

Európai szinten kell a taxikérdést rendezni

Előző – decemberi – számunkban közöltük a riportot az IRU Taxi Csoportjának főtikárával, Adam Tarnowski úrral. Most pedig közreadjuk azt a dokumentumot, amelyet Marc Billiet úr készített egy európai felmérés alapján, valamint azt az anyagot (illetve ennek részleteit), amelyet a Taxi Csoport és az Északi Taxi Tanács készített az Európai Bizottság részére. Természetesen ezeknek nincs sok közük a jelenlegi magyar helyzethez, ám ha hazánk is csatlakozik az egységes Európához, akkor bizony a szabályozási módokat és technikákat is közelítenünk kell majd. Ezért adjuk közre a dokumentumokat.

Az IRU „Taxis és Bérautó-vezetővel Csoport” legutóbbi, 1996. áprilisi portói találkozóján a Citizens' Network-ről szóló Zöld Könyvet széles körben megvitaták és elhatározták, hogy az IRU-nak az „utaskapcsolat” csoportja eljuttatja a Taxi Csoport állásfoglalását ebben a kérdésben az Európai Bizottsághoz.

Az Északi Taxi Szövetségek szintén reagáltak a Zöld Könyvre. A csoport tagjai az alábbiakat fogják ebben az összeállításban megtalálni:

1. A csoport állásfoglalásáról szóló dolgozat, amit az EU Bizottságnak címeztünk.

2. Az Északi Taxitanács által elfogadott határozat, amit Jorn Berthelsen úr hozott el a csoportnak.

Az Északi Taxi Tanácsnak 4 szövetség a tagja: Dánia, Finnország, Norvégia és Svédország, de Izland is képviselteti magát.

1. Állásfoglalás a Taxiknak a Citizens' Networkbe történő integrálásáról. Készítette az IRU „Taxis és bérautó vezetővel” csoportja.

1. Bevezető

Nagyon gyakran előfordul, hogy a kormányok, amikor a tömegközlekedésről gondolkodnak, nem adják meg a taxi-szektornak azt a figyelmet, amit ez megérdemelne. A közelmúltban két jelentés készült brit vezetők és neves szervezetek által. Egyik sem tett említést a taxisokról, a taxiiparról. Ehhez hasonlóan, annak ellenére, hogy elisme

rik a taxi fontosságát, az európai közösség Zöld Könyve is csak nagyon ritkán, hozzávetőlegesen említi a taxit. Ennek ellenére az európai taxiipar, ahol is 100 ezresre tehető a járművek száma, nagyon jelentős szerepet játszik emberek millióinak szállításában. A taxik jelentik nagyon gyakran a kapcsolatot az otthon és egy nagyobb vagy kisebb távolságra lévő végpont között. A taxik a mindennapos utasszállítási módok közül talán a leg rugalmasabbak. Közönségük igen változatos, és ezek az emberek a nap különböző szakáiban különböző helyekre akarnak menni. Neil Kinnock felelős az Európai Bizottságban a közlekedésért, és a Zöld Könyvhöz fűzött előszavában a következőket mondja: „A jó közlekedés nyilvánvalóan alapvető fontosságú az emberek életminősége szempontjából mindenki számára, de ahogy növekednek az igények a szállításra, ezt egyre nagyobb számban autóhasználatal elégítik ki, egyre nagyobb a közlekedési rendszerekre ható nyomás, a feszültség, és ennek az a következménye, hogy nő a környezetszennyezés, a balesetek száma és a zsúfoltság.” Azt állítja, hogy az autóhasználatnak ezek a hátrányai nagyon sok városi területen tulajdonképpen a mobilitás elvesztéséhez vezetnek. Természetesen leírja, hogy az embereknek a háztól házig szállításának igényét például taxizással lehet kielégíteni.

2. Városi környezetszennyezés

A Zöld Könyv szerint az utasszállítás egy növekvő iparág, és mindenfajta utasszállítási mód közül a leginkább a magánautók használata növekszik majd, ami az összes mozgás 75%-át viszi el. Európa összes kor-

mánya egyre inkább aggódik amiatt, hogy a magánautók használata felelős egyre nagyobb mértékben a levegő-, a zajszennyezésért, a zsúfoltságért és természetesen a balesetekért is, amelyek nemcsak az autók használóit, de minden egyes polgárt fenyegetnek. Nyilvánvaló, hogy az elkövetkező években a környezetszennyezés, a városi levegőszennyezés a politika napirendjén egyre előkelőbb helyet foglal el. Ezzel párhuzamosan a magánautók használata egyre inkább nyomás alá kerül. Ha a kormányok reagálni kívánnak erre, akkor azt csak úgy tehetik, hogy olyan tömegközlekedési hálózatokat biztosítanak az embereknek, amelyek elég vonzóak ahhoz, hogy ne használják a magánautójukat, és meg tudjanak birkózni az egyre növekvő követelményekkel is. Ebből a tömegközlekedési hálózatból a taxikat kihagyni súlyos hiba lenne, mert a taxik igen rugalmasak, megbízhatóak. Szállítást tudnak biztosítani olyan helyeken és olyan időben, ahol más eszközök erre képtelenek. 24 órán át elérhetőek, igen magas biztonsági normáknak tesznek eleget. Ezáltal nemcsak arra alkalmasak, hogy a tömegközlekedéshez szállítsák az utasokat, hanem a tömegközlekedést is helyettesíthetik, illetve helyettesítik is olyan esetben, amikor erre az igény alacsony. Tehát a buszokat, villamosokat tudják a taxik helyettesíteni, amikor ezekre nem olyan nagy az igény. Nagyon sok országban a taxik a mozgássérültek szállításában is jelentős szerepet tudnak betölteni.

3. Háztól házig szállítás

A taxik háztól házig szállítást tudnak biztosítani és ezáltal sok magánautótól megszabadítják az utcát. Ezzel együtt az EU sok országában a közlekedésszervezők nem veszik figyelembe a taxit, amikor az egyéb utasszállítási módokba való integrálásról van szó. Elképzelhető, hogy ez azért van, mert a taxit a privát-szektor részének tekintik. Ennek következtében ez kívül esik a hatóságok látókörén. Ezzel együtt, miután a legtöbb, illetve minden egyes tagországban hatóságilag szabályozott a taxizás, éppen ezért a közlekedéstervezők figyelmének előterébe kellene a taxizásnak állnia akkor is, amikor az új városi közlekedési rendszereket tervezik. Ahhoz, hogy egy ilyen tömegközlekedési rendszer sikeres legyen, a

különböző közlekedési módokat egyenlően kell kezelni, ezeknek egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani annak érdekében, hogy az emberek a különböző alternatív közlekedési eszközöket elfogadható és megfizethető áron tudják igénybe venni.

4. A közlekedésszervezők székelye

A városokban alkalmazott P+R rendszereknek az a célja, hogy a városközpontoktól távol tartsák a magánautókat. Ezek a rendszerek azonban ritkán tesznek kivételt a taxival. Nagyon kevés közlekedésszervező veszi figyelembe a taxikat, amikor buszsávokat tervez, jóllehet a taxik figyelmen kívül hagyása ennek az egész rendszernek a sikerét veszélyezteti. Valahányszor egy ilyen új végállomást építenek, vagy egy új közlekedési vagy szállítási rendszert rajzolnak meg, vagy egy új buszsávot vezetnek be valahol, ennek az a célja, hogy a közönség igényeit a lehető legjobban szolgálják. Soha nem lenne szabad csak buszsávot kialakítani. Ennek mindig busz- és taxisávnak kellene lennie. A közlekedésszervezőknek mindig a közönség igényeit kellene figyelembe venni, és ezeknek az igényeknek a kielégítését nem szolgálja az, ha a taxikat kizárjuk a buszsávból.

5.a Hozzáférhetőség

A taxik elérhetősége a fontos közlekedési végállomásokon nagyon fontos. A jelenlegi helyzet az, hogy a repülőtereken, pályaud-

varokon a taxik elérhetősége attól függ, hogy a versenyben részt vevő pályázóktól ezek a végállomásvezetők mennyi pénzt kapnak. Ez a gyakorlat nagyon gyakran azt eredményezi, hogy a nem taxi szolgáltatók nyerik el a szerződéseket, és néhány esetben egy-egy régióban ez a taxiipar életképességét is fenyegeti. Ez nagyon fontos szempont, amelyre a jövőben is tekintettel kell lenni.

5.b Új végállomások építése

Amikor új végállomást építenek, vagy újra-terveznek egy végállomást, akkor a taxi elérhetőségét biztosítani kell. Az a legrosszabb az utas számára, hogy ha nehéz börtöndökkel gyalogolnia kell nagyon sokat addig, amíg egy taxiállomást talál. Ez elkerülhető, ha már a tervezés korai szakaszában figyelembe veszik ezt a dolgot.

Következtetés

Rövid távon a magánautók még mindig nagyon jelentős szerepet fognak játszani az utasszállításban, de végső soron egy hatékonyabb, kevésbé környezetszennyező alternatívát kell találnunk. Különösen a sűrűn lakott és a városi területeken. Ha a tömegközlekedés a legjobb alternatíva, akkor ennek vonzósnak kell lennie és minden lehetséges használót el kell szállítania. Tehát azokat az embereket, akik úgy döntenek, hogy nem használják a saját autójukat.

Az IRU „Taxi és Bérautó-vezetővel” csoportja készen áll arra, hogy az Európai Bizottsággal együtt dolgozzon annak érdekében, hogy megtalálják azt a lehető legjobb módot, hogy a taxit a tömegközlekedési hálózatba integrálják.

2. Az Északi Taxi Tanács határozata

A Citizens' Network Zöld Könyvében „A tömegközlekedésben rejlő lehetőségek kiteljesítése Európában” c. részében az Európai Bizottság hangsúlyozta a hatékony utasszállítási rendszerek szükségességét, illetve ezek kedvező hatását Európa gazdaságaira és állampolgáraik életminőségére. A tömegközlekedésnek kell nagyobb fontosságot tulajdonítani annak érdekében, hogy az életünk minőségére és a környezetre kevesebb teher nehezedjen.

A Bizottság kezdeményezéseket javasol annak érdekében, hogy a tömegközlekedést még vonzóbbá és használhatóbbá lehessen tenni. A közlekedési politikáknak arra kell irányulnia, hogy az autó-függőséget csökkentésük és megkönnyítsék a választást az autóval nem rendelkezők számára. Ez azt feltételezi, hogy a tömegközlekedésnek rugalmasabbnak kell lennie és jobban kell alkalmazkodni a vásárlók, az utasok igényeihez. Amikor ilyen hálózati rendszereket építenek fel, akkor az utas szükségleteinek kell lényegesnek lennie.

Az Európai Taxi Ipar egyetért a jövő közlekedéspolitikájából eredő tényekkel és célokkal, amik az EU-jelentésben meg-

Az év európai taxisa



1996. november 22-én Kölnben Jean-Paul Galle úr, az IRU Taxi Csoportjának elnöke és Adam Tarnowski úr, a Csoport főtitkára adta át „Az év taxisa” díjat Rainer Dölkner úrnak. A német kolléga e megtisztelő kitüntetésért kapta, mert járműve és élete kockázatásával segélyeket juttatott el Bosznia-Hercegovinába, ahol kirabolták, elvették a pénzét. Rainer Dölkner 14 ország 45 jelöltje közül választották ki.

fogalmazódtak. A Zöld Könyvet a Taxi Ipar nagyon fontosnak tekinti, és aláhúzza annak fontosságát, hogy az EU feladata az, hogy információkat terjesszen, és kidolgozza a döntés-előkészítés, a döntéshozatal feltételeit. Helyi, regionális és országos szinten.

Az Európai Taxi Ipar különösen érdekelt abban, hogy az Európai Bizottság hogyan tekinti a taxiipart. A taxiban rejlő lehetőségeket vitatták meg a Zöld Könyv 33. paragrafusában, ahol többek között az alábbiakat jegyezték meg:

- Néhány tagországban a taxikat a tömegközlekedési rendszerek integráns részének tekintik.

- A taxi nagyon fontos közlekedési mód olyan csoportok számára, mint például az autóval nem rendelkezők, az öregek vagy a mozgásukban korlátozottak.

- Jó néhány integrációs kísérlet történt már az EU országaiban. Ilyen például a „vonattaxi” Hollandiában, a „mozgássérült-taxi” az északi országokban és Svédországban. Ezeket sikeresnek tekinthetjük.

- Végül az utolsó megállapítás, hogy fontosságuk ellenére a taxik nem eléggé kihasználtak.

A Bizottság véleménye szerint a taxik nem kellő kihasználtságának lehetséges okai lehetnek: a díjaknak a szintje, a minőség, és a taxi elérhetősége.

A Taxi Ipar maga is hangsúlyozza, hogy tulajdonképpen nem eléggé kihasznált lehetőségeket képvisel a közlekedési szektorban. A lehetőségeknek ez az elégtelen kihasználása eredhet a taxiipar nem kellő ismeretéből, ami itt a döntéshozatali szerveknél fordul elő. Az ismereteknek ezért a hiányáért a Taxi Ipar önmagát teszi felelősé. Az egyes országok Taxi Szövetségei az IRU-hoz kapcsolódnak és ez jelenti a taxiknak a legfontosabb információ-terjesztő csatornát európai szinten.

A taxik elfogadható áron szállítanak, rugalmasak és hozzáférhetőek

Az egyéni vásárló akkor választja a taxit, amikor ez a fajta közlekedési mód elégíti ki az egyéni igényeit. A taxik rugalmasan tudnak alkalmazkodni az egyéni igényekhez. A tömegközlekedés egyéb módjai általában nagyobb igényt feltételeznek. A menetrendhez kötött szállítási rendszerek arra kényszerítették a vállalatokat, hogy kínálatukat olyan területen jelenítsék meg, ahol igen magas az igény, és a működés a legkevésbé munkaigényes. Itt a vásárló egy arctalan, hangtalan, automatizált rendszerrel találkozik, amelyik egyre kevésbé nyújt egyéni szolgáltatást. (Például: amikor az automata jegyvásárlási rendszert életbe léptették.)

Ezzel szemben a taxi egyéni és személyre szóló szolgáltatást ajánl. Háztól házig

szállítást a nap minden szakában elérhetően. Kényelmet, biztonságot a vásárló igényeinek, szükségleteinek megfelelően.

A taxikat hagyományosan drágának tekintették, de egyre több ember fedezi fel, hogy többé már nem ez a helyzet. Ez a fedezés részben annak is köszönhető, hogy az általános jövedelmi szint megemelkedett, és ehhez képest relatíve olcsóbbodott a taxi.

Ezenkívül még az is igaz, hogy a taxivitel díjak emelkedése a legtöbb európai országban nem volt olyan nagyarányú, mint a tömegközlekedés egyéb módjainak díjemelkedése és mint az általános inflációs ráta. Tehát egy viszonylag stabil viteldíjpolitika folytatása lehetséges abban az esetben, hogy ha a hatóságok a taxiiparnak is hasonló kedvezményeket – adócsökkentéseket – nyújtanak, mint a tömegközlekedés egyéb módjainak. A közönség számára mindenféleképpen hasznos a taxi, mert például a nagyon zsúfolt városközpontban a taxik állandóan utast hordoznak, következésképpen nem foglalnak el egy parkolóterületet. Egy személyi használatra szóló vállalati autó, amit csak naponta egy órán át használnak, helyet foglal, és nem gazdaságos a tulajdonosa számára. Másodsorban pedig a magánautó nem férhető hozzá mindenki számára. Ezzel szemben egy jól kihasznált taxiflotta sokkal környezetbarátabb. A '80-as évektől kezdve jó néhány országban a taxival történő közlekedés a tömegközlekedési módok közül az, amelyik a legintenzívebben nőtt. Ez sajnálatos módon nem mindig jelenik meg a hivatalos statisztikákban, azért, mert a taxiipart nem kezelik elég komolyan. Részben azért, mert a taxit nem tekintik statisztikailag külön csoportnak, részben pedig azért, mert a forgalmat, a közlekedést egy idejélmúlt szempontból nézik. A kutatással, fejlesztéssel foglalkozó szervezeteket nem nagyon foglalkoztatja a taxi, mint közlekedési mód, és ennek a társadalmi hatásai. Hosszútávon ez azt jelenti, hogy ennek az iparnak a lehetőségeiről szóló ismeretek egészen egyszerűen hiányozni fognak akkor, amikor fontos közlekedéssel kapcsolatos politikai döntések születnek. Ez az ismeret hiányzik akkor is, amikor szakembereket képeznek. Például a várostervezés vagy a közlekedés szakembereit. A taxiipar azt is észrevette, hogy nagy kutatási-fejlesztési pénzeket használnak fel arra, hogy megoldásokat találjanak flottakezelési technológiákra, tehát a menetrendhez kapcsolódó közlekedés flottakezelés-technológiájára, még akkor is, ha hasonló technológiát már a mi diszpécserközpontjainkban kifejlesztettek. Néhány ország nagyon jó példával szolgál arra, hogy a taxikat hogyan lehet egy átfogó közlekedési rendszer részévé tenni. Itt vannak például Hollandiában a „vonat-taxik”,

az északi országokban a mozgássérültek szállítása, Ausztriában az iskolás gyerekek szállítása, Berlinben az „éjszakai taxik”. Ezek a jó példák. Igen gyakran a helyi feltételek határozzák meg, hogy mely módszerek válnak be.

Irányelvek egy európai taxipolitika kidolgozásához

Az Európai Bizottság Zöld Könyvében megvitattott célokra alapozva az európai taxiipar a következő irányelveket javasolja figyelembe venni egy Európára vonatkozó taxipolitika kidolgozásánál:

- A taxit a közlekedési rendszer integráns részeként kell tekinteni és elérhetővé kell tenni az utazóközönség számára. Ez a fajta integráció a következőket foglalja magában:

- Egyenlő bánásmódot a tömegközlekedés egyéb módjaival pénzügyi szempontból. Tehát csökkentett adókat, járulékokat és forgalmiadó-díjtételeket.

- A nyílt (nyilvános) infrastruktúrák igénybevételének ingyenességét. Ilyenek például a busz- és taxiállomások, a buszszávok a taxik számára és a közlekedési végállomások.

- A nyilvános, illetve mindenki számára hozzáférhető infrastruktúra tervezésében való részvétel.

- A társadalom minimális követelményeket szab meg ahhoz, hogy valaki taxissá váljon. Tehát személyi minősítési követelményeket kell támasztani. Ilyen például a büntetlen előélet, a szakmai hozzáértés és valamiféle gazdasági képesség is. A járműveknek minőségi normáknak kell megfelelni és a felszerelésnek is. Követelményeket kell megszabni azzal kapcsolatban is, hogy az ipar hogyan foglalkozzon a szállítással és a különböző szolgáltatásokkal.

- Az Európai Bizottságnak még hangsúlyosabban kell felelősséget vállalnia, hogy információt adjon és terjesszen a taxiban rejlő lehetőségekről, és hogy ezeket az információkat, valamint az egyes tagországokban előforduló különböző gyakorlatokat megismertesse.

- A taxinak hangsúlyosabban kell szerepelnie a kutatási-fejlesztési programokban. Azokban, amelyeket az Európai Bizottság finanszíroz. A taxiiparnak részt kell vennie az új kutatási-fejlesztési programok kidolgozásában és az állandó követelmények megfogalmazásában. Az iparnak ugyancsak részt kell vennie a kutatási-fejlesztési eredményeknek a való életbe történő igazításában.

A taxifoglalkozáshoz való hozzáférés

Marc Billiet előadása

- elhangzott az IRU Taxis Csoportjának kölni ülésén -

Az IRU „Taxi és Bérautó-vezetővel” csoportjának 1996. IV. 17-19-ig tartó opertói tanácskozásán elhatározták, hogy az összehasonlító tanulmány hatálya nem korlátozódik az Európai Unió tagországaiba. 1996 júliusában 6 kérdésből álló kérdőívet küldtek ki a tagországoknak. Erre elég jó arányban válaszoltak. 16 országból érkeztek meg eddig a válaszok. Dániából, Norvégiából, Finnországból, az Egyesült Királyságból, Hollandiából, Németországból, Luxemburgból, Franciaországból, Svájcban, Ausztriából, Lengyelországból, Oroszországból, Romániából, Bulgáriából, Belgiumból és Spanyolországból.

A különböző válaszok azt mutatják, hogy nehéz általánosítani. Mindazonáltal annak érdekében, hogy meghatározzuk, milyen szabályok vonatkoznak erre a területre, szükséges, hogy közös nevezőket határozzunk meg.

Ezek pedig: a jó hírnév, a pénzügyi helyzet és a szakmai hozzáértés.

Fontos megjegyezni, hogy sok országban nem tesznek különbséget a között, hogy hogyan lehet valaki taxis és hogyan juthat a piacra. A taxivállalkozást meg kell különböztetnünk a tulajdonos-vezetőtől. A taxivállalkozás egy olyan vállalati struktúra, amelyben számos taxi létezik és vezetőket, illetve személyzetet alkalmaz. Ennek az élén a menedzser áll, aki nem vezet taxit. Az utóbbi pedig egy olyan vállalat, ahol egyetlen embernek van egy járműve, azt ő maga vezeti, vannak különböző engedélyei vagy koncessziója, és ügyeit saját maga intézi. Sok országban mindkettő létezik. Ilyenek például Franciaország és Németország. Néhány országban csak az utóbbi létezik és szövetkezetek vannak. Ezek tulajdonképpen diszpécserközpontok, ahová a taxisok tartoznak. Ilyen például Norvégia. Mindazonáltal Norvégiában egy tulajdonos-vezető számos vezetőt alkalmazhat ő maga is. Más országban a tulajdonos-vezető jelenti gyakorlatilag a szakmának az alapját, és három taxijának kell lenni, mielőtt ő maga taxivállalkozássá válhat. Ilyen például Svájcban Genf tartomány, ahol azt is megkövetelik, hogy a tulajdonos-vezető egy diszpécserközponttal kapcsolódjék, mielőtt működési engedélyt kapna. Néhány országban a szakmához való hozzáférés nem menedzserintenzívum van, hanem vezetői szinten. Ennek egy klasszikus példája az Egyesült Királyságban London. Nyilvánvaló, hogy minden országnak megvannak a maga tradíciói és gyakorlata. Ebben a tekintetben elég nehéz lenne messzemenő következtetéseket és általánosításokat alkalmazni.

A hozzáférési szabályokról

- Léteznek-e minden országban?

A bevezetőben említett országokban léteznek ilyen taxissá válási szabályok, kivéve Bulgáriát, ahol a Közlekedési Minisztérium most készíti elő ezeket a feltételeket. Az Egyesült Királyságban Londonon kívül engedély kell már ahhoz is, hogy valaki egyáltalán taxit vásárolhasson. Nagyon sok régióban mennyiségi limit van, és néhány országban egy tulajdonostól kell ezeket vásárolni. Mindazonáltal minden országban változnak ezek a feltételek. Az Egyesült Királyságban Londonban, Norvégiában és Dániában például ezek a feltételek a taxivezetőre vonatkoznak és nem a vállalat vezetőjére.

- Mik ezek a kondíciók?

Mint már említettük, három dologban kell közös nevezőre jutnunk: a jó hírnévben, a pénzügyi helyzetben és a szakmai hozzáértésben.

Ami a jó hírnevet illeti

A vizsgált országokból 8 említi ezt a feltételt: Románia, Ausztria, az Egyesült Királyság, Norvégia, Németország, Hollandia, Belgium és Svájc. Néhány országban közvetlen bizonyítékot, valamiféle igazolást követelnek meg, amit

a megfelelő hatóságok állítottak ki. Ilyen Románia, Ausztria, Németország, Hollandia és Svájc. Néhány országban közvetett bizonyítékot követelnek, például a büntetlen előélet igazolását. Ilyen Norvégia és az Egyesült Királyság. A jó hírnév minden országban mást jelent.

Pénzügyi helyzet

Ez általában pénzt, bankgaranciát, vagy valamilyen ingatlantulajdonosként jelent annak érdekében, hogy egy ilyenfajta vállalkozást sikeresen lehessen vezetni. Csak 3 ország tesz kifejezetten említést erről: Ausztria, Németország és Finnország.

- Ausztriában a pénz mennyisége nem egészen világos. A törvény úgy szól, hogy egy vállalatnak a vagyontárgyait ellenőrizni kell és a megfelelő vagyontárgyakról egy bizonyítványt kell bemutatni. Ha ezt nem lehet megtenni, akkor járművenként 100 ezer ATS-t vagy ülésenként 5 ezer ATS-t kell bemutatni.

- Németországban járművenként 3000 DM kívántatik meg.

- Finnországban a törvény nem határoz meg pontos összeget.

Az Egyesült Királyságban Londonban annyit mondanak, hogy tekintélyes beruházások szükségesek ahhoz, hogy valaki taxissá váljon, de pontos összeget nem határoznak meg. Ha Londonban menedzser vagy taxitulajdonos az illető, akkor nem lehet csődtörténete, vagy komoly pénzügyi nehézségre utaló múltja. Belgiumban megvizsgálják a jelöltnek a pénzügyi helyzetét, és ugyanez érvényes a taxiengedély-kérőkre. Németországban és Svájcban egy meghatározott bizonyítványt kell beszerezni a hatóságoktól.

Oroszországban, Romániában és Lengyelországban az a követelmény, hogy az illetőt bejegyezzék a megfelelő hatóságoknál.

Szakmai hozzáértés

Csak egyetlen egy országban, Romániában nem követelnek meg kifejezetten egy bizonyos szintű szakmai hozzáértést. Az összes többi országban követelnek ilyen, jóllehet más-más fokon. Ezek a feltételek vagy követelmények igen-igen változatosak minden országban.

A taxivállalkozás vezetője

Néhány országban bizonyítványt követelnek arról, hogy valóban valamilyen vizsgát tett. Ezek a vizsgák általában a következő tárgyakból vannak: jog - ez kereskedelmi, közlekedési és pénzügyi jog, - közgazdaságtan, könyvelés, szállítási szerződések és dokumentumok, technikai jellegű vizsgák, és néhány országban, mint például Németországban a környezetvédelemmel kapcsolatos vizsgák is. Ausztriában, Finnországban, Németországban, Hollandiában is ugyanez a helyzet, Lengyelországban törvényt készítenek elő ennek a vizsgáztatásnak bevezetéséről. Ausztriában írásbeli és szóbeli vizsgát követelnek meg. A vizsga ismétlése igen szigorú követelményekhez van kötve! Bizonyos tárgyak alól akkor lehet felmentést kérni, ha dokumentálva van, hogy valamilyen iskolában azt az illető már tanulta.

Finnországban írásbeli vizsgát követelnek meg, és emellett van egy 3 hetes kötelező előkészítő tanfolyam. Ez 7500 finn márkába kerül. Itt is szigorúan szabályozzák a vizsgák ismételtetését.

Németországban és Hollandiában írásbeli vizsgát követelnek, kötelező előkészítő tanfolyam nélkül. Néhány országban a szakmai hozzáértés bizonyos szintje-elég ahhoz, hogy taxis legyen valaki.

Svájc 3 éves gyakorlatot követel. Itt szövetségi és kantoni engedélyeket kell beszerezni.

Luxemburgban 3 éves inaskodást kell bizonyítani egy taxivállalatnál. További szabályokat nem határoznak meg.

Néhány országban ez a szakmai gyakorlat a vizsgák alternatívájaként szerepel, például Ausztriában és Németországban 3 éves szakmai gyakorlat elegendő, hogy bizonyítványt szerezzen a jelölt. Németországban közúti szállítási vállalkozásban kell gyakorlatot szerezni. Hollandia a vizsga alternatívájaként 6 éves gyakorlatot követel. Minden esetben megfelelően bizonyítani kell ezt a gyakorlatot.

– Norvégia, Dánia, Finnország és az Egyesült Királyság nem követel meg semmit ezen a szinten.

– Belgiumban szükséges bizonyos szintje a szakmai gyakorlatnak, de itt külön szintet nem határoznak meg, ez a helyi hatóságoktól függ.

Tulajdonos-vezetők

Mielőtt ezzel a dologgal foglalkozunk, érdekesnek tűnik megnézni, hogy milyen mértékben férnek hozzá a taxizáshoz ezek a tulajdonos-vezetők és ez mennyiben különbözik a taxivállalkozásoktól.

Az országok nagy részében nincsen külön szabály a tulajdonos-vezetőkre, kivétel Norvégia, ahol csak tulajdonos-vezetők vannak, következésképpen ez a megkülönböztetés nem létezik. Franciaország kivétel, mert jóllehet a taxivállalkozásnál nincsenek különleges hozzáférési szabályok, de a tulajdonos-vezetőnek abban a minőségben mint vezető, bizonyítani kell a szakmai hozzáértését és ráadásul 2 éves, a vezetésben eltöltött szakmai időt kell bizonyítani. Norvégia, Dánia szintén speciális esetek. Itt a taxiszektor tulajdonképpen tulajdonos-vezetőkből áll és néhány esetben szövetkezeteket alakítanak. Norvégiában elméleti szinten 2 éves gyakorlatot követelnek és ezt teljes munkaidős taxiként kell bizonyítani. A gyakorlatban ellenben ez 6-8 évet jelent, miután az engedélyek számát erősen korlátozzák.

Dániában, ahol a tulajdonosnak számos járműve lehet, két professzionális jogosítvány szükséges. Az egyik azt bizonyítja, hogy maximum 9 embert szállíthat, a másik pedig egy hivatalos vezetői jogosítvány.

ORSZÁGOS, illetve regionális szabályok

1. A következő országokban léteznek csak országos szabályok: Finnország, Ausztria, Németország, Oroszország, Hollandia, Luxemburg.

2. Vannak országok, ahol léteznek országos szabályok, de vannak további regionális szabályok is. Svájcban például csak a szakmai jogosítványt lehet megszerezni országos szinten, a többi feltételt kantononként vagy önkormányzatonként szabályozzák. Természetesen ez erősen különbözhet a tekintetben, hogy milyen hosszú gyakorlatot követelnek meg, vagy követelnek-e egyáltalán valamilyen speciális-regionális jogosítványt. Lengyelországban a helyi hatóságok egy helyismereti vizsgát kérnek.

– Franciaországban a tulajdonos-sofőröknek vizsgáznuk kell helyi szabályokból, és helyismereti tesztet kell letenniük. Ezt a helyi hatóságok követelik meg.

– Norvégiában és Dániában, ahol országos szinten szabályozzák a jogosítványt, helyismeretet követelnek a helyi hatóságok.

– Belgiumban szintén a helyi hatóságoktól függ ezeknek a letétele.

– Romániában az összes szabályt regionális szinten szabályozzák.

– Az Egyesült Királyságban szintén regionális szinten vannak a szabályok, de nagyon nagy a különbség London és az ország többi része között. Londonban a szektor teljesen deregulált. Az ország többi részében ez a folyamat elkezdődött, de még nem fejezték be. Általánosságban mindenesetre annyit elmondhatunk, hogy a **helyismeret a szakmához való hozzáférés mérőköve**. A legtöbb országban a Közlekedési Minisztérium gyakorol felügyeletet a taxiszektor fölött. Néhány országban viszont más hatóságokkal közösen.

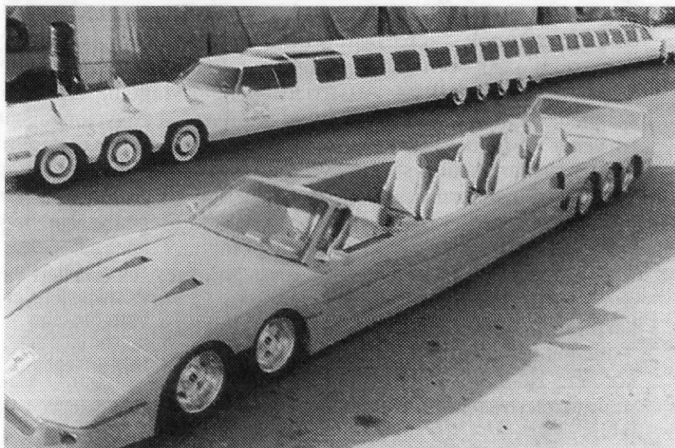
Kivételek:

Svájcban például a rendőrség és a Szövetségi Igazságügyi Minisztérium, plusz a helyi hatóságok a felügyeleti szervek.

Franciaországban a Belügyminisztérium, a Pénzügyminisztérium és a Szociális Ügyek Minisztériuma szintén a helyi hatóságokkal közösen.

A világ leghosszabb személyautója

Egy magát megnevezni nem akaró arab olaj-herceg 5,5 millió dollárért rendelt a Ferrarinál egy közel hét méter hosszú, hétszemélyes cabriót, aminek 225 kilométer óránként a legnagyobb sebessége. A négy első kereke meghajtott és kormányzott, a különleges felnik és gumik darabonként 10 ezer dollárba kerültek. A családban található a világ valóban



leghosszabb személyautója a 20,82 méter hosszú Cadillac Limusin.

A királyi család utazására szolgál a sivatagi utakon. Hálószoba, fürdőszoba, konyha, sőt külön helyiség az imaszőnyeggel tartozik a családi kocsihoz.

URH SZERVIZ PESTIMRÉN

FGI engedélyes
AET 144 FM típusú
2 csatornás rádiók
kizárólagos forgalmazása
AET, STANDARD, YAESU
és **BRG** rádiók szakszerű és
gyors javítása és beszerelése

Cím:
XVIII., Vezér u. 93.
Telefon:
290-2164, 295-0518
Nyitva:
8.30–16 óráig
munkanapokon