

**eladással foglalkozók jelentős része is – és Öntől végig mosolygós, optimista válaszokat kaptam, mintha minden a legnagyobb rendben lenne. Honnan ered az Ön optimizmusa?**

– Nézze! Mi már olyan sokat elvesztáltunk be Magyarországon, hogy kénytelenek vagyunk optimisták lenni. Persze azt sem szabad elfelejteni, hogy 2 millió autó azért már van itt Magyarországon.

**– Beszélük, hogy a Magyar Suzuki Rt. részvényeinek egy részét birtokló bank eladná a részét. Ennek mi az oka?**

– Igazából csak arra tudok gondolni, hogy miután az új gyárba sokat kellett beinvestálni, így nem volt osztalékfizetés, tehát nyereségre nemigen lehet számítani. Ez vi-

szont a magyarországi magas kamatok mellett nem biztos, hogy mindenkinek jó...

**– Sokakban felmerült, hogy az autóiportot sújtó különféle megszorító intézkedések jól jöhettek a Suzukinak, hiszen így azok is ezt az immár olcsó márkát választják, akik eredetileg, mást akartak venni.**

– Ez tévedés! Ezek az intézkedések ugyanúgy sújtanak minket is, mint másokat. Az autó importhányadának nagy része Japánból jön, és a jen árfolyama nagyon magas. Ezenkívül van egy európai beszállító hálózatunk is. Ráadásul a magyar gyártmányú alkatrészekhez is jelentős mértékben jön alkatrész Nyugatról. Tehát minket minden ugyanúgy érint, mint a többi vezér-

képviselőt. Semmiben sem kapunk kivételt! Határozottan állítom, hogy a „Bokros-csomagot” nem itt szülték meg!

**– Tehát a Suzuki nem akar kivonulni a magyar piacról?**

– Egészen máson jár az eszünk! Szent meggyőződésünk, hogy – bár nagyon sok negatív impresszió ért bennünket most – türelemmel kell lennünk. Ez a japán alapfilozófia. Egy pár év múlva úgyis emelkedni kezd a gazdasági színvonal, mert állandóan lefelé menő út nincs. Akkor pedig nem csak a gazdaság emelkedik majd, hanem az autóeladások száma is. Így most egyszerűen türelemmel kell lenni!

**– Köszönöm a beszélgetést!**

– kó –

## Van gyógyír a budapesti taxis problémákra?

– beszélgetés Peredi Péterrel, a FUVOSZ főtitkárával –

**A Fővárosi Önkormányzat ismét szabályozni készül a budapesti taxi-szolgáltatást. Az eredeti elképzelések szerint a közgyűlés szeptemberben tárgyalta volna az anyagot, ebből azonban nem lett semmi. Így módunkban áll megismertetni olvasóinkkal a FUVOSZ által kidolgozott javaslatot, melyet elküldtek az önkormányzathoz is. Az ismertetés után közöljük azt a beszélgetést, amelyben Peredi Pétert kérdeztük a részletekről.**

### A FUVOSZ javaslatai

A FUVOSZ nevében köszönettel vettük a véleményezésre megküldött anyagot, mely a budapesti taxiszolgáltatás helyzetének rendezési javaslata.

Fővárosi tagjaink képviselőivel a rövid idő ellenére megismertettük elképzeléseiket, és az Ő javaslataik, észrevételeik alapján, valamint szövetségünk korábbi állásfoglalásának figyelembe vételével készítettük el összefoglaló véleményünket.

Szövetségünk szerint a személytaxis vállalkozónak ahhoz, hogy tevékenysége – szolgáltatása értékálló legyen, és a piaci helyzetet követő, az eszközét újratermelni, és a vállalkozásából legalább a polgári középosztály alsó szintjén megélni tudó legyen, a mai rendezetlen állapotokhoz képest rendezett állapotba kell kerülnie.

A fővárosban ma a taxis vállalkozások döntő többsége „vizet prédikál, és bort iszik”, azaz rendezett helyzet szükségeségéről beszél, de ugyanakkor a kevés fuvar miatt minden, másoknál tisztességtelenebb tartott módszert alkalmaz, mert csak úgy tud a fenntebb említett szinten megélni.

Az Alkotmánybíróság megszüntető döntéséig eltelt pár hónap korlátozásának hatása több, mint egy évig jótékony hatással volt a fővárosi taxis létszámra és

helyzetre. A kereslet-kínálat piaci szabályozó szerepe azonban a rövid idő miatt nem tudott, és ma sem tud pozitív hatást kifejteni. Szükséges az adminisztratív beavatkozás.

Mit szeretne a taxis? Pénzt. Ezt így-úgy ma megszerzi.

Mit szeretne az utas? Elfogadható árú, színvonalas szolgáltatást.

Miért nem kapja meg az utóbbit? Mert a szolgáltatónak nincs mitől tartania. Bármit csinálhat (kivéve a bűncselekményt), büntetlenül teheti, illetve a szabálysértés esetén bizonyítás után nincs igazi vesztesége.

A lehetséges megoldás alapja az előterjesztett javaslatokban benne van, mi az alábbi változtatást javasoljuk hozzá:

A közterület-használati átalánydíj nevű valamit mi licenc díjnak tekintenénk, és az érte kiadott igazolást licencnek. Ennek a licencnek értéke van, mégpedig az által, hogy csak a forgalomtechnikai szempontból megengedhető létszám lehet jelen a taxiállomásokon. Ezek a drosztos taxik.

(Egy állomásra befér 6 autó, és a ha hetedik oda áll, a hatóság büntet – ezt komputeren is regisztrálja –, ismétlődés esetén a licencet visszavonja és kiadja másnak.)

A vállalkozó, ha akarja, a licencet eladhatja, így a piacon mindig annyi taxi lesz jelen, amennyit a forgalomtechnika megenged.

Mivel ez a licenc adható-vehető, a szabálysértő tulajdonosnak jól felfogott érdeke, hogy betartsa az írott és íratlan szabályokat, mert a licenc elvesztése (visszavonása) számára komoly anyagi veszteség.

A licenc drosztos taxik mellett eltérő külső jegyekkel működhetnek a rádiórendelések taxik (lásd Hollandia, New York, Zürich), akik csak rendelésre mehetnek, más utast – pl. leintés, drosztról – el nem vihetnek.

Ez megoldaná a mára kialakult taxis helyzetet. Ez kiegészülne az érdekképviselőkkel is egyeztetett he-

lyi ár bevezetésével, mely inflációt követő módszerrel kerülne az első meghirdetés után folyamatos karbantartásra. Ez a módszer lehetővé tenné a mai 8 tarifa legfeljebb 2 tarifára történő csökkenését. Ez a hazai és külföldi utasoknak egyaránt jobban megfelelne.

### **A licenc értéke – ára:**

A licenc (közterület-használati átalánydíj igazolás), mint a tevékenységvégezés feltétele nem pusztán eszmei értékkel bír. Tárgyasult értéke évi 1,2 millió Ft, az ötéves ciklust figyelembe véve az inflációt kiküszöbölve 6 Mft. 10%-os licencdíjat feltételezve 5 ezer engedélyes esetén 3 milliárd Ft rövid távon (1 év) befolyó bevétele lehet a licenckiadónak. Öt év alatt a rendszer működtetésére, a drosztok fenntartására, fejlesztésére, ellenőrzésére kb. 1 milliárd Ft kerülne felhasználásra.

### **A licenckiadó joga és kötelessége:**

A rendszer kiépítése, fenntartása, ellenőrzése, fejlesztése, szankciók:

- kiépítése: a drosztok (állomások) felülvizsgálata, „kiszabadítása” és telepítése,
- fenntartása: időszakos újrajelölése, folyamatos tisztán tartása, karbantartása,

**- Kérlek, fejtsd ki egy kicsit részletesebben is: mi az, hogy licenc, mit értetek drosztos taxi alatt és végül mindez hogyan hatna fővárosban jelenleg kialakult helyzetre?**

- Javaslatunk lényege, hogy minden taxinak lenne egy licence, de a tevékenységét – sok külföldi példához hasonlóan – kétféleképpen végezhetné. Vagy ún. licencces drosztos taxiként (aki csak a taxiállomásról, illetve az utcáról szállíthatná el az utasokat), vagy rádiórendelések taxiként (aki csak a telefonos hívásokból élne).

A piac ilyen jellegű megosztottsága lehetővé tenné, hogy a szakosodás végbemenjen. Persze a jelenlegi létszámhelyzetet figyelembe véve joggal hördülnének fel azok, akik ma mind a két rendszert igénybe veszik. A mi javaslatunk szerint – és most nagyon hangsúlyozom, hogy csak a fővárosról beszélek – a működtethető eszközök száma 5 ezer darabban lenne limitálva. Egy ilyen darabszám esetén, és ilyen megosztásban már mindenki számára elérhető lenne az az életszínvonal, ami az alsó-középszálnak megfelelő, és ami mellett lehetővé válna a munkaeszköz újratermelése. Ehhez azonban szükség volna arra is, hogy a tevékenységi engedély – ezt a fogalmat a hatóság nem kívánja pénzre váltani – feltétele a licenc legyen, ami a terület használati díjaként örök áron megvásárolható jogként, 5 éves idő alatt kerülne kifizetésre. Örökölhető, adható-vehető lenne, és a nyugdíjba vonulás esetén folyóáron értékesíthető vagyónként

- ellenőrzés: 1. A drosztok folyamatos, az engedélyezett darabszám szerinti vizsgálata. 2. A taxi járművek állomásai és menet közbeni ellenőrzése. 3. Helyszínelési tevékenység. 4. Az elfoglalt állomások „kiszabadítása” a jogtalan foglalóktól.

- fejlesztés: a városkép változásainak, rendezvény helyszíneknek alapján,

- panaszkezelés: egy központi panasziroda és talált tárgy átvevő létrehozásával az érdekképviseltek rotációs alapon működő etikai bizottságának bevonásával,

- szankciók: szabálysértési kódex alapján figyelmeztetés, figyelmeztetés és bírság, licenc időszakos bevonása (6 hónap), licenc végleges bevonása.

A licenc kiválthatná a mai 100 000 Ft-os letétet, és valódi pénzügyi garancia lehetne.

A licencdíjat a pénzzel nem rendelkezők hitelből fedezhetnék, a hitel ideje alatt a hitelező (bank) a licenc tulajdonosa.

A fentiek figyelembevételével javasoljuk, hogy az érdekeltek képviselőinek bevonásával a közgyűlési anyag véglegesítése előtt egyeztetés történjen.

Üdvözléssel:

**Peterdi Péter**  
főtitkár

biztonságot nyújtana. Ugyanis ez a létszám és licencszám csak és kizárólag abban az esetben változhatna – úgy, mint a világ más tájain –, ha ebben az illetékesek a szakmai érdekképviseltekkel megegyeznek.

**- Miért pont ötezerben határozatátok meg a létszámot? Nem sok ez?**

- Csak emlékeztetőül: a korábbi szabályozás 6500 volt, amihez a Pest megyei agglomerációból jött még 500 fő. Ez így adta ki összesen a 7 ezret. Úgy gondolom, az általunk javasolt létszámra szükség van egy ilyen világvárosban, ami idegenforgalommal még mindig meg van áldva, ha szűkülő méretekben is. Még mindig van éjszakai élet, és ha a jövőben az európai szabályozást figyelembe vesszük, akkor a taxijármű-vezetők a nap 24 órájából nem 20-at töltenének majd a volán mögött, hanem nyilván szabályozottabban, kevésbé balesetveszélyesen lesznek kint az utcán.

Ugyanakkor szükséges az is, hogy a kevesebb munkaidő alatt is termeljenek annyit, hogy olyan szinten tudjanak élni, amelyen a világon mindenütt léteznek a taxisofőrök.

**- Úgy gondolom, hogy ez így mindenki számára szimpatikus, azonban ha a részletekbe belegondolunk, több problémával is találkozunk. Először is: az 5 ezres szám autót, vagy sofőrt takar?**

- Ötezer eszközt jelent! Egy eszköz – egy licenc! Tekintettel arra, hogy a nap csak 24 órából áll, ez

maximum 2 embert feltételez. Ismerve a hazai viszonyokat, ennyi jármű nagyjából 7500 vezetőt jelent. Nem minden járművön lesz két fő.

**- Szerintem komoly gondot okozna az ún. drosztos-rádiós taxik között a parkolás. Javaslatotok szerint ugyanis az URH-ról dolgozó kolléga nem állhatna be a taxiállomásra, és az utas sem inthetné le. Hol fog addig állni, míg a központjától nem kap fuvar?**

- Nyilvánvaló, hogy nem marad meg az idők végezetéig az egy vállalkozó – egy taxi rendszer. Vélhetően ez előbb-utóbb tömörödni fog. Már ma is van arra számtalan példa, hogy bizonyos kiskapuk annál jobban igénybe vehetők, minél többen veszünk részt a vállalkozásban. Így könnyebben kifizethetővé válik a korszerű nyomkövető technika, ami viszont a rádiós taxik üzemeltetését gazdaságosabbá teszi majd. Az ilyen rendszerek ráadásul megoldják a rádiók eltérő teljesítményéből adódó gondokat is.

Persze tudom, az alapkérdés az volt, hogy ők hol fognak parkolni? Nos, gyakorlatilag rengeteg várakozóhely van. A parkolás a város számtalan pontján lehetséges. Ez a taxiállomásoktól függetlenül mellékutakban nyugodtan megoldható. Nem is feltétlenül kell az illetőnek a fuvar befejezése után tovább mennie, ha úgy látja, hogy a fuvarszervező iroda abban az időintervallumban az elérhető távolságba gyakran közvetít címet.

A tarifákat kell úgy meghatározni, hogy a rádión felvett címre „re-



pülő" taxinak megérje odaállni, ahol fuvar várható. Egyébként a drosztos taxik ma 50 % körüli kihasználtsággal dolgoznak, mert általában a kiinduló helyre mennek vissza.

**- Amennyiben ez így lesz szabályozva, várható, hogy a különböző társaságok saját állomásokat fognak kialakítani - maguknak. Esetleg bérelnék. Ide ki állhat majd be? Vagy ha az utas leballag a ház környékén rendszeresen fuvarra váró taxikhoz, azt el kell küldeni?**

- Az alapelvet kellene tisztázni! Ma nincs sok cím. Ebből az is következik, hogy ma egy nem piac által szabályozott taximennyiség van a városban. Ez az alapprobléma! Nem tudunk olyan tisztességes tarifát kitalálni, ami mindenki számára a megélhetést és az eszköz újratermelését biztosítaná. Ezért van az a rengeteg probléma ami a taxis társadalom megítélését negatív irányba viszi el és amiről a lapban is olvashatunk. Ha a mi általunk javasolt létszám egy 5 éves periódus alatt, a licenccel kiváltásával stabilizálódna, a probléma is megoldódna. Mert aki ezután kívánna taxissá válni, annak a teljes összegű licencciját ki kellene fizetni - ha lenne éppen szabad licenc, vagy vásárolhatna magának napi áron egy tulajdonostól. Ezek nyilvánvalóan egy összegű vásárlások

lennének. Így a körön belül kerülés feltételei jóval keményebbek lennének. Valódi vállalkozás, valódi pénzügyi háttérrel lesz majd csak képes egy jelentős értékű licencet megvenni, olyan járművet taxinak felszerelni, amely eleget tesz a komoly műszaki követelményeknek. Ezt majd a taxizásba ma még kalandorként beáramlók nem tudják teljesíteni. A többiek meg szép lassan leépülnének, és ebben egyformák az esélyek!

**- A licenc értékét meglehetősen magasra tették! Jól értem, hogy az 1,2 millió forint 10%-át kellene 5 év alatt kifizetni?**

- Nem! Évi 1,2 millió forint, az havi 100 ezer forintos jövedelmet jelent. Ez bevallottan-bevallatlanul szükséges ahhoz, hogy a taxis ezt a tevékenységet kedvvel csinálja.

Egy 5 ezres létszámnál megvan az a lehetőség, hogy ennek a 10%-át fordítsa a licenc-díjra. Ez évi 120 ezer forint, tehát az 5 év alatt kifizetendő licenc-díj 600 ezer forint. Ez lenne a tulajdonlási érték. Olyan, mint egy részvény, amit 600 ezerért vettem, és amit adhatok-vehetek piaci értéken. Ez így működik máshol is. Vannak dinasztikák, akik ezekre építenek. Más országokban nem feltétlenül a licenctulajdonos ül a gépkocsi volánja mögött. Ez csak magyar sajátosság.

Én, mint vállalkozási érdekképviseleti vezető, a vállalkozók oldalán állok, és azt mondom, hogy amelyik vállalkozás költségeként, 6 év alatt, ezt az összeget nem tudja kitermelni, biztonságosan kifizetni, az olyan kényszervállalkozás, ami részemről nem támogatható! Úgy gondolom, hogy ha a fővárosi taxisok - hangsúlyozom: fővárosi! - belenéznek a tükörbe és józanul végiggondolják, hogy ha korlátozottan lesznek jelen a piacon, az mennyi előnyt jelent, belátják, ez megvalósítható!

**Természetesen ez csak egy javaslat, ami úgy záródik** - és ezt szíves figyelmébe ajánljuk a Taxisok Világa olvasóinak -, **hogy a közgyűlési döntés előtt az érdekeltek képviselői között egyeztetés történjék.** Ugyanis a FUVOSZ nem gondolja azt, hogy az ő javaslata az egyedül üdvözítő. Mindenesetre ez a javaslat a FUVOSZ által eddig megismertektől eltér, és e szerint a taxisok nagy része előtt egy olyan lehetőség nyílna meg, amely biztosítaná, hogy nagyon hosszú távon - akár dinasztikusan is - e szakmában tudjanak maradni azok, akik képesek e feltételeknek eleget tenni.

**- Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

## Budapesti Autószalon '95

Kicsit úgy érzem magam, mint ahogy a kém érezheti, amikor jelentést ír, hiszen a lapot az autózással kapcsolatos magyar szakkiállításokon még a megtúrt pozícióban sem akarja látni a szervező Haris Kereskedőház Rt. Így most is csak a kiállító autóimportőrök meghívása alapján tudtunk bejutni. (Lehet, hogy a következőtől már név szerint leszünk kitiltva?) Mindenesetre a sajtónapi ajándékváró tömeg nagy részét a kollégák nem is ismerték, és valószínűleg semmi közük sem volt a sajtóhoz, mégis bejutottak. Ennyit a „kiváló” szervezésről...

A kiállításra sajnos rányomta bélyegét a Bokros-csomag az összes következményével együtt. Így a legoptimistább tájékoztatásban is eladás-csökkenésről hallottunk, amit az előrejelzések szerint természetesen nagyon sok új autószalon bezárása követ majd. Pedig politikusaink folyton kiszámítható gazdasági környezetről fecsegnek. Sajnos ma ott tartunk, hogy 1-2 napra előre sem lehet tervezni, nemhogy hosszútávra. Aki mégis oly felelőtlen, hogy lassan megtérülő beruházásba fog, az nap mint nap retteg, és erre minden oka megvan. Magyarországon csak a feketegazda-

ság virágzik, és úgy tűnik, a jövő számukra kevés kérdőjelet tartalmaz.

E kis füstölgés után az autóimportőrökről is essék szó. Gyönyörű autókat mutattak be, és ki-ki a maga módján megpróbál leendő vásárlóinak kedvezményeket nyújtani, azonban a hosszú ismertetés helyett beszélnének a képek. Ismerkedjenek meg olvasóink is a kínálat egy részével.

### Mitsubishi Eclipse GS

A Mitsubishi amerikai leányvállalata, a Mitsubishi Motors America Design Studió a húszas-harmincas éveiben járó fiatalok igényeinek figyelembe vételével tervezte meg az Eclipse legújabb, 1996-os generációját. Az izgalmas vonalvezetésű sportkocsi a legmagasabb műszaki színvonalat képviseli, négyüléses utastere maximális komfortot nyújt, s tervezői nagy gondot fordítottak a biztonságra is.

A Mitsubishi Eclipse GS típusjelű modellt az európai piacra szánta az MMC amerikai gyára, a Diamond-