védelem-mel ellátott autóval, mert az sem a megszokott módszerekkel, sem másképpen nem vihe-tő el. A rendszer sem az algorit-musok kipróbálásával, sem elekt-rosokkal történő támadással nem nyitható. A profi tolvajok elmondása szerint e védelmi rendszer hatástalanítása érde-kében nincs más megoldás,

mint a komoly roncsolás, vagy a tréler. Ez utóbbit viszont ma már nem alkalmazzák, mert nagy a lebukás veszélye és kevés a menekülési lehetőség. Nem beszélve arról, hogy egy műkö-dő, hatástalanítatlan védelmi rendszer szírényez és villog a tréleren, akár nappal, akár éj-szaka, ez pedig feltűnő. És ha mégis elvinné tréleren, úgy fogja hatástalanítani?! Inkább a lopást, a trükkös lopást, illet-ve ha kell, a rablást választják.

– Tekintettel arra, hogy e lap olvasói taxisok, így saj-nos fontos a rablás elleni vé-delem is. Sok esetben pont az autótért támadják a kollégá-kat.

– Az emberek nagy része en-nek ellenére még mindig úgy áll be a garázsba, kertbe, hogy miközben nyitja az ajtót, jár az autó motorja, az ajtó pedig tárva-nyitva. Hiába az a sok-sok rémtörténet, amit erről halla-ni, úgy tűnik, nem veszik ko-molyan. Hasonló a helyzet a ta-xisoknál is. Sok esetben úgy szólnak be az utasokért, hogy a taxi nyitva marad, nem egyszer benne a slusszkulccsal. Tehát nem csak a rablásra kell gon-dolni, hanem a figyelmetlen-ségre is. A mi rendszerünk az ilyen esetekben is maximális védelmet tud nyújtani. Csak két percig használhatja a rabló vagy a tolvaj a járművet. Ezt követően ugyanis az autó meg-áll, használhatatlanná válik, mert a rablásátlító funkció in-telligensen aktiválja magát. A MABISZ a VÉ-MÁR komplett gépjárművédelmi rendszernek a legmagasabb minősítést adta. A másik rendszerünk, a Pajzs, szintén kategóriájának legma-gasabb minősítését kapta.

– Miben különbözik egy-mástól a Pajzs és a VÉ-MÁR?

– A VÉ-MÁR komplex védel-mi rendszerünk tartalmazza az indításgátló, rablásátlító és ri-asztó funkciókat, valamint egy külső-belső térérzékelőt. A Pajzs védelmi rendszer pedig indítás- és rablásátlító funkciókat foglal magában. Mindkét termékhez hozzátartozik a motortér-védelem. Elmond-hatjuk, hogy mind két védelmi kialakítás egyedi és specifikus paraméterekkel rendelkező, a leghatékonyabb lopás- és rablásátlító rendszer, melyek-nek nincs konkurens az érin-tett piacon!

– Az autószerzők nem szeretik az „idegen” riasztó-

kat. Sőt, sokszor megfenyege-tik az autót, hogy elveszít-heti a garanciát, ha máshol nyúlnak az autóhoz. Ráadá-sul vannak olyan modern autók, melyekben már a leg-korszerűbb BUS-rendszerű adatátvitel van. Ezekbe ki mer belenyúlni?

– Mi csak a garanciát nem sértő beavatkozást végzünk. A BUS-rendszerű gépjárművek-nél úgy tudunk „föltelepedni”, hogy az autó elektronikáját, számítógépét nem sértjük.

– Miután ezek a rendsze-rek nem a „kétfülleres” kate-góriába tartoznak, érdemes megkérdezni: a taxisok kap-nak kedvezményt?

– Igen. Részükre külön áren-gedményt biztosítunk. Ez min-den esetben azt jelenti, hogy ők a nagykereskedelmi áron kap-hatják meg termékeinket.

– Hol építik be e védelmi rendszereket?

– A beszerelést saját műhe-lyeinkben végezzük. Szerződés-es viszonyban állunk Budapes-ten több olyan autóvillamossá-gi műhellyel, melyeknek ez a specialitásuk. Kizárólag kiemel-kedő szaktudással rendelkező műhelyekkel dolgozunk együtt, akiknek a munkájukban mara-déktalanul megbízhatunk. Ez azért fontos, mert csak így tu-dunk megfelelő garanciát vál-lalni a beszerelésre. Mi ismer-jük a szükséges tematikát, azt, hogyan kell fölhelyezni ezt a rendszert, vagy mennyi a szere-lés normaideje. A márkaképviseleteknél erre külön be kell (kellene) tanítani az embere-ket. Természetesen nem zárko-zunk el az ilyen megoldás elől sem, ha kapunk erre felkérést, amelyre már volt példa.

– Mi történik, ha elromlik a termék?

– Ilyen még nem fordult elő, de ha mégis bekövetkezne, nem toldozunk-foltozunk, ha-nem komplett cserét végzünk.

– Ma már nyílt titok, a tolvajok sokszor a szervizből kapnak minden adatot, má-solt kulcsot, riasztó-kódot stb. El lehet tüntetni az Önök rendszerét?

– Természetesen! Van egy ún. szervizállás-funkció, ami-nek az aktiválása javasolt. Ezt a használati útmutatóban is je-lezzük ügyfeleinknek. Ha szervi-zeljük a gépkocsinkat, a szerviz-állás alkalmazásával olyan álla-potot idézünk, mintha nem is lenne a gépjárművédelmi

rendszer az adott gépkocsiban. Nem kell megjedni! Vissza-élésre nem ad lehetőséget a szerviz kapcsoló jelenléte és al-kalmazása. Így a rendszer táv-irányítóját sem kell otthagyni a szervizben (nem is javasoljuk!), mert ez visszaélésre ad lehetőséget.

Zárszóként már csak annyit szeretnék mondani a Tisztelt Taxis Társadalomnak, hogy: termé-künk rendkívül kedvező áron elérhető, hiszen gondolja át! Az Ön gépjárműve az álta-lunk kínált gépjárművédelmi rendszer sokszorosára! A VÉ-MÁR komplex, vagy a PAJZS gépjárművédelmi rendszer pont annyit fog érni az Ön gépjárművében, amennyit az Ön gépjárműve, ha illegálisan akarják eltulajdonítani! Jav-asoljuk, hogy győződjön meg ar-ról, hogy a pénzéért milyen szolgáltatásban részesül, ami-kor gépjárműve védelméről gondoskodik és döntést hoz, vagy döntéshelyzetbe hozzák! Rendszerünk alkalmazása nem jár havi díjjal, kizárólag egyszeri befektetést igényel!

– Akit érdekel bármelyik termékük, hol kaphat részle-tesebb információt?

– Jelenleg a VÉ-MÁR Kft. al-kalmazottaitól a következő tele-fonszámokon:

**mobil: 06 70 244-4338,
06-70-265-5284,
06-20-360-9034,**

iroda: 06 1 269-1571 + fax

e-mail: vemar@vemar.hu

internet: www.vemar.hu

Beszerelő műhelyeink:

Complex Autójavító KFT.

1188. Bp. Nemes u. 38.

Tel.: 06-1-291-2992,

Fax: 294-1985

Menczinger László: 06-

30-966-2531

VILCOMP KFT. 1134 Bp.

Tüzér u. 43. Tel.: 350-6456,

Varga Flórián: 06-20-915-

4819

Termékünk alkalmazói:

Opel Solymár. Solymár,

Mátyás Király út 45. Tel.:

(26) 560-630, Fax: (26)

560-634

Rétfalvi László: 06-20-

468-6240

Honda Pajor és Társa KFT.

2600 Vác, Derecske dűlő

203. Tel.: (27) 304-534,

(27) 303-069,

Fax: (27) 304-534, Pa-

jor Ferenc: 06-20-934-9454

Az AXA Biztosító RT. aján-

lásával! Fekete István : 06-

30-299-9399

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Vasúti átjáróhoz közeledve melyikkel találkozol először a három tábla közül?

- Az 1-es jelűvel.
- A 2-es jelűvel.
- A 3-as jelűvel.



2. E jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon – az alábbiak közül – melyik előzés megengedett?

- Személygépkocsival – kétkerekű motorkegypár előzése.
- Személygépkocsival – motoros tricikli előzése.
- Segédmotoros kerékpárral – kézikocsi előzése.



3. Az alábbi jelzőtáblák közül melyik jelzi a kötelező haladási irányt?

- Csak az 1-es jelű.
- Csak a 2-es jelű.
- Mindkettő.



4. Mire figyelmezteti a járművezetőt ez a tábla?

- Arra, hogy az úttest csúszóssá válhat.
- Arra, hogy az út nyitható hídon vezet keresztül.
- Arra, hogy az út közvetlenül a vízparton vagy szakadék mellett van.



5. Folyamatos rakodás céljából szabad-e megállni a tábla hatálya alá eső útszakaszon?

- Igen, de csak a 09.00–19.00 óráig terjedő időben.
- Igen, de csak a 19.00–09.00 óráig terjedő időben.
- Igen, a kiegészítő táblán megjelölt időszaktól függetlenül.



6. Melyik tábla jelzi, hogy az úton domborzati viszonyok miatt a kilátás korlátozott?

- Csak az 1-es jelű.
- Csak a 2-es jelű.
- Mindkettő.



7. Mit jelez az ábrázolt (sárga színű) útburkolati jel?

- Várakozóhelyet.
- Különösen veszélyes helyet.
- Járműforgalom elől elzárt területet.

8. Ha a forgalmat irányító rendőr jobb karját vízszintesen maga elé nyújtja, bal karjával pedig maga elé int, a bal keze felől érkező jármű milyen irányba folytathatja az útját?

- Csak balra bekanyarodva, mert ez a jelzés erre utasítja.
- Továbbhaladási szándéka szerint egyenesen vagy jobbra, illetve balra bekanyarodva.
- Balra vagy jobbra bekanyarodva. Egyenesen tilos továbbhaladnia, mert ezzel veszélyeztetné a szemből balra bekanyarodót!

9. Gépkocsija hátsó részéhez rögzített kerékpár hátrafelé túlnyúlik a lökhárítón. Éjszakai útjára megjelölte piros fényű lámpával és fényvisszaverővel. Köteles-e ezen felül elhelyezni 40 X 40 cm-es piros vagy piros-fehér csíkos zászlót, illetve táblát is?

- Igen.
- Csak akkor, ha fuvarfeladatát a reggeli szürkület megszűnéséig nem tudja befejezni.
- Nem.

10. Adhat-e hangjelzést kikerülési szándékának a jelzésére?

- Igen, bárhol ha ezt szükségesnek itéli.
- Csak lakott területen kívül.
- Nem.

11. Keskeny szalagszerű úton előzésbe kezdett. Mikor térhet vissza a menetirány szerinti jobb oldalra?

- Amikor a bal oldali külső visszapillantó tükörben feltűnik a megelőzött gépkocsi eleje.
- Amikor a belső visszapillantó tükörben feltűnik a megelőzött gépkocsi eleje.
- Amikor a jobb oldali külső visszapillantó tükörben feltűnik a megelőzött gépkocsi eleje.

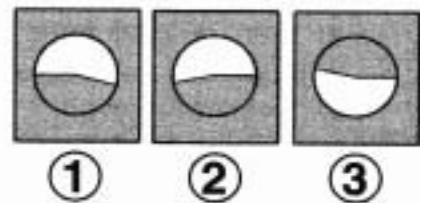
12. Éjszakai sötétségben lakott területen kívül 80 km/h sebességgel távolsági fényszóróval közlekedik. Mi a tennivalója, mielőtt tompított fényre kapcsol a szembejövő jármű miatt?

- Növeli a jármű sebességét.
- A rövidebb látótávolsághoz igazodva megfelelő mértékben csökkenti gépkocsija sebességét.
- Tekintetét jobbra irányítja, hogy a vakítást elkerülje.

13. Mi a teendője akkor, ha nagy sebességgel haladó taxijának jobb oldali kerekei az úttestnél néhány cm-rel mélyebb laza szerkezetű útpadkára futnak?

- A gépkocsit – erőteljes kormánymozdulattal – azonnal visszairányítja az úttestre.
- A gépkocsit egyenes irányba tartja, és gázlétellel hagyja lassulni.
- A gépkocsit egyenes irányba tartja, és erőteljesen lefékezi.

14. Az ábrán látható változatok közül melyik ábrázolja a helyesen világító aszimmetrikus tompított fényszóró átvilágítási képét, ha a tompított fényszórót a lámpa elé helyezett fehér papírlap segítségével ellenőrzi?



- Az 1-es változat.
- A 2-es változat.
- A 3-as változat.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Rendeletalkotás és EU

Na, ezt jól megkaptam! Többen kifogásolták, hogy mostanság talán túlságosan is toleráns vagyok a bennünket sújtó jogszabályok irányában. A főszerkesztőm is nehezményezett egy-két dolgot, például az Európai Unióval kapcsolatos – szerinte szinte hurra-optimista – hozzáállásomat. Általában jól tűröm a kritikát, így hát (miután hozzávágtam egy írógépet), elgondolkodtam, és beláttam, hogy néhány dologban igaza van.

Például abban, hogy vannak olyan témák, amelyekben nyilván rosszul fogalmaztam. Vagy a mondataimból szándékaimtól eltérően más volt leszűrhető. Ezért most megpróbálok minél konkrétabb lenni.

Először a taxisokra vonatkozó, a taxizást szabályozó rendeletekről beszélek. Ezek túlnyomó többsége úgy rossz, ahogy van! Szakszerűtlen, életszerűtlen, végrehajthatatlan és a sok toldozás-foltozás, módosítás miatt szinte értelmezhetetlen jogszabály-saláta! (csak hogy konkrét legyek...) Csupán annyit bátorítottam ezekkel kapcsolatban megjegyezni, hogy megértem, miért kell ennyire túlbonyolított, értelmetlen előírások tömegével sújtani szakmánkat, miért kell lehetőség szerint a legkisebb „kiskaput” is bezárni. De az, hogy megértem, az nem jelenti egyben azt is, hogy egyetértek! Korántsem! E rendeletek nagy része – ha nem egésze – sürgős változtatásra, újragondolásra szorul. Némelyik akár alapjaitól kezdve!

A politikának már évek óta adóssága az egységes közlekedési, vagy személyszállítási

törvény megalkotása. Ez a törvény – nyilván várható bonyolultságánál fogva – olyan nemszeretem-féle feladat a jogszabályalkotók körében. Pedig, véleményem szerint a mai rendeletdszungekból már csak egyetlen kiút van: ha nem az egyébként is túlbürokratizált, rengeteg apró részből álló és több minisztérium hatáskörébe tartozó rendeleteket próbáljuk tovább módosítani (vö. bonyolítani), hanem új, a mai kor követelményeinek megfelelő egyértelmű jogszabályt alkotunk. Olyan jogszabályt, amely a szakma egyetértésével is találkozhat, ugyanakkor kellően szigorú és nem utolsósorban végrehajtható. A mai rendeletek nem ilyenek...

A szomorú hír az, hogy az Európai Unió sem áll jobban ebben a tekintetben. Nem várhatjuk, csak remélhetjük, hogy belépésünk után jogszabályok, a változások egyértelműbbek lesznek. Mint azt néhány, már ma is érvényes EU-jogharmonizált rendelet mutatja, nincs sok különbség. De akkor legalább próbáljunk egyszerűsíteni! A ma taxisának annyi igazolással kell rendelkeznie, ami már meghaladja a józan ész határait. Nem is beszélve a számokról, kód-számokról, sorszámokról, stb. Minek például a taxi oldalán feltüntetni az engedélyszámot? Valaki magyarázza ezt meg nekem! Magamtól ugyanis csak a következők jutnak róla eszembe:

Jelzi a taxi engedélyszámát, ezáltal bizonyítja, hogy az taxi. *A taxikénti bizonyításra ott a sárga rendszám.*

Azonosítási, megkülönböztetési célokat szolgál. *Erre ott a sárga rendszám, ami azonosítási, megkülönböztetési célokat szolgál.*

Probléma esetén feljegyezhető, ennek nyomán a taxis megtalálható. *Soha, senki nem volt még, aki a taxi oldalán található szám alapján tette volna meg bejelentését. Ezt mindig a rendszám alapján tették. Nem 99 százalékban, hanem kivétel nélkül!*

Folytathatnánk még, de minek. A másik ilyen felesleges igazolás a drosztengedély. A vonatkozó rendeletek szerint ugyanis drosztengedély a fővárosra vonatkozó területi hatállyal vagy kiterjesztéssel rendelkező vállalkozásoknak adható. A taxiengedély tehát feltétel. Ugyanakkor a főváros területére csak az kaphat taxiengedélyt vagy kiterjesztést, akinek drosztengedélye van. A két papír egymást hivatott igazolni! Senki nem vette még észre, hogy legalább az egyik teljesen felesleges?

Beszélhetnénk továbbá a már sokszor emlegetett nullás papirokról, a taxióra-plombálásokról és hitelesítésekről, az igazolások igazolásairól és még ki tudja mi mindenről. A felesleges, időrabló és idegtépő ügyintézés, a mogorva hivatalnokok, az órákig tartó sorbaállások és minden logikát nélkülöző jogszabályok születése, mint valami magyar specialitás él a köztudatban. Megszabadulunk ezektől a dolgoktól, ha uniós ország leszünk? Úgy vélem, hogy nem. Legalábbis egy csapásra biztosan nem. De törekednünk kell felé...

NZ

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Igaz, hogy az átalányadósoknak nem kell iparűzési adót fizetniük?

A hír, így, ebben a formában nem igaz. De mint minden álhírnek, ennek is van valóság alapja. A Fővárosi Önkormányzat legutóbbi iparűzési adó rendeletmódosítása nyomán lehetővé vált az ún. „egyszerűsített adóalap-megállapítási módszer” alkalmazása. Ez elsősorban átalányadósoknak hasznos, mert nem kell külön ezért az adónemért anyagköltségeket számolnia, mint azt eddig tette. Az egyszerűsített módszer az szja szerinti adóalapból indul ki, ezt tekinti húsz százalékkal növelt mértékben a helyi iparűzési adó alapjának. A rendszer egy másik hozadéka – egyszerűsége mellett – az, hogy e számítási módszerrel a taxisok nagy része az időközben szintén megváltozott (megemelt) adómentes határ alá kerül, így iparűzési adót fizetnie nem kell. Az adómentes határ 2002. évre 700.000 Ft. Az iparűzési adó szabályaival és a bevallás kitöltésével részletesen is foglalkozunk a lapszámunkban.

Forgalmirend-változások

Az élet már csak ilyen. Nagy örömmel beszámolunk jelentős építkezésekről, útépítésekről, tervekről. Aztán döbbenet tapasztaljuk, hogy pénzhiány miatt ez is elmarad, az is elmarad. Első ránézésre jó dolognak gondoljuk, ha elmarad egy útépítés, hiszen nincs forgalomterelés, forgalmi torlódás. Hosszú távon azért jó lenne, ha minden terv megvalósulhatna, amit elképzelték bármely távon.

Először a megvalósuló tervekről, aztán a felfüggesztett elképzelésekről.

Ami megvalósul

Az Árpád híd átépítésével kapcsolatos gondokat mindenki a saját bőrén tapasztalja. Az Erzsébet híd munkálatok nem okoznak majd gondot a közúti közlekedésben. Most egy nagy levegővétel: felújítás miatt teljes, illetve részleges forgalomkorlátozás a Csömöri úti felüljárón, a Márvány utcai, vasút feletti hidon, a Kerepesi úti úgynevezett százlábú hidon.

Nagy lendülettel folyik a Dózsa György út átépítése. Ez októberig elkészül a Thököly útig. Idén nyáron befejeződik a Kőbányai út felújítása is.

Hónapokon keresztül hosszabb-rövidebb idejű lezárásokra lehet számítani a IX. kerületi építkezéseknél.

Ami nem valósul meg

A Duna-shidak további rekonstrukciója nem folytatódik, a Margit hídra talán 2005-ben(!) kerül sor.

CITY-SZEMLE 2003

Április 8-9-én tartotta immár hagyományos szemléjét a 20 éves City Taxi. A Dózsa György úton a megszokott „felhajtás” volt. Autó autó hátán, melyek között azért jelentős többséget a sárga pajzsot viselő taxik képviseltek. Mellettük azonban szép számban jelentek meg a taxinak alkalmas új autók is. A legnagyobb kínálattal a „hagyományos” taxikínálatát felvonultató Volkswagen jelent meg. A Porsche Pest értékesítői pedig lelkesen gyűjtötték az adatokat és adták az érdeklődőknek a térképek mellé a kért információkat. Egyébként a Volkswagen biztosította a „központot” is légkondicionált, plazmatévével, asztalokkal, székekkel felszerelt kamion formájában. Ott volt a szemlén néhány igen szép használt Mercedes is, jelezve, hogy a Hunyadi János úton várják az új vagy használt „Mercit” választó taxisokat, méghozzá igen kedvező feltételekkel. Az Auto-Fort Kft. Focus- és Mondeo-módelleket mutatott be az érdeklődőknek. A Magyar Autóklub mozgó szervizállomásának ingyenes diagnosztikai szolgáltatásait a két nap alatt sokan vették igénybe, köztük más cégekhez tartozó taxisok, sőt „maszekok” is. A rendezvényről Rempert Lászlót, a City Taxi Reklamációs és Etikai Bizottságának (REB) elnökét kérdeztük.

– Évente átnézik az autókat és vezetőket egyaránt. Mindig ugyanazok a kitűzött célok, ellenőrzési szempontok?

– Alapjaiban véve igen. Fontosnak tartjuk, hogy a hozzánk tartozó taxisoknak minden szükséges irata, engedélye rendben

legyen, öltözkéjük, megjelenésük ne hozzon szégyent a 20 éves cégre. A taxi pedig esztétikailag kifogástalan állapotban, minden előírt papírral, plombával, reklámmal álljon a megrendelők rendelkezésére. Vezetőségünkkel, tagságunkkal közös célunk,

hogy a saját magunk által felállított szigorú követelményrendszernek eleget téve, folyamatosan javítsunk szolgáltatásunk színvonalán. Csak így tudjuk megtartani utasainkat, vagy esetleg tovább bővíteni a jelenlegi megrendelői kört. Ezért született – javaslatomra – az az elnökségi határozat, hogy a 12 évnél idősebb járműveket ezentúl évente két alkalommal szemlézzük. A döntést az ilyen járműnél már sűrűbben előforduló műszaki és esztétikai problémák teszik indokolttá. A szemle egyébként nem jelenti azt, hogy a naponta végzett, szűrőpróbaszerű ellenőrzések számát csökkentenénk.

– Felmerült, hogy a napi ellenőrzés is elegendő lenne, így nem kellene sorban állni...

– A kollégák ez esetben sem a szemlét kifogásolják, hanem inkább a napi ellenőrzéseket tartják hatékonyabbnak. Azonban tudni kell, hogy így sokakat egyáltalán nem tudnánk figyelemmel kísérni. Vannak olyanok, akik igen szűk területen mozognak, vagy akik a munkaidejük alapján esnének ki a látókörünkéből, mert állandó fuvarjait intézik. Ugyanakkor lennének sokan olyanok is, akiket egy évben így akár 40-50-szer is „átnéznénk”. Ezért szükség van arra, hogy évente mindenkit megnézzünk. Ami pedig a sorállást illeti: a problémamentes kollégák 20-25 percnél többet nem nagyon



A jól szervezett szemlén nem kellett hosszú sorokban állni



A REB, ki ismeri fel őket?



A Volkswagen teljes palettájával felvonult



Háttérben a Volkswagen-kamion, előtte a Ford-kínálat

áltak. Ezért találtuk ki három éve azt, hogy elkészítünk egy adatlapot, melyet a kollégák a pénztárban már hetekkel a szemle előtt átvehetnek. Ennek a hátoldalán tájékoztat-



A lista, melyre minden fölkerül



Az elnök, Polinger Sándor (jobbról) és a menedzser, Metál Zoltán (balról)

juk a taxisokat arról, hogy milyen iratokra van szükség és miért, hogy hol kell a reklámokat elhelyezni az autón. Felhívjuk a figyelmet arra is, hogy a szemlére érkezve a „tarifainfót” kinyomtatva, de nem letépve, a felsorolt okiratokat előkészítve érdemes érkezni, mert így gyorsabban végzünk. Egy-egy autónál a néhány perc veszteség nem jelent problémát, de több mint 700-nál már komoly gondot okozhat.

– **Hány autót néztetek át?**

– Az Etikai Bizottság a társadalmi munkában segítőkkel közösen több mint 700 taxit és taxist szemlézett. A segítők a sorban ellenőrizték az okmányokat, matrikákat és az autót, majd a sor elején egy főfoglalkozású bizottsági tag adta a végminősítést, a megfelelő kategóriát.

– **Láttam a Hírközlési Felügyelet autóit is...**

– Igen, ők az URH-berendezéseket nézték szűrőpróbaszerűen. Összesen 423 készüléket mértek meg, melyekből mindössze 11-nél találtak valamilyen apróbb hibát. A kollégák természetesen addig nem dolgozhattak, amíg ezt nem oldották meg.

– **Az átvizsgált több mint 700 autóból, illetve taxiból mennyien akadtak fenn a „rostán”?**

– Valamilyen hiányosságot 65 esetben regisztráltunk. Az érintetteket két héttel, illetve egy hónappal később ismét leellenőriztük. Konkrét letiltást csak két esetben kellett alkalmaznunk. Nem érdemes nagy hibákra gondolni. Polírozási problémák, apróbb karcok, üléshuzat-tisztaság, tetőkárpit-tisztítás, mattabb külső festés adta az esetek többségét. Sokszor



Ki hinné, hogy április elején még nagyon hideg volt?

jeleztük, hogy ha a kolléga a kiemelt rendelesekre is jelentkezni szeretne a jövőben, úgy bizony például egy polírozást „be kell vállalnia”. Két esetben a kollégákat 3 hónapon belüli autócserére köteleztük, de a cég érdekében ez elengedhetetlen volt.

– **Tudomásul veszik a citysek, hogy csak egyre jobb autókkal maradhatnak versenyben?**

– Igen. Én egyébként is három évvel ezelőtt egy nagyon szerencsés időpontban vettem át a RÉB vezetését. Ugyanis a kicsit magasabb tarifát jól ellensúlyozza a minőségi kiszolgálás. Ezt a törekvést igazolja, hogy a szemlést követően a City Taxi ISO-minősítést szerzett, amelynek a feltételrendszerét nagyon nehéz teljesíteni.

– **Köszönöm a tájékoztatást!**

– kó –

*** TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE ***

Eladó 124 200/E 1991-es évjáratú Mercedes, klímával, elektromos ablakemelő, központi zár, elektromos fejtámla, elektromos napfénytető, riasztó, szervizkönyves, második tulajdonostól. Schwarzblau, 5 sebességű manuális váltó.

Telefon: 06/30-996-3468



Mercedes W 124. fehér, 200D, 1991-es évjáratú eladó.

Érdeklődni: 06/20-970-4251



205/60/15 PIRELLI Drago nyári gumiabroncs 1 db, vadonatúj, eladó.

Telefon: 06/30-990-2267



Trabant eladó! 1988-as évjárat, friss vizsgával. + VW Bora (Golf) gyári váltó eladó.

Érdeklődni: City 276

Tel.: 06/20-349-4710



Suzuki Swift 993 cm³-es, fehér, 94-es, megkímélt állapotban eladó, részlete is.

Érdeklődni: 06/70-508-8194



320-as BRG URH eladó.

Telefon: 06/70-508-8194



Nyaraló kiadó! Kenesén 2-3 ágyas szobák, csendes helyen, olcsón, az utószobában is kiadók.

Érdeklődni: 06/30-942-1366, vagy 06/30-397-2949, illetve a helyszínen.



Eladó 1989-es Citroën BX TRD turbódízel, ezüstmetál, taxinak vizsgáztatva, jó állapotban, a motor nagyon jó állapotban. Gyári extrák: szervokormány, plüssülés, színes üvegek, távirányítású központi zár, négy elektromos ablak, rádiósmagnó, hát-

só légtérrelő szárny, osztottan dönthető hátsó ülések könyöklővel, vonóhorog + használt téligumi-garnitúra felnível.

Telefon: 06/70-220-4211 (11 órától)



1999-es Volkswagen Passat 1.9Tdi klímával eladó. Irányár: 3.100.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-335-6223

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete és lízingje taxisoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedül ajánlatok!

Fizetendő minimális járulékok 2003. II. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 150.000 Ft	Járulékalap 14%-a 21.000.-	Járulékalap 26,5%-a 39.750.-	Tételes összeg 3x3450 = 10.350.-
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségként elszámolható	Járulékalap 11%-a 16.500.-	Járulékalap 18%-a 27.000.-	Teljes befizetett összeg 10.350.-

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 19,5%-ot (**29.250 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 7%-ot (**10.500 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

GONDOLKOZZUNK EL!

(Lehet, hogy bennünk van a hiba?)

Érdekes, hogy szinte minden társaság-nál van „Nagypályás”, „Okoska” meg „Sopánka” becenevű. Ezek persze szeretetet tükröző becenevek. Szeretjük a kollégákat, de legjellemzőbb tulajdonságuk alapján becenevet akasztunk rájuk...

Vizont vannak, akiket nem igazán szeretünk. Nekik nincs becenevük, csak gúnynevük. A rossz tulajdonságok alapján ők azok, akiknek minden utas rossz, azok, akiket a legtöbb utas nem kér. Ők, akikkel a legtöbb gond van.

Jó lenne, ha ezek a kollégák elgondolkoznának! Lehet, hogy bennünk van a hiba? Véletlen, ha mindig őket találja meg a rendőr? Véletlen, ha mindig ők késnek el a címről? Véletlen, ha mindig az ő kocsijuk koszos?

Szolgáltatunk. Az egyik alappillér az alkalmazkodás. Az utasnak lehet nyugós napja, nekünk nem! Ha valahol le tiltat bennünket az utas, gondolkozunk el, mi lehet a baj. Természetesen van olyan megrendelő, akinek ez vagy az a kolléga se jó. De a többség alkalmazkodó. Nem keresi mindenben a problémát. Akadhat egy határ, amikor elszakad a cérna és panaszt tesz ránk. Aztán előfordulhat még egy panasz. Majd egy harmadik. Ilyenkor már el kell gondolkodni!

Tasnádi Áron

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulék alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósnál a bevétel 25%-a. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e.
A második negyedévre tehát 2003. július 12.**

A BTI kínálata

BTI Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, fax: 280-1864, SMS: 30/989-4279, E-mail: bti@axelero.hu

Ügyfélszolgálat: hétfőtől csütörtökig 10-16 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	250.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	3.500.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	2.500.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	550.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta)	800.-
Festékszalag RASE, PRINTAX, HALE típusú taxiórákba	662.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.912.-
Budapest (házszaos) és környéke (28 település) atlasz	1.912.-
Budapest (házszaos) és környéke (88 település) atlasz	2.912.-
Pest megye településeinek atlasza (28 város, 157 község)	4.368.-
Budapest (házszaos), + Magyarország és 210 település részletes atlasza	5.330.-
Netta® csomagtartó védőszönyeg	440.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.670.-től
Tarifatáblázat készítése/db	420.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	420.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	620.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.20

A *-gal jelölt tételek a BTI tagjainak díjmentesek. Az árak az ÁFA összegét tartalmazzák.

Elszámolható üzemanyagárak, 2003 (Ft/liter)

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	235.00.-	228.00.-	207.00.-
04.01-06.30.	250.00.-	240.00.-	231.00.-

www.apel.hu



**K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA**

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2001.12.11 – 2002.01.07.	9,75%
2002.01.08 – 2002.01.21.	9,50%
2002.01.22 – 2002.02.18.	9,00%
2002.02.19 – 2002.05.21.	8,50%
2002.05.22 – 2002.07.08.	9,00%
2002.07.09 – 2002.11.18.	9,50%
2002.11.19 – 2002.12.16.	9,00%
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17-től	6,50%

www.mnb.hu

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe
megváltozott.

Üzeneteket, leveleket ezentúl a
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu
címmre várunk.



A Citroën immár hatodik éve támogatta a francia film magyarországi ünnepét, amelyet idén április 25. és 29. között rendeztek meg Budapesten a Corvin Filmpalotában, majd ezt követően négy vidéki városban (Pécs, Debrecen, Eger, Szeged). Idén a gyönyörű Sophie Marceau is Citroënből csodálta a magyar fővárost, ideérkező filmes kollégáival, így az Indochine Oscar-díjas rendezőjével, Régis Warnier-vel együtt. Sophie Marceau (képünkön) rendezőként debütált, a Beszélj nekem a szerelemről című filmmel, amely a közönség és a szakma köreiben egyaránt sikert aratott. A fesztivál filmjei között volt romantikus egymásra találás Juliette Binoche-sal és Jean Reno-val (Félix és Rose), és nem maradt ki a vérfagyasztó thriller sem, ez alkalommal kannibalizmussal és erotikával fűszerezve (Kínzó mindennapok). A premier előtti vetítéseken Juliette Binoche, Jean Reno, Samy Naceri, Vincent Cassel, Monica Belucci, Audrey Tautou és más francia világhírességek legfrissebb, Magyarországon még nem vetített filmjeit láthatták a nézők.

Az első hazai Mercedes-Benz Classic csillagtúra

A Mercedes-Benz magyarországi vezérképviselete és az újonnan alakult Mercedes-Benz Classics Magyarország Egyesület szervezésében 2003. május 1-3. között nagy sikerrel rendezték meg a márka első, klasszikus modelljeit felvonultató túráját.

A mezőny több különlegességgel is büszkélkedhetett: a legrégebbi modell egy 1937-es építésű autó volt, de előfordult pl. egy 1960-as 300D modell is, amely igazán ritkaságnak számít, mivel összesen 65 darabot gyártottak belőle. Nagy feltűnést keltett a 300SL típusú roadster is, amely teljesítmé-

nyét tekintve akár a mai autókkal is felvehetné a versenyt. Több Pagoda SL és annak elődje, a 190 SL is indult – a mezőny szemet gyönyörködtető látványt nyújtott.

Az első két napon az Ilkovits Ádám–Farkas Ferenc páros vezetett, azonban a 3. versenynapon az egyik ügyességi pályán elkövetett hiba a dobogós helyezésükbe került. Így a versenyt az addig 2. és 3. helyen végző Pétervári Zoltán–Bengyel Gyula nyerte, akik maguk is meglepődtek jó eredményeiken.

A mezőnyben indult Ulmann Mónika színésznő is, aki



kitűnően navigált, valamint Miklósa Erika operaénekesnő, aki a 30. születésnapjára kapott

– akkor éppen 30 éves – W114-es coupéjával vágott neki a távnak.

Új székházat épít a Citroën Hungária



A kész építmény maketten

A Citroën Hungária Kft. 2003. április 15-én tette le új székházának alapkövét Dominique de Combes de Nayves, Franciaország nagykövete, Csillag István, gazdasági és közlekedési miniszter, Burány Sándor, foglalkoztatáspolitikai és munkaügyi miniszter és Steinerné Dr. Török Katalin, a XIX. kerület polgármestere részvételével.

A mintegy két és fél milliárd forintos beruházás a Nagykörösi út és a Hofherr Albert utca sarkán (az Ecséri piac szomszédságában) épül. Az új létesítmény több mint 100 főnek ad majd munkát, de ha átfogóan tekintjük a Citroën Hungária tevékenységét, akkor ennek a sikere az ország minden megyéjében megtalálható, 46 eladási ponton foglalkoztat összesen mintegy 1000-1200 főt, ami tovább növekedhet az eladásokkal.

A 33000 m²-es telken egy több mint 6000 m² alapterületű székház kap helyet az első saját tulajdonú márkakereskedéssel és -szervizzel együtt. A fennmaradó területen szervizutat, feltárási utat és egy több mint 9000 m²-nyi teljes értékű parkosított zöldfelületet alakítanak ki. A társaság saját beruházásán túl további 300 millió forintot meghaladó értékű beruházással gazdagítja a XIX. kerületet, melynek egy része közhasznú felajánlás az önkormányzatnak.



Az alapköletétel

A beruházás keretében a Citroën körforgalmúvá alakítja át a beágazást a Nagykörösi útra, amely jelentősen megkönnyíti és biztonságosabbá teszi a fel-, illetve lehajtást az autópályára.

A Citroën kezdeményezi és a helyi önkormányzat is támogatja, hogy a telekhátáron épülő feltárási utat a márka alapítójának tiszteletére az André Citroën nevet kapja. A Citroën beruházása új arcot ad majd Budapest déli kapujának az M5 bevezető szakaszán, és sikere, valamint a rendezett infrastrukturális háttér valószínűleg újabb befektetőket vonz majd a XIX. kerületbe. Az új Citroën székház átadása ez év októberére várható.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Fótxai URH 558

VII. Nefelejcs u. 49.

Kintfelejtettek egy jelzőtáblát. A fél évvel ezelőtti építkezéssel kapcsolatban a tábla mutatja, hogy a Dembinszky utcába csak célforgalom hajthat be. Az útépités véget ért, nemcsak célforgalom használhatja az utcát, le kellene a táblát szerelni.

• **Az ideiglenes jelzőtáblák megszüntetésére intézkedtünk.**

VII. Murányi utca 26.

Árválkodik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a jelzett helyen, mindenféle kiegészítés nélkül. Jó lenne térben és időben kiegészítést kihelyezni.

• **A nyilvántartásunkban szereplő forgalmi rend helyreállítására intézkedtünk.**

I. Attila út - Alagút utca sarok

Kiegészítő jelzőlámpát kellene kihelyezni a jelzett kereszteződésnél. Amikor az autók az Attila útról balra fordulnak a Mészáros utca felé, akkor elindulhatnak azok a járművek is, amelyek a Krisztina körút felől jönnek az Alagút utcába, és az Erzsébet híd felé mennek tovább.

• **A csomópont geometriája (lekerekítő ívek) nem teszi lehetővé, hogy a kanyarodó járművek egy időben kanyarodhassanak, ezért a jelenlegi geometria figyelembevételével nem lehet a javaslatot megvalósítani.**

X-XVIII. Repülőtéri út

Nagyon jó, hogy kihelyezték a magaságkorlátozó kapukat a repülőtéri gyorsforgalmi útra, most már a magas felépítésű turisztabuszok és kamionok nem hajthatnak be. Sajnos a kifelé haladó kaput rossz helyre tették (a TOTAL kút mellé), so-

kan nem veszik észre és nekihajtanak a fényviszonyok miatt. Jó lenne (bár nagyon költséges) a repülőtéri út elejére átteni a kaput.

• **Az Önök által javasolt megoldást azért vetettük el, mert ebben az esetben még egy kaput kellett volna telepíteni a Kőbánya-kispesti felhajtóhoz. A védendő létesítmény a Felsőcsatári úti aluljáró, így a két kapu telepítésével sikerült megoldani a védelmet. Előjelzése megfelelő, az útpálya mindkét oldalán megtalálható.**

XI. Bartók Béla út

Sajnos két helyen is rossz, félrevezető táblát láthatunk a Bartók Béla úton. (Egyiket a 29. szám körül, a másikat a Körtér és Kosztolányi Dezső tér között kifelé haladva.) Az útbaigazítást mutató tábla szerint a Fehérvári úti építkezés miatt a Fehérvári utat a Fadrusz utcán keresztül lehet elérni, a Bartók Béla út felől. Ez így nem jó, hiszen a Fadrusz utcába most már nem szabad befordulni a Bartók Béla útról.

• **A Bartók Béla úti építkezés lebonyolításának továbbítottuk az észrevételt. A tábla megszüntetésére intézkedni fognak.**

XXII. 6-os út fővárosi szakasza

Taxis kollégák panaszkodnak, hogy rossz a jelzőlámpák összehangolása. Inkább piros hullámról beszélhetünk, mint zöld hullámról.

• **A megengedett legnagyobb sebességre, azaz 60 km/óra-ra van tervezve a hangolás. A forgalomtechnikai felülvizsgálatra áprilisban kerül sor.**

XI. Budafoki út - Bertalan Lajos utca sarok

Taxis kolléga véleménye szerint éjszaka nyugodtan lehetne sárga-villogó a Budafoki út - Bertalan Lajos utca sarkánál lévő jelzőlámpa, éjszaka feleslegesen működik.

• **A csomópontban a forgalomirányító berendezés 22 óra 30 perc és 05 óra között sárga-villogó üzemmódban fog üzemelni.**

VII. Hernád utca 52.

Árválkodik egy „Zsakutca” jelzőtábla a Peterdy utca sarkánál, valószínűleg a Dembinszky utca átépítésekor tették ki. Jó lenne leszerelni, mivel aktualitását veszítette, a Peterdy utca végig járható.

• **Intézkedünk a nyilvántartásunkban szereplő forgalmi rend helyreállítására.**

XI. Fehérvári út - Andor utca sarok

Két terelősziget is van a XI. kerületi Fehérvári út - Andor utca találkozásánál. Sajnos mindkettőnél kidöntötték a „Kikerülési irány” jelzőtáblát. Pótolni kéne, mert sok autó felszalad a járdaszigetre.

• **A vasúti sínt 2002 decemberében eltávolították, mellette két kis sziget valóban van még, de ezek nem esnek a gépkocsi közlekedés nyomvonalába. Ezért kikerülési irányt jelző tábla kihelyezését ezeken a helyeken nem tartjuk szükségesnek.**

A város több pontja

Félreérthetőek a jelzőtáblák a parkolási övezetekben. Egyik felük szerint „Várakozni tilos”, alatta a kocsiszállító autó ábrája, valamint időbeni korlátozás. A többi tábla szerint „Parkolóhely”, alatta a „Zóna” felirat és a kiegészítő idők, illetve a kocsiszállító autó ábrája. Ez utóbbi egyértelmű, az előző viszont félreérthető.

• **Mindkét tábla szerepel a KRESZ-ben, ezért alkalmazásuk, illetve értelmezésük egyértelmű. Az új létesítésű zónák esetében törekszünk a várakozási övezet jelzőtábla használatára.**

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével, balesetveszélyes helyszíneivel kapcsolatban.

SMS: (06-20)-924-7645

FAX: (0-61)-280-1864

ÜZENETRÖGZÍTŐ: (06-1)-322-3176

E-MAIL: lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

ebf676@axelero.hu



A magyarul olvasni nem tudóknak félreérthető a tábla, mely azt sugallja, itt tilos várakozni. Pedig ez várakozóhely...



...szerencsére láthatunk másfajta táblát, ami egyértelmű a külföldiek számára is!

KÖZLEKEDÉSI POLGÁRŐRSÉG TAXIS TAGJAI A RENDŐRSÉG KÖZLEKEDÉSI VETÉLKEDÉSÉN

A Fővárosi Baleset-megelőzési Bizottság idén is megrendezte az Országos Baleset-megelőzési Bizottság megbízásából a fővárosi rendőrök közlekedési vetélkedését, hivatalos elnevezéssel: a XI. Rendőr-motorkerékpáros és IX. Járőr-gépkocsivezetők versenyét, a Rendvédelmi Szervek Kiképző Központjában.

Természetesen most is meghívást kaptak a Közlekedési Polgárőrök is. A polgárőrséget a taxis csoport képviselte.

A jeles eseményt megtisztelte jelenlétével az Országos, a Pest megyei és a Budapesti Rendőr-főkapitányság számos vezetője. Jelen volt többek között dr. Komáromi Endre rendőr ezredes, a BRFK Közbiztonsági Igazgatója és dr. Kökényesi Antal rendőr vezérőrnagy, Budapest rendőrfőkapitánya.

Az egész napos rendezvényen elméleti és gyakorlati felkészültségükről tettek tanúbizonyságot a rendőrök. A taxisok az autós



Farkas Sándor (balra) szolgáltatvezető és Juhász György, a Közlekedési Polgárőr-csoport vezetője



Szenft Lajos verseny közben



Aki akarta, használhatta a Közlekedésrendészet autóját

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe megváltozott. Üzeneteket, leveleket ezentúl a **taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu** címre várunk.

Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.

Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

Cím: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykörösi út 34/a.
(Eke u. sarok)

Nyitva: 8-17 óráig (igény szerint tovább is!)

Telefon: 291-8714

GUMIJAVÍTÁS, SZERELÉS

FALKEN, KORMORAN, BARUM,
MICHELIN, BRIDGESTONE
AKKUMULÁTOROK

NY.: H-P: 8-18

KÉZI AUTÓMOSÓ
KÁRPITISZTÍTÁS, POLÍROZÁS,
ALVÁZ és MOTORMOSÁS

NY.: H-P: 8-19, Cím: 1072 Bp., Dob u. 36.

Tel.: 344-5226

TAXIS KEDVEZMÉNY!

SKODA

OCTAVIA ÉS FABIA

Bontott és új karosszériaelemek,
valamint alkatrészek
nagy választékban kaphatók!

Tel.: 06-70-502-5006

ügyességi versenyben vehettek részt, ahol időre kellett végigmenni a kijelölt akadálypályán.

A szavak helyett most beszéljenek a képek. Ezzel az eseménnyel elkezdődött a tavaszi szezon. Lapzárta után vettek részt a taxisok a nagy tavaszi közlekedésbiztonsági akción.

Legközelebb arról az eseményről számolunk be.

Juhász Péter



Úgy kell érni az oszlophoz, hogy a labda ne essen le. Méghozzá időre



Nagy érdeklődéssel lapozgatták a résztvevők a taxisok szakmai lapját, a Taxisok Világát



Tavasztól ismét rendszeresen találkozhattok a Közlekedési Polgárőrség taxis tagjaival a közutakon



Könnyű a tolatás... Kivéve, ha időre kell csinálni! Fülöp József „munka közben”



A rendőrök árgus szemmel figyelték a taxisok vetelkedését

A MEGELŐZÉS HETE

Nagyszabású akciót kezdett az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottsága a húsvétot követő héten.

A rendőrök az a célt tűzték maguk elé, hogy a közlekedés résztvevőit a betartandó szabályokra és a toleráns magatartásra figyelmeztetik. A fővárosban a szabályosan közlekedők egy „mosolygós kört” kaptak



ajándékba, azok pedig akik vétettek a szabályok ellen ugyanezt a kis tájékoztatót vehették át a rendőroktól, csak a mosoly „cserélődött ki” legörbült szájára. Hasonló akciót folytattak Pest megyében is. Az ott közlekedőknek cukorka



jutott: aki hibázott, vagy szabályt sértett, Negrót kapott.

Ugyanennek a hétnek eseményeként a kistarcsai Kölcsey Ferenc Általános Iskolában ún. „láthatósági” akciót szerveztek, melynek keretein belül a kerékpárosok igen hasznos, sokszor életet mentő fényvisszaverő szalaghoz jutottak.

Helyreigazítás a plusz tarifákkal kapcsolatban

Több visszajelzés is érkezett szerkesztőségünkhez, hogy nem volt pontos a plusz tarifákról szóló táblázatunk az újságunk előző számában. Munkatársunk nem a taxitársaságok érvényes tarifátáblázatából másolta ki az adatokat, hiszen a plusz tarifák nem szerepelnek a kifüggesztett viteldíjfeljlesztéseken!

Éppen ezért írtuk, hogy a táblázat a kollégák információja alapján készült! Minden társaságtól 2-3 kollégát megkérdeztünk, így állt össze a lista! A mostani reklamációk jól mutatják a helyzet visszasságait! Legtöbb helyen sehohol le nem írt tarifákat kell alkalmazni, így kell esetleg azokon vitatkozni és magyarázkodni!

Az előző írásban ismertett eset is éppen így történhetett meg! A taxis kolléga a „szóbeszéd” által alkalmazott tarifát toldott meg saját elképzelései szerint, és ebből a túlszámlázásból lett a szerződésbontás! Magyarul az elbocsátás.

Nagyon röviden a történet azoknak, akik nem olvasták az előző újságunkat: Az egyik társaságnál az Etikai Bizottság elmarasztalt egy kollégát, aki többet kért az utastól, mint kellett volna. A taxisunk ismerte a „szóbeszéd” által terjesztett „vontatási” tarifát, illetve a „berántási” plusz tarifát. Neki azonban hóból kellett kirántani egy autót, és emiatt új tarifát alkalmazott. Ezt nem kellett volna.

Mi éppen ezért állítottunk össze egy figyelmeztető, tájékoztató táblázatot a taxis kollégáknak a mihez tartás végett. Nem szentírást közöltünk, mert ilyen nincs is.

Sokan kerülnek új társasághoz, és tanácsstalanok, mi a teendő olyan esetekben, amire nincs írott szabály. Mi itt akartunk segíteni.

Ha nem sikerült minden szempontból, akkor az érintett társaságok elnézését kérjük.

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe **megváltozott.**

Üzeneteket, leveleket ezentúl a **taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu** címre várunk.

Kaptam egy csekket

Nem elég, hogy az embert a frász kerülgeti, ha tértivevényes levelet kap, még szórakoznak is vele. Kibontom a levelet – az APEH-től jött – aztán olvasom, nézegetem, de nem hiszek a szememnek. Ez biztosan valami átverés! De hát éppen az APEH? Azt nem ilyen vicces kedvű szervezetnek ismerem. Tétován körülnézek azért, keresem a kandi kamerát, mert még mindig nem hiszem el, hogy ez komoly. Megkaptam az egyenlegértesítőmet, és az szerepel rajta, hogy hátralékom van. 1 Ft. Igen, jól látod egy forint hátralék. És ehhez még befizetőcsekk is van mellékelve, szép akkuratusan kitöltve, névvel, címmel, adószámmal és az összeggel: ***1*** azaz *Egy* forint.

Most mit csináljak? Adjam fel? Némileg járatos lévén az adminisztrációban, tudom, hogy egy ilyen csekk előállítási ára öt forint. A postai ügykezelése összegtől függetlenül 34 forint. Ha tehát feladom, 39 forintba kerül az APEH-nak, hogy az én egy forintomat megkapja. Ez 38 forint veszteség. (Nálam. Vajon hányan kaptak ilyen csekket?)

Döntöttem: feladom! Már mint a csekket. A postás kisasszony kissé furcsán néz rám, minden oldalról megvizsgálja a csekket (még az UV-lámpa alá is beteszi, amivel a pénzeket szokták vizsgálni – vajon ezen mit láthat?), majd tanácsért fordul a többiekhez. Pillanatok alatt egész kis válságstáb alakul ki a hivatal közepén, mindenki vizsgálgatja, nézegeti az okmányt, közben gyanakvó pillantásokat vetnek felém. Talán provokátornek vagy postai ellenőrnek vélnék? Ki tudja. Végül azonban – nem utolsósorban a mögöttem állók egyre hangosabb zúgolódásának engedve – lebélyegzik a csekkemet és a kasszába teszik a szép csillogó egyforintost. Én pedig boldogan térek haza a befizetett egy forintos csekkszelvényemmel, és már tervezem, hogy szobám melyik falán fog bekeretezve lógni, örök emlékéül a bürokrácia értelmetlenségének.

Ui.: azóta beszéltem olyan kollégával is, aki nulla forintos csekket kapott. Megpróbálta feladni a postán, de neki nem sikerült... **knb**



Az utasok (többsége) nem kíváncsi a cégek belső ügyeire!

Újabb és újabb utaspanaszt hallani, hol hivatalos, hol nem hivatalos formában. Egyre több utas nehezményezi, hogy végig kell hallgatni az utazás során különböző taxisok közötti purparlékat, amelyekre abszolút nem kíváncsi!

Két nagy csoportot lehet külön választani ebben a témakörben. Egyik esetben aktív, a másik esetben passzív résztvevője az adott taxis, akinél az utas bent ül. Mindkettő elítélendő!

Az első esetben valamit elkövet a taxis, vagy valamit észrevételez. Például címről kékik, címet téveszt, etikátlanul cselekszik, és az intézkedés már az utas előtt történik. Nemcsak szabálytalan ez az eljárás, de mindenképpen elítélendő! Ugyanehhez az csoporthoz tartozik, amikor nem a taxisunk a vétkes, de az, aki észrevételt tesz, aki mindent lát. Valaki elkésik, valaki rossz címre szalad, vagy valami más közlendője akad.

Mindezt az utas előtt... Ne legyen észrevételünk és ne szóljunk azoknak a kollégáknak, akiknek utasuk van! Várjuk meg, amíg kiszáll a kedves vendég a taxiból!

A másik nagy csoportban a taxis nem aktív, hanem passzív részese az eseményeknek. Az ilyeneket hívják úgy, hogy „gumifül”. Azok, akik nagyon szeretnek hallgatni. A kíváncsiság bocsánatos emberi tulajdonság. Mindegyikünkben van egy kis (vagy több) „érdeklődés”. Meg akarjuk tudni mit követett el a másik, milyen büntetésre számíthat, mi lehet a szankció.

De ezt ne az utas előtt! Legyen önuralomunk! Amíg utasunk van, addig koncentráljunk rá. Aki, ha beül a taxiba, elvárja, hogy egy darabig csak vele foglalkozzunk.

Nem az utasokra tartoznak a cég belső ügyei!

Ferenczy P. Károly

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 58. RÉSZ

Taxiközlekedés 1945 őszén

A megélenkülő közúti forgalomban, s ezen belül a tömegközlekedésben szinte soha nem látott szerep jutott a taxinak. Rajta kívül csak a villamos kihasználtsága, szállítási teljesítménye volt nagyobb Budapesten. Az autóbuszforgalom 1945. második felében alig volt érzékelhető, a társasgépkocsi még az ígéretes jövő kategóriájába tartozott. Csupán egy-két autóbusz közlekedett, de azok is gyakran álltak, mert a Fővárosi Autóbusz Üzem sem jutott elegendő gumiabroncshoz. A taxik azonban állandóan mozgásban voltak, ha valaki sietett, azonnal taxit keresett. A fűrge szürkék, vagy a magántaxik, illetve a szövetkezetiek napközben mindenütt megfordultak a fővárosban, a sofőrök nem csak látták, hanem meg is tapasztalták a mindennapok valóságát. Amikor valami okból összehatalálkoztak az Ipartársulat székházában, olykor bosszúsán, olykor nevetve mondták el élményeiket, miközben az általuk meg tapasztaltak sajtóváltozatát is megvitatták. Utasaiktól is sok mindent megtudtak, akik akkor is szívesen beszélgettek a sofőrökkel, elemezték, értékelték a közhangulatot befolyásoló tényezőket. A szürkület beálltával hazavonultak a taxisok, már csak a szürkék maradtak kinn az utcán. Visszaemlékezésekből ismeretes, ha tudtak, ők is visszahúzódtak Teleki téri garázsukba – a Kerepesi úti központjukat a Vörös Hadsereg egyik egysége még megszállva tartotta. Az is gyakorlat volt, hogy a szürkétaxisok saját lakásuk vagy barátjuk udvarába álltak be, és csak késő este tértek vissza a Teleki térre. A közbiztonság megrekedt a mélyponton.

Napközben még elváltak a taxisok, bár a félelem folyton munkált bennük, mert nemcsak utasaiktól tartottak, hanem a forga-

lomban sem érezték magukat biztonságban. Szorongtak, nehogy közúti baleset érje őket és várni kelljen az ősz folyamán újjáalakult Baleseti Helyszínelő Csoportra. A rendőrség e fontos egysége amíg az egyetlen üzemképes autójával a helyszínre érkezett, általában hosszú idő telt el. A bajba jutott sofőr annyira ideig nem tartóztathatta fel utasát, tanúját, az emberek akkoriban sem szerettek tanúskodni, különösen nem, ha a koccanást, összeütközést okozó jármű cirill betűs hatósági jelet viselt az oldalán. A szovjet sofőr, ha kocsija mozgásképes maradt, habozás nélkül elhajtott, s hagyta bajban az esetleg vértlen autóst. Ha a taxis magyar autóval ütközött, egymás között rendezték le az ügyet, a hatóságot nem értesítették, a sérültet, ha volt ilyen, nyomban orvoshoz vitték, vagy kórházba, mentőre nem vártak.

A taxisok képviselői folyton sürgették a hatóságot a közbiztonság és a közlekedési rend helyreállítására, a közlekedési rendőrség munkájának megerősítésére, a KRESZ-táblák, valamint a villamos üzemű közlekedésirányító lámpák újjáállítására stb. A hatóság látta a lehetetlen állapotokat, de azt is, hogy a két évnél régebbi jogosítvánnyal rendelkező gépkocsivezetők kivétel nélkül ismerik a táblákat s eligazodnak a közlekedésben, szemben a friss jogosítvánnyal rendelkezőkkel. Am az sem volt titok előtte, hogy Szovjetunió kisebb falvaiból, vagy az Uralon túli területekről, a tajgáról származó katonasofőrök nemigen láttak a gyakorlatban KRESZ-táblákat, legfeljebb tanfolyamaikon, de csak rajzokon. Számukra ez gondot nem jelentett, mert olykor 100 kilométereket vezettek, amíg gépkocsival találkoztak, a fogatosok pedig



Az 56 oldalas zsebkönyvhöz színes mellékleteket is kötöttek

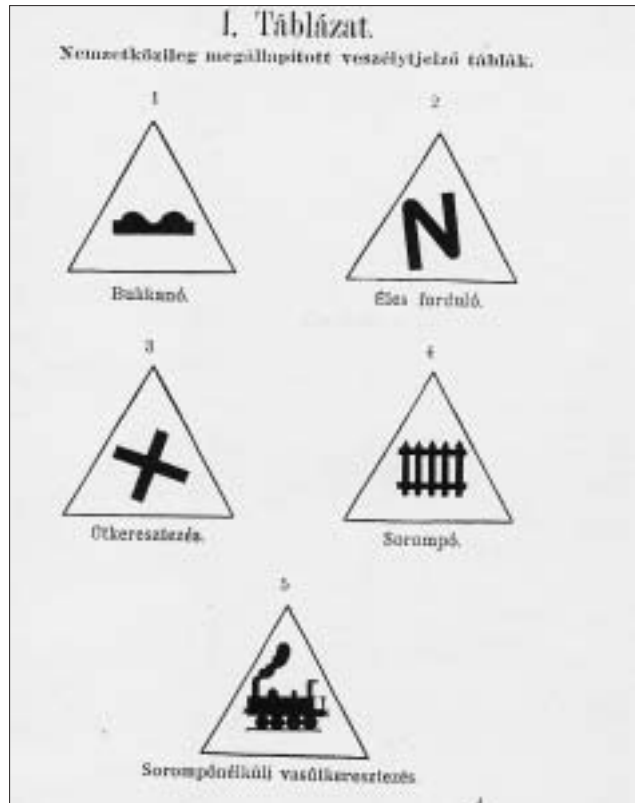


E jeleket a moszkvai, a leningrádi, a kijevi sofőrökön kívül mások nemigen ismerték Szovjetunióban

mindig kitértek az autó elől. Amikor behívták őket, a frontokon, a hadműveleti területeken a túlélés volt a legfontosabb szempont, és nem a szabályos közlekedés. Éppen a gyenge elméleti tudással rendelkezők miatt kellett 1945. szeptember 27-én Budapesten, az Oktogon téren az ünnepélyes körülmények között üzembe állított forgalomirányító „villanyrendőrt” kikapcsolni. Mint az ünnepség végén megjelent szovjet katonai parancsnok mondotta: a szovjet sofőrök nem ismerik a lámpák jelzéseit, emiatt balesetet okozhatnak. Így aztán néhány perces üzem után a lámpák vakon maradtak. A jelen lévő Orczy Gyula, a Fővárosi Tanács képviselője, valamint Láng Géza rendőr hadnagy a kezelőszekrényt bezárták, s a meghívottakkal együtt szó nélkül eltávoztak. A forgalomirányítás zászlós katonákkal folyt tovább. A hatóság ilyen körülmények között csak türelemre inthette a panaszkodó közlekedőket, a személy- és árufuvarozókat, a szekereseket, azonban kérte a panaszkodókat a forgalomban adódó feszültségek elviselésére, feloldására.

A Fővárosi Tanács Közlekedési Ügyosztálya felkérte a már működő, fővárosi székhelyű személy- és árufuvarozókat a Közlekedési Bizottság munkájának támogatására. 1945. október 2-án az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt., a Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat, az Autótaxifuvarozók Szövetkezete a BSZKRT (a BKV Rt. elődje), a MÁVAUT (a Volánbusz elődje) és a MATEOSZ (Magyar Teherautófuvarozók Országos Központi Szövetkezete) közös tanácskozásán biztosították a hatóságot támogatásukról, csak azt kérték, hogy a főhatóság minél előbb kezdje el a közbiztonság és a közlekedésbiztonság, a közlekedési fegyelem megszilárdítását. Próbálják meg rávenni a szovjet sofőröket a Kárpátokon inneni közlekedési szabályok megtanulására és alkalmazására.

A Közlekedési Bizottság az Ipartársulat székházában október 15-re hívta össze kibővített ülését. Ezen a Közlekedési Ügyosztály képviselője, miután vázolta a főváros céljait, ismertette a hatóság tapasztalatait. Többek között azt, hogy egyesek a nappal felállított



Az első négy táblát már az első taxisofőrök is ismerték Budapesten 1913-ban

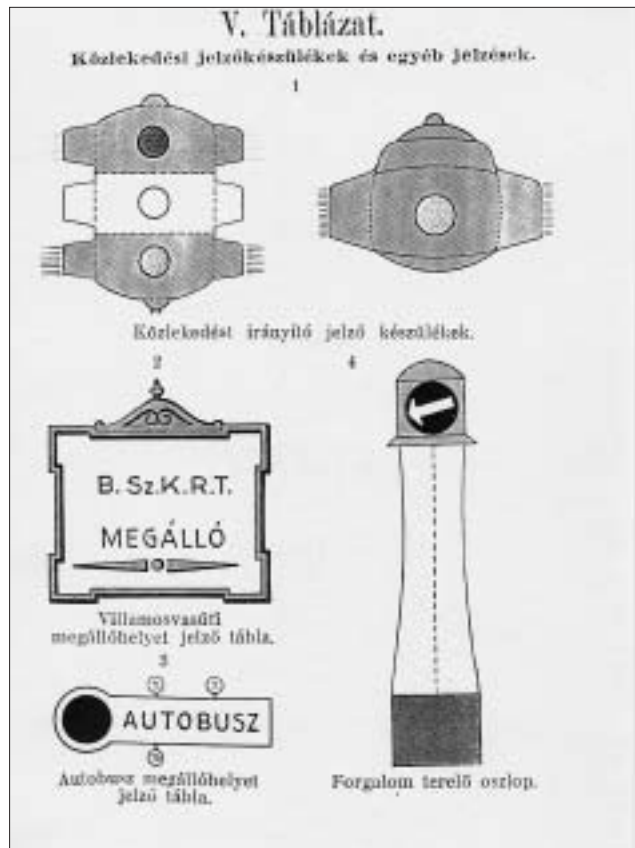
51. Ki vezethet közhasználatra szolgáló gépjárművet?
 Géperejű gépkocsit csak olyan férfi, aki életének 20-ik, autóbusszt pedig csak olyan férfi, aki életének 22-ik évét betöltötte és a megfelelő vezetői igazolvány megszerzése után a közhasználatra szolgáló gépjármű vezetésére történt alkalmaztatást megfelelő 3 év alatt legalább 1 éven át gyakorolta a gépkocsivezetést és a rendőrhatalóság előtt a helyismereti vizsgát letette.
 A géperejű bérkocsi és autóbussz vezetőjének személygépjármű vezetésére jogosító igazolvánnyal kell rendelkeznie.

52. Az egyévi vezetői gyakorlat kinek van elengedve?
 Aki az állami gépjárművezetői tanfolyamot elvégezte, annak csak 3 havi gyakorlatot kell igazolnia, ha a tanfolyam elvégzése és alkalmaztatása között 3 év még nem telt el.

53. Mi a teendő akkor, ha a gépjárművezetői igazolvány elveszett?
 A gépjárművezetői igazolvány elvesztését a rendőrhatalóságnál be kell jelenteni, amely ilyen esetben 1 hónapig érvényes fényképes vezetői igazolványt állít ki. Ha az elvesztett vezetői igazolvány 1 hónap alatt nem kerül elő, a rendőrhatalóság 2 pengő bírsaggal ellátott kérvény alapján másodlatot állít ki.

54. A gépkocsivezető a gépkocsi elindítása előtt miről köteles meggyőződni?
 1. Arról, vajjon a gépkocsi a forgalom követelményei szempontjából (gépezet, kormány, fékek, füstölés, világítás, kürt, sárt kipuffogó, rendszám táblák, igazolópap, irányjelzőkészülék) rendben van-e.
 2. Hogy gépjárművezetői igazolványa a betélapokkal együtt nála van-e.
 3. Indulás előtt a vezetőnek kell-e kürtjelzést adnia.
 A vezetőnek indulás előtt nem kell kürtjelzést adnia.

A zsebkönyv 45 oldalon tárgyalta a szöveges tudnivalókat



A forgalomterelő oszlopok az 1960-as években is segítettek a balesetmentes közlekedést Magyarországon

KRESZ-táblákat éjszaka megrongálják, kidöntik, olykor szétövik, az autók kerekeit kiszúrák vagy kilövik, a tájékoztató plakátokat, falragaszokat letépi, a közvilágítás lámpáit ellopják, az elpusztított fővárosi hidak ideiglenesen helyreállított szakaszait megbontják, a Ferenc József híd (Szabadság híd) provizórikus fakorlátjait ellopják, az odavezető utakat szovjet fegyverekkel őriztetni kell a szabálytalankodó közlekedők megfegyelmezésére. Kérte a megjelenteket, hogy valamennyien segítsék a rend, a fegyelmezett közlekedés helyreállítását. Valamennyien megígérték segítségüket, de azt is kérték, hogy az ügyosztály hasson oda, hogy az újonnan vizsgázott sofőröket tanítsák meg a KRESZ-táblák értelmezésére és az autóvezetésre, mert tapasztalataik szerint az 1944 őszétől vizsgázottak elméleti és gyakorlati tudása minősíthetetlenül gyenge. Olyan kiadványokat is kértek, amelyekből a gyakorlott sofőrök is felfrissíthetik tudásukat: KRESZ-könyvekre gondoltak, illetve olyan brosúrákra, amelyek taxis kódexként is szolgálnának. az utóbbiakból megtanulhatnak az új taxisofőrök a helyes taxis viselkedést. A MÁVAUT képviselője, Valent Lajos főmérnök vállalata nevében mindent megígért, de emlékeztette a hatóság képviselőit, ők is te-

gyenek meg mindent, mert végeredményben a jogalkotással és a szabályok betartásával a hatóság és a főhatóság foglalkozik, a problémák társadalmisításával a gondok nem fognak megoldódni. Kérte az infláció megfékezését, a hiánylistákon szereplő cikkek számának csökkentését, a normális kereskedelem visszaállítását. A többi cég képviselői hasonlóan nyilatkoztak.

A Közlekedési Ügyosztály mindent megígért, azt kérte, hogy a vállalatok panaszait foglalják írásba, s az így összeállt anyagot nyújtsák be a Fővárosi Tanácsnak és a minisztériumnak. Kolbay, az Ipartársulat elnöke közölte, hogy a javaslatokat összegyűjti az érintettektől és a következő év első negyedében felterjeszti a hatóságához és a főhatóságához.

Néhány nap múlva a Közlekedési Ügyosztály egy ládát juttatott el az Ipartársulatba, tele KRESZ-kiadvánnyal. Ennek címe: A gépjárművezetői vizsga rendészeti anyaga kérdésekben és feleletekben. Az 56 oldalas zsebkönyvet 1940-ben adták ki. Kolbayék a küldeményt ingyen kapták, aláírás ellenében kiosztották a taxisok között. A többi közlekedési vállalat is kapott könyvet a tanácstól.

Bálint Sándor

Nyári jó tanácsok

Vége itt a nyár – énekelték a slágerben, és énekelhetünk mi is. Itt a nyár, itt a jó idő. Jönnék a turisták, jönnék az utasok. Remélhetőleg. Az utasáradat az még nem biztos, csak az, hogy nyár lesz. Ha nyár, akkor kánikula, nagy meleg. Ekkor pedig néhány dologra oda kell figyelni!

Léghőszabályozás

Egy több autóban van léghőszabályozó berendezés. De a magunk egészsége érdekében szigorúan tartunk be a használati útmutatókat! Ne olyan hőmérsékletre állítsuk be, ami nekünk kellemes, hanem amennyire szabad! Általában 10 fokkal legyen kevesebb a kocsiban, mint odakint! Nagyon kellemes a 18 fokban ücsörögni a 40 fokos kánikulában. De nekünk igen gyakran ki is kell szállni a kocsiból! A 20 fok eltérés pedig sok a szervezetnek! Megfázás, tüdőgyulladás lehet belőle!

Kocsimosás

Az elmúlt nyáron hihetetlennek tűnő baleset történt kollégákkal. Nyáron gyakran mosunk kocsit, hiszen ezzel is hűtjük az autót. Kollégánk bedobálta a pénzt a mosó perselyébe, majd a slag jól fejbe verte! Ugyanis nem tudta, hogy az adott benzinkútnál a kézi mosó automatikusan indul, rögtön víznyomás van a pénz bedobása után! A víz megindult, a slag elkezdett tekerőzni, majd egy óvatlan pillanatban fejbe verte kollégánkat, aki 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett. Mi a tanulság? Ha új, ismeretlen kocsimosóhoz érkezünk, olvassuk el a használati utasítást.

Öngyújtó

Tavaly már figyelmeztettünk rá, idén ismét szólunk, hogy ne legyen tragédia! Ne hagyjunk gázöngyújtót a kocsiban! Sajnos előfordult a tűző napon, hogy a gázöngyújtó fellobbant! Ebből pedig törvényszerű a kocsitűz! Vigyázzunk! Mindig vágjuk zsebre az öngyújtót!

LADA AC-pumpa

Egyre kevesebb a LADA és a hasonló régi típusú autó a taxiközlekedésben. De azért még van belőlük egypár darab. A LADA autókkal egy baj van elsősorban a forró nyári napokon. Felforrósodik az AC, és így nem tud folyni a benzin.

Egyetlen egyszerű megoldás van! Hűtsük le az AC pumpát! Akár egy üveg hideg vizet öntsünk rá, akár egy vízes ronggyal tekerjük körbe. Ha már nincs, az ablakmosó folyadék tartályban lévő vizet ál-

dozzuk fel, és ezzel locsoljuk meg a szerkezetet!

Guminyomás

Az öreg taxisok már tudják, amit a kezdő kollégák még nem! A nyári kánikulában nemcsak a mi agyunk forrósodik fel, hanem az abroncsok is! A forróságban fokozódik a nyomás! A túlnyomásnak pedig tragikus következményei lehetnek egy sérült gumiköpenyénél! Néhányszor „megjárdázzuk” az autót, észre sem vesszük a „jelentéktelen” sérüléseket. A nyári kánikulában ezek a sérülések tragédiához vezetnek, éppen ezért nyáron legyen kisebb a kerekben a levegőnyomás.

Tóth Tibor

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- 1. Helyes a „C” válasz.** A vasúti átjárót jelző háromszögletű tábla alatt a háromsávú előjelző tábla van. Ezt követi a kétsávú, majd az egysávú tábla, melyek együttesen a vasúti átjáróig tartó útszakaszt három egyenlő részére osztják.
- 2. Helyes az „A” válasz.** A tábla hatálya alatt gépjárművel szabad előzni a kétkerekű motorkerékpárt.
- 3. Helyes a „B” válasz.** A második tábla jelentése „Kötelező haladási irány”.
- 4. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Rakpart vagy meredek part”.
- 5. Helyes a „C” válasz.** A tábla a megállást nem tiltja.
- 6. Helyes az „A” válasz.** Az első tábla hívja fel a figyelmet a bukkanó közelségére.
- 7. Helyes a „B” válasz.** A szaggatott vonallal körülhatárolt sárga színű útburkolati jel különösen veszélyes helyet jelöl.
- 8. Helyes a „B” válasz.** Az ilyen jelzésre érkező taxival a rendőr előtt balra bekanyarodva vagy egyenesen, illetve jobbra bekanyarodva is tovább szabad haladni.
- 9. Helyes a „A” válasz.** A járművön túlnyúló rakományt legalább 40 x 40 cm méretű, piros vagy piros-fehér csíkos zászló-

val, s illetve táblával éjjel és nappal egyaránt meg kell jelölni.

10. Helyes a „C” válasz. Kikerülési szándék jelzésére, ha egyébként nincs balesetveszély, hangjelzés nem adható.

11. Helyes a „B” válasz. Leghamarabb akkor szabad visszatérni a menetirány szerinti jobb oldalra, ha a belső visszapillantó tükörben feltűnt a megelőző gépkocsi eleje.

12. Helyes a „B” válasz. Mielőtt tompítjuk a tempósan haladó gépkocsink távolsági fényszóróját, le kell lassítani a sebességet a tompított világítás által adott látótávolságnak megfelelően.

13. Helyes a „B” válasz. Ilyen esetben a gépkocsit egyenes irányba kell tartani és gázérvéttel célszerű lassítani. Az úttestre való visszatérést csak akkor kíséreljük meg, ha a jármű sebessége már jelentősen csökkent.

14. Helyes az „A” válasz. A hagyományos izzó tompított fényének izzószála valamivel a gyújtópont előtt áll. Az árnyékoló ernyő felfogja az alsó tükörfél felé irányuló fénysugarakat. A tükör felső felét erő fénysugarakat a tükör lefelé vetíti, ezáltal az úttestnek csak egy rövid szakaszát világítja meg, így elkerülhető a szembejövő vakítása.