

XIII. évf. 4. sz.

2003.

Április

TARTALOM

| | |
|--|-----|
| Mindennapi nyúgeink | 4. |
| Fix tarifa | 6. |
| Lakat alatt a fegyveres rabló | 9. |
| Lesz-e valódi érdekvédelme a taxisoknak? | 10. |
| Plusz szolgáltatás, plusz tarifa! | 22. |
| Újabb taxicég kezdte meg működését a fővárosban: Taxi 4 | 23. |
| Két meglepetés a Hondától | 24. |
| Áfa – nem, létszámlimit – nem, szakmai képesítés – talán | 25. |
| Egynapos sztrájk Athénban | 26. |
| VIII. kerületi taxisok, figyelem! | 26. |
| Tudod vagy tippelsz? | 27. |
| Taxival az Európai Unióba | 28. |
| Horgásztanya a Tihanyi-félszigeten | 31. |
| A kromofág, mint utascsalogató | 33. |
| Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai | 33. |
| 155-fajta Skoda kapható | 34. |
| Ring taxi – autóversenyzőkkel | 39. |
| Mercedes-Benz Classic Csillagtúra | 39. |
| Egyelőre minden marad a régiben | 40. |
| 10 éve történt | 43. |
| Hol van a KRESZ-ben a BKV-sáv? | 43. |
| Meg lehet állni a „Tahi tuti”-ban! | 44. |
| Miért büntetik a taxikat a buszsávban? | 44. |
| A budapesti magántaxisok története 57. rész | 45. |

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 - m a i l :

taxisokvilaga@elender.hu

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

Zöld utat kap a fix tarifa?

– Tárgyalás a Pénzügyminisztériumban –

Horváth Pál, a Fodasz elnöke meghívott arra a személyes megbeszélésre, amelyre lehetőséget kapott a Pénzügyminisztérium politikai államtitkártól, dr. Veres Jánostól. A meghívást örömmel fogadtam, úgy is, mint a bejegyzés alatt álló legújabb taxis érdekképviselő vezetője. A megbeszélés konstruktív volt, és bebizonyította számomra, hogy bizonyos egységes problémák kezelésében igenis lehet érdekösség a különböző taxis szervezetek között.

A tárgyalás során igyekeztünk kitérni minden olyan taxis szakmai kérdésre, melynek megoldásában a pénzügyi tárca lehet illetékes. Ilyenek különösen az áfa visszaigényelhetőségével kapcsolatos kérdések, továbbá a tarifa-meghatározás már évek óta esedékes egységesítése. Lássuk sorjában:

A személygépkocsi általános forgalmi adójának visszaigényelhetősége megoldottnak tekinthető. Felvettem, hogy rendkívül sok és esetenként indokolatlanul szigorú előírással van körülbástyázva ez a szabály, célszerű lenne egyszerűsíteni. A Pénzügyminisztérium képviselője erre nem sok esélyt lát, a szabályozás azért olyan szigorú, hogy a visszaéléseket ki lehessen zárni. Ezzel a kérdéssel tehát pillanatnyilag nem érdemes foglalkozni, fogadjuk el, hogy nagy előrelépés volt az is, ami ebben a kérdésben eddig megvalósult.

Felvettem a cégautó-adó kérdését, amelynek kedvezményeiben a társas vállalkozások előnyt élveznek az egyéni vállalkozókkal szemben. Az államtitkár ígérete szerint utánanéznék a kifogásolt jogszabálynak, és szükség esetén indítványozni fogják a módosítását.

Az EU-jogharmonizáció keretében a Pénzügyminisztérium már eddig is alakított az adószabályokon. 2003. január 1-jétől életbe léptek fontos változások, és 2004 elején további korszerűsítés várható úgy az áfa, mind az SZJA tekintetében. Nos ebbe az utóbbi csomagba férhet bele az az előterjesztés, amit második témaként vetettünk fel. Ez pedig nem más, mint régi ismerősünk, az üzemanyagár általános forgalmi adójának visszaigényelhetősége. Sokan mondhatják, hogy ez őket nem érinti, mert nem áfások. Az alanyi áfa mentes határ kétmillió forintos összegének változatlansága miatt azonban egyre többen kényszerülhetnek bele az áfa körbe, és akkor már bizony nem mindegy, hogy tankolásuk 20%-át levonhatják, visszaigényelhetik. Ebben a kérdésben az államtitkár nem sok jóval biztatott. Hangsúlyozta, hogy ez azért is igen kényes kérdés, mert a taxigépkocsi nem kizárólag üzleti célokot szolgál, hanem a legtöbb esetben egyben a család autója is. Azt pedig senki sem várhatja el, hogy állami szinten kedvezményezzék a taxis családjának autózását. A technikai mai fejlettségi állapotában azonban már megoldható, hogy a hivatalos és magáncélú kilométerek arányában járjon a kedvezmény.

A tárca képviselője megígérte, hogy igényünk írásba foglalása esetén azt továbbítja a miniszter, valamint a kormány felé, de világossá tette, hogy nem garantálható semmiféle biztos eredmény. Ebben a témában ugyanis rengeteg érdeklődést kell kezelni, kikapuk sokaságát felderíteni és bezárni. Az adótörvények korszerűsítése során ugyanakkor arra törekednek, hogy a kivételeket minél alacsonyabb szinten tartsák. Adótörvényeink nem utolsósorban a rengeteg kivétel miatt bonyolultak ennyire.

A másik és talán legjelentősebb téma a tarifa kérdése volt. Ebben ugyanis a szakma is erősen megosztott. Mást szeretne a társasági taxis, mást szeretne a társaság-vezető, és természetesen mást szeretne a meztlábás. Abban persze mindenki egyetért, hogy sok fuvar legyen, lehetőleg magas tarifával. Rögtön a felvetésnél kiderült, hogy egy úgynevezett centrum-ár, vagy legalacsonyabb tarifa hatósági meghatározása teljesen járhatatlan út, nem is érdemes foglalkozni vele, mert biztos kudarcra van ítélve. A másik lehetőség, a hatóságilag meghatározott egységes, vagyis fix tarifa. Jelenlegi ismereteim szerint a taxisok túlnyomó többsége támogatna egy fix tarifát, feltéve persze, ha az megfelelő mértékű. A Pénzügyminisztérium képviselője érveink és véleményünk meghallgatása után úgy nyilatkozott, hogy ha a szakma egységesen melléállna egy ilyen javaslatnak, mármint hogy a taxitarifa önkormányzatokhoz telepített hatósági ár formájában működjön, akkor azt a politikának is el kell fogadnia. Jelenlegi információi szerint ennek jogi és gazdasági akadályai nincsenek, persze a tényleges előterjesztést ezekből a szempontokból is vizsgálni kell. Felhívta a figyelmet, hogy a fix tarifa bevezetése többszereplős mérkőzés lesz. Azon felül, hogy a taxisok túlnyomó többsége – érdekképviselőin keresztül – támogatja ezt az elvet, még meg kell vizsgálni az utasok, az önkormányzatok és a kormányzat szempontjai szerint is. Ki kell kérni a véleményét a szakmai és fogyasztói érdekképviselőeknek. Mindezzel együtt azonban ez egy olyan kérdés, ami kormányzati szinten megoldhatónak látszik.

Üdítő volt hallani ezt a véleményt, az eddigi kategorikus elutasítások után. Végre konstruktív hozzáállás volt tapasztalható, és ez az, ami előreviheti a taxis szakma hosszú évek óta húzódo problémáinak mielőbbi megoldását – ha mi is úgy akarjuk.

A megbeszélés nyomán fix tarifa kérdésében Horváth Pál, a Fodasz elnöke körlevelet intéz a társaságvezetőkhez, megtudakolni hozzáállásukat. Szükség esetén akár az egyéni taxis szintjén is aláírásgyűjtés kezdődhet, abból a célból, hogy felmérhető legyen a hatósági egységes tarifa támogatottsága.

Nagy Zoltán

Mindennapi nyűgeink

- Mivel foglalkozzon az érdekképviselet -

Időről időre felröppen a hír, hogy ismét milyen „kitolások” várhatóak a taxisokkal kapcsolatban. Ilyenkor mindig akad egy-két „jólértesült” kolléga, aki „biztos forrásból” tudja ezeket a nemegyszer elképesztő szankciókat. Később persze kiderül, hogy az egészről semmi sem igaz, vagy igaz, de nem úgy...

Ennek a sokat szidott szakmának vannak olyan évek óta megoldatlan problémái, „nyűgei”, amelyek valós hátrányokat okoznak a szakma művelőinek. Felesleges tehát elképzelt, légbőlkapott hírekkel riogatni a kollégákat a drosztokon, van bajjuk anélkül is éppen elég.

Egy szakmai érdekképviselet feladata a valós problémák feltárása, és megoldásának kezdeményezése. Ez az, ami az utóbbi időben nagyon hiányzik ebből a vállalkozói körből. Felismerve ezt az igényt kezdeményeztük egy új szervezet létrehozását. Ennek bírósági bejegyzése folyamatban van. A gondok és hiányosságok felismerése persze még nem megoldás. Ahhoz azonban, hogy bármely, magát szakmainak valló érdekképviselet felvállalja ezek kezelését, az szükséges, hogy a taxisok nagy részének egyetértése kísérelje próbálkozásait. Éppen ezért megkísérlem csak felsorolásszerűen felvázolni azokat a gondokat, melyek szakmánkat sújtják, tevékenységünket megnehezítik. Ezek a tételek természetesen nem csak saját véleményemet tükrözik, igen sok energiával, hosszú hónapokon keresztül gyűjtöttük az adatokat a ténylegesen utcán dolgozó kollégáktól. Vannak kisebb, és nagyobb problémák. Vannak közöttük olyanok, amelyek csak a taxisok kis részét érintik, őket azonban nagyon. Van olyan, ami viszont mindenkinek nyűg, nehézség. Lássuk tehát, nem fontosági sorrendben, hanem, csak ahogyan feljegyeztem:

Üzemanyagok áfájának visszaigényelhetősége

Már az is nagy szó volt, hogy hosszú évek küzdelmei után sikerült elérni a taxigépjármű áfájának visszaigényelhetőségét. Igaz, hogy olyan kacifántos szabályokkal körülbástyázva, hogy ember legyen a talpán, aki kigazodik benne, nem is beszélve arról, hogy szabályszerűen igénybe vehesse. Nem mondható el ugyanez az üzemanyag áfájáról, amit ma semmilyen körülmények között nem igényelhet vissza a taxis. Mondhatni persze, hogy igencsak szűk kört érint ez a dolog, hiszen a taxisok nagy része nem jelentkezett be az áfa-körbe. Számítanunk kell ugyanakkor arra, hogy nem sokáig tartható már a kétmillió forintos áfahatár alatti árbevétel, és ennek túllépése esetén bizony kell majd áfát fizetnünk. Mennyire jól esne akkor, ha az üzemanyagot húsz százalékkal olcsóbban számíthatnánk.

Gépjármű kizárólagos üzemi járműként való elismerése

A cégautó-adó bevezetése óta vissza-visszatérő probléma a taxi helyzete. Ha a vállalkozó érvényesíteni akarja költségei között a gépkocsi amortizációját, akkor a feltételezett magánhasználat miatt ún. cégautó-adót kell fizetnie. Akkor is, ha nem használja magáncélra, akkor is ha másik, családi autója is van.

Fehér rendszám használata

Ez a legújabb vesszőparipám, és szorosan összefügg az előző tétellel. Nézzük csak, hogy mi a helyzet: A rendeletalkotó feltételezi, hogy én a taxiautomat magáncélra is használom. Átmenetileg fogadjuk el ezt az álláspontot. Ebben az esetben az autó nyilvánvalóan nem taxiként működik. Akkor viszont mit keres rajta a sárga rend-

szám? Egy magánautónak fehér rendszáma van! Ha viszont kötetlen vagyok a sárga rendszámot viselni a kocsimon, akkor tessék elfogadni, hogy ez a jármű taxi! Mindig!

Taxiállomások helyzete

E lap hasábjain többször megjelent már olyan irányú híradás, hogy a taxiállomások kérdése megoldódni látszik Budapesten. Egyre épülnek az újabb és újabb drosztok, szép, formatervezett jelző- és reklámtáblák jelzik a taxik helyét. (ennek hatásosságáról is lehetne vitatkozni...) Lassan már meglesz a kellő darabszám, és akkor fizethetünk is érte! Az én véleményem szerint azonban ez a koncepció ma már alapjaiban hibás. Nem veszi figyelembe a technikai haladás által kiváltott gyökeres változásokat. A taxik túlnyomó többsége napjainkban már társasághoz csatlakozva próbál fuvarhoz jutni, a mobiltelefonok elterjedése pedig szinte százszázalékos. A jelenlegi problémákat nem fogja megoldani az évtizedekkel ezelőtt valóban kiválóan működő drosztrendszer felélesztése.

Repülőtér és pályaudvarok helyzete

Az LRI megszűnésével és Airport Rt.-vé történő átalakulásával minimális előrelépés történt ebben a témában. Ma már beállhatnak a rendelésre érkező taxik, és egy „puffer” droszt kialakítása is folyamatban van. A belső, biztonsági zónában azonban továbbra sincs lehetőség bármelyik taxi beállítására, és ennek megvannak az – elsősorban biztonsági – okai. Véleményem szerint a jövőben nem is várható olyan jellegű változás, hogy erre a területre bármelyik taxi beállhasson. Ami a pályaudvarokat illeti, ott más a helyzet. Ezekben a helyeken lenne létjogosultsága egy olyan általános taxiállomásnak, ahová bármilyen taxi beállhat

és az utas választhat a szolgáltatások közül. Ma a helyzet a legnagyobb jóindulattal sem mondható ehhez hasonlóan.

Kocsicserénél az adminisztráció megkönnyítése

Nem tudom, vidéken milyen a helyzet, de a budapesti állapotok egészen elképesztőek. Nem elég, hogy teljesen felesleges igazolások tömegét szereztetik be a vállalkozóval (amelyekért még ő fizet!), hanem az ügyintézés is sikerült oly módon megoldani, hogy a város minimálisan négy pontját kell – egyseseket többször is – érinteni. „Természetesen” mindegyiknél a megfelelő hosszúságú sorbaállásokkal. Magyarozza meg nekem valaki, hogy például mi a bánatért kell drosztengedélyt kiváltani, amikor nincs is droszt. Vagy van, de oda bárki beállhat, akár van engedélye, akár nincs. Természetesen van, hiszen anélkül taxiengedélyt sem kapna. A drosztengedély tehát a taxiengedély engedélye...

Hogy ezt a teljesen felesleges papírt miért nem lehet legalább ott kiadni, ahol egyébként is történik az érdemi ügyintézés, az meghaladja az én értelmem határait. Ehhez már biztosan magasabb IQ kell...

Vállalkozóbarát hitelek lehetősége

Ma, ha egy vállalkozó munkaeszközt kíván beszerezni, változhat a kedvezményesenél kedvezményesebb kisvállalkozói hitelek között. Kivéve, ha taxis! A személygépkocsira ugyanis ezek a hitelek nem vehetők igénybe.

Fix tarifa bevezetése

Na, ez a téma biztosan megosztja a taxistársadalmat. A gyakorló taxis szeretné a – jó magas – fix tarifát, a társaságok pedig ellenzik. Ezt a jól felfogott érdekükből teszik, hiszen piaci stratégiájuk egyik alapeleme éppen az alacsony tarifa. Az utas meg

becsapva érzi magát, ha ugyanazon távolságon belül utazva egyszer csak kétszer annyit fizet, mint addig. Pedig minden szabályos! Ennek ellenére úgy vélem, hogy a fix tarifa kérdését alaposan meg kell fontolnunk. Szeles körű konszenzuson kell alapulnia, és mértékének megállapítását nem engedhetjük ki a kezünk közül.

Diszkrimináció megszüntetése

Néha vakon megyünk el mellette, máskor pedig észleljük, de természetesen vesszük azokat a dolgokat, amelyekkel sújtják a taxis szakmát. Lehet, hogy nem fontos, nem alapvető kérdések ezek, de bosszantóak akkor, ha igazságtalannak érezzük. Az egyik ilyen dolog a **környezetvédelmi igazolólap**, vagyis a zöldkártya. Taxigépköcsi esetén ennek érvényessége megmagyarázhatatlan módon rövidebb időszakra szól, mint más járművéké. Vajon miért? A taxi ma már nem megy kiemelkedően sokat! Nem használódik el jobban!

A másik ilyen dolog a **műszaki vizsga**. A taxi személyeket szállít, tehát évente kell vizsgára vinni. Fogadjuk el. A vizsgasoron megvizsgálják, mint bármely más autót. Rendben van. De akkor miért kerül a vizsgadíj másfélszer annyiba?

Biztosítás. A biztosítótársaságok túlnyomó többsége még mindig pótdíjjal bünteti a taxit. Vajon miért? Milyen statisztika igazolhatja azt, hogy a taxik többször törnek? Vagy többször lopják el? Nincs ilyen statisztika, sőt az ellenkezője az igaz. Taxit ritkábban lopnak, mert feltűnőbb, mert esetleg többen figyelik, és nem utolsósorban azért, mert a taxis benne ül! Napi 12-16 órát!

Parkolás. Akad olyan kerület, ahol a taxis vállalkozó csak azért nem kapott lakossági parkolási engedélyt, mert a rendszámából kikövetkeztették(!), hogy az a gépkocsi valószínűleg taxi...

Taxióra-rendelet korszerűsítése

A közelmúltban súlyos baleset részese volt egy kollégánk. Korszerű autója lévén a bekapcsolt

biztonsági öv és a légszák megmentette a nagyobb sérülésektől. Csak a középkonzol elé beszerelt taxióra vágta tropára a térdét. Örök életében bicegni fog. A mai szabályozás szerint ugyanis a taxiórában lévő adattárolónak, kijelzőnek, kezelőegységnek és nyomtatónak egy egységet kell képeznie. Nem lehet a nyomtatót mondjuk a két ülés közé, a kijelzőt az utas elé – esetleg a belső tükörbe – a kezelőegységet pedig a gépkocsivezető keze ügyébe szerelni. Pedig jó néhány országban ezt már megoldották. Még olyanban is, amelyik most velünk együtt fog csatlakozni az Unióhoz...

Maximált tarifa emelése

300-240-60 és 420-336-84. Bizony, bizony már harmadik éve dolgozunk ezekkel az értékekkel (Budapesten). Tarthatatlanságát jól mutatja, hogy például az alapdíj tekintetében már a taxitársaságok is a maximumon vannak, pedig egyik sem a túlzottan magas tarifáról híres... Amikor a főváros meghozta rendeletét a Budapesten alkalmazható legmagasabb tarifáról, még félévenkénti felülvizsgálat szerepelt az indoklásban. Ettől ma már nagyon messze vagyunk, jelenleg a „kutya sem” foglalkozik ezzel a kérdéssel. A „minden mindennel összefüggé szakmában” elvet mutatja remek példaként az a tény, hogy a maximált tarifa tulajdonképpen

nem is lenne kevés, ha jobb lenne a kihasználtságunk. Jobb lenne a kihasználtság, ha több lenne az utas, vagy kevesebb lenne a taxi. Kevesebb kenne a taxi, ha végre el lehetne már érni a létszámkorlátozást. El lehetne érni a létszámkorlátozást, ha lenne aki... és ez így folytatható a végtelenségig.

Hatékony ellenőrzés

Véleményem szerint minden eddigi nyűg alfája és ómegája az ellenőrzés kérdése. Nem lenne annyi utaspanasz, ha nem vernék át némelyek az utasokat. Nem vernék át az utasokat, ha hatékonyan működne az ellenőrzés. Nagyobb lenne a bizalom, ha nem lenne annyi utaspanasz, átverés. A kör bezárult. Nekem sokszor és sok helyen hangoztatott meggyőződése, hogy ebben a szakmában pontosan annyi csirkefogó van, mint bármelyik másban. Se több, se kevesebb. Csak „kirakatban” lévén, sokkal jobban látszik. De éppen emiatt, az ellenőrzés eredmények is sokkal látványosabbnak kellene lennie!

És ne tessék nekem olyan hírekkel jönni, hogy háromszáznál több taxist elmarasztaltak, mert nem volt a kocsik oldalán a – teljesen felesleges – engedélyszám! Vagy öt másodperccel később adott nyugtát! Tessék megfogni az engedély nélkül dolgozó kontárt, a három kilométeres útért nyolcezeret kérő hiénát,

meg az utast fenyegető, zsaroló, esetleg kirabló „taxist”! Tessék megfogni, és elvenni az eszközt, engedélyt. Tessék megbüntetni, de úgy, hogy érezze! És tessék ezt csinálni egy darabig heti hét napon át! Éjszaka is. Pár hét, hónap alatt alapjaiban változna meg a taxisokról alkotott vélemény...

Szabályozott létszám

Érdemes még ezzel foglalkozni az Alkotmánybíróság elutasító határozata után? Persze hogy érdemes! Az a határozat ugyanis – sokszor leírtuk már – nem a tényt kifogásolta, hanem a formát! Nem azt mondta ki, hogy nem lehet létszámot korlátozni, hanem azt mondta, hogy így nem lehet! Indok nélkül, csak úgy „hasraütve”. Igenis érdemes foglalkozni ezzel a kérdéssel, mert ez is – mint sok más – összefügg az alapproblémával. Az pedig az, hogy kevés az utas, kevés a bevétel...

Biztosan lehetne még folytatni nyűgeinket, és kérem is az utcán dolgozó kollégákat, hogy osszák meg velünk panaszait, észrevételeiket. Igyekszünk ugyan naprakészek lenni, de sok hír, probléma el sem jut hozzánk. Főleg vidékről jön kevés információ, pedig biztos vagyok benne, hogy ott sem mennek rendben a dolgok. Visszatérve tehát az alcímben feltett kérdéshez: szerinted mivel foglalkozzon az érdekképviselő?

– N. Z. –

* TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE *

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

Érdeklődni: 06/30-932-4457



320-as BRG URH eladó.

Érdeklődni: 06/30-932-4457



Eladó 98-as Ford Galaxy 1.9 Tdi (90 LE) 7 üléses, digit klímával, összes gyári extrával, kifogástalan állapotban. Irányár: 2,7 Mft, esetleg hitelre is.

Érdeklődni: 06/20-368-1693



1996-os Citroën ZX dízel combi, állítható szervokormányval, 2 elektromos ablakkal, elektromos

tükörrel, tetősín keresztpánttal, csomagterrolóval, központi zárral + 2 gumifelnivel, 6,5 literes városi fogyasztással eladó. Irányár: 1.190.000 Ft.

Érdeklődni: 06-30/341-5676, 06-20/594-8843.



VW Passat 1.9 D GL. Combi, türkiz színű, 1992. évjáratú eladó. ABS, központi zár, immobilizer, vonóhorog. Irányár: 1,2 Mft.

Érdeklődni: 06-20-352-5972



Eladó MAXXON térerőmérővel, irányár: 80.000,- Ft., kódkiíró vevővel, irányár: 40.000,- Ft.

Érdeklődni: 06-70/383-8805



Nyaraló kiadó! Kenesén 2-3 ágyas szobák, csendes helyen, olcsón, egész szezonban kiadók.

Érdeklődni: 06-30/942-1366, vagy City 22, 06-30/397-2949,



Volkswagen Passat 1.9D szívdízel, kéziváltós 1991-es fehér színű eladó. 4 el. ablak, centrál., riasztó, rablásgátló, vonóhorog, előmelegítő állófűtés, Rase'93 óra, AET előkészítés, Tornádó csonk. Irányár: 990.000,- Ft.

Érdeklődni: 06-30-659-2777

FIX TARIFA

- Érvek és ellenérvek -

Szinte lerágott csont már a fix tarifa kérdése, de annak, hogy mégis elővesszük, igen nyomós oka van. Jelesül az, hogy az eddigi merev elutasítások után végre konstruktív hozzáállás látszik megjelenni a kormányzat részéről. Igaz, hogy egy fecske nem csinál nyarat, de legalább jelzi, hogy valószínűleg lesz nyár...

Mi is az a fix tarifa? Gondolom, senkit nem kell felvilágosítani arról, hogy jelenleg a taxiszigetelés a szabadáras kategóriába tartozik. Ezt a tényt csak némileg korlátozza a néhány városban, köztük Budapesten bevezetett tarifamaximálás. Adott tehát ebben a környezetben a felső határ, de nem adott az alsó. Mindannyian tapasztaljuk a társasághoz tartozó taxisok jogos igényét, hogy legyen már magasabb a kilométerdíj, és ismerjük a társaságvezetők véleményét is, amely szerint akkor rögtön kevesebb lenne a fuvar. Ez persze igaz, abban az esetben, ha a megrendelő más, olcsóbb társaság szolgáltatását is igénybe vehetné. De rögtön nem igaz, ha kötelezően minden taxis azonos tarifával járna. Ha nem lehetne olcsóbb taxit keresni, mert nincs ilyen. *Nézzük tehát meg, hogy milyen érvek szólnak a fix tarifa mellett:*

Kiszámíthatóság

A kedves állandó utas előre tudná, mennyit fog fizetni egy adott útvonalon. Teljesen mindegy, melyik társaság autójával utazik, esetleg mezítlábast vesz igénybe. A régi szép időkben gyakran akadt olyan utasunk, aki már beszálláskor markában szorongatta a viteldíjat, és az út végén az tényleg annyi volt! Ma pedig akár 100%-os különbségek is lehetnek, teljesen szabályos fuvarozás esetén is. Itt jegyzem meg zárójelben, hogy a fix tarifa nem jelent egyúttal egy tarifát is! A tarifák tényleges kialakítása során lehet fix nappali, fix éjszakai, fix csomag stb. A lényeg persze, hogy mindenképpen egyszerű és áttekinthető legyen.

Egységesség

A fix tarifa igen nagy mértékben segít a mezítlábastaxison és esetleg sújthatja a társasági taxist. Ez azonban nem azonos mértékben és főleg nem azonnal jelentkezik. Sajnos el kell fogadnunk, hogy az utas ma nem csak azért nem ül be a droszton a matrica nélküli kocsiba, mert telefonon olcsóbbat is hívhat, hanem legfőképpen azért, mert elveszett a bizalom. Fél, hogy becsapják! És sajnos sok esetben féltelme be is igazolódik. Nehéz lesz tehát visszanyerni az utasok bizalmát, de nem lehetetlen. Sokat segíthet ebben a kiszámítható fix tarifa bevezetése, és az ellenőrzés, szankcionálás hatékonyságának növelése. De ez már egy másik történet...

Minőségjavulás

Nyilvánvaló, hogy azonos tarifát használó taxisok közül az utas a szebb, jobb, korszerűbb autóra fog beülni. A piszkos, elhanyagolt kocsik tulajdonosai kénytelenek lesznek megelégedni a maradékkal. Ami nem lesz sok. A taxis a saját érdekében is rákényszerül, hogy fejlesszen, minőséget javítson. Ez pedig biztos, hogy a szakma javára válik majd.

Droszt és leintés

Hangsúlyozom, hogy a változások nem alakulnak ki egyik napról a másikra. De hosszú távon biztosan megszaporodna a leintések és droszton beülések száma. Azok a kollégák, akik ma csak kényszerből fizetik az egyre magasabb társasági tagdíjakat, megfontolhatnák, hogy újra mezítlábast legyenek, még akkor is, ha ez visszalépésnek tűnik.

Most nézzük az esetleges hátrányokat:

Fuvarszám-csökkenés

Ez bizony lesz, hiszen a fix tarifa mértéke nyilvánvalóan magasabb lesz a társaságok által ma alkalmazott kedvezményes díjnál. De messze nem olyan mértékben, ahogy ma riogatjuk egymást vele. Meggyőződésem ugyanis, hogy már ma is jóformán csak az utazik taxival, akinek muszáj, vagy akinek a cége kifizeti. Az évente egy-két alkalommal taxiba ülő esetű megrendelő nem érzékeli a különbséget, a céges megrendelő meg majd belenyugszik, ha nincs lehetősége mást választani. A fix tarifa alkalmazása során viszont tényleges verseny alakulhat ki a társaságok között, nem az olcsóság, hanem a szolgáltatás minősége lehet a döntő.

Társasági csődök

Lehet. Elképzelhető, hogy egy-két kisebb társaság idővel áldozataul eshet a fix tarifa kiváltotta fuvarszám-csökkenés, és az ennek folyamánként előálló létszámcsökkenés kihívásának. Ez azonban közel sem biztos, és közel sem azonnali. Megfelelő marketingmunkával és a szolgáltatási szint növelésével túlélhető ez a krízis is.

Lehetne még sokáig folytatni az előnyök és hátrányok felsorolását, és nyilván kell is ezeket vizsgálni, ha a fix tarifa bevezetésének lehetősége konkrétummá válik. Én személy szerint biztos vagyok benne, hogy az előnyök messze meghaladják a hátrányokat, amit bizonyít nem egy nyugati ország példája is. Szintén bizonyító erejű az ellenpéldák sora, hogy csak egyet említek, Svédországban, Stockholmban szinte elszáradt a pokol, amikor felszabadították a tarifákat (Habár érdekes módon felfelé

mentek, nem lefelé, mint nálunk. Ez valami magyar sajátosság lenne?).

A hatósági fix tarifa mértékének megállapítása természetesen az önkormányzatokhoz telepítve működne csak megfelelően, ott is csak úgy, hogy a szakmai érdekképviseletek jóváhagyása elengedhetetlen lenne. Maga az elv nem ütközik jogszabályba, főleg nem az Alkotmányba, mint ahogy azt a következő Alkotmánybírói idézetek is bizonyítják:

„A személytaxi szolgáltatás rendeltetése a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy a tömegközlekedési eszközök igénybevétele helyett vagy amellett, a menetrendtől eltérő útvonalakon vagy időpontokban is biztosítsa a felmerülő közlekedési szükségletek teljesítését. E lakossági és idegenforgalmi fogyasztói igények kielégítése szükségessé teheti, hogy a személytaxi-szolgáltatás elérhető és kiszámítható áron működjön.”

„...nem alkotmányellenes az, ha az ármegeállítást az állam a fogyasztói érdek védelmét szolgálva lehetővé teszi. A hatósági ármegeállítást nem sérti a gazdasági verseny szabadságának az Alkotmány 9.§ (2) bekezdésében deklarált elvét sem, mert a személytaxi-szolgáltatásban részt vevő vállalkozók mindegyikére azonos szabályozást ad egy adott településen belül.”

„Az állami eszközök közé tartozik – alkotmányos keretek között – a tisztességtelen piaci magatartás szankcionálása... Mindebből következően egy szolgáltatás legmagasabb árának megállapítása akkor lehet indokolt, ha arra a piaci verseny rendellenességeiből, illetve hiányából származó hátrányok megszüntetése érdekében kerül sor.”

„...nem tekinthető eleve és fogalmilag elmentésnek a piacgazdasággal és a verseny szabadsággal, ha ezen a piacon is hatósági ár érvényesül.”

„Lényeges szabálynak tartom, hogy az önkormányzatoknak figyelembe kell venniük a kamara, a fogyasztóvédelmi hatóság és a taxis érdekképviseleti szervezetek véleményét is”

Fenti idézetek az Alkotmánybírók 782/B/1998 AB határozatából, valamint dr. Kukorelli István és dr. Bagi István alkotmánybíró párhuzamos indoklásából származnak, amely a maximált ár alkalmazhatóságának alkotmányossági vizsgálata nyomán született. Véleményem szerint megállapításai a fix hatósági árra is ugyanúgy alkalmazhatók.

-oli-

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!

A fantomkép is segített a felderítésben

Lakat alatt a fegyveres rabló

Március utolsó napján a Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság nyomozói Polgárdiban elfogták azt a 21 esztendő fiatalembert, aki január 17-én kora hajnalban pisztollyal próbált meg egy taxist kirabolni a megyében.

Magazinunk korábbi számában beszámoltunk arról a sajnálatos fegyveres rablótámadásról, amely január 17-én reggel Emmaróza település határában történt. Mint akkor hírül adtuk, azon a januári reggelen, hajnal öt óra körüli időben a taxi gépkocsivezetője egy utast vett fel a székesfehérvári vasútállomáson. Az akkor 22 év körülinek mondott, kb. 170 centiméter magas, fekete, rövid hajú férfi Lepsénybe óhajtott eljutni és a viteldíjról érdeklődött. Miután elfogadhatónak találta a fuvardíjat, a gépkocsi hátsó ülésére, a sofőr mögé beült és a kocsi elindult. Út közben semmi gyanúsítást nem észlelt a taxis, ám ahogy Emmaróza határába értek, az utas elővette fegyverét, majd a gépkocsi vezetőjét értékeinek átadására kényszerítette.

A taxis megállt és a pisztoly láttán átadta mintegy 20 ezer forintnyi bevételét. A támadó ekkor kiugrott az autóból és gyalog igyekezett elmenekülni a helyszínről, ám a sofőr megpróbálta lefegyverezni a támadóját. Karjára, kézfejeire többször rányomta az ajtókeretet, ennek hatására a pisztolyt el is ejtette, amely az autó alá esett. A rabló nem csak a karján és kézfején, hanem az arcán is megebesült a dulakodásban, ám az értékek hátrahagyásával azonban mégis sikerült kerek oldania.

Az életveszélyt is vállaló taxis ezután értesítette a rendőrséget. A helyszíni szemle során derült ki, hogy a gépkocsi alá keveredett pisztoly nem éles lőfegyver, de ezt külsejéről és kialakításáról nem lehetett megállapítani. Az áldozat részletes és igen jó személyleírást adott támadójáról – tudtuk meg R. Szabó Ágnestől. A Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság sajtóreferense magazinunknak elmondta: – A nyomozás nagy erővel indult meg, még forrónyomon, ám ez az első napokban nem vezetett eredményre. A taxis részletes eset- és személyleírása nagyban segítette a nyomozók munkáját. Grafikus közreműködésével fantomképet készítettünk, és a klasszikusnak nevezhető nyomozati módszereket kezdték alkalmazni kollégáim. Ennek része az is, hogy a nyilván- tartásból ellenőrzik mindazokat, akik korábban már hasonló bűncselekményt követ-

tek el. Anélkül, hogy minden nyomozati részletet elmondanék, ennek az aprólékos munkának eredményeként végül a detektívek eljuttattak a 21 esztendő csösz D. Viktor büntetett előéletű fiatalemberhez, akit végül március 31-én Polgárdiban elfogtak és őrizetbe vettek.

Kihallgatásakor előbb próbálta tettét tagadni a rablóval gyanúsított férfi – folytatja R. Szabó Ágnes –, ám amikor több személy közül a taxis egyértelműen felismerte és kiválasztotta januári támadóját, a kihallgatás vezetőinek nem volt kétségük, hogy a tettest fogták el. Később a személyi és tárgyi bizonyítékok hatására előbb részleges, majd teljes beismerő vallomást tett D. Viktor, akiről idő közben az is kiderült, hogy január 20-án a Székesfehérvári Városi Bíróság – az általa elkövetett rablás után három nappal – súlyos testi sértés miatt, egy másik ügyben, hat hónap börtönbüntetésre ítélte, amelynek végrehajtását két évre felfüggesztette – tudtuk meg a sajtóreferenstől.

A vizsgálók a gyanúsítottat őrizetbe vették és kezdeményezték előzetes letartóztatását, amelyet, az előzmények figyelembe vételével nem kétséges, hogy a bíróság elrendel. A rablás alapesete kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető, ám annak ismeretében, hogy D. Viktor büntetett előéletű és már egy felfüggesztett börtönbüntetése is van, nem valószínű, hogy a bíró a minimumtételhez fog ra-

gaszkodni, arról nem is szólva, hogy a taxis közfeladatot ellátó személyként fokozott büntetőjogi védettséget élvez, ami a rablóra nézve igencsak hátrányosan hat.

R. Szabó Ágnes végül az eset tanulságaként megjegyezte: most szerencséje volt a taxisnak, hogy támadója játékpisztolyt használt és „csupán” súlyos testi sértéssel megsúgta ezt a támadást. A jövőben azonban senki ne kockáztassa az életét, inkább próbáljon meg a bajba jutott minél több használható információt megjegyezni támadójáról, hogy a későbbiekben ezek segítségével szolgálhassanak a nyomozóknak a tettes elfogásában. Fontos lehet a személyleírás, a ruházat pontos rögzítése, különböző érdekességek, például tetoválás, testékszer megfigyelése. De segítség jelenthet a beszédstílus, akcentus felidézése vagy éppen valamely testi vagy szervi elváltozás, sérülés, anyajegy, májfolt megjegyzése is. A küzdelem, a harc viszont nem csak a támadó elszántságát erősítheti, hanem félelmét is, így könnyen előfordulhat, hogy az ellenállás sokkal agresszívebb támadást kényszerít ki a támadóból, mint amire eredetileg felkészült, s ilyenkor beláthatatlan következményei lehetnek a dulakodásnak. Mindezek fontosak, de egyet senki ne hagyjon figyelmen kívül: a bekövetkezett sérelem után azonnal értesítsék a rendőrséget, mert az ilyenkor elvesztegetett idő a nyomozást nagyban hátráltatja.

k. z. t.



HomePC
Számítástechnika
1036 Budapest, Kikóronu. 4.
Tel: 436-0312 Fax: 436-0313

Gyári új
Maxon
Yaesu
Kenwood
URH készülékek
kódadóval
0% előleggel
elvihetők,
6-36 havi részletre!

BR CAR KET
2085. Pilisvörösvár, Szondi u. 12.
Tel: (26)530-038 Fax: (26)530-035;
AUTÓGÁZ
BESZERELÉS
10 ÉVES TAPASZTALATTAL

Minden hengerenkénti
befecskendezésű, hagyományos,
és műanyag szívócsonkos, 3-12
hengeres gépjárművek
átalakítása.

Taxisoknak speciális kedvezmény
részletfizetési lehetőséggel!

Részletes tájékoztató:
www.extra.hu/brcar
A májusi számban részletes
információk lesznek olvashatók az
új befecskendezéses rendszerről.

LESZ-E VALÓDI ÉRDEKVÉDELME A TAXISOKNAK?

A címben feltett kérdésre valószínűleg sokféle választ lehetne adni. A többség bizonyára nem hisz már abban, hogy a dolgok jobbra fordulhatnak. A kötelező optimizmussal pedig más kérdésekben is „tele a padlás”. Az utóbbi évek a taxizásban nem számítanak sikeres időszaknak. Több mint egy évtizede még a létszámot is korlátozta az akkori politika a taxisok kedvéért, igaz, ezzel csak igen rövid ideig büszkélkedhetett a közösség, mert szinte napok alatt sikerült „belülről” megfúrni a döntést. Néhány év elteltével akadt még egy-egy próbálkozás, de ezekből az idő múlásával csak nyúg lett. Hiába kell sárga rendszám, taxivezetői vizsga és még sok egyéb más, ha a fehér rendszámmal dolgozók minden következmény nélkül vihetik az utasokat. Nincs visszavont engedély, megindított és végig vitt etikai eljárás. A taxizást körülvevő jogszabályi környezet elnagyolt, korszerűtlen, nem lényegre törő. Ez ellen pedig csak a szakmát képviselők tehetnek, ha akarnak és ha tudnak. Sajnos hosszú évek óta semmi látszata nincs az ilyen tevékenységnek. Az érdekképviseltek többsége eltűnt, tönkrement, kivonult. Az ok pedig egyszerű, az alacsony létszámú tényleges tagság

sem fizetett tagdíjat. E nélkül pedig nem lehet faxot, számítógépet, telefont, papírt, ceruzát stb. venni. Nem beszélve az irodáról, a fűtésről, világításról, bérleti díjról és nem utolsósorban a fizetésről. A taxisok többsége azt mondja, hogy előbb bizonyítsanak az érdekvédők, majd utána belépnek hozzájuk és fizetnek is, ha van eredménye tevékenységüknek. Olyan, amit a kollégák is jónak látnak. Ugyanakkor könnyen belátható, hogy pénz nélkül nincs érdekvédelem. Róka fogta csuka, az eredményt pedig mindenki saját bőrén érezheti.

A következő, igen tanulságos közvélemény-kutatásból kiderül, nagyon komoly igény lenne az érdekképviselőre, csak azt attól a kamarától várják a kollégák, amelynek ez nem lehet feladata. A kamara köztestület, és nem láthat el szakmai érdekvédelmet.

A BKIK VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya által rendelt közvélemény-kutatás a szakmai problémákra is rávilágít. Az anyagból sokféle következtetés levonható országosan is. A megyei kamarák és országos érdekképviseltek számos megfontolandó ötletet meríthetnek belőle.

A KIZÁRÁSHOZ VEZETŐ OKOK, A KAMARA FEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

- Kutatási jelentés a BKIK VI., Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Választási Osztályából kizárt vállalkozásokról -

Bevezetés

2003 januárjában a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megbízásából az ANOVA Bt. közvélemény-kutatást végzett a VI., Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Választási Osztályának volt tagjai között. A kutatás azokra a volt kamarai tagokra fókuszált, akik a kötelező kamarai tagság 2000. november 1-jei eltörlése után a kamarai tagság fenntartása mellett döntöttek, 2003 januárjától azonban tagdíj-befizetésük elmaradása miatt a BKIK kizárta őket a kamarából. Ez a kizárás a kutatás eredményei szerint legtöbbször egyáltalán nem érte váratlanul, azaz tudatosan nem fizettek tagdíjat, kilépési szándékukat fejezve ki ezzel.

Ugyanakkor ez a közel 240 ember, akikre a kutatás irányult, korábban, a kötelező tagság megszüntetését követően mind a kamarai tagság fenntartása mellett foglalt állást, ami arra utal, hogy mindannyian valamilyen elvárással éltek a kamara felé. A kamarai tagdíjfizetés tömeges elmaradása a VI. kamarai osztály tagjainál arra utal, hogy e vállalkozások elvárásainak a kamara jelenleg valamilyen szempontból nem tesz eleget.

A kutatásból kiderül, hogy milyen elvárásokkal éltek azok a VI. kamarai osztálytagok, akik önkéntes alapon is tagjai maradtak a kamarának, de az elmúlt évek tapasztalatai alapján kiléptek belőle, másfelől, hogy milyen elvárásaiknak nem felel meg a kamara, és végül, hogy lehet-e, és hogyan lehetne „visszacsbítani” őket, azaz milyen lenne szerintük az a kamara, aminek szíve-

sen lennének tagjai, mit kellene tennie a kamarának azért, hogy a VI. osztály taglétszámának csökkenését megállítsa, esetleg a folyamatot megfordítsa.

A kutatás módszertana

A VI. osztályba tartozó vállalkozások jellemből adódóan a kutatás alapvetően strukturált kérdőíven alapuló telefonos megkérdezéssel zajlott, azonban a szociológiai kutatás szempontjából alacsony létszám (239 fő) és a kamara adatainak viszonylag alacsony mértékű megbízhatósága miatt a kvantitativ, kérdőíves kutatás mellett mélyebb információkat nyújtó kvalitatív, interjú módszer is igénybe vettünk a tagdíj-fizetés elmaradását okozó problémák felderítésére.

A rendelkezésünkre bocsátott adatbázis alapján a kutatás alapjául szolgáló 239 fő valamivel több mint felét sikerült az elérésre lehetőséget adó módon beazonosítani (44% volt az azonosíthatatlan, illetve rossz telefonszámok aránya). A megkeresést egyértelműen elutasítók aránya viszonylag alacsony volt (10% alatti, 22 fő), de – az érintett szakmák jellemből fakadóan – jó néhányan voltak, akiket nem sikerült elérni, vagy szervezési, időpont-egyeztetési problémák miatt nem sikerült velük kérdőívet, illetve interjút készíteni. Néhányukról kiderült, hogy már korábban megszüntették kamarai tagságukat. Akadtak olyanok is, akik kérdőívet vagy interjút nem vállaltak, de a telefonbeszélgetés során röviden kifejezték véleményüket a kamarától, ezeket szintén felhasználjuk a tanulmányban.

A kutatás keretében végül összesen 73 telefonos kérdőív került kitöltésre, további 7 fővel interjú készült.

A mélyinterjú módszer kifejezetten a vélemények kevésbé strukturált, részletesebb, kötetlen kifejtésére épül, ezáltal a problémák jobb, mélyebb megértését teszi lehetővé. Összesen 10 mélyinterjú készült. Az interjúalanyok legnagyobb részét a januártól kizárt taxisok tették ki (7 fő), de „ellenpontként” megkerestünk néhány kamarai tagot is, azt remélve, hogy ők választ tudnak adni arra, miért jó, miért érdemes kamarai tagnak lenni, azonban a felkérésre kamarai tagok legtöbbször erősen kritikus szemmel értékelték a kamara tevékenységét, emiatt egyben kezeljük őket a kizárt válaszadókkal.

A válaszolók

A kérdőíves felvételben megkérdezték döntő többsége, 84%-a taxis vállalkozó volt, ez a vállalkozói kör adja a kilépett vállalkozások többségét, a válaszokban is az ő véleményük jelenik meg a legmarkánsabban, leghangszúlyosabban. A válaszolók 12%-a fuvarozó vállalkozó volt, egy olyan vállalkozást találtunk, amely mindkét tevékenységet végzi, két olyat, amely a VI. osztály profiljába tartozó egyéb tevékenységet végez (kölcsonzés, szerelés). A cégek jellemzően (90%-ban) ezt az egy tevékenységet végzik, nem „több lábon álló” vállalkozások, tehát nagyon szorosan függenek az általuk végzett tevékenység lehetőségeitől, jövedelmezőségétől. A vizsgált vállalkozások csaknem kivétel nélkül egyéni vállalko-

zők (a megkérdezett taxisok egy kivétellel mind ilyenek voltak, csak a fuvarozók között találtunk egy kft.-t és egy rt.-t). A taxisok többsége ugyanakkor nem „mezítlábás”, csaknem 80%-uk kapcsolatban áll valamely nagyobb fuvarszervező taxis céggel, közülük a legtöbben a City Taxitól, a 6x6 Taxitól, a Rádió Taxitól szerzik a fuvarokat, de más cégek, pl. Budataxi, Budapest Taxi is említésre kerültek. (Figyelemre méltó, hogy sokan nem merték elárulni, melyik cég számára dolgoznak.) A fuvarozó cégek között is találtunk olyat, amely valamilyen fuvarszervező céggel áll kapcsolatban. Mivel a vizsgált vállalkozási kör kis létszámú és meglehetősen homogén, nincsen értelme bizonyos csoportok egymástól elkülönített elemzésének, ezért a továbbiakban a kérdőívre választ adott vállalkozásokat egy csoportként kezeljük.

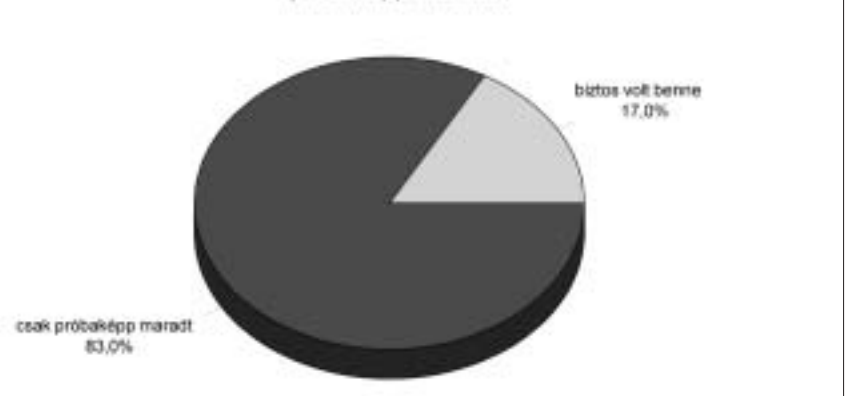
Az interjúalanyok részben hasonló vállalkozói körből kerülnek ki, a legtöbben szintén taxizásból élnek, általában egyéni vállalkozóként, van, aki nagyobb fuvarszervező taxis cégnek dolgozik ekként (a Tele5 Taxinál, Taxi 2000-nél, Rádió Taxinál, Budataxinál) és van aki magántaxisként, önállóan szerez fuvarokat. Az interjúkban ugyanakkor igyekeztünk másfajta vállalkozásokat is felkutatni, így a megkeresettek között volt egy egyszemélyes futárcég, egy 12 főt foglalkoztató közepes méretű szállítómányozó cég, egy kb. 30 taxist foglalkoztató taxis szervezet, valamint egy többprofilú taxis-fuvarozó cég képviselője is. A megkérdezettek nagy része hosszú idő óta, 15-25 éve dolgozik a szakmában, jelentős szakmai tapasztalattal rendelkezik, és a szakma szervezeti alakulására-átalakulására is hosszú idő óta rálátással bír.

Az önkéntes tagság vállalásának indokai, a kamarával kapcsolatos elvárások

Az alapfeltevés szerint – amelyet a kérdőív, illetve az interjúk tapasztalatai jórészt igazoltak is – a kamarai tagság fenntartása a vállalkozások többségénél a kamarával kapcsolatos konkrét elvárásokhoz kötődött. A kérdőívekre válaszolók és az interjúalanyok többsége abban bízott, hogy a kötelező tagság megszüntetése után „másképp mennek majd a dolgok”, akart adni egy esélyt a kamarának, hátha tesz valamit a VI. osztályba tartozó vállalkozásokért. A bent maradók jelentős része tehát egyfajta „próbaidőt” adott a kamarának, egyértelműen erre utal, hogy a kérdésre határozott választ adó vállalkozások 83%-a úgy nyilatkozott, hogy elsősorban ki akarta próbálni, hogy mit nyújt a kamara, hogyan reagál arra a kihívásra, amelyet önkéntes jellege jelent.

A kérések tapasztalatai alapján a legtöbben az érdekképviseleti funkció erősödését várták az immár nem kötelező kamarától, a válaszolók csaknem 70%-a egyértelműen számított erre, tehát függetlenül attól, hogy a kamara hivatalosan nem érdekvédelmi, hanem köztestületi szerv, elsősorban érdekvédelmi szervezatként tart-

Biztos volt benne a vállalkozás, hogy kamarai tag akar maradni, vagy csak próbaképp maradt?



ják (tartották) számon tagjai. Ez a felfogás nemcsak a VI. osztály tagjai között elterjedt, a IX. osztály tagjai között végzett korábbi kutatás is erre az eredményre jutott, úgy tűnik, hogy ez tevékenységi körtől függetlenül fontos elvárása a vállalkozásoknak a kamarával szemben. Más tekintetben a bentmaradás jellemző motivációi némiképp eltérőek voltak a IX. osztály tagjaiétól, amelyet a végzett tevékenység eltérő jellege magyaráz.

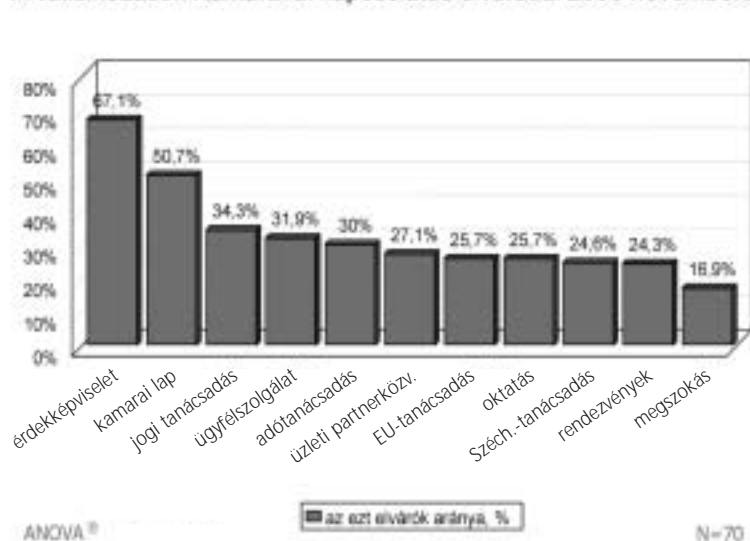
Sok vállalkozó számára volt fontos a kamarai lap, az Üzleti 7 is, bár ez önmagában a legtöbb esetben nem indokolta a kamarai tagság fenntartását. A különféle kérdésekkel (pl. adó, jogi, EU-s ügyek) kapcsolatos tanácsadás, ügyfélszolgálat, üzleti partnerközvetítés, oktatás, rendezvények sokkal kevesebb vállalkozás elvárásai között szerepeltek hangsúlyosan, mint az érdekképviselet. Többen kiemelték, hogy az adó- illetve jogi tanácsadást a vállalkozás könyvelője ellátja, ezért nincs rá szükség, a tanácsadás, oktatás kis jelentőségét többen azzal magyarázták, hogy ezt a szakmát „csak az utcán lehet megtanulni”, emellett a megkérdezettek többségét kitevő taxisok

között munkájuk jellegéből adódóan gyorsan terjednek az információk, az üzleti partnerközvetítés szintén a szakma jellegéből adódóan sokak számára felesleges. A nyílt kérdésre adott válaszokban ugyanakkor kiderült, hogy más típusú szakmai segítségre lenne igény, pl. kocsicserével kapcsolatos tanácsadásra, a vállalkozás fejlesztésével kapcsolatos tanácsokra, egyéb szakmai segítségre. A megszokás, úgy tűnik, önmagában nem játszott fontos szerepet a kamarai tagság fenntartásáról hozott döntésben, bár ezt a nyílt kérdésekre adott „spontán” válaszok valamelyest árnyalják: többen említették, hogy ha nem is egyetlen szempontként, de szerepet játszott döntésükben ez a tényező.

Az interjúk hasonló képet rajzolnak ki a kamarával kapcsolatos elvárásokat tekintve. Többen említették az érdekképviseleti szerep, méghozzá – mivel a válaszolók többsége taxis – az utcán taxizó kisvállalkozások érdekképviseletének erősödésével kapcsolatos várakozásukat:

„Bízom abban, hogy változnak a kamarai vezetők, hátha lemondanak, ha sokan kilépnek, és bekerülnek olyanok, mint én. (...) Ha-

A vállalkozások Kamarával kapcsolatos elvárásai 2000 novembere után



ANOVA®

■ az ezt elvárók aránya, %

N=70

vi 15.000 forintot is fizetnék a kamarának, ha elintéznék, hogy a taxitársaságnak csak a felét kelljen fizetni (a tagdíjnak, ami jelenleg az interjúalanynál 34.000 Ft/hó).” (S.J.)

Több kérdőív-válaszoló és interjúalany említette azt a speciális tényezőt, hogy azért tartotta fenn kamarai tagságát 2000 novemberét követően is, hogy „tartozzon valahova”, azaz valamilyen szakmai közösség tagjának érezhesse magát, de csak ezért lényegesen kisebb összeget lennének hajlandók befizetni.

„A kötelező tagság megszűnése után 3.000 Ft volt a tagdíj, én azért maradtam bent, hogy tartozzak valahová, de felemelték a díjat és ez azért annál már több, hogy csak a valahová tartozásért legyek tag.” (F.Gy.)

Ezt a „tartozni valahová”, egy szakmai közösséghez érzést többen említették nem csak a kamarai tagság indokaként, hanem a nagyobb taxis társaságok keretében történő fuvarozás indokaként is. „A nagy taxis cégek-nél dolgozó kollégákkal néha beszéltek telefonon, (...) van, aki ugyanígy ellenne a saját fuvarjaival de csak azért, hogy tartozzon valahová befizeti ezt a 25.000,- Ft-ot havonta.” (Pf.1.)

Néhányan ugyanakkor azt mondták el, hogy megszokásból, vagy azért maradtak tagok az önkéntes tagság bevezetése után is, mert nem tudatosodott bennük az, hogy már nem kötelező a tagság.

„Miért maradtam tag 2000. novemberét után? Jó kérdés, nem nagyon tudok rá válaszolni, talán megszokásból, rutinból, aztán mikor rájöttem, hogy nincs értelme, nem fizettem tovább a tagdíjat.” (M.P.)

Ez a csoport a kérdőívek adatai alapján is kimutatható, a megkérdezettek 15-20 %-a nem tudott számot adni arról, hogy miért, milyen szándékokkal maradt bent a Kamarában, egy részük esetében nem is a vállalkozó hozta meg a döntést, hanem pl. a vállalkozás könyvelője.

„A könyvelő intézte ezt is (...) nem is tudom, miért hagytam ott, talán mert jött valami nagyobb összegű csekk, és úgy gondoltam, ezt nem fizetem be és kérdeztem a könyvelőt, mi van, az meg mondta, hogy semmi, nem kötelező befizetni. (...) Amnyi helyre fizet az ember ilyen kis megterheléseket, hogy szelektálni kell. Persze így önmagában nem sok, de a semmiért, meg hogy nem kötelező, kiesett.” (Pf.1.)

Néhányan konkrét elvárások nélkül, „hátha lesz valami” – szemlélettel maradtak kamarai tagok, egyikük megfogalmazása szerint: „nem voltak különösebb elvárásaim, úgy gondoltam, meglátjuk, esetleg még fontos lehet, jól jöhet a kamarai tagság.” (kérdőív)

Végül több interjúban felmerült, hogy egyes vállalkozók a számukra fuvarokat szervező cég vezetőségének nyomására maradtak kamarai tagok.

„(Az egyik taxis társaságból) elég sokan vannak bent, mert ők egy szövetkezet, van 400 tulajdonos, még jó, hogy elmennek, mert a vezetése az ő érdekeiket képviseli, sokan azért nem is léptek ki, mert elmennek a vezetőikkel és szavaznak vele együtt. Van hogy be

is mondják a rádióban, hogy gyerekek, most ennyien menjetek a kamarába, mert szavazás van.” (D.J.)

„Szóval a 2000 novemberét után bent maradt taxisok nagy része így (a nagy taxis fuvarszervező társaság vezetőségének „kérésére”) maradt bent a kamarában. Aki nem így maradt bent, annak nagyon naivnak kell lennie, vagy rangkorsága van és akart szerezni valami pozíciót. És ezek, a nem parancsra hanem naivitásból bent maradt emberek azok akik most nagy számban hagyják el a Kamarát.” (P.K.)

A tagdíjfizetés elmaradásának okai, amelyek a kamarai tagság megszűntetéséhez vezettek

A kérdőívekkel, illetve interjúval felkeresett vállalkozások mindegyike tudott a kamarából történt kizárásáról, tudatosan nem fizették be a tagdíjat, ezzel jelezve kilépési szándékukat.

A kamarából való kilépés okai között fontos helyen szerepel a tagdíj drasztikus, és a legtöbb interjúalany szerint indokolatlan emelése, különösen a 10.000 Ft jelentett erős lélektani határt.

„Felemelték 3.000-ról 6.000-re a tagdíjat, hasraütéssel, a semmiért. Mire fel? Ezért hagytam abba. A semmiért elkérni 6.000,- Ft-ot, szép összeg, azért ezért nem csak újságot kell küldeni! Teljesen értelmetlen. Azért is háborodtam fel, mert amint beírtam, hogy maradok (tag), felemelték a pénzt.” (F.Gy.)

„Addig maradtam tag, amíg 10.000 Ft nem lett (a tagdíj). Nem ez sok, csak ha a saját foglalkozásommal kapcsolatosan nem kapok semmi könnyítést (akkor sok). (...) nem azért nem fizetem, de inkább veszek belőle csokoládét a családnak. Minek a 10.000 Ft-ot befizetni, hogy büszkélkedjek vele, hogy kamarai tag vagyok? De még csak azt sem lehet, mert nem kérdezik sehol, hogy tag-e valaki, vagy sem.” (Cs.F.)

Anyagi okok miatt, a vállalkozás jövedelmezőségének stagnálása vagy akár csökkenése és a kamarai tagdíj ezzel egyidejű növekedése nyomán a kérdőívek tanúsága szerint is sok vállalkozás hagyta ott a kamarát. A kérdőívet kitöltő vállalkozások mintegy 40%-a a kamarai tagdíjfizetés elmulasztásának okaként említette a növekvő tagdíjat, illetve a vállalkozás nehéz anyagi helyzetét.

„Először bent maradtam, akkor 3.000 Ft volt a tagdíj. Aztán kijött hogy 6.000, akkor még azt mondtam, hogy azt kifizetem, erre kijött, hogy 10.000 lesz. Érdekes, hogy én 3.000 forintra vállaltam, hogy kamarai tag maradok, ezzel szemben folyamatosan, a többszörösére nőtt a tagdíj. És cserébe semmit nem nyújt a kamara. (...) Emellett a vállalkozás jövedelme folyamatosan stagnál, ezzel szemben a kamarai tagdíj folyamatosan emelkedik, miközben nincs mögötte „fedezet”. (kérdőív)

Mind az interjúk, mind a kérdőívek azt mutatják, hogy a tagdíj emelése a legtöbb esetben nem önálló indoka a kamara elha-

gyásának, hanem kombinálódik az adekvát szolgáltatások, előnyök hiányával, tehát a tagdíj összege és a nyújtott szolgáltatások, előnyök (hiánya) együttesen vezetett a kamara elhagyásához.

Erre utal, hogy a vállalkozások fele úgy véli, nem önmagában a tagdíj mértékével van probléma, hanem azzal, hogy ez nem áll arányban a nyújtott szolgáltatásokkal. Ez az arány pedig a tagdíj növekedésével, melyet a vállalkozások benyomásai szerint nem követ a szolgáltatások mennyiségi és minőségi bővülése, fokozatosan romlik.

Mind a kérdőívek, mind az interjúk arra utalnak, hogy a kamara elhagyásának egyik legfontosabb oka az, hogy a vállalkozások úgy érezték, a kamara a befizetett, ráadásul emelkedő tagdíjak ellenére gyakorlatilag semmit nem tesz, a kamarai tagság semmilyen gyakorlati (vagy presztízs-beli) előnnyel nem jár, válaszadóink megfogalmazása szerint: „A semmiért sok ez a tagdíj.” (M.P.) „Azért léptem ki, mert amikor megszűnt a (kötelező) kamara-tagság, azt gondoltam, hátha most más lesz, de aztán annyit se csináltak, hogy „bak.” (N.Z.)

A kérdőívek 40%-ában merült fel ilyen jellegű kritika a kamarával szemben. „El-

Mennyire volt elégedett a vállalkozás a tagdíj mértékével?

| | % |
|--|------|
| elégedett volt | 22,0 |
| a tagdíj túl magas volt a nyújtott szolgáltatásokhoz képest | 27,1 |
| nem volt magas a tagdíj, de a nyújtott szolgáltatásokat nem érte meg | 50,9 |
| N | 59,0 |

tűnt, elsikkadt ez a kamara. Eltűnt a súlylészttöben.” (kérdőív) „A kamara csak bosszúságot és magas költséget okozott, nem tudott semmit elintézni, amire megígérték, hogy utána mennek vagy intézkednek, azt sem tették meg” (kérdőív) „Fizettem a tagságot, cserébe semmit sem kaptam az újságon kívül. Nem tettem a taxisokért semmit.” (kérdőív)

Ahogy az elvárásokban is az érdekképviseleti szerep jelent meg a lehangosultabbban, a Kamara elhagyásának indokai között is a legfontosabb helyen szerepelt az érdekképviseleti tevékenység hiánya. Ez pedig sok válaszadó szerint visszahat a tagdíjfizetésre is: mivel a kamara nem képviseli a kisvállalkozások, különösen a taxis kisvállalkozások érdekeit (sem az állammal, az önkormányzatokkal, sem a taxitársaságokkal szemben), azok anyagilag mindinkább ellehetetlenülnek, ezért – hogy a kötelező befizetéseket teljesíteni tudják – többek között a kamarai tagdíj fizetéséről is le kell mondaniuk. „Ha már a rendszerváltás után belekényszerítettek minket a vállalkozásba, segítsenek ebben. Többet vártam. A kamara nem védi meg a taxisokat a taxis

Folytatás a 15. oldalon

Folytatás a 12. oldalról

társaságoztól, akik nyomják le az árakat, a taxisok kiszolgáltattak. Most már nincs miből fizetni a tagdíjat.” (kérdőív)

Az érdekképviselet hiánya másoknál is megfogalmazódott: „Ha saját magának nem tudja kiharcolni, a kamarára nem számíthat, mert nem áll mögé.” (B.P.) Szerinte a legtöbben annyit látnak a kamarából, hogy „na, megint fizetni kell valamit”. Ugyanakkor nem ad semmit, nem védi meg a kamara a vállalkozásokat a mindenkori hatalommal szemben.

A kérdőívre válaszolók és az interjúalanyok közül is sokan hibaként értékelték az „egyablakos rendszer” megszüntetését (amellett, hogy működése megítélésük szerint sokszor lassú, bürokratikus volt.), hiszen ezzel a kamara egy olyan tevékenységi körét veszítette el, amely fontos volt a tagok számára, sokan úgy érzik, hogy ha a szükséges papírokat, engedélyeket ügyvis nekik maguknak kell megszerezni (végigállva egy sor hivatal), akkor nincs értelme a kamarai tagságuknak.

„Akkor lettem a kamara tagja, mikor még ott volt egy sor ügyintézés, az jó volt, bár nem ártott volna, ha gördülékenyebb lett volna, állandóan hosszú sorok álltak, (...) de akkor érezte az ember, hogy van egy kamara, nyilván van tartva. Mindenki úgy érezte, hogy ez létezik. (...) Ilyen szempontból jó volt például az a matrica is, amit a kamarai tag autósok kiragaszthattak, jól is nézett ki. Most, hogy ezt elvették a kamarától, már nincs rá szükség, legalábbis az olyan magánvállalkozásokna, mint én. (...) Két éve voltam bent utoljára, amikor kocsit cseréltem, és ehhez kellett papírok. Amúgy semmi dolgom ott. (M.P.)

Az érdekképviselettel összefüggő, az interjúban és a kérdőívre adott válaszokban is felmerült probléma, hogy a kamara képtelen szabályozni a megkerdezett vállalkozások túlnyomó többségét kitevő taxis, illetve fuvarozó szakmát, sem az e tevékenységet űző vállalkozások számát, sem „minőségét” tekintve, mivel nem rendelkezik az engedélyek kiadásának, bevonásának kizárólagos jogával, képtelen az etikátlanul viselkedő, a szakma presztízsét komolyan romboló vállalkozók szankcionálására, így pedig sokak szerint üres, formális szervezeté vált a kamara, a szakma pedig mindinkább elveszíti korábbi presztízsét: „én letagadom, hogy taxizom, ahová járok, ott már ismernek, megszokták az arcomat és nem úgy állnak hozzám, mint egy taxishoz.” (Pf. I.)

A fenti problémákat sok taxis vállalkozás szerint nagyrészt az okozza, hogy a kamara – amellett, hogy számszerűleg is rosszul felel le az említett szakmákat, becslésük szerint az e tevékenységeket űző vállalkozások kevesebb mint 10%-át tömöríti – nem az „utcán dolgozó taxisok”, hanem a nagyobb fuvarszervező taxis cégek érdekeit képviseli, utóbbiak érdekei pedig számos ponton eltérnek a taxisokétól. Emiatt sokan sérelmezték, hogy az „utcán dolgozó taxisoknak” gyakorlatilag nincsen érdekképvisele-

tük. Az interjúban és a kérdőívekben is nagyfokú bizalmatlanság mutatkozott meg a jelenlegi kamarai vezetéssel szemben.

„A taxisok nincsenek abban a helyzetben, hogy elvárásaik legyenek, be vannak szűkülve, lenyomják őket a taxitársaságok. Azok egymás közötti megegyezésekkel lenyomják az árakat. Az önkormányzat kihoz egy felső tarifahatárt, és annak a feléért dolgoznak. Tehát nem a taxisok érdekeit képviselik. A taxitársaságoknak az az érdeke, hogy minél több tagjuk legyen, minél több tagdíjat fizessenek be hozzájuk.” (B.P.)

„A kamarai képviselő egyben munkaadó is, ami összeférhetetlen, érdekellentét-ütközés, így nem lehet érdekeket képviselni. A munkavállalói oldal meg nincs képviselve.” (S.J.)

„Az a baj hogy én személy szerint tulajdonosokat (taxis cégek tulajdonosait) nem engednék be (a kamarába), mert ellenérdekeltek a taxisokkal szemben, ők vannak bent és úgy alakítják a piacot ahogy akarják a kamarában is és egyébként is. A személyszállító kisiparosokat nem képviseli a kamara, mindenkinek a fuvarszervező irodájának a vezetője ott van, neki pedig más az érdeke, mint nekem. Nekem az lenne az érdekem hogy minimális tagdíjat fizessenek (a nagy fuvarszervező taxis cégnek), neki meg hogy minél többet. Ez látszik is ugye a tagdíj növekedésén.” (D.J.)

A megkerdezettek mindegyike (a jelenlegi kamarai tagok is) egyetértett abban, hogy a kamarából való kilépés jelenleg semmilyen hátránnyal nem jár, és a bent maradás az egyéni vállalkozóknak, valamint a kisebb cégeknek gyakorlatilag semmilyen előnyt nem biztosít, ezért érthető és logikus, hogy ennyien hagyják ott a kamarát.

„Nincs hátránya, nincs előnye. Sőt előnye van (annak, aki kilép a kamarából), mert nem kell befizetni a tagdíjat, a hátránya meg annyi, hogy nem kapja meg az újságot. A kamara ugyanúgy kiadja a drosztpapírt, ha tag, ha nem, úgyhogy nincs hátránya, nincs előnye.” (B.P.)

Korábbi tapasztalatok

A kamarával kapcsolatos vélemények öszszehasonlítás alapjául sokak számára nem is a 2000 novembere óta eltelt időszak szolgál, hanem a korábbi időszak, amikor még kötelező volt a kamarai tagság. A kötelező tagsággal szemben voltak, vannak ugyan aggályok, mégis sokan tartják úgy, hogy amíg kötelező volt a tagság, és ezzel párhuzamosan voltak jogai, hatáskörei a kamarának, legalább volt értelme ennek a szervezetnek.

„Talán az a baj, hogy már nem kötelező. Régebben jobb volt a KIOSZ mert kötelező volt, voltak kedvezmények.” (kérdőív)

„Amíg kötelező volt, tehát belekényszerítették az embereket addig nagy ellenszenv volt, utána a legtöbben kiléptek. Én nem találtam ellenszenvnek, mert összefogta a társaságot. Valahol jó volt az, hogy egy erőt képviselt.” (B.P.)

„Jó volt a kamara, míg voltak jogai. Az a baj, hogy elvesztette azt, aminek épp kezdtem

örülni, hogy az engedélyt, rendszámot a kamara adta ki, hogy volt valami kontroll, központi ellenőrzés, most bárki taxizhat.” (D.J.)

„1994-től az új szabályozás és a kötelező tagság hatására elkezdtek megtisztítani a piacot a nem tisztességes vállalkozásoktól. (...) itt egy egyszerű tabula rasa történt a piacon: mindenki el lett számoltatva: engedély, vizsgák, ez ellen persze zubogtak a taxisok, de azért csökkentette a létszámot. (...) Nem azt mondom, hogy a kötelező tagságot vissza kell állítani, de például a kamarai etikai bizottság nem tud eljárni egy bejelentés kapcsán, csak a saját tagjaival szemben. Akkor milyen nonszensz az, hogy aki nem kamarai tag, az gátlástalanul csinálhatja a maga tisztességtelenségeit, aki meg kamarai tag, azt kizárhatják a kamarából, amivel csökken a taglétszám, vagy nyilvánosságra hozhatják, akkor meg az újságolvasó számára az derül ki, hogy aki kamarai tag, az csaló.” (M.Gy.)

Mások úgy tartják, hogy sem korábban, a kötelező tagság idején, sem most nem köti őket semmilyen pozitív tapasztalat a kamarához, legfeljebb a kötelező engedélyezési folyamat miatt mentek oda, inkább kellemetlen emlékek, szórványos tapasztalatok halmozódtak fel bennük a kamarától.

„Soha sehoh nem voltam bent, nem intéztem velük semmit. Amikor még korábban ügyintézés ott folyt, akkor voltam.” (Pf.I.)

„Nem azért nem lettek utána kamarai tagok az emberek, mert kötelező volt a tagság, (...) Voltam bent korábban, de pénzért adtak tanácsot egy jogi ügyben, 5.000 Ft-ért, akkor ez nem kell, akkor tudok egy ügyvédet is keresni! Akkor mire való az érdekképviselet? Ezek ilyen apró dolgok, de mind odavezetnek, hogy végül otthagytam. (...) Amíg kötelező volt, és vizsgáztatni kellett a kocsit, odamentem és tájékoztattam mit kell csinálni, most magam intézem ezt.” (Cs.F.)

„A kamarával csak bajom volt: minden taxis adatait regisztrálni kellett, ehhez hat helyre el kellett menjek, ez egy hét volt és aztán fél évig sorban álltam a kamarában, hogy regisztráljanak, és amikor egy évre rá megszűnt a kötelező tagság ugyanezt újra kellett csinálni, mert nem adták oda az adatokat a Mozaik utcának.” (S.J.)

A kamara jelenlegi szolgáltatásai és az ezzel kapcsolatos tapasztalatok

A kérdőívek és az interjúk tapasztalatai is azt mutatják, hogy a legtöbb vállalkozás nem igazán tudja, hogy mit nyújtana jelenleg számára a kamara, az interjúk tapasztalata szerint sokan bizonytalanok azal kapcsolatban is, hogy milyen problémával fordulhatnának a kamarához, mi az, amiért fizetni kell, mit kapnak ingyen stb. Az interjúk ugyanakkor arra is rámutatnak, hogy a vállalkozások általában úgy vélik, nem is az ő feladatuk, hogy megismerjék, informálódjanak a kamara tevékenységéről, hanem a kamara dolga lenne rövid, de valóban informáló tájékoztatókat küldeni arról, hogy jelenleg milyen szolgálta-

tásokat nyújt ez annak a kérdésnek az eldöntésében is segíthetne, hogy a vállalkozás kamarai tag maradjon-e, vagy sem. Még kevesebben vannak azok, akik a kamara valamely szolgáltatását igénybe vették az elmúlt időszakban.

A legtöbben a kamarai lap létezéséről tudnak, azonban annak ellenére, hogy korábban kamarai tagként mindegyiküknek kapnia kellett a lapot a kérdőív adatai szerint ez az arány sem 100% körüli (87,9%). (Igaz az is, hogy az Üzleti7 terjesztésére vonatkozólag is érték kritikák a kamarát, bár a „másik oldalról”: több kizárt vállalkozás a mai napig rendszeresen kapja.) Az interjúalanyok mindegyike ismerte az Üzleti7-et. A lapot azonban sokan nem olvassák (a kérdőív adatai szerint a lap létezéséről tudók mintegy 1/3-a nem olvassa), azok, akik pedig olvassák, általában nem elégedtek vele (a lapot olvasók több mint 60%-a nem elégedett vele). Interjúalanyaink részletesen ki is fejtették ezzel kapcsolatos véleményüket: szerintük a lap túl általános, nem igazán kapcsolódik a szakmához és nem az egyéni vállalkozók számára releváns információkat tartalmazza.

„Az Üzleti7 általános kamarai lap, nem specifikált. (...) Ahhoz, hogy az emberek érezzék, hogy kamarai tagok, nem ilyen újság kell hanem egy 2-3 oldalas nagy információ-tartalmú valami, nem kellene a hosszú beszélgetések sikeres üzletemberekkel stb.” (R.L.)

„...nem kifejezetten a taxisoknak szól, és nem is a kisvállalkozókhöz.” (D.J.)

A többi kamarai szolgáltatásról ennél jóval kevesebben tudnak, az ezeket igénybevevők száma pedig gyakorlatilag elhanyagolható, a megkérdezettek néhány százalékát teszi ki. (Mint az feljebb látható volt, egy sor ilyen szolgáltatás a vállalkozások többségének nem is tartozott az elvárásai közé.) Viszonylag informáltabbak a vállalkozások a kamara által szervezett találkozók, rendezvények, fórumok, konferenciák létezéséről, valamint az igénybe vehető adó- és jogi tanácsadásról (54-60%). A vállalkozók kevesebb mint fele tudott olyan szolgáltatásokról, mint pl. oktatás, tagok számára olcsóbb kiadványok stb., körülbelül egynegyede informált az üzleti partnerközvetítéssel, szakértői segítségnyújtással, EU-s tanácsadással, pályázati tanácsadással kapcsolatos kamarai tevékenységekről. A Közlekedési Szolgáltató Centrum létezéséről egyötödük tudott csak, a vállalkozásokat, az aktuális rendezvényeket, jogszabályváltozásokat, hitellehetőségeket bemutató honlap létezéséről ennél is kevesebben.

„Van egy tagdíj és annak fejében semmi szolgáltatást nem ad (a kamara), csak az újságot meg egy-két tájékoztatót. Ha már valami komolyabb szolgáltatást akarok igénybe venni, akkor azért fizetni kell. A legtöbben nem is olvassák az újságot, emiatt egyáltalán nem is informáltak a szolgáltatásokról. Azt tudják hogy létezik a kamara és kész.” (B.P.)

„Annyira gyér a tájékoztatás, sok kolléga mondja, hogy ha problémám van, forduljak a kamarához, de nem tudom, hogy mivel fog-

lakozik a kamara, mivel nem, milyen problémával forduljak hozzá.” (Cs.F.)

„Nem is tudom, hogy a kamarának milyen szolgáltatásai vannak, de nem is érdekel, mert úgy itélem meg, hogy nincsen rá szükségem. Nem is vettem igénybe semmilyen szolgáltatást, igényem se volt rá. Ha valami probléma van, azt úgysem tudja megoldani a kamara, például ha valami gond van az autóval. (...) Adó- és jogi tanácsadás nem kell nekem, van könyvelőm, azzal megbeszelem a kérdéseimet. (...) (tájékoztatás, rendezvények) Persze van, létezik, de nem olyan fontos, érdekes, ez nem elég ahhoz, hogy a kamara vonzó legyen. Biztos van, akit érdekel, de engem személy szerint nem.” (M.P.)

„Nem is tudom, mivel foglakozik a kamara, és nem is nagyon érdekelt ez. Más szervezetnek se vagyok tagja, mert nem is lett volna időm foglalkozni ilyesmivel, mert hál'Istennek az elmúlt 5 évben csak mentem.” (Pfl.)

Feltevésünk között szerepelt, hogy az idő előrehaladtával növekszik az EU-val kapcsolatos tájékoztatás igénye. Ez a feltevés nem igazolódott teljes mértékben: bár sokak szerint valóban növekszik az ezzel kapcsolatos információigény, a kamara lehetséges szerepe az EU csatlakozással kapcsolatos tájékoztatásban megosztotta az interjúalanyokat. Van aki szerint ez szükséges lenne, van aki szerint felesleges, mert egyfelől a kamara sem tud róla semmit, másfelől akkor fog kiderülni, mivel jár a csatlakozás, amikor majd bekövetkezik, erre nem lehet előre felkészülni.

„Szükség lenne (Eu-ügyekkel kapcsolatos tájékoztatásra), senki nem tud semmit. Nekem barátaim, ismerőseim vannak a Kama-

raban, előadásokra és fogadásokra szoktak járni, de az EU-val kapcsolatban senki semmit nem tud. Majd mg fogjuk tudni 2005-ben, mikor munkanélküliek leszünk és ott fogunk sorban állni.” (R.L.)

„Az EU-tagságtól az én munkám nem fog változni, csak az élet drágul majd. De amiúgy fogalmuk sincs (a kamarában), mi van kint, erről ki tartson akkor előadást? Én járok külföldre elég sokat, látom milyen. Helyben kell megoldani a dolgokat. Mindent ráfognak az EU-csatlakozásra, a bérek nem lesznek jobbak.” (F.Gy.)

Nem csak a kamara szolgáltatásaival, de a saját kötelezettségeikkel kapcsolatosan is alulinformáltak mutatkoztak a megkérdezett vállalkozások, mintegy 30%-uk nem tudott egyértelmű választ adni arra a kérdésre, hogy mekkora tagdíjat kellett fizetnie a vállalkozásnak 2001-ben (tehát az önkéntes tagság első teljes évében) további 30%-uk a 2000-es tagdíj összegére emlékezett a 2001-es helyett, sokan pedig a 2002-es összeggel keverték azt össze.

Több interjúban, kérdőívben is felmerült egy sajátos, nem annyira a szolgáltatások tartalmával, mint inkább formájával összefüggő kritika: a kamara egyes megkérdezettek szerint „viselkedésében” még nem alkalmazkodott új helyzetéhez. Az egyik vállalkozó azt sérelmezte, hogy vélelmezett tagdíjmaradásának befizetésére a kamara „kötelezni” kívánta: „emiatt az egy szó miatt, hogy „kötelez” léptem ki, mert kötelezhet engem a rendőr, de egy kamara, ami segíti az én tevékenységemet, az soha ne írja azt, hogy kötelez, ne viselkedjen úgy, mint egy hatóság.” (R.L.) Ezt a helyzetet a kamarai adatbázis gyengesége még „kínosabbá” tette,

A vállalkozások által ismert és igénybe vett kamarai szolgáltatások

| | tudott róla, % | igénybe vette, % |
|---|----------------|------------------|
| kamarai lap | 87,9 | 59,4 |
| találkozók, rendezvények, fórumok, konferenciák tagok számára | 60 | 5,9 |
| adótanácsadás | 59,4 | 2,9 |
| jogi tanácsadás | 53,8 | 5,9 |
| oktatás | 46,2 | 1,5 |
| tagok számára olcsóbban árusított kiadványok | 43,1 | 4,4 |
| Széchenyi Kártyával kapcsolatos tanácsadás | 40 | 5,9 |
| tagok számára ingyenes rendezvények | 32,3 | 5,9 |
| üzleti partner-közvetítés | 26,2 | 0 |
| szakértői segítségnyújtás | 25 | 3 |
| EU-tanácsadás | 24,6 | 1,5 |
| pályázati tanácsadás | 23,1 | 4,5 |
| Közlekedési Szolgáltató Centrum | 20 | 7,4 |
| tartozásmentességi igazolvány ingyenes ügyintézése | 20 | 6 |
| honlap | 18,5 | 1,5 |
| behajtási engedély ingyenes beszerzése | 15,6 | 1,5 |
| N | 65 | 68 |

ugyanis a tagdíjmaradás nem is létezett. (Ilyen nyilvántartási problémákról, illetve legalábbis vitákról több más vállalkozás is beszámolt.) Az egyik vállalkozás elmondása szerint „folyósópletykából” szerzett tudomást egy számára fontos pályázatról, nyilvános forrásban nem találkozott vele. Mások a kamara munkatársainak segítőkészségét hiányolják: „(a kamara) nem tudott semmit elintézni, amire megígérték, hogy utána mennek, vagy intézkednek, azt sem tették meg.” (kérdőív)

Elvárások az önkéntes kamarával szemben

A válaszadók véleménye abban nagyrészt megegyezett, hogy egy önkéntes alapú kamarának tennie kell valamit azért, hogy legyenek/maradjanak tagjai, e tekintetben a legfontosabb teendők az érdekképviseleti funkció erősítése, az érintett szakmák szabályozása és ezzel párhuzamosan presztízsének növelése, valamint a kamarai tagok számára kézzelfogható gazdasági előnyök biztosítása lenne. E három cél természetesen számtalan ponton össze is függ egymással.

Az érdekképviseleti funkciót a megkérdezettek egyfelől az állammal, önkormányzattal szemben tartanak fontosnak, másfelől a megkérdezettek döntő többségét kitevő taxis szakmán „belül” a nagy fuvarszervező cégekkel, illetve a hozzá nem értő, valamint az etikátlan vállalkozásokkal szemben.

Az állammal, önkormányzattal kapcsolatos legfontosabb érdekvédelmi funkció a „drosztkérdés” taxisok számára elfogadható rendezése lenne, mind a drosztkok elhelyezését, mint árát illetően.

„Ami most nagyon életbevágó, az a droszthasználati díj. Nem védi meg (a kamara) a taxisokat a mindenkori hatalom-

mal szemben. Miért kell egy dologért kétszer, háromszor fizetni? Van az iparüzési adó és droszthasználati díj is van. Mindegy melyiket, de csak egyszer kelljen fizetni!” (B.P.)

„Meg van ez a droszt is: persze jó hogy van, mert ott rendesen meg lehet állni, ez pozitív, de én személy szerint nem használom gyakran (...), aki társasághoz tartozik, annak ez nem annyira jó, annak jó, aki magánzó. Ebben is lehetne kompromisszumot kötni, mert ugye ezért is fizetni kell, és egy elviselhető összeget még így is kifizetnének érte, de horrorokat hallottam arról, hogy mekkora lesz a droszthasználati díj.” (M.P.)

„Rossz helyre tették a drosztkokat, és erre megy el a mi pénzünk. Kérdezzék meg azokat, akik az utcán dolgoznak, hogy hová tegyék a drosztkokat.” (F.Gy.)

A szakma színvonalának biztosítása és presztízsének növelése érdekében a megkérdezettek jelentős része sürgette az e tevékenységi körben működő vállalkozások létszámának korlátozását, ahogyan ez sok európai városban bevett szokás (a kérdőívre válaszolók 40%-a kiemelte ezt a feladatot), a repülőtéren és pályaudvarokon uralkodó kaotikus helyzet rendezését, valamint a taxiengedélyek kiadásának szigorú kontroll alatt tartását, azaz a szakmailag hozzá nem értők kizárását, az etikátlan viselkedő vállalkozások engedélyének (hatékony és tartós) bevonását. Sokan tartják szükségesnek az „egyablakos rendszer” újbóli bevezetését.

„Nem töltötte be a szerepét (a kamara), azt vártuk volna, hogy érdekvédő szerv legyen. Például a kamarai tagok szerződéseit jogilag átnézhetnék, hogy például én köteles vagyok minden reklámot feltenni a kocsimra és egy fillért nem kapok érte (...) alapproblémák: fix tarifa, létszámstop.” (S.J.)

„Létszám szabályozás? Nagyon fontos len-

ne. Minden világ városban meg van szabva, a lakosság létszámához képest és keményen maximálva van. Magyarországon meg: munkanélküli vagy? Vegyél egy kocsit és menjél el taxizni és kész. Ennek nem így kéne lennie. Ennek jegyében az egy taxira jutó fuvarszám csökken, órákat állunk.” (D.J.)

„Ami még fontos lenne: meg kellene próbálni ezt a szállítványozási szakmát mederbe terelni. Hiába végeztem két főiskolát meg a kolléganóm egyetemem, meg több nyelven beszélünk, ezt a szakmát lehet csinálni nyolc általánossal, lehet csinálni volt gépkocsivezetőként, házvezetőnővel, óvónővel találkoztam ebben a szakmában. Ez így nem szakma, ez egy foglalkozás. És ez a presztízsének sem használ.” (R.L.)

„Rengeteg kis taxis fog tönkremenni. 4000-4500 taxist tud eltartani Budapest, feleannyit mint ami most van. Itt kéne a kamarának meg az önkormányzatnak közösen belépni, egyszerűen meg lehetne oldani: akinek valami tartozása van (nagyon sok ilyen van) felszólítani, hogy fizessen, ha X napon belül nem fizet, akkor vonják be az engedélyét. (...) De ez nem fog megvalósulni, mert az önkormányzatnak nem érdeke, mert neki az az érdeke, hogy a munkanélküliséget csökkentse és ez végül is ennek egyfajta módja. És a kör bezárult.” (B.P.)

„(A kamara feladata lenne) letörni a feketetaxizást, hogy ha valakinek bevonják az engedélyét, akkor az ne tudjon 3 nap múlva egy másik autóval, egy másik engedéllyel taxizni. (B.P.)

„Még egy fontos dolog, amiben a kamara el tudna járni: a repülőtéren kialakult helyzet kezelése. Nem a reptéri transzferre gondolkod, hanem arra, ami folyik. Az rendben van, hogy kint van az Airport taxi, az is egy taxis vállalkozás. De ha az utas odarendeli a (másik) taxit, akkor az nem tud megállni: ha az érkezéshez odaáll, egy pillanat alatt ott van-

A Printax szervizben:

**Autórádió, hangszóró, riasztó,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló**

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**

ESERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

20%

KEDVEZMÉNY!

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

10%

KEDVEZMÉNY!

nak a rendőrök és elzavarják, vagy odaáll a fizetős helyre és ketyeg a pénz, amíg az utas meg nem érkezik. Élég körülményes a dolog. Van, hogy csak az indulási oldalon tudok megállni, akkor meg bonyolult átjutni az érkezéshez, fel kell liftezni, kényelmetlen az egész. Ezzel kéne, hogy a kamara csináljon valamit. Ez is érdekképviselő.” (M.P.)

A nagy fuvarszervező cégek és a taxisok érdekei azonban sok más területre hasonlóan e téren is ütköznek, a szabályozáshoz szükséges jogkörökkel nem rendelkező, ráadásul a nagy fuvarszervező cégek vezetői által dominált kamara tehát a legtöbbször szerint nem lesz képes a szakma szabályozására.

„A cégek megegyeztek, hogy a túlszámlázókat nem veszik fel, de úgyszólván felveszik, mert kell nekik a tagdíj.” (Cs.F.)

„Ha ma kirúgnak egy embert csalás miatt, átmehet a másik céghez, ezt megcsinálhatja mindenhol, etika, presztízs nincs. Nincs ellenőrizve, nem érdekli őket, miért rúgtak ki valakit. Itt le kéne ülni. De a kamarának nem számít ez a budapesti 8000 ember, mert akkor nem most kapólózná.” (S.J.)

A taxisok szükségesnek látnák érdekeik védelmét a telefonos és az utcai tarifák kérdésében is, az interjúkban és a kérdőívre adott válaszokban is sokan említették a nagy fuvarszervezők közötti árverseny megszüntetését, fix tarifák bevezetésének szükségességét, sürgették a repülőtéri transzferek árának reális megállapítását.

„Csak akkor van realitása annak hogy valaki taxizzon, hogyha bemegy valaki a társaságba. Csak nem ilyen nyomott ár kéne, (...) itt a kamarának oda kéne lépni, de mivel a kamarában a taxistársaságok vezetői ülnek bent, ezért nem lép oda.” (B.P.)

„A reptéri transzfer is nagy gond, azon az áron, amire lenyomták, csak akkor lehet megcsinálni, ha nem megy az óra, viszont akkor jogilag nem minősül taxizásnak a dolog” (P.K.)

Ugyanakkor sokan nem hisznek abban, hogy a kamara – ebben a formájában – alkalmas lenne az érdekképviselőre.

„Egységes árakat úgysem tudnak kialakítani és az alkalmazotti státusz sem jó. (...) Aki cégnél van, annak szar a helyzete. Nem a kamara tud ebben rendet rakni.” (F.Gy.)

„Engem ez bánt, hogy a személyszállító kisiparosoknak nincsen érdekképviselője. A kamara lehetne ez, ha lennének olyan hatósági jogosítványai amikkel szankcionálhat. Nem is tudom, hogy ezt hogy engedhették ki a kezükből.” (D.J.)

„Ez a szakmai érdekképviselő még azokat a lehetőségeket is kiengedte a kezéből, amit korábban megkapott, például az egy helyre központosított ügyintézését.” (P.K.)

A fentiek megvalósulása önmagában is jobb gazdasági helyzetbe hozná a vállalkozásokat, emellett több interjúban is felmerült, hogy a kamara működhessen valamilyen „vásárlói klubként”, azaz elérhetné, hogy például a kamarai tagok kedvezményekhez, tehát gazdasági előnyhöz jussanak a munkájukkal járó gyakori beszerzé-

sek során, pl. kedvezményes gépkocsi-vásárlási lehetőség, vagy ehhez nyújtott kedvezményes hitel, kaució formájában, esetleg a benzin, vagy a kocsimosatás terén nyújtott kedvezményekkel, pontgyűjtő akcióval.

„Ha kamarai tagként mondjuk 10%-kal olcsóbban tudnék autót venni, akkor tutira mindenki lenne tag. Aki ilyet fenn akar tartani, az igenis dolgozzon meg érte!” (Cs.F.)

„Az a baj, hogy ha valami érdekelttség lenne, pl. segítenének kamatmentes hitelhez jutni, kocsit cserélni, akkor többen lennének tagok.” (D.J.)

„Érdekelne a kamarai tagság, ha valami kézzelfogható hasznom lenne belőle. Ha bárhol lehetne érvényesíteni valami kedvezményt, akkor lenne jó, de kitérőt nem tennék amiatt, hogy egy adott helyen vegyem a benzint.” (Po.I.)

„Például ha a BKIK-tagsággal egy taxis olcsóbb mosatást kapna valahol, vagy olcsóbban vehetne autót, az jó lenne (...) De a kamarai tagsághoz kötődhetne egy olyan dolog is, mint a HVG klubkártya (...) Vagy lehetne pontgyűjtő kártya. (...) Azokat az előnyöket, amikkel a tagdíjat a kicsik számára „visszafizetné”. (H.Gy.)

De van, aki ezeket a lehetőségeket is szkepsissel kezeli. „Pontgyűjtés? Már így is annyi hátizsákom, meg táskám van, hogy az egész család el van látva. Régebben is felröp-pent a kamarában, hogy a taxisoknak majd szereznek olcsóbb kocsit, de abból sem lett semmi. Nekem olyan gittegyetlennek tűnik az egész.” (Pf.I.)

Konkrét gazdasági előnyt jelentene az is, ha a kamara más osztályai felé valamilyen módon közvetítené a VI. osztály szolgáltatóit, lehetőséget adna megrendelések számának növelésére.

„Ami hiányzik, az nem is biztos, hogy a kamara dolga lenne. A legnagyobb nehézséget az új üzletek megkötése okozza, egyre fogytak a megbízások (...) Üzletkövetés is jó lenne. Ha a kamarán belül, pl. más cégeknek engem ajánlanának futárnak, akkor adnék akár kedvezményt is és én is kapnék mástól stb. Kvázi vásárlói klubot alakítanának ki. Akkor megérné tagnak lenni.” (Po.I.)

Többen kiemelték, hogy mindez akkor lenne lehetséges, ha a kamarai szolgáltatások sokkal inkább a VI. osztály vállalkozásaira, különösen a megkérdozettek többségét jelentő taxis vállalkozásokra „szabotán” szerveződnének, felvették egy önálló kamara létrehozásának lehetőségét, vagy legalábbis a VI. osztály nagyobb függetlenségének szükségességét. „A kamara jelenleg több száz szakmát képvisel, illetve kéne hogy képviseljen, de egyiket sem tudja. (...) Külön taxis kamara kellene. Vagy hogy a VI. osztály sokkal önállóbb legyen.” (kérdőív)

Ami a tagdíjakat illeti, a vállalkozások túlnyomó többsége nem tudott választ adni arra a kérdésre, hogy ha az általa szükségesnek tartott plusz-szolgáltatásokat biztosítja a kamara, mekkora tagdíjat tartana reálisnak. Az a néhány válasz, amelyet kaptunk nem tér el radikálisan a jelenlegi

tagdíjtól, 10-15.000 forintos összegek hangzottak el. Tehát úgy tűnik, még abban az esetben sem tartják reálisnak a vállalkozások a kamarai tagdíj radikális emelését, ha a kamara jelentősen bővíti tevékenységi körét.

A kamarába való visszalépés lehetősége

A kamarából kilépett interjúalanyoknak csak kisebb része az, aki nem lát esélyt arra, hogy újra kamarai tag legyen, a legtöbben hajlandóak lennének újra belépni, ha a változás jeleit észlelnék a szervezetben, ha valami kézzelfogható jele lenne annak, hogy mostantól másképp mennek a dolgok. A kérdőívre adott válaszok alapján ugyanakkor az látható, hogy számottevő, több mint egyharmad azoknak a vállalkozásoknak az aránya, amelyek semmilyen körülmények között nem lépnének vissza a kamarába (kivéve természetesen azt az esetet ha az újra kötelező lenne), 63%-uk lenne nyitott a jövőben a kamarai tagság iránt. Az, hogy mekkora változást igényelnének a válaszadók a visszalépéshez, széles skálán mozog, a legpróbb kezdeményezésektől a radikális változásokig. Abban mindenestre egyetértenek a családott, a kamarát otthagató válaszolók, hogy most a kamarán a sor”, neki kell kezdeményeznie, „megkínálni” a potenciális tagokat különféle előnyökkel, ha valóban emelni kívánják a taglétszámot.

„Ha tesznek valami pozitívát, akkor meg gondolom, hogy visszalépjek-e, de most ráj-tuk a sor.” (S.J.)

„Ha kiküldenének nekem egy tájékoztatót arról, ami a foglalkozásommal kapcsolatos, azt biztos el fogom olvasni. Például, hogy miért jó nekem az, hogy kamarai tag vagyok, mit nyújt nekem, milyen szolgáltatást és mik az elvárásai a kamarának velem szemben. Ha ezt kiküldik, átolvasom és akár tehetek mellé egy jelentkezési lapot. De én nem fogom venni a fáradságot, hogy bemennyek és elbeszélgessek velük erről, hogy most tényleg változott-e valami. A kamara érdekképviselői szerv, kell csinálnia egy dokumentációt, ami rá vonatkozik, szedje pontokba, hogy mit akarnak. Azt nekik kell kitalálni, hogy mit nyújtanak: alapvető dolgok: olcsóbb kocsihitel, ha csak 2%-ot a banknál engednek a tagságra, az számítana már. Figyelmisségek.” (Cs.F.)

„Érdekelte kéne tenni a vállalkozókat, hogy ne azt lássam, hogy na akkor most megint fizetni kell valamit.” (B.P.)

„Ha a kamara elintézné, hogy kedvezményesen vehessek kocsit, akkor tag lennék. Például én nem tudok bankhitelt felvenni, mert minimálbérre vagyok bejelentve, de ez persze nincs így, de ezt mindenki tudja, ebben esetleg a kamara vállalhatna garanciát, segíthetne (...), de a 10.000 Ft akkor is irreálisan magas.” (F.Gy.)

„Ahhoz, hogy a jövőben működjön a kamara (...) a kamara teljes vezetését le kellene cserélni, létrehozni a központi forgalomirányító központot bármelyik mobiltelefon há-

Folytatás a 21. oldalon

Folytatás a 18. oldalról

lőzattal leszerződve, megszerezni azt a jogot, hogy ha az illető kihívja a taxit, de végül nem veszi igénybe, akkor az addigi fuvardíjat ráterhelik a telefonszámlájára, nem tagdíjat szedni, hanem egy kisebb összeget „nyilván-tartási díjként”. Ha ez így lenne, akkor kiderülne, hogy mi a reális ára a szolgáltatásnak.” (P.K.)

Arra a kérdésre, hogy mit tehetne a kamara azért, hogy ne veszítse el a tagjait, sokan csak a hatáskörök bővítésével, a korábbi jogkörök visszaszerzésével látnak esélyt. Szerintük tehát a fentiekben tárgyalt „kisebbségi lépések” nem hoznak kézzelfogható taglétszám-emelkedést.

„Az (a kamara) feladata a jövőben, hogy visszaszerezze azokat a jogokat amiket elvettek tőle. Mi az, hogy nem egy kamara határozza meg egy szakmában az engedélyek számát, azt, hogy ki kaphatja meg, kinék vonják vissza? Egész Európában így van, csak nálunk nem.” (D.J.)

„Ha tenne dolgokat a kamara, az más helyzet lenne. Jó lenne újra bevezetni azt a rendszert, amikor egy sor dolgot a kamara intézett el (engedélyek, rendszám...) Jó lenne egy okmányiroda is (...) Látok rá esélyt, hogy újra kamarai tag legyek. Ha a korábbiakhoz hasonlóan újra lehetne itt engedélyeket, rendszám-tábla-kiadást intézni, és aki nem tag, annak egyénileg kellene megoldania, akkor én személy szerint újra belépnék és szerintem mások is belépnének, ehhez nem kell feltétlenül kötelezővé tenni, meg lehet oldani, hogy érdekelték legyenek a vállalkozók a belépésben.” (M.P.)

„Ehhez törvényt kell módosítani, hogy a kamarának legyen joga. Szerintem maximum javaslatot tehet, de hát azt bárki tehet. Nincs mögötte semmi. Az önkormányzat meg elolvassa és betolja a fiók aljára.” (B.P.)

„Politikai, jogalkotói szándék nélkül a kamara annyit tud tenni, hogy tagokat toboroz, tagoknak szolgáltat és esetleg némi központi támogatást kap, de ahhoz, hogy más is történjen, kell a jogalkotói szándék.”

Kit képvisel, kit képviseljen a kamara?

Végezetül még egy érdekes kérdésre érdemes kitérni: kit képviseljen a kamara, szükség van-e rá egyáltalán? A megkérdezettek túlnyomó többsége evidenciaként kezelte, hogy a szakmához tartozó kisvállalkozások, taxisok (egyéni vállalkozók) érdekeit kell képviselje, függetlenül attól, hogy kamarai tagok-e: „nem is csak a kamarai tag érdekeit kellene védeni, hanem az egész szakmáét, nemcsak az taxis, aki kamarai tag, hanem az is taxis, aki nem kamarai tag.” (B.P.)

Ugyanakkor volt olyan válaszadó is – egy taxis cég képviselője – aki szerint éppen, hogy nem a kisvállalkozások, egyéni taxisok érdekeit kéne képviselnie a kamarának, hanem a gazdasági erő szerint kéne súlyozni a döntési jogköröket a kamarán belül: „arányosítani kéne: aki a pénzt adja, annak kéne megmondania, mi történjen.” (H.Gy.)

A kamarával kapcsolatos elvárások megfogalmazása során hallhattunk olyan radi-

kális véleményt is – egy kilépett taxis társaság képviselőjétől – miszerint egyáltalán nincs szükség a kamarára, ehelyett például a taxis társaságok szövetségét kéne megalakítani, mivel a gazdasági előnyöket, pl. a kedvezményes kocsivásárlást a társaságok is el tudják intézni, etikai bizottságok vannak a társaságoknál, érdekképviselőre pedig nincs szükség. A kérdőívekre válaszolók között akadt olyan taxis, aki a kamarából való kilépése egyik okaként éppen azt hozta fel, hogy az a fuvarszervező cég, amellyel kapcsolatban áll egy sor olyan szolgáltatást nyújt felé (pl. információk, tanácsadás) amely feleslegessé teszi számára a kamarát. Mások a szakmát valamilyen szempontból összefogó, képviselő egyéni szervezetekre hívták fel a figyelmet (FUVOSZ, BTI) mint a kamara bizonyos szempontból vett „konkurenciájára”.

Nem egy vállalkozó pedig székszisének adott hangot: eddig se történt semmi, miért változna meg most a helyzet? „Nem gondolom, hogy érdekképviselőre lenne szüksége, illetve nem gondolom, hogy a jól hangzó célokot (létszámstop, fix tarifa stb.) a kamara megvalósítaná, mert amíg kötelező volt a tagság, addig is azt mondták, hogy ezzel foglalkoznak, és ha ezt tíz év alatt nem tudták elérni, nem hiszem, hogy azért, mert önként mennék oda, most meg tudnák csinálni.” (Pfl.)

„Szerintem nincs szükség egy ilyen szervezetre, mit a kamara. Például ha nem lenne munkám és kamarai tag lennék, akkor segítenék rajtam? (...) Akkor is egyedül kéne megoldanom a problémáimat.” (Pfl.)

Tisztelt horgászok!

8. alkalommal rendezzük meg a taxis társaságok közötti **City Taxi** horgász csapatversenyt.

Helyszíne most is a Balatoni Halászlát Rt. irmapusztai tava.

Ideje: 2003. 05. 11. vasárnap

Részvételi feltétel: Háromfős csapatok

Találkozó a helyszínen: 7.00 és 7.30 között sorsolás

A verseny időtartama: 9.00-14.00

Eredményhirdetés, majd ebéd.

A versenyen tetszőleges módszerrel és EGY! horoggal lehet horgászni!

Díjazás: 1-3. csapat kupával és elismerő oklevéllel,
1-6. egyéni értékes
felszerelésekkel

A nevezési díj: 3500 Ft, amely tartalmazza az ebédet és a napijegyet is, amivel a verseny után estig lehet horgászni. Az ebéd kísérek részére 500 Ft/fő

Nevezés a csapatok névsorával és a nevezési díjjal 2003. 04. 30-ig Laczi Gyulánál /City 247/ a 06309-508-275-ös telefonon,

vagy személyesen a II. ker., Bem József utca 8. szám alatti horgászboltban.

Helyszín: 7-es úton Balatonlellénél Kaposvár irányába, majd 1,5 km után jobbra az Irmapuszta táblánál.

Várjuk jelentkezéseket, sok sikert!

ELHUNYT

Szörös Mihály, a Budapest Taxi alapító tagja 51 éves korában elhunyt.

Emlékét kollégái megőrzik.

A Budapest Taxi vezetősége



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

PLUSZ SZOLGÁLTATÁS, PLUSZ TARIFA!

Baleset érte kollégánkat a szolgáltatás végzése közben. Persze nem olyan, mint azt az aranyifjút, aki eltörte a lábát a fürdőkádban, mert a megrendelő idősebb hölgy különleges plusz szolgáltatásokra tartott igényt, és a „tornagyakorlatok” közben a fitalemler elcsúszott, lábát törte.

Kollégánkat másfajta baleset érte. Eltávolították - fegyelmi úton - az egyik taxitársaságtól. Plusz szolgáltatást nyújtott, amiért emelt tarifát kért. Miután ennek mértéke nem volt egyértelműen megállapítva az adott taxitársaságnál, kollégánk ki-gondolt egy méltányos összeget. Tudta, hogy „berántásért” mennyit lehet kérni, azt is tudta, mennyi a tarifája a vontatás-

nak. De neki hóból kellett kihúzni valakit, és ez sehol sem szerepelt az etikai kódexben.

Úgy járt, mint az egyszeri ember, aki biztosítást kötött a házára, eső okozta beázás miatti lehetséges károokra, és hó okozta beázásokra is. Történetesen havas eső esett, arra viszont nem volt biztosítása.

Kollégánknak nem berántani kellett valakit, nem elvontatni, hanem kirántani. A berántás fix összegű annál a társaságnál. Miután itt kirántásról volt szó, kollégánk ezt megtoldotta 50%-kal.

Na, ezt sokallotta az adott Etikai Bizottság! Nem tisztünk és nem szándékunk igazságot tenni, mindössze azt vizsgáljuk,

mit lehetne tenni az ilyen „balesetek” elkerülése végett?

Mindig tisztázzuk, mi a feladat, és ezután mondjuk meg, mennyit ér nekünk a mutató! Ha jó, jó, ha nem jó, nem jó. Lehet, hogy az utasnak így már nem éri majd meg! De mindezt a fuvar előtt! Akkor utólag sem lehet gondunk! Természetesen itt csak a speciális szolgáltatásokról van szó! Ha olyan plusz szolgáltatást végzünk, melynek a tarifája rögzített, akkor nem variálhatunk!

El kell fogadni a taxitársaság rögzített árait! Végezetül nézzük meg, milyen plusz tarifákat alkalmaznak a fővárosi taxitársaságok:

Plusz tarifák a kollégák információja alapján

| | Ügyintézés | Indítás | Vontatás | Többszemélyes | Hitelezett vásárlás | Utólagos fizetés |
|-------------|--------------------|---------|------------------|--------------------|---------------------|--------------------|
| BUDAPEST | Nincs külön tarifa | 1500 | Kétszeres tarifa | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa |
| BUDATAXI | Nincs külön tarifa | 1500 | Kétszeres tarifa | Kb. + 30% | + 500 | + 600 |
| CITY TAXI | + 200 | 1800 | Kétszeres tarifa | kb. + 23% | Nincs külön tarifa | + 500 |
| Est. Taxi | Nincs külön tarifa | Tilos! | Tilos! | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa |
| FŐTAXI | Nincs külön tarifa | Tilos! | Tilos! | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa |
| 6X6 TAXI | + 200 | 2000 | Kétszeres tarifa | Kb. + 25% | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa |
| RÁDIO TAXI | Vásárlás: 1500 | 1500 | Kétszeres tarifa | Kb. + 50% | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa |
| Tele 5 Taxi | Nincs külön tarifa | 1500 | Kétszeres res | Kb. + 20% | + 500 | + 600 |
| TAXI 2000 * | Kb. + 10% | 2000 | Kétszeres tarifa | Kb.** + 30% | Nincs külön tarifa | Nincs külön tarifa |

* Szerződéses partnernél nincs plusz tarifa, ** Repülőtéri fuvarnál kétszeres tarifa.

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

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.



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

ÚJABB TAXICÉG KEZDTE MEG MŰKÖDÉSÉT A FŐVÁROSBAN: TAXI 4

Arról, hogy az egységes megjelenésű, azonos típusú autók taxiként feltűnőbbek, mint a különböző méretű és márkájú járművekből álló konkurenseik, e lap hasábjain már igen sokan írtak. Sőt, a '90-es évek elején már több taxis vezető megfogalmazta, hogy tartani lehet egy tökéletes vállalkozó (vagy vállalkozás) megjelenésétől, mely egységes típusú és megjelenésű autók esetleg a taxipiactól nagy részét lefedni majd. Ez akkor nem következett be. Majd az első „próbálkozó” a Fótaxi volt, mely 200 darab azonos színű Seat Toledót vásárolt. Azonban nem sikerült a teljes járműparkot „sárgává varázsolni”. Sőt, a gyári

szín az eladásnál csak problémát okozott, az autókat nem érte még átfesteni sem.

Eltelt néhány év, majd jött az Est.Taxi. Megfelelő tőkeerős háttérrel, jól eltalált megjelenéssel, megfelelő járműválasztással és fóliázott autókkal. Így a taxik eladása sem okoz majd gondot a tulajdonosnak.

Nos, a jó példa, úgy látszik, ragadós, mert márciusban megjelentek a főváros útjain a Taxi 4 egységes külsejű Opeljei is. Az új taxicégről Pásztor Gábor ügyvezető igazgatót kérdeztük a 1148 Vezér u.156-158.sz. alatt kialakított modern taxiközpontban.

– Mennyien vagytok most?

– Jelenleg 20 autónkon 40 taxis dolgozik, aminek nagyon örülünk, ugyanis csak e hónap elején, pontosabban március 3-án adtuk ki az első fuvarát az URH-n.

– Ezek szerint egy autón két ember dolgozik majd. Nem lehetséges, hogy egy jól termelő kolléga esetleg egyedül dolgozzon?

– A gazdasági számítások két emberre vonatkoznak, mert az autó termelőeszköz, így nem állhat fél napokat kihasználatlanul. Egy gépkocsivezető pedig nem képes annyit termelni, hogy az gazdaságos legyen. Hosszú távon ez csak problémát okozhat munkáltatónak, munkavállalónak egyaránt.

– Mennyit lehet a Taxi 4-nél keresni?

– Válasszuk külön a nappalosokat és az éjszakaiakat. Az előbbieket bruttó 58.000 Ft-ot, az utóbbiak bruttó 74.000 Ft-ot kapnak éjszakai pótlékkal együtt. Ehhez jön még a szakma sajátosságából kifolyólag a borralvó. Természetesen a feltétel, hogy hozni kell a bevételi tervet és a hozzá tartozó „gurulót”.

– Az előbb említetted, hogy 20 autók van jelenleg. Ennyi taxival csak komoly „ragurulással” lehet a megrende-

lőket kiszolgálni. Követelhető így megfelelő teljesítményt?

– A termelést a kezdeti időszakban természetesen toleránsan kezeljük. Elsődleges célunk utasaink megfelelő kiszolgálása. Viteldíjunk (165,-/km) lehetővé teszi egy közepes szintű gépkocsivezető részére is az előírt terv teljesítését.

– Azért ehhez elegendő megrendelésre is szükség lenne...

– Tudom, és jelenleg már közel 20 céggel van aláírt fuvarozási szerződésünk, ami több mint 100 fuvarát biztosít naponta. Ezen kívül folyamatosan bővül a magánmegrendelői körünk is a jól megválasztott telefonszámunk (4-444-444) miatt.

– Tekintettel arra, hogy a Taxi 4 alkalmazottakkal dolgozik, szükségetek van gépkocsivezetőkre is. Van elég megfelelően képzett taxis a piacon?

– A Taxi 4-hez az első körben a konkurens, szintén alkalmazottakat foglalkoztató cégtől sok komoly taxis előélettel rendelkező kolléga jött át. Az sem titok, hogy más cégeknél is szép számban fordulnak elő alkalmazottak mindenféle „nevenincs” bt.-ben.

A jó feltételek csábítóak lehetnek számukra is.

– Van valamilyen elvárás a jelentkezőkkel szemben?

– Igen. A felvételi lapon szerepel az a kérdés, hogy hol és mennyi ideig taxizott a jelölt. Alapkövetelmény a 3 éves fővárosi taxis gyakorlat. Mi nem kívánunk tanulócsoportokat szervezni. Azokat a taxisoikat várjuk, akik megfelelő gyakorlattal rendelkeznek, mindössze a pénzük hiányzik ahhoz, hogy autót



A Vezér úti központ bejárata

vegyenek, vagy vállalkozásuk gazdaságtalanná vált. Számukra ez hosszú távú megélhetési lehetőséget biztosít.

– Az Opel Astra 1,2 literes, 4 ajtós és kombi, klimatizált változatát használjátok. Van belőle elég ahhoz, hogy a jelentkezők azonnal kapjanak autót?

– Kihaszaltnáságunk jelenleg 100%-os a gépkocsivezetői állás betöltöttsége tekintetében.

A jelentkezőket folyamatosan regisztráljuk és sorrendbe állítva értesítjük őket, ha újabb autót állítunk „hadrendbe”. Úgy látszik jelenleg, hogy kb. 1 hónap a várakozási idő. Ez elég is, mert az eddig is alkalmazottként dolgozók felmondási ideje megegyezik ezzel az időintervallummal.

– Milyen extrákkal vannak, illetve lesznek felszerelve a Taxi 4 autói?

– Amennyiben a GPS-re, a kártyalehúzóra, vagy hasonlókra gondolsz, akkor az a válaszom, hogy nem rohanunk, de a GPS-t már indulásnál beépítettük minden gépkocsiba. Van időnk, nem akarunk hirtelen nagygyá válni, szépen lassan, hónapról hónapra építkezünk. Természetesen amit a piac igényel, azt folyamatosan elhelyezzük az autókban.

– Köszönöm a tájékoztatást!

- kó -



A jellegzetesre tervezett külső megjelenés kellően feltűnő

KÉT MEGLEPÉTES A HONDÁTÓL



Márciusban mutatták be az új Honda Accordot, mely minden eddiginél gyorsabb, jobban felszerelt és takarékosabb, így ez a modell bizvást követelhet magának vezető helyet a prémium sportlimuzinok között.

Az egyéni formaterv, a két nagyszerű DOHC i-VTEC motor nyújtotta vezetési élmény, valamint a feszesebb futómű kiegészül a tágasabb utastérrel, a megnövelt szintű biztonsággal és kifinomult működéssel.

A kiemelkedően jó értékártás, a kedvező biztosítási besorolás és a kategória egyik legerényebb szervizköltsége is hozzájárul ahhoz, hogy az Accord egyszerre kínálja a családi kocsik prémium minőségét, a megfizethető árakat és alacsony fenntartási költségeket.

Az Accord kiemelkedő műszaki színvonalát hangsúlyozza a két motor is: az alumínium erőforrásokban DOHC i-VTEC technikát alkalmaztak, a 2,0 és 2,4 literes gépek öt-, illetve hatfokozatú manuális vagy pedig ötfokozatú, szekvenciális

kapcsolási lehetőséggel is ellátott, automatikus váltóműhöz kapcsolódhatnak.

A 155 lóerős (114 kW) kétliteres motor legnagyobb nyomatéka 190 Nm (4,500-as percnkénti fordulatszámánál), vegyes átlagfogyasztása csupán 7,7 l/100 km, míg szén-dioxid-kibocsátása – ötfokozatú manuális váltóval – 182 g/km.

tívizmusáról ismert szegmensben az Accord egyéni és stílusos formaterve kiemeli a modell karakterét. Míg a tengelytáv meg egyezik a korábbi változatával, a kocsi hossza nőtt, s így tágasabbá válhatott az utastér is.

A korábbinál jóval bőkezűbb felszerelés része például az esőérzékelős ablaktörlő, az átdolgozott, DVD-alapú műholdas navigációs rendszer az érintésvezérlésű képernyővel, illetve a CD-lejátszós rádió,



A 2,4 literes motor legnagyobb teljesítménye 190 lóerő (140 kW) 6,800-as fordulatonál, nyomatéka 223 Nm 4,500-nál. A hatfokozatú manuális váltóval ez a motor 9,0 literes átlagfogyasztásra képes vegyes üzemben. Hogy a vezető utasításaira a motor még simábban és élénkebben reagálhasson, elektronikus gázpedállal szerelték fel.

Saját kategóriájában, ebben a konzerva-

amely minden modellben széria. A kétliteres Comfort modelleket is beleértve minden Accordban kétfázisú klímaberendezést találunk.

A biztonsági felszereltség sem kevésbé lenyűgöző. Többek között első és oldalsó légszákok – illetve néhány modellben függőnylégszák is – találhatóak benne, hogy az oldalütközések során fellépő veszélyt csökkentsék.

A Honda az Accord esetében is nagyon jó eredményre számít az Euro NCAP törlesztésen, és a gyalogosbiztonság terén is minden bizonnyal sikerül megismételni az eddigi kimagasló értékeket.

Az új Accord szedán egyik kimagasló tulajdonsága a mindössze 0,26-os légellenállási együttható, amely a kategória élére helyezi a modellt.

A másik érdekes újdonság, hogy a 3, illetve 5 ajtós Civic rendelhető dízel erőforrással is. A CTDi motor 1,7 literes, 74 kW-os (100 LE). A gyorsulása 11,4 másodperc 100 km/h-ra, a nyomaték 1800-as fordulaton 220 Nm. Az autó fogyasztása igen meggyőző: városi, országúti, illetve vegyes használatban: 6,3, 4,4, 5 liter gázolaj 100 km-re. Ez pedig kb. 1000 km-es út megtételét teszi lehetővé egy tank üzemanyaggal, egy kényelmes, meglepően nagy belső térű, megbízható autóval.

Versenyszellemű pilóták, figyelem!
Elindult játékunk, melyben keressük
a legnépszerűbb budapesti taxisofort!
Június 5-én (csütörtökön) éjfélig fogadjuk az SMS-eket!

Fődíjak:
KIA Carena 2.0 dízel (taxis)
Harley-Davidson (szavazó)

Info vonal: (1) 478 9036
Kellemes vetélkedést kíván az **SMSOL** Újság szerkesztősége




ÁFA – NEM, LÉTSZÁMLIMIT – NEM, SZAKMAI KÉPESÍTÉS – TALÁN

A FODESZ elnöke, Horváth Pál nem adja fel azt a szélmalomharcot, melyet a különböző főhatóságokkal folytat az immár több mint egy évtizede meglévő szakmai problémák megoldásáért. Folyamatos levelezésben áll a Gazdasági és Közlekedési, az Igazságügyi és a Pénzügyminisztériummal, valamint a Fővárosi Közgyűlés legnagyobb létszámú frakciójával. A FODESZ elnöke most elküldte szerkesztőségünk részére a GKM-től leveleire kapott választ azzal a megjegyzéssel, hogy az ügyet nem zárta le sem ő, sem a minisztérium:

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM

Gazdaságstratégiai Főosztály
szám: III-GF1/64/3/2003. március 31.

Közúti Közlekedési Főosztály
Horváth Pál úr
elnök

Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége
Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

Dr. Csillag István miniszter úr nevében is köszönjük a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumhoz intézett leveleit, amelyekben a személyszállító vállalkozók működési feltételeinek a változtatására tett javaslatokat. A Pénzügyminisztérium Fogyasztási adók és fogyasztói árkiegészítések főosztályával, valamint a GKM illetékes főosztályaival folytatott egyeztetések után felvetéseire a következő tájékoztatást adjuk:

1. Az üzemanyagoknál az általános forgalmi adó jelenlegi formájában történő 1993. január 1-i bevezetésekor szűnt meg az addig érvényesülő 0%-os kulcs ügy, hogy egyidejűleg a fogyasztási adó ugyanilyen összeggel csökkent. Tehát az áfa ilyen hányadban a fogyasztási adót váltotta ki. Mivel lényegében a fogyasztási adózásban sem volt mód az adó levonására, ez a tilalom maradt meg a forgalmi adózásban is.

Az ÁFA-szabályozás egyik alapelve, hogy kizárólag az adóköteles gazdasági tevékenység kapcsán felmerült és áthárított adót lehet levonni. A személygépkocsik és a motorbenzin esetében ugyanakkor nem sikerült olyan megoldást találni, mely kielégíthetően elkülöníthetővé tenné a gazdálkodási célú és a személyes jellegű felhasználást. Ennek következtében az európai országok többsége nem – vagy csak korlátozottan – engedélyezi a mo-

torbenzin általános forgalmi adójának a levonását.

Az áfa-törvény az előzőek szellemében általános jelleggel nem engedi meg a személygépkocsik árában áthárított adó levonását sem (eltekintve a továbbértékesítési célú beszerzésektől). A tilalom alól egyetlen kivétel létezik, a kizárólag helyi vagy távolsági személytaxi szolgáltatást végző vállalkozásoké. Az érintett vállalkozások 2001. január 1-től – bevételük függvényében – az egy vagy több személygépkocsi megvásárlásakor rájuk hárított adót levonhatják, tehát a többi vállalkozáshoz képest kedvezményes elbánásban részesülnek.

2. A személytaxi tevékenységet végző vállalkozások adott településhez kapcsolódó létszámkorlátozásával összefüggő kormányzati intézkedéseket korábban az Alkotmánybíróság jogellenesnek minősítette, így a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. nem tartalmaz ilyen jellegű előírásokat. A településen működő, személytaxi szolgáltatást végző vállalkozások korlátozását jelentő – a koncessziós törvényben előírandó – rendelkezés bevezetésére az előzőek miatt nem látunk lehetőséget.

3. A személytaxi gépkocsivezetők és a tevékenységet végző vállalkozások szakmai vezetői részére a 89/1988. (XII.20.) MT rendeletben meghatározott szakmai képesítési kötelezettség tartalmában feléleli azt az ismeretanyagot, amelyet levelében Elnök Úr említ. A képesítés megszerzéséhez a tanfolyami kötelezettség bevezetésére az érintett szakmai érdekképviseltek ellenvéleménye alapján nem kerülhetett sor, így a vizsgák letételének nem feltétele a tanfolyamon való részvétel. Az érdekképviseltek egyetértése esetén szabályozási szempontból lehetőséget látunk a jelenlegi helyzet megváltoztatására. Információink szerint egyébként a Közlekedési Főfelügyelet a különböző kategóriájú gépjárművezetők vizsgáztatási rendszerének a korszerűsítését tervezi.

Az Elnök Úr által felvetett kérdésekben tárcánk álláspontját az előzőekben foglaltuk össze. Természetesen amennyiben Elnök Úr személyes megbeszélés során is meg kívánja vitatni javaslatait, egy – rövid úton egyeztetett – minden érintett számára megfelelő időpontban készséggel állunk rendelkezésére. Ekor mód nyílna a levelében említett, a taxi szolgáltatást végzők korlátozására vonatkozó javaslatuk megismerésére is.

Budapest, 2003. március
Üdvözlettel

Török Attila, főosztályvezető
Székely András, főosztályvezető

* * *

Érdeemes e levél után közölni egy részletet abból a válaszból is, melyet taxis kollégánk kapott a Budapest Főváros Főpolgármesterei Hivatala Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Ügyosztály vezetőjétől beadványára. Ebből is jól látszik, hogy még a saját kormányzó erőt sem lehet meggyőzni arról, hogy a taxizás területén sürgős beavatkozásra lenne szükség.

(részlet)
Vass Károly úr
részére

Tisztelt Vass Úr!

(...) A Fővárosi Önkormányzat a taxitarifák árát maximálta, azonban a fix ár bevezetésére nincs lehetősége, mert az illetékes bizottság erre vonatkozó javaslatát a döntésre jogosult Gazdasági és Közlekedési Minisztérium elutasította. Az indoklásában a minisztérium arra hivatkozott, hogy ez a lépés a verseny szabadság korlátozását jelentené.

Hasonlóképpen elsősorban jogi – nevezetesen alkotmánybírói – akadály van annak, hogy a fővárosban működő – fővárosi és vidéki – taxisok létszámát az önkormányzat korlátozza. Az AB 2002. április 29-i határozatában ugyanis úgy fogalmazott, hogy egy ilyen lépés a vállalkozáshoz fűződő szabadságjogokat sértene és ezáltal egyenlőtlen versenyhelyzetet teremtene a piac résztvevői számára.

Gondolataim és az ügy iránti elkötelezettségét köszönettel vettük és sajnáljuk, hogy konkrét javaslataival kapcsolatban – melyekkel részben maga a Fővárosi Önkormányzat is egyetért – nem szolgálhatunk kedvezőbb válasszal.

Budapest, 2003. március 10.

Tisztelettel

Tóth Attila

TAXIZNI SZERETNE?

Cégünknel OPEL ASTRA F és G típusú gépkocsik, illetve SKODA OCTAVIÁK – taxinak felszerelve – bérbé adók!

Órabérlés megoldható!

Korrekt ügyintézés, kedvező árak, rengeteg lehetőség!

RENTAXI Kft.
06-20/9453-443

Besokalltak a görög taxisok

EGYNAPOS SZTRÁJK ATHÉNBAN

A görög taxisok megelégték az elmúlt időszak történéseit és március idusán egy napra eltüntek Athén utcáiról. Hiába keresték őket a helybeliek, a külföldiek, a főváros személyszállítók nélkül maradt 24 órára.

A görög kormány az Athéni Olimpia miatt már megfogalmazta elvárásait a személyi fuvarozóikkal szemben. Kifogásolták modorukat, viselkedésüket és nem utolsósorban mediterrán munkastílusukat, azaz kiszámíthatatlanságukat. A görög taxisok szokásairól magazinunkban már beszámoltunk, s nem mint követendő kultúráról. A közlekedési morál ugyanis rendkívül alacsony. Az egyéni – bár a KRESZ-ben tiltott – megoldásoktól egyébként se idegenkedő fuvarozók most mégis megelégték, hogy mindenki velük foglalkozik. Ők megfogalmazták elvárásaikat, amelyekről senki nem volt hajlandó érdemben tárgyalni. Kérték a szakhatóságokat, engedélyezzék a taxik számára a buszsáv szabad használatát, hogy a kuncsaftjaikkal – kerülve a dugókat – gyorsabban tudjanak haladni – ha

már a szolgáltatás színvonalának emelkedését várják el tőlük. A másik kardinális kérdés a további droszthelyek kijelölése. A görög taxisok keveslik a városokban azokat a várakozóhelyeket, ahol büntetlenül fogadhatják az utazni vágyó honfitársaikat és a külföldieket.

A hatóságok döntéshozói nem ültek le tárgyalni a taxisok érdekvédelmi szervezetének képviselőivel, sőt beadványaikra még csak nem is válaszoltak, s ezt elégték meg a személyszállítók. Elkeseredettségüket végül tette követte, melynek eredményként március 14-én Athénban egyetlen taxi sem állt az utazóközönség rendelkezésére, sőt az autóikat otthonhagyó taxisok gyalogosan vonultak föl a fővárosban, ahol szimbolikusan elfoglalták a buszsávokat és a számukra elengedhetetlen droszthelyeket, nem kis közlekedési kaoszt idézve elő az amúgy sem gondtalan görög fővárosban.

Az ügynökségi híradásokból nem derül ki, hogy sikerrel zárult-e a taxis demonstráció, vagy minden maradt a régiiben: elégedetlen taxisok, és még elégedetlenebb utasok.

Cash

Már két év gyári garancia a Citroënnél

2003. április elsejétől minden Magyarországon, Citroën márkakereskedés által forgalomba helyezett új Citroën személy- és tehergépkocsira 2 éves általános jótállást (gyári garancia) vállal a Citroën Hungária Kft. A kétéves garancia kilométer-korlátozás nélkül érvényes az érintett gépkocsikra. A fényezésre a Citroën a haszongépjárműveknél április elsejétől már két év garanciát vállal, szemben a korábbi egy évvel. Az átrozdásodásra adott garancia nem változik, tehát személygépkocsiknál továbbra is 12 év, a haszongépjárműveknél pedig öt év marad. Természetesen a Citroën Assistance szolgáltatását, amely a bajba jutott autósok segítségére siet itthon és külföldön, a teljes körű garanciával együtt két évig biztosítja ingyenesen.

A Citroën bízik abban, hogy a két év gyári garancia még több elégedett ügyfelet eredményez, és tovább növekszik partnerei márkahűsége is.

A ŠKODA ISMÉT TÁMOGATTA A JÉGKORONG VB-T

A tradíciókhoz híven a Škoda idén is támogatta a Divízió I. Jégkorong Világbajnokságot, melyet ezúttal a frissen felavatott Budapest Sportarénában rendeztek meg április 15-21. között. A hazánkban is egyre nagyobb tömegeket vonzó sportág megsegítéséhez mint a világbajnokság hivatalos szponzora járult hozzá a nagy múltú cseh márka. A sportágban mind a magyar, mind a cseh csapat komoly sikereket könyvelhet el, utóbbi hazájában a hoki gyakorlatilag nemzeti sportnak számít, népszerűsége hazánkban is egyre nagyobb. A Škoda tavaly 10 Octavia használatba adásával támogatta a Dunaújvárosban és Székesfehérváron zajló világbajnokságot. Emlékezetes, a Kanadában játszó Szuper Levente kapus is hazatért Magyarországra a világbajnokság idejére: neki a cég egy Škoda Superbet adott használatra a világbajnokság teljes idejére. A márkaimportőr ezzel a kategóriájában is kiemelkedően tágas, biztonságos autóval járult hozzá Levente nyugodt felkészüléséhez. A csoportos világbajnokság idei résztvevői között volt Hollandia, Litvánia, Kazahsztán, Lengyelország, Magyarország és Románia. Érdekességként megemlítendő, hogy az eddig Magyarországon rendezett (C-csoportos) VB-k során a magyar csapat 1983-ban 2., 1990-ben 7., 1998-ban pedig az első helyen végzett.

Az idei eredményről a lapzártá miatt most nem tudunk hírt adni.

VIII. KERÜLETI TAXISOK, FIGYELEM!

Nemrégiben számoltunk be arról az esetről, amikor taxisunknak kiemelték a tárcájából a pénzt. (Igaz, ő észrevette a lopást és visszaszerezte a bevételét.) A napokban ismét felkereste egy kolléga szerkesztőségünket, neki is ellopták a pénzt. Ismét a VIII. kerületben! Most a Práter „tutiban” ült be a „kedves” utas, majd egy VIII. kerületi átjáróházhoz vitette magát.

A cikk megjelenése utáni napokban kollégánk olvasta az írást, mégsem fogadta meg tanácsunkat! Most ismét leírjuk, szívünk szerint százszor megismételniük:

NE TARTSUNK JELENTŐS ÖSSZEGET, HITELKÁRTYÁT, IGAZOLVÁNYT A TAXIS-TÁRCÁNKBAN!

Lehetne bölcsességet mondani, hogy hol tartsuk a tárcát, de nem tudunk okosat mondani most sem. A zsebünkbe nem fér be, a kesztyűtartóban macerás a tárolása. Marad a bal első ajtó. Egyetlen dolgot tehetünk. Csak minimális váltópénzt tartsunk ott! Semmi esetre sem tízezreket, amit a szervizre tettünk félre!

A legfontosabb: ezek a pénztolvajok a tárcát nem viszik el! Ügyesen benyúlnak a hátunk mögött, az ülés és az ajtó közötti részre és elveszik a taxis brifkót. Gyorsan kiemelik a papírpénzeket, majd a tárcát észrevétlenül visszacsúsztatják...

Egy óvatlan pillanatban megállítják az autót: „Jaj, ide be kell mennem, majd

mindjárt jövök!” Ledobnak egy kis papírpénzt nyugtatónak és már rohannak is!

Nagyon szomorúak vagyunk, hogy kollégánk szegényebb lett húszezer forinttal. Mi egyet tehetünk! Újra és újra leírjuk: Vigyázzunk a pénztárcánkra! Vigyázzunk a kis vagonkánkra!

Ui:

Hasonló módszerrel „könnyítik meg” kollégáinkat a XIV. kerületben is, közel a rendőrséghez. A jobb oldalon érdeklődik az egyik „utas” az álló taxistól, hogy mennyi lenne eddig vagy addig a fuvar. Közben a bal oldali ajtóból eltűnik a pénz. Erről a módszerről is írtunk már, csak nem mindenki veszi komolyan. Sajnos.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. E két jelzőtáblát egy oszlopon látja. Meddig tart az így jelzett sebességhatárolás?

- a) A vasúti átjáró kezdetéig.
- b) A vasúti sínekig.
- c) A következő útkereszteződés kezdetéig.



2. Behajthat-e a táblával jelzett területre, hogy az ott lévő parkolóban helyet foglalva várakozzon a rádióan érkező új címre?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha taxijában marad.
- c) Nem.



3. Köteles-e megállítani taxiját, ha az útkereszteződésnél ezt a táblát látja?

- a) Igen a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt, ilyen útburkolati jel hiányában az útkereszteződésbe való behaladás előtt.
- b) Csak akkor, ha a keresztező úton haladó járművek elsőbbségét másként nem tudja biztosítani.
- c) Nem.



4. A táblával jelzett helyen közlekedik. Köteles-e taxija sebességét csökkenteni, ha az úton nem lát gyermekeket?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Csak akkor, ha reális lehetősége van annak, hogy a közeli iskolából, játszótérről felbukkannak (nem éjszaka közlekedik).
- c) Nem.



10 perc

5. Hogyan értelmezi ezt a jelzést?

- a) A 10 percnél több időtartamban tartózkodás csak a ki- és beszállás, illetve a rakodás idejére engedélyezett.
- b) A 10 perces várakozás csak abban az esetben engedélyezett, ha a járműnél marad.
- c) A várakozás legfeljebb 10 percig engedélyezett.



6. Tiltja-e ez a jelzőtábla a balra bekanyarodást?

- a) Igen.
- b) Nem.



7. Bekanyarodhat-e taxijával a másik úton lévő autóbusszforgalmi sávra, ha az útkereszteződésénél ilyen jelzést lát?

- a) Igen.
- b) Nem.



8. A Margit hídon halad taxijával, amikor utasa arra kéri, hogy álljon meg egy pillanatra a járdán sétáló egyik gyalogos mellett, mert szeretne vele néhány szót váltani. Eleget tehet-e a kérésnek?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a mögöttes járműforgalmat nem akadályozza.
- c) Nem.

9. A diszpécser által megadott címen az utas már vár Önre. Kiszáll-e taxijából, hogy kinyissa gépkocsija ajtaját a megrendelőnek?

- a) Igen.
- b) Nem.

10. Taxijában hova ülteti tiszteletre méltó utasát?

- a) Maga mellé a jobb első ülésre.
- b) A jobb oldali hátsó ülésre.
- c) A bal oldali hátsó ülésre.

11. Hová ülteti taxijában a tiszteletre méltó utasának házasát?

- a) Maga mellé a jobb első ülésre.
- b) A jobb oldali hátsó ülésre.
- c) A bal oldali hátsó ülésre.

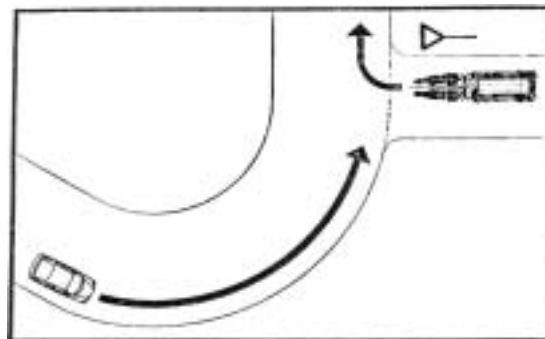
12. Hová ülteti taxijában az Önrel bizalmasabb kapcsolatban lévő kedves ismerőst?

- a) Maga mellé a jobb első ülésre.
- b) A jobb oldali hátsó ülésre.
- c) A bal oldali hátsó ülésre.

13. Gépkocsijával magánemberként (nem taxiüzem-módban) közlekedik. Hová ülteti az anyósát, ha udvariasságból hazaszállítja.

- a) Maga mellé a jobb első ülésre.
- b) A jobb oldali hátsó ülésre.
- c) A bal oldali hátsó ülésre.

14. A lovaskocsi hajtója a védett úton nem lát járművet, ezért megkezdeni a jobbra bekanyarodást. A látótávolságon kívülről közelítő gépkocsi vezetője féktávolságán belül észleli az alárendelt útról érkezőt. Terheli-e felelősség a kialakult veszélyhelyzetért?



- a) Igen.
- b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

TAXIVAL AZ EURÓPAI UNIÓBA

A lap megjelenésekor már túl leszünk az Európai Unióval kapcsolatos népszavazáson, sőt az ünnepélyes aláíráson is. Nyilván mind a kettő jól fog sikerülni, bár sokak véleménye szerint ez a jó inkább rossz lesz. A belépés ellenzőiről beszélünk.

Noha már a csapból is a „Nyomás az Unióba!” féle hurraóptimista propaganda folyik, elkezdett felerősödni az ellenzők hangja is. Az indokok ugyan elég homályosak (hasonlóképpen a belépést támogató indokokhoz), mégis érdemes talán megvizsgálni azt is, hogy „mit érthat” nekünk, ha belépünk az Európai Unióba.

Szakmai lap lévén ez az elemzés csak a személyszállításra, annak is szűken vett részére, a személygépkocsis és mikrobuszos személyszállításra és a taxira szorítkozik. Európai uniós tagságunkkal egyidejűleg várható, hogy a szakma gyakorlásának feltételei szigorodnak. A rendszeres oktatást például az Unióban sokkal komolyabban veszik, mint nálunk. A magyar jogszabályok pillanatnyilag ötévenként ismétlődő szakmai továbbképzést írnak elő, de a rendelet hiányos megfogalmazása nyomán még nem jött el a „nulladik” év. Az EU országokban általában kétévenként tartanak kötelező továbbképzést a közlekedési szakmában, és néhol ez vizsgakötelezettséggel is jár. A tematika sokkal inkább a gyakorlati kérdéseket járja körül, nem foglalkozik a teljesen felesleges, az állandóan változó könyvelési, pénzügyi szabályok oktatásával. Az ugyanis egy másik szakma. Kiemelt jelentősége van ugyanakkor a közlekedési rendeletek napra-

kész ismeretének, az elsősegélynyújtás gyakorlatban is használható képzési formájának és az utaspszichológiának. Nálunk még nem minden taxis tudja, hogy jobb az utastól juttat kapni, mint pofont. (Régebben már biztosan leírtam: van szakmánkban olyan kolléga, aki két forintért megverette magát egy nagydarab kopasz állattal, vagy aki nem egészen ötven magyar forint vitedíjhiány miatt képes volt kocsját is összetörve üldözni a „galád” utast. Ugyanakkor akad olyan társunk, aki a „most megöllek, kishaver!” köszönéssel beszálló agyontetovált, sebhelyes és ápolatlan börtöntöltelék-től – aki saját magát csak a „Köztársaság tér réme” néven nevezte, kiszálláskor rendes juttot kapott. Egyszerűen „csodálni” kellett az embert, meg „felnezni rá”. Ez utóbbi kolléga által követett magatartásformákat lehet oktatni, és érdemes megfogadni is.)

E kis kitérő után visszatérve az eredeti témához: várható, hogy az anyagi megbízhatóságot szolgáló hivatott vagyoni biztosíték mértéke emelkedni fog. Ez az a bizonyos utasülésenként 25.000 Ft összeg, amit biztosítással ki lehet váltani. A biztosítás lehetősége nyilván továbbra is fennáll majd. Várható, hogy hosszú távon bonyolultabbá válik a könyvelés és az egyéb nyilvántartások vezetése. Ez persze csak a látzat, hiszen tulajdonképpen az EU-ban használt elveket kell átvenni, amelyek nekünk egyelőre idegenek, és ezért tűnnek bonyolultnak majd. Az mindenesetre biztos, hogy a szakképzett és továbbfejlődésre képes könyvelők szerepe felértékelődik.

Hátránynak tekinthetjük még a műszaki feltételek esetleges szigorítását. Ez azonban nem feltétlenül következik be, hiszen a jelenlegi műszaki és környezetvédelmi előírások már egyenértékűek az EU szabályaival. Mi van még? Nyilván változik a taxióra vonatkozó előírás, ha hamarabb nem, az euróra való áttéréskor mindenképpen. Bár nem kötelező, de célszerű lesz egyre több taxiba hitelkártyás fizetésre alkalmas terminált elhelyezni. A társaságoknak szorgalmazniuk kell majd az ún. „csendes” címkiadási rendszert, vagyis a címet csak az hallja – pontosabban látja –, aki felvette. Kapcsolódhat ez GPS rendszerhez és később az internethez is.

A csatlakozást ellenzők a mikro- és kisvállalkozások tömeges megszűnésével riogatnak. Ez bizony a mi szakmánkban is valós veszély. Nem egyik percről a másikra, de az évek során biztosan kihullik az, aki megújulásra képtelen, szolgáltatási színvonalát növelni, vagy legalább szinten tartani nem képes, önmagát „eladni”, menedzselni nem tudja. Ez a hatás elsősorban a „mezítlábasokat” érinti majd. Ezzel egyidejűleg felerősödik a társaságok és a működő érdekképviseletek szerepe.

Végezetül elmondhatjuk: azok az esetleges hátrányok, amelyek az Európai Unióba való belépéskor közvetlenül érintenék szakmánkat, elhanyagolhatóak. Nem egyik napról a másikra lehetőségek, hatások elhúzódnak. Nyilván olyan „hátrányokkal” is fogunk találkozni, amelyekről idővel kiderül, hogy hosszú távon szakmánk érdekeit szolgálják. Összességében – véleményem szerint – eltörpülnek a várható előnyök mellett.

Zona

THERMÁL TAXI KUPA

Részvevők:

City Taxi (Tili-Toli+Night) Budapest
Thermál Taxi – Békéscsaba
Hírös Taxi + Taxis Söröző / Kecskemét
Benga Boys / Budapest
Izszomláz (baráti társaság)
Izszomláz–Benga 3-0
City–Thermál 0-2
Izszomláz–Hírös 3-0
Benga–Thermál 0-2
City–Hírös 1-0
Izszomláz–Thermál 0-0
Benga–Hírös 2-2
Izszomláz–City 2-0
Thermál–Hírös 2-1
Benga–City 2-3

A végeredmény:

1. Izszomláz
2. Thermál

3. City
4. Hírös
5. Benga

Jó hangulatú, gyönyörű tavaszi napsütésben veritékes küzdelmet hozott ez a barátságos futballtorna és megérdemelt hazai sikert. De legalább siker született a kispályán, mert ugyanazon a napon a Békéscsaba Előre 2-2 játszott az NB I.-ben nagypályán az MTK-val. A hazafelé tartó úton nem voltak az MTK-sok túl büszkék magukra, ezt mi is elmondhatjuk. Azért, hogy legyen sikerélményünk: Szarvason együtt vacsorázott a két csapat: az MTK és a Hírös.

További jó sportolást és sikereket az őszi taxis kupán Kecskeméten.

Üdvözlettel

*Lossó Géza
Hírös 12*

Magyarországon nincs szükség a Volkswagen-csoport autóinak visszahívására

Az utóbbi napokban hírek jelentek meg arról, hogy az Audi, SEAT, Škoda és Volkswagen modellek közül az 1.8 literes turbómotorral, illetve V5, V6, W8 vagy 2.8 literes VR6 motorral szerelt 2001 és 2002-es évjáratú modelleket gyújtótekercshiba miatt át kell vizsgálni.

Magyarországon az adott motortípusokkal szerelt modellekből mintegy 400 darab talált gazdára a fent említett időszakban, a legelterjedtebb 1.4 és 1.6 benzín-, illetve 1.9 dízelmotoros változatokat a probléma egyáltalán nem érinti. A 400 darab autó közül csak néhány esetben volt szükség az autó átvizsgálására, garanciális szerviz keretében. A szórványos előfordulás miatt konkrét, alvázszámra vonatkozó visszahívási akcióról Magyarországon nincs szó. Ha erre szükség lenne, ügyfeleinket értesítjük.

BÉCSIGUMI Kft.

a gumiabroncsok áruháza



Kleber

kormoran

*gumiabroncsok
teljes méret- és mintaválasztékban*

Általános taxis kedvezmény!

*Szerelés, centrírozás, futóműjavítás,
-beállítás, lengéscsillapító-ellenőrzés,
fékhatás-mérés, fékjavítás,
motordiagnosztika, olajcsere,
környezetvédelmi felülvizsgálat,
kipufogó-javítás*

1037 BUDAPEST, Bécsi út 343. II. kapu
Tel./fax: 1/387-92-90, 387-85-58
2011 BUDAKALÁSZ, Szentendrei út 1-3.
a volt lenfonó területén
Tel./fax: 26/340-180, 341-408

HORGÁSZTANYA A TIHANYI-FÉLSZIGETEN

Előző számunkban a tihanyi Horgásztanyával kapcsolatban megjelent egy féloldalas hirdetés. Ebben ígéretet tettünk a részletesebb tájékoztatásra. Kérdéseinkre Hortobágyi József, a tanya vezetője válaszol: – **A hirdetésben látható halak mérete igen sokakat készítetett telefonálásra. Az érdeklődők leginkább a pontos helyszínre voltak kíváncsiak. Tehát hol helyezkedik el a Horgásztanya a Tihanyi-félszigeten?**

– Annak nyugati oldalán található, a Nemzeti Park területén, a víztől kb. 80 méterre, vagy ha úgy tetszik, 2-3 perc gyaloglásnyira, a fák között.

– **Milyen körülmények várják az ide látogató és horgászatkedvelő taxiso-
kat?**

– Az üdülő – mi inkább a tanya nevet használjuk – 50 fő befogadására alkalmas. Van 30 csónakunk, ugyanennyi nádi horgász helyünk és egy mólónk, melyet éjszaka kivilágítunk. Ez utóbbit egyszerre 8-10 ember tud pecázní, nappal és este egyaránt. Ami a 2 és 4 ágyas szobáinkat illeti: nem szeretnék meglepetést okozni senkinek sem. Ezek egyikeben sincs külön fürdőszoba, vagy WC. A tisztálkodás egy külön épületben lehetséges, ahol a női és férfi mosdóban egyaránt kétállású zuhanyozó található. A szobákban többnyire emeletes ágyak vannak.

– **Konyha, étkező, főzési lehetőség?**

– A jól felszerelt konyhát a közös épületben helyeztük el. Ez fontos, mert igény szerint ebédet adunk vendégeinknek. Ugyanitt hűtőszekrény és mélyhűtők állnak horgászaink rendelkezésére, ahol a kifogott halakat tárolni lehet.

– **Miben tudtok segíteni a horgászoknak?**

– Ahogy azt említettem, van 30 csónakunk, melyeket a MACI-TOSZ-szal kötött szerződés alapján ki tudunk adni a taxiso-
knak. Főzünk etetőanyagot és szükség esetén bemegyünk Füredre a horgászboltba is, ha valami hiányzik a sporttársaknak. Nem elhanyagolható, hogy miután régóta dolgozom a Horgásztanyán, ismerem a „pályát.” Tudom, hogy vélhetően hol lehet a halat megfogni. Persze semmire sincs garancia, ezért szép a horgászat. Azonban az évtizedek alatt felhalmozódott tapasztalatom sokat segít a nálunk pecázóknak. Talán az olvasókat is meggyőzik a fényképek...

Hortobágyi József



A tanya vezetője büszkeségeivel

– **Ebben nem kételkedem. Amennyiben valaki nem csak büszkélkedni szeretne, hanem el is készítené a kifogott halakat, vannak ehhez eszközök?**

– Bár igaz, hogy a szállás kissé spártai, de ezt ellensúlyozza a Horgásztanya festői környezete és a minden horgászigényt kielégítő felszereltsége. Van halpucoló helyünk és egy kb. 100 négyzetméteres „születli”, melyben biliárd, darts, csocsó található. Természetesen a sütő-főző hely is itt van, ahol rossz idő esetén vendégeink ügyeskedhetnek kedvükre. Bográcsot, fát, rostélyt, boronatarcsát biztosítunk. Ha igény van rá, segítünk az elkészítésben is.

– **Tudom, hogy szentségtörésnek számít, de megkérdezem: fürödni lehet a Balatonban?**

– Természetesen, de nem itt a horgász helyen, mert a sporttársak erre érdekesen reagálnának. Viszont egy 10-15 perces sétával elérhető a strand. Aki pedig marad a Nemzeti Park területén, az augusztusban is élvezheti a csendet. Itt nincs autózúgás, motorizációs ártalom. A területet sorompó védi.

– **A strand után következnek a másik „övön aluli” kérdés: Lehet hal helyett pörköltet, vagy más egyebet főzni a konyhában?**

– Minden feltétel adott hozzá, és élnek is vendégeink a lehetőséggel. A piknik minden előfeltétele megvan, párosítva egy gyönyörű hely látványával.

– **Aki esetleg „ráunt” a pecázásra, vagy „csak” kísérő, milyen látványokat**

kínál a környék?

– Ötperces sétával elérhető egy 80-100 méter magasán található hely, ahonnan tiszta időben Badacsonyig ellátni. A Tihanyi Apátságot és a megszokott látványokat nem említem, mert mindenki ismeri. 5-6 kilométerre lovaglási lehetőség várja az érdeklődőket. Teniszezni hasonló távolságban lehet. A borkedvelők szívesen „sétálgatnak” a közeli pincék irányába egy-egy pohár bort kóstolni. A tihanyiak pedig vendégszerető emberek...

– **Esténként, ha kissé „hangosabbak” a vendégek a napi események átbeszélésekor, nem szólnak a szomszédok?**

– Ez a Horgásztanya erre való. Nincs szomszéd, csak az a lényeges, hogy mindez azért kulturált körülmények között történjék, ne zavarják egymást vendégeink.



- Mikor nyit és mikor zár a Horgásztanya?

- Régebben volt egy általános tilalmi időszak április 20-tól május 20-ig. Ez most teljesen a feje tetejére állt. Azonban az igazi nyitáshoz mi továbbra is a május 20-át tekintjük. Ennek oka, hogy az épületeket nem lehet fűteni. Április végétől főleg a hétvégeken, azért már fogadunk vendégeket. A zárás szeptember végén, október elején, az időjárástól és a bejelentkezett csoportoktól függően történik.

- Nem lehet megkerülni az árakat sem. Mibe kerül mindez a jelentkező taxisoknak?

- Nézzük részletesebben a kérdést: 2003. május 1-től május 4-ig a három évvel ezelőtti árakon szolgáltunk, vagyis aludni 1800 Ft-ért lehet éjszakánként. Az ebéd 650 Ft naponta fejenként. Annak aki a teljes üdülési csomagot igényli - 3 éjszaka és 4 ebéd - a szállás 1800 Ft helyett csak 1600 Ft. Így a vendég összesen 7400 Ft-ért pihenhet nálunk. Ráadásul ezért a pénzért szombat este mindenkinek jár a halászlé és hozzá egy pohár bor.

A fenti időpontok kívül májusban még két turnusban van lehetőség az üdülésre: május 15-21-ig és május 22-28-ig: a hat éjszaka 4 ágyas szobákban 1300 Ft/fő/éj, 2 ágyasban 1500 Ft/fő/éj. Rövidebb tartózkodásra is van lehetőség, ez esetben az ár: 1800 Ft/fő/éj. Az ebéd ebben az esetben is 650 Ft. fejenként és naponta. A turnusok csütörtök reggel 8.00-tól a következő hét szerda délelőtt 10.00 óráig tartanak. Címünk: Tihany Horgásztanya, Sajkod, Telefon: 06-87/438-939, 06-30/247-2260, 06-30/946-4647. Jelentkezés Mogyorósiné Kovács Olgánál, tel.: 280-3953. Az „egyéb” ötleteket és elképzeléseket személyesen megbeszéljük és ha lehetséges, teljesítjük.



Végül a terület jó ismerőjét, Polinger Sándort, most nem a City Taxi Szövetkezet elnökeként, hanem mint a horgászatot és főzést kedvelő természetbarátot kérdeztük arról, milyen hely a tihanyi Horgásztanya?

- Személyes jó kapcsolatokat Hortobágyi Józseffel a MACITOSZ megalakulása után kibővítettük a szövetség tagjainak irányába is. Ebből hivatalos, szerződéses együttműködés lett, mely igen hosszú ideje kölcsönös megalapozásra működik. Ebből következik meg a területet valóban jól ismerem. Bárhol is sétálok a tihanyi hegy karéján, ismerősként köszöntjük egymást az ott élőkkel. Ez egy csodálatos természeti környezet, általában azt szoktam javasolni a kollégáknak, hogy ismerkedjenek meg a környék más, szép helyeivel is. Különböző útikönyvekben általában csak a Tihanyi Apátság és a skanzen vonzáskörében található szépségekről olvashatunk, pedig itt van ez a zárt, kb. 5 négyzetkilométeres természetvédelmi terület, ahol a tanya áll. Gyakorlatilag a szigetnek a délnyugati fekvésű hegykaréján, ami szerintem a Balaton legcsodálatosabb része. Ezen belül ott a

csúcshegy, melynek egy kisebb kilátója mellől a Balatont keleti, déli, nyugati irányban szabadon lehet látni. Rendkívül érdekes része Tihanynak még a Levendulás, a mellette lévő hegyszakadás, amely föléemelkedik a szikes tónak. Ez egy páratlan szépségű természeti terület, ami különösen ámulatba ejtetheti az arra látogatót. Azután visszafelé a sétálásból jövet látni a hegykaréjon a vadregényes, kallandó környezetben, a Balaton déli oldalát. Tehát mindenképpen ajánlom a Horgásztanyát azoknak a barátainknak, nemcsak horgászoknak, hanem az üdülni vágyóknak is, akik egy csendes környezetet szeretnének, hogy menjenek el ide akár egy hétre, akár rövidebb időre.

2 éves gyártói garancia a Renault-nál

2003. március 1-jétől a Renault a magyar piacon is bevezeti a 2 éves gyártói garanciát, kilométer-korlátozás nélkül a teljes modellválasztékára.

Ezzel a Vel Satis, az Avantime és az Espace IV modelleknél már alkalmazott 2 éves garancia, minden 2003. március 1-je után átadott személygépkocsira és kishaszonjarműre érvényes lesz, míg az Új Mégane teljes modellkínálatára az átadás időpontjának figyelembe vétele nélkül vonatkozik majd.

Tehát a 12 év átrozsdásodás-elleni*, a 3 év fényezési garancia, valamint a 10 év Assistance 10+ szolgáltatás mellé mostantól minden Renault-modell esetében 2 év gyártói garancia is társul.

* a Master esetében 6 év

A KROMOFÁG, MINT „UTASCSALOGATÓ”

Még hány ellenféllel (ellenséggel) kell megküzdeni a taxisoknak, hogy életben maradjanak? Mindenki tudja kivel kikkel kell hadakozni a talpon maradás érdekében! Már a pusztas parkolás sem egyszerű eset. Elég várni a kedves utasra, vagy a „tutiban”, vagy a címen, amikor jön a közterület-felügyelő vagy a rendőr, vagy mindkettő.

Aztán, ha elindul a taxis, kezdődik az újabb fejfájás. Számíthatjuk a benzinköltséget, a szervizköltséget, az autópályadíjakat, a parkolási összegeket, az egyéb kifizetendőket.

Este összegezhethetjük, kik tartják még a markukat. A taxitársaság, a biztosítók, az adóhivatalok, az önkormányzatok. Mindenkivel meg kell küzdeni.

És akkor még nem beszéltünk a csúszópénzokról, a „kézfogókról”, a feketepénzokról. A végén alig-alig maradt abból a kis bevételből. Most pedig egy újabb ismeretlenel kell megmérkőzni:

Több taxis kolléga megdöbbenve tapasztalhatta, hogy kromofággal lelocsolták a taxijukat. A tettes mindenhol ismeretlen, bizo-

nyíték nélkül pedig nem illendő vádaskodni! Egy dolog biztos. Valamennyi taxis egy bizonyos éjszakai szórakozóhelynél gyűlt össze. Fogalmazzunk finoman: olyan szórakozóhelynél, ahol a képzeletbeli oldalon lengén öltözött lányok nyújtanak szolgáltatást.

Ez a „műintézmény” időnként megjutalmazza azokat a taxisokat, akik odaviszik a vendéget, és nem máshova.

Innen eredhet a harc kezdete: „Miért oda viszed a vendéget, miért nem hozzám? És ha odaviszed, akkor én megbüntetlek. Oly módon, hogy ne legyen kedved többé odavinni a kedves vendéget!”

A „vendéglátók” között most nagyon kemény csata folyik! Már-már háború. És sok esetben a taxisok szerencsétlen áldozatok! Pedig nekik majdnem mindegy, hova viszik az utast. Itt is meghálálják, ott is meghálálják...

Elvégzik a munkát, elfelejtik az egészet, mert jön a következő fuvar. De vannak, akik tesznek arról, hogy ne felejtse el az előző kanyart.

Ferenczy P. Károly

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VII. Wesselényi utca 77.

Precízen kint a „Megállni tilos” jelzőtábla a sarkon, nagyon helyesen, különben a trolibusz nem tudna befordulni a Rottenbiller utcából a Wesselényi utcába. Most viszont parkolási jeleket festettek a tilalmi tábla hatálya alá. Ha valaki megállna úgy, ahogy a felfestés engedi, akkor a trolibusz nem férne el, a rendőr meg elszállítaná az autót. Jó lenne eltávolítani az újonnan felfestett jeleket.

• A VII. kerületi Polgármesteri Hivatalnak továbbítottuk jelzését.

XII. Budakeszi út – Mese utca

A Mese közből szabad jobbra és balra is fordulni a Budakeszi útnál. A buszsáv kialakításánál azonban záróvonalat festettek fel az úttest közepére, így tisztázatlan helyzet alakult ki. Vagy meg kell tiltani a balra kanyarodást a Mese közből a Budakeszi útra, vagy terelővonalat kell felfesteni a záróvonal mellé.

• A Mese utcából kihajtó járművek a csomópontban lévő szigetet jobbról kerülhetik csak ki. A balra történő behajtást „Behajtani tilos” jelzőtábla tiltja. A Budakeszi útra a geometria miatt nem lehet balra kanyarodni, ezért forgalomtechnikai szempontból sem javasoljuk. A záróvonal mellé létesült terelővonalak a buszsáv elhagyását teszik lehetővé.

XII. Diósárok utca I.

Új jelzőlámpás csomópontot alakítottak ki a János kórház előtti szakaszon, ennek során áthelyezték az „Egyirányú út

kezdeté” jelzőtáblát. Most közvetlenül a sarkon található, így akik a Városmajor utcából balra fordulnak a kórház felé, azok nem láthatják. Jó lenne a táblát bal oldalon is megismételni, különben a járművezetők visszafordulhatnak a kórház főbejáratánál.

• A jelzőtáblát az eredeti helyére visszahelyeztettük.

V. Kossuth Lajos utca – Rákóczi út

Nagyon sokan használják még a buszsávokat szabálytalanul, hiába vannak ott a forgalmat figyelő kamerák. Ki kéne helyezni végig jelzőtáblákat „A buszsávokat kamerákkal ellenőrizzük” felirattal.

• A közúti jelzések megfelelőek, a jogszabályi előírások egyértelműek. A javasolt tábla létesítését nem támogatjuk.

III. Szépvölgyi út

A Kolosy tér melletti BKV autóbusz-végállomásra elméletileg csak BKV-járművek haladhatnak be, a gyakorlatban azonban egy fa eltakarja a táblát, így mindenki bemegy. A növényeket el kellene távolítani, hogy jól lehessen látni a jelzőtáblát.

• A jelzőtábla áthelyezésére intézkedünk.

XII. Moszkva tér

Nem lehet rendesen haladni a Dékány utca után a Szilágyi Erzsébet fasor felé, mert a jobb oldali sávban (a forgalmi sávban!) autók parkolnak. Korlátok kihelyezésével kellene megakadályozni a tilos parkolást.

• A várakozóhelyekre szükség van, megszüntetésével nem értünk egyet. Rendszeres rendőrségi ellenőrzéssel a kijelölt vá-

rakozási rend hatékonyan betartható, erre már több ízben volt példa.

VII. Király utca 67.

Árválkodik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a jelzett helyen, mindenféle kiegészítés nélkül. Így most – elvileg – éjjel-nappal tilos lenne a várakozás, egészen a következő sarokig. A gyakorlatban senki sem veszi komolyan. Jó lenne valamilyen – időbeni és térbeni kiegészítő táblát kihelyezni.

• A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

IX. M5 autópálya bevezető-kivezető szakasza

Átadták végre a IX. kerületi Gyáli útnál az M5 autópálya új bevezető-kivezető szakaszát. A METRÓ Áruház magasságában kialakítottak egy jelzőlámpával védett gyalogátkelőhelyet. Azonban ez a lámpa éjszaka is működik, akkor is mutat zöld jelzést a gyalogosoknak, ha nem várható gyalogosforgalom. Csak akkor kapcsoljon a lámpa, amikor gyalogos érkezik.

• Jelenleg utóvizsgálat készül az 5. számú főforgalmi út bevezető szakaszára vonatkozóan. Az említett gyalogosátkelőhely fázistervei is módosításra kerülnek. Az építés során már a beépített gyalogos-nyomógombot is bekötik, ezáltal a gyalogosok és a közút számára is komfortos megoldás készül. A nyomógomb működésekor már nem lesz szükség az éjszakai sárga-villogó üzemmód-



„Mindennemű járműforgalom tilos” egy „Egyirányú utca” közepén! (XIII., Ditrói Mór u.). Az utca végén meg ott álltak a rendőrök ... Ha végigment az utcán a taxis (és a többi autós), azért büntették meg, ha meg visszafordult, akkor azért. Udvariasan megkértük az „illegális tábla” kihelyezőjét, hogy szerelje le. Megtette...



Reméljük, idén kevesebb lesz a baleset egy veszélyes kereszteződésben. (VI. – VII. kerület Izabella u. – Király u. sarok) Sokan nem vették észre az eldugott jelzőlámpát és fékezés nélkül behaladtak a kereszteződésbe

ra. (Emelt sebességű útszakaszon az éjszakai sárga-villogó üzemmódot nem alkalmazzuk.)

XI. Ajnácskő utca – Nagyszőlős utca sarok

Éles kanyarral halad a XI. kerületi Ajnácskő utca a Nagyszőlős utca előtti kanyarban. Az autósok „ledarálták” a kanyarban lévő záróvonalakat és terelővonalakat. Jó lenne pótolni, mert most sokan eltévesztik a sávokat útburkolati jelek hiányában.

Az idei évi burkolatjel-fenntartási programban szerepeltetni fogjuk a címet.

CSAK RÖVIDEN A VISSZATÉRŐ KÉRESEKRŐL:

Villogó lámpák:

Gyakran villognak – érthetetlenül – jelzőlámpák, például a IX. kerületi Üllői út – Pöttyös u. saroknál, elsősorban a reggeli órákban. Nappal mindenütt működnie kell a lámpának, ha sárgán villog akkor va-

lami baj van! A jelzett helyen valószínűleg az éjszakaról nappalra történő átálláskor hibásodik meg a rendszer. A csomópontot számítógép irányítja, a hiba javítása után normál üzemmódban működik a lámpa.

V. Szép u. – bal kanyar:

Vagy három éve kértem, hogy lehessen balra fordulni a V. kerületi Szép utcából a Kossuth Lajos utcánál. A kérést elutasították. Tavaly ismét elküldtem a kérést. Taxis kolléga megint jelezte a gondot. Miért nem lehet elfordulni balra, ha a volt Úttörő Áruháznál úgyis piros a lámpa a Kossuth Lajos utcában? A két jelzőlámpás hely közel van egymáshoz, de ettől még két külön lámparendszerről van szó. Ha engedni akarnánk a bal kanyart a Szép utcából, akkor még egy jelzőlámpát kellene telepíteni a Kossuth Lajos utcába, különben balesetveszélyes helyzet alakulna ki!

VI. – XIII. Váci út: gyalogosok

Évek óta gondot okoznak a Váci úton átrohangáló gyalogosok a Westend bevá-

sárlóközpont magasságában. Évekkel ezelőtt kértem kerítést a záróvonal helyére (reklámtáblát lehetne felszerelni és abból fedezni a költségeket). A javaslatot elutasították.

VI. Nagymező utca:

Több kolléga kéri, hogy ellenőrizzék jobban az „idegen” autók behajtását az Operett Színház előtti szakaszon. Személyes tapasztalatom szerint az ellenőrzés megvan, de ettől függetlenül továbbbítom a kérést a közlekedésrendészet felé.

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

SMS: (06-20)-9247-645

FAX: (0-61)-2801-864

ÜZENETRÖGZÍTŐ: (06-1)-3223-176

E-MAIL: lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

ebf676@axelero.hu

155-FAJTA ŠKODA KAPHATÓ



Ki gondolná, hogy e típus motorválaszték és felszereltség variációból ennyifajta Škoda állítható össze. Mindenestre tény, hogy a márka népszerűsége a hazai és európai piacon egyaránt töretlenül növekszik.

A magyar piacon 1992 óta jelenlévő Škoda eladásai tizenhatszorosára nőttek, és ez az új modelleknek, illetve a kitűnő – jelenleg már 46 tagú – márkakereskedői hálózatnak köszönhető.

A Škoda továbbra is a 4. a márkák versenyében a 2003. január-februári összkiszállítási adatok alapján (2222 darab). A márka részesedése a magyar piacon egyre nagyobb, a tavalyi év végi 6,6 után immár 7,99 százalékos.

A ŠkodaFabia új kategóriát teremtett a Škoda-palettnán, és hamar eladási rekordokat dön-

tött a hazai piacon. A ŠkodaFabia limuzin technológiai, biztonsági és kényelmi szempontból is az optimumot kínálja. Modern megjelenése magán viseli a Škoda új tervezési filozófiájának összetevészetétlen jegeit, és sikeresen átvette a leköszönt Felícia szerepét a Škoda kínálatában.

Az idei tavasz sikermodelljei: ŠkodaFabia Neo, Aura és Capriccio

A ŠkodaFabia Neo modell 1.2 12 V motorral (64 LE): szervokormány, központi zár, ködfényszórók, elektromos ablakemelő elöl, fűthe-

tő és elektromosan állítható külső tükrök, gyári rádiómagno, fordulatszámérő, vezető- és utasoldali légszák, magasságban is állítható vezetőülés, magasság- és tengelyirányban állítható kormány – hogy csak néhányat említsünk a bőséges alapfelszereltségből. Ráadásul mindez vonzó áron, 2.549.000 Ft-tól elérhető.

A ŠkodaFabia Aura 1.2 12 V (64 LE) 2.549.000 Ft-os induló ára már ABS-t, ködfényszórót, a 3. hátsó fejtámlát, központi zárat és kikapcsolható utasoldali légszákot kínál.

A ŠkodaFabia Capriccio 1.2

12 V (64 LE) vezető- és utasoldali légszákot, elektromos ablakemelőket, 8 hangszórós CD-lejátszós rádiót, a középkonzolon lévő pohártartót, 3. hátsó fejtámlát kínál már 2.599.000 Ft-tól.

Az Octavia új arculattal mutatkozott be 2000 szeptemberében, mellyel a Škoda imázs egységesebb, karakteresebb formát kapott. Az Octavia modelles család különleges darabja az Octavia RS, illetve az Octavia RS Combi, amelyek teljesítményükkel és külső design-jukkal hamar az utak egyéniségeivé váltak.



A négykerék meghajtású Octavia Combi terepen is megállja a helyét

ÁLLAMI TÁMOGATÁSÚ HITELFORRÁSOK

1. MIKROHITEL: (Átfutás :3-4 hónap) jegybanki alapkamatú fix kamat csak az aktuális tartozás után, így pl. 3 évre a teljes kamatösszeg 10%

- átlag 3,33%/év
- 3-5 év futamidő
- Maximális hitelösszeg: 6 millió Ft
- Bármilyen, használt autóra is felvehető
- Más, nyereséges vállalkozásoknak is!

Feltételek:

- „0”-ás papírok, 2db (APEH, Önkormányzat)
- Ingatlanfedezet, lehet lakott, terhelt is (saját vagy bárkié, aki hozzájárul)
- Rendszerben lévő könyvelés (átalányadós is megfelel)

2. SZÉCHENYI-KÁRTYA (Átfutás :7-10 nap)

- **Max.. hitelösszeg 1 M Ft (júl. 1-től 3M, fedezettel 5M)**
- Kamat kb. 7,3 %/év
- **Szabadon felhasználható, nem kell fedezet!!!**

Feltételek:

- „0”-ás papírok, 2db (APEH, Önkormányzat)
- Ne légy veszteséges és a könyvelt nettó bevételed a hitelkeret min. 4-szerese legyen (taxiban ritka, de ha más vállalkozásod is van...)

3. LAKÁSHITEL (Átfutás :2-3 hét)

- **30 M Ft-ig évi kb. 3,5-3,8 %, használt lakásra is**
- Fedezeti arány kb. 60 % (Pl. ha biztosítasz egy tehermentes ingatlant, e hitelből egy másik, hasonló értékű megvehető)
- **Jövedelemigazolás nélkül**

4. JELZÁLOGHITEL

(Állami támogatás nélküli hitel, Átfutás :1 hét)

- 8,5-9,5 %, devizaalapú (a piacon a legkedvezőbb ilyen hitel)
- Csak ingatlanfedezet kell hozzá

Várjuk érdeklődésedet, hívj bizalommal,
SAP-ART Tanácsadó Stúdió, 06-30-9503429;
06-70-3162071; 06-70-3838767 Biró László, City 767

Fizetendő minimális járulékok 2003. II. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

| | Egészségbiztosítási alap | Nyugdíjbiztosítási alap | Egészségbiztosítási hozzájárulás |
|---|---|--|---|
| Járulékok alapja a tárgy hónapokat 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 százalékaig terjedő részt kell fizetni.

Megnyerték a „Mézga család” Volkswagen Sharanját



A Danone 2002 októberétől zajló, a Mézga családhoz kapcsolódó promóciós kampánya során egy Volkswagen Sharan 2.0 személygépkocsit sorsoltak ki. A Danone választása aligha véletlenül esett a Volkswagen egyterűjére, hisz mindkét cég minőségi termékeiről ismert. A több mint 6 millió Ft értékű, jégfehér színű autót a celldömölki Németh Erika vihette haza. A vezető és utasoldali légszákkal, központi zárral, ABS-szel, 3 darab összecsukható, kivehető ülésel, mechanikus klímaberendezéssel, elektromos ablakemelőkkel, 8 hangszórós Delta rádióval, CD lejátszóval ellátott járművet Ferró Imre, a Volkswagen márkakagazatója adta át a szerencsés nyertesnek.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

| | Egészségbiztosítási alap | Nyugdíjbiztosítási alap |
|--|---|--|
| Járulék alapja a tárgy negyedévi 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 tárgy negyedévi 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 tárgy negyedévet 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 (házszaoms) és környéke (28 település) atlasz | 1.912.- |
| Budapest (házszaoms) és környéke (88 település) atlasz | 2.912.- |
| Pest megye településeinek atlasza (28 város, 157 község) | 4.368.- |
| Budapest (házszaoms), + Magyarország és 210 település részletes atlasza | 5.330.- |
| Netta® csomagtartó védőszönyeg | 440.- |
| Taxis brifkók, pénztárcák | 1.670.-től |
| Tarifatáblázat készítése/db | 420.- |
| Engedélyszám a kocsira oldalára öntapadós | 420.- |
| Engedélyszám a kocsira 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

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

SKODA

OCTAVIA ÉS FABIA

Bontott és új karosszériaelemek,
 valamint alkatrészek
 nagy választékban kaphatók!

Tel.: 06-70-502-5006



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

Életveszélyes körök 40 euróért

Ring taxi – autóversenyzőkkel

A német Nürburgringen két autóversenyző várja a száguldásra éhes kuncsaftokat, hogy igénybe véve taxis szolgáltatásaikat, megismerkedjenek a pálya minden rejtett értékeivel, igény esetén átéljék az autóversenyek hangulatát. A szolgáltatás iránt oly nagy az igény, hogy a bejelentkezésnél nem ritka az egy év várakozási idő sem.

A német recept a következő: végy két V8-as, 400 lóerős, M5-ös BMW-t, módosított futóművel és fékekkel. Ültess a volánja mögé két ex-autóversenyzőt, lehetőleg egy fiút és egy szőke lányt, s engedd őket és indulataikat elszabadulni! A jelenlegi sofőrök Michael Martini és Sabine Schmitz, akik közül rendszerint a szőke hölgy a gyorsabb. Egy kör 120 euróba kerül a ringen, amit nem fejenként, hanem autónként kell fizetni, így három utas esetén ezt 40 euróból meg lehet úszni. A két pilóta nem kíméli a BMW-eket, ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy egy garnitúra gumi 10-15 kör alatt elfogy. Mivel mindkét autó kb. 1100-1200 kört megy egy évben, így nem csoda,

hogy nem csak a gumikat kell rendszeresen cserélni, de évente a taxikat is. Az érdeklődés olyan nagy, hogy a két pilóta naptára egy évre előre betelt.

Mielőtt bárki az autóba ülne, a biztonsági rendszabályokról kell előadást hallgatnia. A taxikban nincsenek bukócsövek, de körbe tele vannak légszakokkal, amelyekről minden információt elmondanak az utasoknak. Baleset még sosem érte a taxikat, persze a két sofőr alaposan ismeri a ring minden négyzetcentiméterét. Esős időben nem működik a száguldó cirkusz, amit a két sofőr nehezen fogad el, de első a biztonság. A hátsókerek-meghajtású BMW-ekkel a legtöbb kanyarból száraz pályán ellenkormányzással törnek ki az ex-versenyzők.

A rendszeresen kijárók olyan pillanatoknak is tanúi lehetnek, amikor kihívják a versenyzőket egy-egy körversenyre. Így fordulhatott elő legutóbb, hogy Sabinét és taxiját egy Porsche 911 GT3 üldözte egy körön keresztül. De nem csak a pilóták mellé lehet beülni, vannak napok, amikor saját- vagy a közelben bérelhető autócsodákkal is körözhet bárki a ringen. (Olyan

autók közül lehet választani, mint Porsche 911, Porsche Boxter, de ott várja újdonsült pilótáit: a Ferrari 360 Modena, 550 Maranello, F40, Dodge Viper vagy a Lamborghini Diablo. Egynapi bérleti díjuk 500-1200 euró közötti, s emellett kaució címén 3-5000 eurót ugyancsak ott kell hagyni a bérbeadónál.) Egy kör megtétele csupán néhány ezer forintnak megfelelő euró, ám a gumik a civil autókön is igen csak kopnak. Előfordult már az is, hogy valakit annyira hatalmába kerített a száguldás, hogy mikor befejezte a körözést, elköpött a kuplungja is.

Elképzelem, ahogy a Hungaroringen nem csak bérbé lehetne venni a pályát hosszabb-rövidebb száguldásra. Egy-két neves ex-autóversenyző hasonló élményeket lenne képes szerezni a hazai száguldás szerelmeseinek. Elgondolásra érdemes, hogy akárcsak próba jelleggel is, vajon megfelelő reklám mellett milyen érdeklődés mutatkozna erre kishazánkban. Ki tudja, talán 400 lóerős taxival egy F1-es pályán száguldozni még utasként is páratlan élmény lehetne.

Cash

Először Magyarországon:

Mercedes-Benz Classic Csillagtúra

Egy oldtimerről mindenkinek más jut az eszébe: van, akinek a hagyomány, van, akinek a megbízhatóság, és van, akinek a szépség. Egy biztos, senkit sem hagy hidegen egy gyönyörű veteránautó, talán ezért lesznek egyre többen azok Magyarországon is, akik magukénak tudhatnak egyet. Karl Benzt és Gottlieb Daimlert a kezdetektől fogva egy cél hajtotta: időtálló, klasszikus autót építeni.

Gondos, precíz munkájuknak köszönhetően hagyományt teremtettek abból, hogy csak a tökéletest fogadják el az autóépítés minden területén: e hagyomány tette a Mercedest a világ vezető gépkocsijává. Életművük az 1926-ban fúzióval létrejött Daimler-Benz cégben egyesült. Az MB-AUTO Magyarország, a DaimlerChrysler AG magyarországi Mercedes-Benz vezérképvisellete és az újonnan alakult Mercedes-Benz Classics Magyarország Egyesület első versenyét 2003. május 1-4. között tartja az egri borvidéken.

A Csillagtúra Észak-Magyarország legcsodálatosabb vidékein keresztül vezet, központja a történelmi Eger. A résztvevők lankás dombok és síkságok tagolta vidéken gyönyörű erdőkkel övezett utakon juthatnak el olyan festői vidékekre, mint például Sirok, Galyatető és Lillafüred.

A verseny átlagtartó megbízhatósági túra, melynek folyamán az időmérő pontok megtalálása és 1/100 mp-re mért etapok teljesítése után alakul ki a végső sorrend az esetleges hibapontok mennyisége alapján. Az etapok közötti átlagsebesség 36-45 km/h, tehát öregebb autókkal is könnyedén teljesíthető. A mezőny tervezett létszáma 40-60 autó, melyek naponta körülbelül 200 kilométert tesznek majd meg a 14-16 etap során.

A túraverseny gyengébb forgalmú közúton zajlik, de a zavartalan autózást három kísérőautó is biztosítja.

A túraversenyen a szervező által megfelelő színvonalúnak ítélt

műszaki és esztétikai állapotban lévő, kizárólag 1976. december 31. előtt gyártott Mercedes-Benz típusú oldtimerek, vagy a stuttgarti MB Classic Center által „Classic” besorolást kapott típusok indulhatnak.

A fődíj két fő részére egy magánszemélyek számára nem elérhető exkluzív Mercedes-Benz intenzív vezetéstechnikai tréning Stuttgartban, valamint 2 darab Mercedes-Benz kerékpár. Minden résztvevő emléklapokot kap, és az egyes etapok győzteseit is díjazzuk.

Az ünnepélyes rajt Budapesten a Felvonulási téren május 1-jén 10.00 órakor lesz. Majd május 2-án és 3-án az egri Dobó téren tekinthető meg az indulás és a célbaérés.

Résztvevők „last-minute” jelentkezése lehetséges 2003. április 22-ig.

Jelentkezés a versenyre:

MB-AUTO

Magyarország Kft.

Kozári Edina

Tel.: 451-2231

edina.kozari@mercedes-benz.hu



Nincsenek EU-kötöttségeink a közlekedésigazgatásban

Egyelőre minden marad a régiben

Magyarországon továbbra is az 1968-ban Bécsben aláírt közúti közlekedési egyezmény az irányadó. Ennek megfelelően egyelőre semmilyen olyan kötelezettséget az EU nem ír elő hazánknak, amely változtatást igényelne a közlekedésigazgatásban.

Európa uniós csatlakozásunk esetén semmilyen olyan kötelező változtatásra nem kell számítani, amely a közlekedésigazgatásunkat érintené. A hazánkban nyilvántartásba vett gépjárművek rendszámablái, okmányai mindenben megfelelnek a közösség előírásainak. Csupán annyi változás várható, hogy a forgalmi rendszámokban az uniós 12 csillagos körbe helyezik bele az ország felségjelét, a H betűt, de a rendszámok cseréje sem történik meg soron kívül a belépésünket követően – tudtuk meg *Urbán Györgytől*.

A Belügyminisztérium Központi Adatbank Nyilvántartó és Választási Hivatalának vezetője közölte: mind a magyar, mind pedig az egyes európai országokban használatos rendszámablák alakja, minősége, formái és tartalmi követelményeit az 1968-as bécsi közúti közlekedési egyezmény rögzíti. Az Európai Unió azonban ezt, mint önálló szervezet – tekintve, hogy akkor még nem létezett –, nem írta alá és e terület szabályozására csak rendeletet alkotott. Ez a rendelet a nemzetközi egyezményhez képest annyiban könnyítést jelent, hogy a közösségen belül nem lesz kötelező az államjelzés külön feltüntetése, vagyis a tagságunkat követően nem kötelező a gépkocsira felragasztani a H-betűt, ha a rendszámablán már az uniós zászló szerepel.

Az uniós gyakorlatnak megfelelően a későbbiekben a 12 csillagos zászlóban tüntetik fel majd az államjelzést, ám Magyarországtól nem kérték és nem is vállalt kötelezettséget arra, hogy a csatlakozással egyidőben alkalmazza majd az új rendszámablákat.

Annak eldöntése is a jövő kérdése, hogy egyszerre vagy fokozatosan cserélik-e le a most forgalomban lévő rendszámablákat. Ugyanez érvényes a taxik sárga rendszámaira is. Mint megtudtuk, nem várható változás a három betű, három szám kombináció területén sem, mint ahogyan a közlekedési felügyelet, illetve az okmányirodák által kiadott műszaki és környezetvédelmi matrikánál sem. A jelenlegi jogosítvány és forgalmi engedély is az 1968-as egyezménynek megfelelő, így azokban sem terveznek 2004-től újat és továbbra is megmaradhat az úgynevezett második forgalmi engedély csakúgy, mint a járműkísérő lap.

Az EU nyilvántartási rendszerében csupán a gépjárművek alvázszámát tartják nyilván, szemben a hazai gyakorlattal, ahol a motorszámot is rögzítik. Némi ellentmondás azonban mégis felfedezhető a bécsi egyezmény és az EU-rendelet között. Míg a régebbi egyezmény csak a gépjárművek hátuljára írja elő a forgalmi rendszám meglétét, addig a közösségben mind elől, mind hátul szerepelnie kell a rendszámnak. E tekintetben sem várható változás, továbbra is elől-hátul kötelező lesz az azonosító tábla.

Többekben felmerült a kérdés, hogy az EU kiteljesedésével várható-e, hogy a kék zászlóban a 12 csillag annyival bővüljön, ahány tagállama lesz az uniónak. Nos, a jelenlegi helyzetben semmilyen terv, előkészítés nem foglalkozik ezzel a javaslattal, s egyes gazdasági megfontolások szerint nem is várható változás e téren, függetlenül attól, hogy mely országot, milyen ütemterv szerint és mely évben veszik fel a közösségbe. Egyelőre marad az EU-zászlóban a 12 csillag.

Urbán György végül elmondta: 2004-ben mégis szükség lesz hazai szabályozásra, amely az új, megváltozott helyzetnek megfelelően rendezi a viszonyunkat az unióhoz, s ekkor a taxisokat érintő sárga rendszám jövője is eldől – derült ki a tájékoztatóból.

k. z. t.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Tényleg nem mehet már a taxi a buszsávban?

Az utóbbi hetekben nagy port vert fel a sajtóban a mentősök tiltakozása az ellen, hogy ők nem mehetnek a buszsávban, a taxik pedig igen. A válasz persze egyszerű, azért van ez így, mert így szól a rendelet. Ne esünk azonban tévedésbe: a megkülönböztető jelzéseit használó mentő (rendőr, tűzoltó stb.) eddig is és ezután is korlátozás nélkül használhatja a buszsávot... A kérdés csak az, hogy a betegszállító üzemmódban közlekedő mentőautó indokoltan akadályozhatná-e a tömegközlekedést, melynek a taxi is része. A rendelet nem változott, ezért a taxi – természetesen csak taxi üzemmódban! – továbbra is jogosan használhatja a buszsávot. Erről a témáról egyébként e számban más tájékoztató is olvasható.

Tényleg bemehetnek már a repülőtérre?

A hír igaz – de csak félig. A Ferihegyi repülőtér üzemeltető Airport Rt. kijelölt egy területet a belső zónában, ahol a telefonos rendelésre érkező taxik várakozhatnak utasokra. Hangsúlyozottan csak rendelt taxikra vonatkozik a beállási lehetőség, tehát továbbra sem lehet a kijövő utasok közt „egerészni”. Az üzemeltető ígérete szerint hamarosan megoldják a rendelésre váró taxik kulturált várakozási lehetőségét is.

Kimagasló értékesítéssel büszkélkedhet a Leon Cupra R

2002-es áprilisi bevezetését követően a SEAT 850 autó eladását tervezte az év végéig. 2002 végére azonban 84%-kal túlszárnyalva a terveket, 1550 darab Leon Cupra R-t szállított ki. A brit piacon jelenleg 700, Mexikóban 325, Svájcban 300, Németországban és Spanyolországban pedig 140-140 megrendelést regisztráltak. Annak érdekében, hogy ezeket a megrendeléseket teljesíteni tudják 2002 végén az eredeti 120 darabos havi termelést 340 darabra emelték.

A SEAT Leon Cupra R a spanyol márka leggyorsabb és egyben legsporthosabb modellje. 210 lóerős motorja 237 km/h csúcsebesség elérésére képes, és mindössze 7,2 másodperc alatt gyorsul 100 km/h sebességre.



Erről írt a Taxisok Világa 1993 áprilisában 10 éve történt

Az első tarifaszámítás

Talán jelzésértékű lehet, hogy már 1993-ban sem voltunk megelégedve tarifáinkkal. Abban az időben először egy pécsi taxis számította ki, mennyinek kellene lennie a tarifának, hogy megérje (nem volt annyi...) Talán érdemes néhány számadatot felidézni: A jövedelmet 27.600 Ft-nak tekintette, 3.000 Ft volt a havi csapattagdíj, másfél milliót tervezett autótársárlásra, 70 Ft volt a benzin literje. A casco és kötelező biztosítások, súlyadó egy hónapra eső részét alig több, mint ötezer forintnak lehetett vélelmezni. Végösszegként havi

120.000 Ft minimális bevétel jött ki. Van, aki ma sem termel ennyit...

Taxis fórum Szekszárdon

Az új személyi és tárgyi követelmények megismertetése céljából a Taxis Kamara az ország több városában tartott tájékoztatót. 1993 márciusában Szekszárd volt a színhely, ahol a taxisok nagy része még csak nem is hallott az új követelményekről. Volt aki kifakadt: miért nem írta ezt meg neki személyesen az APEH...?

Célegyenesben a gázautó-rendelet

Ez volt az az év, amikor hosszú előkészítés után a rendeletalkotók végső formába öntötték a gázüzemű gépjárművek üzemeltetéséről szóló jogszabályt. A szakszervezetek már készen álltak, és nem győzték hangsúlyozni a gázüzem előnyeit. Nyilván ügyesen tettek, hiszen ez az üzem mód – főleg a nagyobb benzines autók között – még ma is divik...
-oli

HOL VAN A KRESZ-BEN A BKV-SÁV?

Taxis kollégák mérgelődnek, hogy újabb és újabb „BKV-sávok” jelennek meg az utakon, amelyeket mi nem használhatunk, csak a BKV-járművek.

A dolog azért is bosszantó, mert a KRESZ-ben egyáltalán nincs benne a BKV-sáv fogalma. Engedelmetekkel megke-
restem az illetékes minisztériumot.

Tisztelt Vezető!

Mi az a „BKV-sáv”?

1994-ben (többek között az én kérésre is) engedélyezték taxiautóknak a BUSZ-sávok használatát a közutakon. Az indoklás egyértelmű: a TAXIAUTÓ a tömegközlekedés része, így jogosult használni a tömegközlekedés számára épült útvonalakat.

Teljes meglepetésünkre (és megdöbbenésünkre) az utóbbi években megjelentek a fővárosban a „BKV-sávok”, melyeket nem használhatnak a taxik.

Kérdésünk a következő: Mi az a BKV-sáv? Mik azok a BKV-sávok? Ugyanis a KRESZ-ben, ilyet nem találni!

Kérésünk: Engedélyezzék a taxisoknak a „BKV”-sávokban való közlekedést.

Köszönettel és tisztelettel a taxisok nevében:
Juhász Péter

Tisztelt Juhász Péter úr!

Levelében felvetett kérdésére válaszolva a következőkről tájékoztattjuk.

Miután levelében pontos helyszínt nem jelölt meg, csak általánosságban tudunk válaszolni.

Valóban vannak olyan forgalomtechnikai beavatkozások, megoldások, amelyek a kiemelten előnyben részesítendő „klasszikus” tömegközlekedési járművek haladását segítik.

Forgalomtechnikai szakmai körökben ezeket a megoldásokat tömegközle-

kedési sávoknak nevezzük, ez nem azt jelenti, hogy általánosságban új fogalmat kívánunk bevezetni, hanem azt, hogy a rendelkezésünkre álló jogszabályi (1/1975., 20/1984.) lehetőségek, illetve köztársasági jogszabályok alapján a közúti forgalom egy meghatározó részére (számára) kedvezőbb helyzetet teremtsünk.

Miután Ön az autóbusz-forgalmi sávokkal való párhuzamot említette, engedje meg, hogy szándékainkat egy ahhoz hasonló példával, helyszínnel tegyem érthetővé. Ez a helyszín Budapest Budafoki út–Október 23. út kereszteződése.

Ebben a jelzőlámpás csomópontban a menetrend szerint érkező tömegközlekedési járművek bejelentkezése esetén a jelzőlámpás szabályozás lehetővé teszi áthaladásukat, így csak az érintett periódusokban kell – betét-fázissal – a csomópont teljes forgalmát terhelni.

Könnyen belátható, hogy „klasszikus” autóbusz-forgalmi sáv kijelölésével, így a taxik közlekedésének engedélyezésével, jármű-bejelentkezés akár minden periódusban történhet, ezzel a műszaki megoldás elveszíti azt az előnyt, amiért kitalálták, létrehozták.

A leírt példából is látható, hogy ezek a forgalomtechnikai „kényszerintézkedések” nem a taxisok ellen, hanem a tömegközlekedéssel utazók érdekében születtek.

Amennyiben korlátozó körülmények nincsenek, továbbra is az autóbusz-forgalmi sávok kialakítása az optimális megoldás.

Üdvözlettel:

Holnapy László
minisztériumi főtanácsos
főosztályvezető
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Köszönjük a választ, bár sokkal okosabbak nem lettünk. Azt eddig is tudtuk, hogy az új tömegközlekedési sávok a tömegközlekedés céljaira szolgálnak.

Viszont nem szerepelnek sem a régi, sem az új KRESZ-ben. Ha viszont a szabályok között nem szerepelnek, akkor milyen szabályokat lehet alkalmazni rá? És mi történik, ha a nem létező szabályokra alkalmazott szabályokat nem tartjuk be? Megbüntetnek? Akkor mi lesz a szabálytalan? Mi vagy pedig azok, akik a nem létező szabályokra hivatkoznak?

Juhász Péter

BTI-hírek

Hosszas várakozás után végre megérkeztek az új kiadású **Budapest és környéke atlaszok**. A kiadó ígérete szerint az ellátás most már folyamatos lesz. Újdonságként megjelent a **Pest megye összes települését (28 város, 157 község)** tartalmazó atlasz részletes térképekkel, utcajegyzékkel, 4.368 Ft-os áron.
-oli

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!

MEG LEHET ÁLLNI A „TAHI TUTI”-BAN!

Legutóbb feltettük a kérdést: meg lehet-e állni a „TAHI-TUTI”-ban? Több taxis kollégát feljelentettek rendőrök, illetve közterület-felügyelők, mert a XIII. kerületi Béke út – Tahí utca sarkán, a járdán várakozva figyelték az URH-berendezés adását. Az egyik feljelentés szerencsésen zárult, a bíróság felmentette taxisunkat. De szeretnénk végre lezárni az ügyet: Tisztázódjon: meg lehet-e állni a „TAHI-TUTI”-ban? A Közlekedési Főfelügyelet munkatársai nem tudtak egyértelműen állást foglalni, ezért megkerestük a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési szakembereit:

Szakmai állásfoglalásukat szeretnénk kérni, mert vita alakult ki taxisok és a közterület-felügyelet munkatársai, valamint a rendőrség járőrei között. Az adott kérdésre a KRESZ könyvben nem találtunk választ és a Közlekedési Főfelügyelet munkatársai sem tudtak segíteni.

A kérdés: „Az adott útszakaszról balról betorkolló út feloldja-e a várakozni tilos, megállni tilos tábla hatályát?”

Egy konkrét példa. A XIII. kerületi Gönczöl utca – Tahí utca sarkán ott egy jelzőtábla: „Parkolás négy keréssel a járdán.” Balról betorkolló út van vagy hat-hét, jobbról egy nincs! Most az úttest jobb oldali járdáján, körülbelül egy kilométer hosszan több mint száz autó parkol a járdán. Szabályosan állnak ott?

A taxisok nevében, köszönettel várva választát:

Juhász Péter

Tisztelt Juhász Úr!

Beadványában megfogalmazott kérdésére a közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 11/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) rendelkezései alapján az alábbiakról tájékoztatom:

A „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatálya – kivéve néhány nevesített körülményt – a táblánál kezdődik és a következő útkezesztésig tart (KRESZ 15. § (2) bekezdés). Útkezesztésnek minősül két vagy több útnak azonos szintben való kezesztése, egymásba torkollása, illetőleg elágazása (KRESZ 1. számú függelék 1. fejezet k) pont).

A beadványban leírt és vázlatrajzon is bemutatott helyszínen a jelzőtábla megengedi a járdán teljes terjedelemben történő megállást, illetőleg várakozást. Ez az engedély a táblát követő összefüggő járdaszakaszra vonatkozik, így a túloldali betorkolló út ebben az esetben nem bír jelentőséggel.

Üdvözlettel:

Székely András főosztályvezető
Magyar Köztársaság
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Itt is megnyugodhatunk, a válasz egyértelmű. Meg szabad állni a „Tahi-tuti”-ban! A jobb oldalon levő parkolási tábla hatályát nem oldják fel a bal oldalról becsatlakozó utcák!

Továbbra is várom a kollégák közlekedési gondjait, problémáit. Most is sikerült segíteni a bajba jutott kollégákon, és remélem, így lesz a jövőben is.

Juhász Péter

MIÉRT BÜNTETIK A TAXIKAT A BUSZSÁVBAN?

Szokatlan eset jutott szerkesztőségünk tudomására, természetesen azonnal utánajártunk az ügynek. Taxis kolléga taxi gépkocsijával haladt az egyik buszsávban. Néhány nap múlva „adatkérő lapot” kapott a rendőrségtől, ami után – mint tudjuk – a feljelentés következik.

Megkerestük az illetékes rendőri szervet, hiszen taxi üzemmódban 1994 óta mehetnek a taxi a buszsávban.

A személytaxi közlekedését a buszsávban a KRESZ 36. § (8) bekezdés teszi lehetővé az autóbusz- és a trolibuszforgalom zavarása nélkül, ezért a taxisokkal szemben rendőreink csak olyan esetben intézkednek, amikor a tömeg-

közlekedési járművek forgalmának akadályozása egyértelmű.

A figyelőkamerák alkalmazásával is kiszűrhető a személytaxi legális közlekedése a buszsávban, mert a felvételek döntő többségében a sárga rendszám és a taxi jelzés felismerhető.

Amennyiben a felismerhetőségi jegyek nem észlelhetők (csak egyedi eset lehet), akkor az ügyvezető adatkérő helyes kitöltése és visszaküldése után tisztázódnak a körülmények. Ez ideig egy alkalommal fordult elő egy jármű esetében, amikor is megtörtént az adatlap kiküldése. Időközben tisztázódtak a körülmények, ezért az ügy nem terelődött szabálysértési eljárásra.

Egyébként a fenti esetről megtévesztő volt, hogy a gép-

kocsin semmilyen jelzés nem utalt a taxi jellegére és a felvételen nem volt egyértelmű a rendszám sárga színe.

Levelemet zárva megjegyzem, hogy a fenti eseten kívül ilyen jellegű panasz, kifogás, észrevétel megtételére sem írásban, sem telefonon nem került sor a kamera-rendszer üzemelése óta.

Dr. Komáromi Endre
r. ezredes
rendőrségi főtanácsos
közbiztonsági igazgató
Budapesti Rendőr-
Főkapitányság

Megnyugodhatunk, félreértés történt, elmarad (most is) a büntetés. A taxisok továbbra is használhatják a buszsávot.

Természetesen csak taxi üzemmódban.

Juhász Péter

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A „Sebességkorlátozás” tábla hatálya a következő útkezesztődés kezdetéig tart.

2. Helyes a „C” válasz. A tábla lakó-pihenő övezetet jelez. E területre csak a szabályban meghatározott okokból szabad behajtani. A fuvarfeladatra való várakozás ezek közé nem tartozik.

3. Helyes az „A” válasz. A tábla jelzése: „Állj! Elsőbbségadás kötelező”.

4. Helyes a „C” válasz. Ahol a sebességcsökkentésre feltétlen szükség van, a „Sebességkorlátozás” táblát is elhelyezték. Természetesen az ilyen helyen a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyermekek várható megjelenésére.

5. Helyes a „C” válasz. Ha a kiegészítő tábla időtartamot jelöl meg, a jelzőtábla csak a megjelölt időtartamot meghaladó várakozást tiltja.

6. Helyes a „B” válasz. A „Megfordulni tilos” tábla hatálya alatt a balra bekanyarodás megengedett.

7. Helyes a „B” válasz. A jobbra bekanyarodás csak a menetrend szerint közlekedő autóbuszoknak megengedett.

8. Helyes a „C” válasz. A hidon tilos megállni.

9. Helyes az „A” válasz. Ha gépkocsi-

val megy az utasért, illik kiszállni és úgy üdvözölni őt. Udvariasságból ki kell nyitni a taxi ajtaját a vendég előtt.

10. Helyes a „B” válasz. A gépkocsiban a főhely a jobb oldali hátsó ülés.

11. Helyes a „C” válasz. Protokolláris szempontból a második hely a bal oldali hátsó ülés. Ide szokott ülni a vendég partnere.

12. Helyes az „A” válasz. A jó kapcsolatban lévő ismerősünkkel nem érvényesek a protokolláris előírások, a vendég baráti gesztusokból vállalja, hogy a vezető mellett foglal helyet.

13. Helyes az „A” válasz. Amikor a gépkocsit a házigazda vezeti, aki magánemberként vállalja, hogy vendégét maga szállítja, az utas azzal viszonyozza a szívességét, hogy ő ül melléje a jobb oldali első ülésre, az ún. „anyósülésre”.

A 9–13 feladatok megoldásait Ottlik Károly: Protokoll viselkedéskultúra a mindennapok gyakorlatában – című könyv felhasználásával készítettem.

14. Helyes az „A” válasz. Ha a gépkocsi be nem látható védett úton túlzott sebességgel érkezik az útkezesztődéshez, vezetője felelős lehet egy ebből adódó balesetért.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 57. RÉSZ

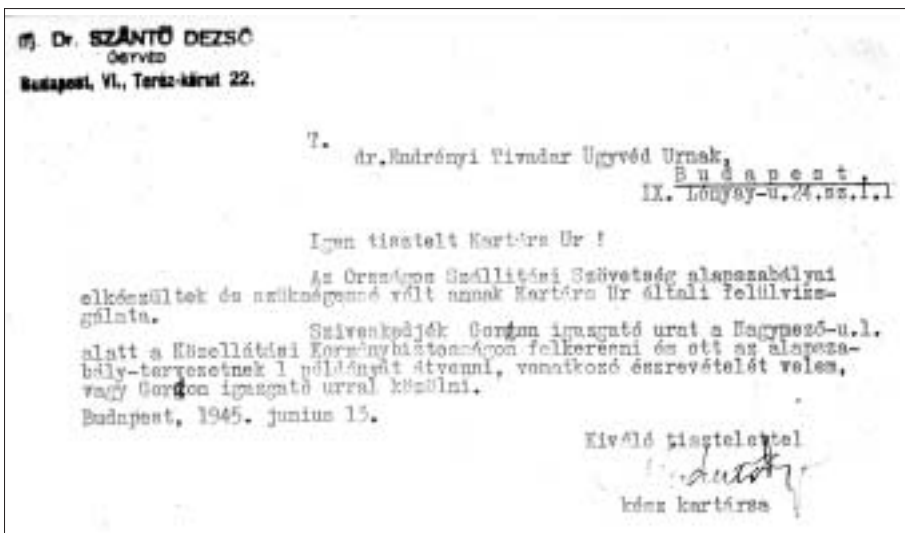
Az Ipartársulat háború utáni első közgyűlése

A Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat tisztújító közgyűlését 1945. november 14-re hívták össze. Előzőleg, csakúgy mint az Autótaxi-fuvarozókét meghirdették a hivatalos lapban, a magántaxisokat írásban és szóban is értesítették a nagy eseményről.

viden vázolta a székházukat ért károkat, azt, amit Vörös, Scheuling és Czagány még februárban, márciusban összeírtak, végül ráért az Ipartársulatban folyó munkára. elmondta, hogy amikor kijött a robotfuvarrendszer, a minisztérium osztotta szét a fu-

ruk ruházódott. Kitért a Fővárosi Tanács Közlekedési Ügyosztályának és Bizottságának átirata is, amelyekben a panaszos levelek kivizsgálását kéri. Elmondta hogy a panaszos levelek többségének valódiságáról nem győződhetek meg, olyan bejelentésekre is bukkantak, amelyeknek vádlottjai nem magántaxisok voltak, hanem „feketefuvarozók”, mert kocsijaikról hiányoztak a taxiórák.

Emlékeztetett arra, hogy az ipartársulati házi vizsgán kizárólag viteldíjjelző készülékkel felszerelt taxik mehetnek át. Bejelentette, hogy a „feketefuvarozók” száma egyes becslések szerint meghaladja a 150-et, miközben a valódi taxiké – a szürkéekkel együtt – 60-70 körül mozog. Nosztalgiaival gondolt azokra az időkre, amikor a kocsi színe és a rendszáma pontosan jelezte a taxi hovatartozását. Sólyom László rendőrfőkapitány ugyan megígérte a személyfuvarozók szigorúbb ellenőrzését, de a szigorítás nem érte el a kívánt célt. Bár lebuktatott olyan fuvarozókat, akik csak taxióráhozat szereltek kocsijukra, de most már a „maszkos” kocsik sem tévesztik meg a rendőröket: az összes taxit rendszeresen ellenőrzik. Morgolódnak is a becsületes érintettek, mert rendszeresen megállítják őket, így zavarják munkájukat. Kolbay szólt az alkalmazott gépkocsivezetőknél bevezetett 40%-os veszélyességi pótlékról. Elmondta, hogy az új engedélyesek sorra

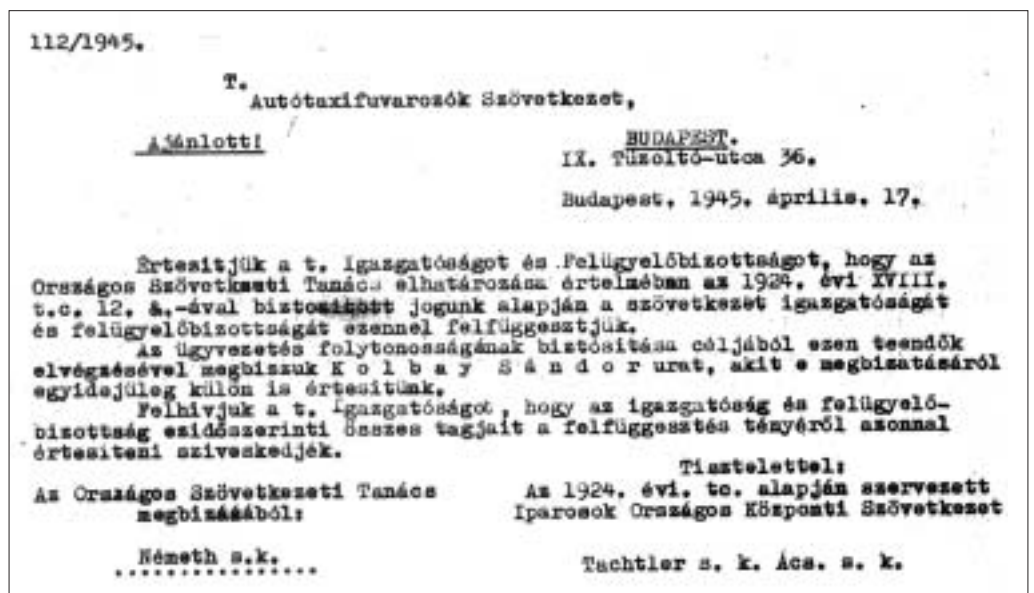


Endrényi Tivadar dr. nem csak a magántaxisok jogásza, hanem országos híri közlekedési szakember is volt

Kolbay Sándor elnököt még nyomasztotta a szövetkezet közgyűlésének emléke, sejtette, hogy hasonló kellemetlenségekkel kell számolnia. Tudta ugyanis, hogy ezen az összejövetelen is megjelennek az „idegenek”, esetleg a vezetőségbe is bekerülnek.

A közgyűlés menetrendje a szövetkezettel nagyjából megegyezett, azzal az eltéréssel, hogy Kolbay a napirendi pontok ismertetése előtt bemutatatta a vendégeket, akik a Fővárosi Tanács Közlekedési Ügyosztályának, valamint a Rendőr-főkapitányság képviselőjével egészült ki. Az elnökségi asztalnál azok ültek, akik a szövetkezeti közgyűlésen is megjelentek, az ügyosztály és a rendőrség képviselője az első sorban foglalt helyet, dr. Endrényi Tivadar jogász és Kolbay elnök mellett. A közgyűlésen Kolbay ismertette a személyfuvarozók csaknem másfél évszázados múltját, majd rátért az elmúlt hónapok történéseire. Bejelentette, hogy a magántaxisok mintegy 25 százalékaról mit sem tudnak, majd felsorolta 31 elhunytjuk nevét. Ró-

varokat a taxisok között, ám hamarosan átadta a feladatot az Ipartársulatnak s ez időtől kezdve a fuvardíj-behajtás gondja is rá-



Kolbay Sándort 1945 novemberében mindkét tisztségre megválasztották

közlik, hogy e többletkiadást már nem tudják kigazdálkodni, és egyébként is, amíg a pengő romlik és a sofőrök természetbeni juttatást is elfogadnak fuvardíjként, lehetetlen a 40%-ot kiszámítani. Régen a taxióra mutatta adatokon kívül menetlevelet is kellett vezetni. Ennek hatályát ugyan nem szüntették meg, de a menetlevelet nem is ellenőrzik, a sofőrök különféle trükkökkel, akár óramanipulációval is lehetlenné teszik a fuvarok és a fuvardíjak ellenőrzését. Az elnök nem tudott megoldást adni a gondra. A közgyűlésen megjelent rendőrségi képviselő megerősítette az ellenőrzések hatékonyságát, társadalmi összefogást kért a feketézők ellen.

A közgyűlés második részében választották meg a tisztségviselőket. Kolbay mindegyelőtt bemutatta a megjelenteknek korábbi megbízólevelét, amelynek érvénye a hivatalos választásokig tart. Ezek után soron kívül kért szót Polgár Dezső, a Gépjárművezetők Szabad Szervezetének képviselője. Keményen megrótt a taxisokat rendbomlasztó magatartásuk miatt, s figyelmeztette őket, hogy a kialakulóban lévő új rend nem tűri meg a renitenseket, dolgozának becsületesen, ellenkező esetben pórl járnak. A taxisok visszautasították fellé-

pését, a jelen lévő rendőrségi képviselő is csitította a felszólalót, senki sem értette ingerültségét. Kis híján dulakodásra került sor. Az új engedélyesek, a politikailag kedvezményezettek sértve érezték magukat, s bejelentették, hogy testületileg jelentik fel Polgárt antidemokratikus fellépéséért. Kolbay újabb szünetet rendelt el, amíg a kedélyek lecsillapodnak. Polgár dühösen távozott. A „vendégek” meglepődtek a taxisok határozottságán, ugyanakkor elhatárolták Polgár beszédétől.

Szünet után a választás szinte némán bonyolódott le, azokat választották meg, akik a szavazócédulán szerepeltek. Kolbay maradt az elnök, Biermann Gyula az alelnök, Mendel György alelnök, id. Vaszary János pénztáros – házgonddal, Löbl Mór ellenőr, a választmányt is megválasztották. A jogászi munkakört változtatlanul a nagy tapasztalatú jogászra, dr. Endrényi Tivadarra bízták. Endrényi, akinek ügyvédi irodája volt, közlekedési jogászként ismerték az országban, valamennyi jogszabály megszerkesztésében közreműködött, nagy tudású szakember hírében állt, a régi és az új Közlekedési Minisztérium is foglalkoztatta őt. A közgyűlés végén néhány taxis megkérdezte, hogy a gyűlésről készült jegyzőköny-

vet mikorra állítják össze, végleges összeállítására előtt látni akarják a leírtakat, mert pontatlanságtól tartanak. Javasolták, hogy a jövőben gyorsírással rögzítsék az elhangzottakat, és az kerüljön a jegyzőkönyvbe, ami valóban elhangzott! Endrényi a javaslatot ugyan elfogadta, csupán nehezen kivitelezhetőnek tartotta, merthogy parlamenti gyorsírójuk nincs, de ha a tagok közül valaki vállalja e munkát, vagy van valami megoldása, segítségét szívesen veszik. Kérte, forduljanak hozzá bizalommal.

A következő napokban folyamatosan szóba került a közgyűlés. A „szürke” kollégáiktól megtudták, hogy Polgár náluk is megjelent, apolitikus magatartásával a szürkék ellenszenvét is kiváltotta. Abban az időben már megindult az Autótaxi Budapesti Autómobil Közlekedési Rt. és a magántaxisok egymáshoz közeledése. Az Ipartársulat vezetősége gyakran tárgyalt a „szürkék” Üzemi Bizottságával egy-egy szakmai kérdésben, a korabeli iratok szerint szinte valamennyi, a főhatóságnak, hatóságnak küldött beadványait közösen fogalmazták és írták alá. A standokon is tudtak a vezetőségek egymáshoz közeledéséről. A magántaxisok azonban némi felsőrendűséggel nézték a „szürkék” alkalmazott sofőrjeit, mert ezek gazdáik szolgálói voltak, míg ők önálló iparosoknak számítottak. Anyagilag is jobban álltak, az engedélyesek ugyanis rugalmasan kezelték az előírásokat, a munkaidőt és a taxisás etikáját. A „szolgák” ezzel szemben a munkaidő pontos betartására kényszerültek, bevételüket is szigorúan ellenőrizték a hozzáértő óraleolvasók, a nagybani ügyeskedés is ki volt zárva náluk. Az ügyeskedésre pedig szükség volt, mert a pengő romlása már követhetlenné vált. Míg 1939-ben egy kg füstölt szalonna ára egy pengő körül mozgott, 1945. november 15-én 30.000 pengőbe került. A harmincezerszeres árnövekedés a hatósági áraknál valamivel kisebb volt. Így a villamos-átszállójegy 0,24 pengőről csak 30 pengőre ugrott fel, a BSZKRT (BKV elődje) deficitjét a főváros megtérítette. A tojás 0,1-0,15 pengőről 700 pengőre drágult.

Az Ipartársulat az árak emelkedése miatt áremelésre kényszerült. Míg korábban a fuvarelosztást, a benzinjegyek szétosztását csupán egy névleges összegért végezte, ősszel elhatározta, hogy a fuvarelosztásért és viteldíj behajtásáért a fuvardíj összegének öt százalékát vonja le a taxistól. A taxisok nem zúgolódtak, mert e konstrukció számukra kényelmesnek bizonyult. Novemberben a közgyűlés megtartásakor már bevett rendszernek számított az öt százalék levonása. Am az is körvonalazódott, hogy az Ipartársulat részére a behajtások a többlet csúszások miatt egyáltalán nem kifizetődő vállalkozás. Am ennek ellenére, a Gépkocsivezetők Szabad Szervezete folyamatosan támadta Kolbayékat a „kiszákmányolás” miatt.

| SZAVAZÓLAP | |
|---|---|
| a Budapesti Gépjármű Bérkiszármazó Rt. által 1945. november hó 14-én d. n. 2 órakor tartott választó közgyűlésén. | |
| 1. Elnök: | Kolbay Sándor |
| 2. Ügyvezető alelnök: | Biermann Gyula |
| 3. Alelnök: | Mendel György |
| 4. Pénztáros-házgonddal: | id. Vaszary János |
| 5. Ellenőr: | Löbl Mór |
| 6. Számvizsgálók: | Pekete Béla Pfeifer Vilmos Debreczeni Lejón |
| 7. Számvizsgáló póttagok: | Lengyel József Luzsánovits Ferenc |
| Választmányi rendező tagok: | |
| 1. v. Baka Ianc | 13. Kuti Ferenc |
| 2. Bárány József | 14. Kontha Pál |
| 3. Bihary István | 15. Lefkóvits Alfréd |
| 4. Böhmán Jenő | 16. Mayer Iain |
| 5. Dudás Mihály | 17. Márton József |
| 6. Farkas Kálmán | 18. Or. avári József |
| 7. Soos nyi/Gr. sa/Tibor | 19. I. turák Václav |
| 8. Gr. Feld Gyula | 20. Scheilling István |
| 9. Gyenis Sándor | 21. Szabó Károly |
| 10. Horváth Vince | 22. Szabó Sándor |
| 11. Heresztény Béla | 23. Eszmők Elek |
| 12. Kovács Mihály | 24. Weisz Izidor |
| Választmányi póttagok: | |
| 1. Breyer Sándor | 5. Kollár János |
| 2. Faltó Márton | 6. Kovács Sándor |
| 3. Frieber Károly | 7. Lengyel József |
| 4. Kaufmann Jenő | 8. Verebits István |

Az Ipartársulat szavazólapja 1945 őszén

Bálint Sándor